

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUK ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA KARASULARINDA
ZARARSIZ GEÇİŞ REJİMİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Mehmet ÇÖKELEK**

**Tez Danışmanı
Prof.Dr. S.Gül AKYILMAZ**

Ankara- 2008

ÖNSÖZ

Jeopolitik olarak dünyada çok önemli bir yere sahip olan Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili, çok önemli iki uluslararası boğaza sahip bir yarımada devletidir. Özellikle 20 nci yüzyılda hızla gelişen bir alan olan deniz hukuku ülkemizi de yakından ilgilendiren birçok yeni düzenleme getirmiştir. Bunlardan en önemlilerinden birisi de karasularından zararsız geçiş hakkıdır. Bugün birçok ticaret ve savaş gemimizin sık sık uyguladığı, kıyı devleti olarak da yabancı gemilerin karasularımızdan geçerek bu hakkı kullandığı bir ülke durumundayız. Bu nedenle zararsız geçiş hakkının tüm yönleriyle incelenmesinin bir ihtiyaç olduğu düşünüldüğünden bu konuda bir çalışma yapılması gerekli görülmüştür.

Ülkemiz açısından, özellikle yıllardır süregelen Ege sorunu çerçevesinde zararsız geçiş hakkının koşullarının bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmada, karasularında zararsız geçiş hakkının bütün yönleri tarihi gelişim içerisinde ele alınmaya çalışılmıştır.

Gerek ders aşamasında, gerekse tez konumun seçilmesi ve yazımı aşamasında desteğini hiçbir zaman esirgemeyen sayın tez danışmanım Prof.Dr. S. Gül AKYILMAZ'a teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca desteklerini her an yanımda hissettiğim anneme, babama, kardeşime ve sevgili Gözde ÇAĞLAYAN'a şükranlarımı sunarım.

Mehmet ÇÖKELEK

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
KISALTMALAR	vi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KARASULARI KAVRAMI, HUKUKİ NİTELİĞİ, SINIRLARININ TESPİTİ VE GENİŞLİĞİ

I. TANIMI.....	4
II. HUKUKİ MAHİYETİ.....	6
A. Mülkiyet Hakkı Teorisi.....	6
B. İrtifak Hakkı Teorisi.....	7
C. Koruma Hakkı Teorisi.....	9
D. Egemenlik Hakkı Teorisi.....	9
III. TARİHİ GELİŞİMİ.....	12
IV. KARASULARININ SINIRLARININ TESPİTİ YÖNTEMİ.....	16
A. İç sınırlarının Tespiti Yöntemi.....	17
1. İç sınırların Tespitinde Uygulanan Usuller.....	18
a. Normal Esas Hat Yöntemi.....	18
b. Düz Esas Hat Yöntemi.....	19
2. İç sınırın saptanmasında Bazı Özel Kurallar.....	23
a. Koy ve Körfezler.....	23
b. Tarihi Körfezler	24
c. Adalar ve Cezir Yükseklikleri	25
(1) Adalar	25
(2) Cezir Yükseklikleri	27
d. Limanlar	28
e. Nehirler	28

f. Göller	29
g. Donmuş Denizler	29
B. Dış sınırlarının Tespiti Yöntemi	29
1. Normal Esas Hat Yöntemi	30
a. Paralel Hat Usulü	30
b. Daire Kavisleri ve Yay Usulü	30
2. Komşu Kıyılara Sahip Devletler Arasında Karasularının Dış Sınırının Saptanması	31
a. Kıyıları Karşı Karşıya olan Devletler Arasında Karasularının Dış Sınırı	31
b. Komşu Kıyıdaş Devletler Arasında Yan Sınırın Tespiti	33
V. KARASULARININ GENİŞLİĞİ	34
A. 1930 Lahey Konferansı	36
B. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi	36
C. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	38
VI. TÜRKİYE AÇISINDAN DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ ...	40
A. 906 sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanun.....	40
B. 27 Haziran 1927 Tarihli 1110 Sayılı Askeri Memnu Mıntıklar Kanunu	41
C. 15 Mayıs 1964 Tarihli ve 476 Sayılı Karasuları Kanunu...	41
D. 29 Mayıs 1982 Tarihli ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu.....	42

İKİNCİ BÖLÜM

ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKI

I. TANIMI	45
II. HUKUKİ MAHİYETİ	49
A. İrtifak Hakkı Tezi	50

B. Zararsız Geçişin Yabancı Gemiler	
İçin Bir Hak Olduğu Tezi	51
III. KARASULARINDAN GEÇİŞ	52
A. 1930 Tarihli Lahey Kodifikasyon Çalışmaları Dönemi.....	52
B. 1958 Tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge	
Sözleşmesi Dönemi.....	52
C. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku	
Sözleşmesi Dönemi.....	53
D. Zararsız Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlar.....	55
IV. GEÇİŞİN ZARARSIZLIĞI.....	60
A. 1930 Tarihli Lahey Kodifikasyon Çalışmaları Dönemi.....	60
B. 1958 Tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge	
Sözleşmesi Dönemi.....	61
C. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku	
Sözleşmesi Dönemi.....	66
V. ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKINDAN FAYDALANAN GEMİLER.....	73
A. Geminin Tabiyeti.....	75
B. Gemilerin Sınıflandırılması.....	78
1. Ticaret Gemileri.....	79
2. Savaş Gemileri.....	82
a. Tanımı.....	83
b. Savaş Gemileri ve Zararsız Geçiş Hakkı	85
(1) 1930 Lahey Konferansı.....	85
(2) 1958 Karasuları ve Bitişik	
Bölge Sözleşmesi.....	86
(3) 1982 Birleşmiş Milletler Deniz	
Hukuku Sözleşmesi.....	87
3. Denizaltılar.....	90
VI. KIYI DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	93
A. Kıyı Devletinin Geçiş Önememe Yükümlülüğü	93
B. Ücret Almama Yükümlülüğü.....	94

C. Ayrım Yapmama Yükümlülüğü.....	94
VII. KIYI DEVLETİNİN YETKİLERİ.....	95
A. Zararsız Olmayan Geçiş Ölemek İçin Gerekli Önlemleri Alma Yetkisi.....	95
B. Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi	95
C. Zararsız Geçiş Erteleme Yetkisi.....	99
VIII. TÜRKİYE AÇISINDAN DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ ..	100
A. İç Hukuk Düzenlemeleri.....	100
1. Savaş Gemileri Yönünden.....	100
a. 1958 Dönemi Etkileri İle Yapılan İç Hukuk Düzenlemesi	101
b. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Dönemi.....	102
c. Yürürlükte Olan İç Hukuk Düzenlemesi	104
2. Ticaret Gemileri Yönünden.....	106
B. Zararsız Geçiş Bakımından Ege Sorunu.....	107
1. Türk Yunan Karasuları Sorunu.....	108
2. Deniz Hukuku Konferanslarında Tarafların Görüşleri.....	110
3. Tarafların Karasuları Sorununa İlişkin Tezleri.....	111
a. Yunanistan.....	111
b. Türkiye	112
4. Zararsız Geçiş Bakımından 12 Millik Karasuları Genişliği.....	114
SONUÇ.....	119
KAYNAKÇA.....	125
ÖZET	131
ABSTRACT.....	133

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
A.Ü.	: Ankara Üniversitesi
A.Ü.S.B.F.	: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi
B.M	: Birleşmiş Milletler
B.M.D.H.S.	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
Dz.K.K.	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
D.E.Ü.	: Dokuz Eylül Üniversitesi
İ.Ü.	: İstanbul Üniversitesi
K.B.B.S.	: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
Mad.	: Madde
M.Ö.	: Milattan önce
No.	: Numara
R.G.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TTK	: Türk Ticaret Kanunu

GİRİŞ

Denizler, yeryüzünde birbiriyle doğal bağlantı içinde olan tuzlu su alanlarıdır ve yeryüzünün yaklaşık 3/4 'ünü kaplar. Savaşta ve barışta deniz, uluslararası ilişkilerin en canlı ve etkili şekilde sahnelendiği bir ortam olma yolundaki önemini daima korumuştur. Ülkeler ekonomik, sosyal, siyasal nedenlerden kaynaklanan çıkarlarını koruyabilmek için denizlerde birçok defa karşı karşıya gelmiştir. Denizlerdeki çıkar çatışmalarının önlenmesi için uluslararası toplum, bu alanlar üzerinde herkesçe kabul edilen ve uyulması zorunlu olan bir hukuk düzenine yaratmaya çalışmıştır.

Denizler uluslararası ulaşımı sağlamanın yanında doğal ve ekonomik kaynaklar yönünden son derece önemlidir. Bu nedenle geçmişten beri denizler devletlerin ve uluslararası toplumun dikkatini çekmiştir. Devletler önceleri güvenlik kaygıları nedeniyle kıyılarına yakın sularda hak iddia ederken, bazı devletler özellikle ortaçağdan sonra, teknolojik gelişmelerin ve keşiflerin de etkisiyle denizlerin tamamı üzerinde egemenlik iddialarında bulunmuşlardır.

Özellikle 20 nci yüzyılın başlarında devletler denizler üzerindeki yetkilerini artırmak için mücadeleye başlamışlardır. Bu dönemde uluslararası deniz hukukunun temelini oluşturan sözleşmeler ile devletler açık denizlere doğru genişleyen birbirinden farklı değişik rejimlere tabi deniz alanlarına sahip olmuşlardır. 1930 Lahey Konferansı, 1958 Cenevre Sözleşmeleri, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Uluslararası Adalet Divanı içtihatlarıyla, açık denizlerin serbestliğini savunan büyük denizci devletlerle, daha çok güvenlik ihtiyacı hisseden ve kaynakların paylaşımından eşit pay almaya çalışan az gelişmiş ülkeler arasında bir denge kurulmaya çalışılmıştır.

Günümüzde devletin egemenliğine tabi deniz kesimi için iki ayrı hukuki rejim öngörülmüştür. İçsular ve karasuları rejimi.¹ Hem içsular hem de

¹ 1982 tarihli BMDHS ile 46-54 üncü maddeleri arasında “takımada suları” kavramı kabul edilmiştir. Sözleşmenin 49 uncu maddesinde kıyı devletinin takımada sularında egemen olduğu belirtilmiştir. Bu

karasuları kıyı devletinin kara ülkesine bitişik bir deniz kesimi olmasına rağmen farklı hukuki rejimlere tabi tutulmuşlardır. İçsularda devlet, kara ülkesinde sahip olduğu bütün yetkileri kullanır. yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının bulunduğu karasularından farklı olarak, kıyı devletleri yabancı gemilerin iç sulara geçmelerini yasaklayabilmektedir.² Karasularında ise, kıyı devletinin kural olarak egemenlik hakkı bulunmasına rağmen, yetkileri deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla sınırlanmıştır. Bu sınırlamalardan birincisi yargı yetkisinin kullanılması, ikincisi ise tezimizin konusu olan zararsız geçiş hakkıdır.

Deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak için önceleri bir teamül kuralı olan daha sonra da uluslararası sözleşmelerde geniş yer bulan zararsız geçiş hakkı kıyı devletleri için önemli egemenlik sınırlamasıdır. Doktrinde uzun süre, zararsız geçiş hakkının bütün devletlerin, her türlü gemisine tanınması gerektiğini belirten görüşlerin yanında, bu hakkın kullanımının bazı gemiler açısından sınırlanabileceğini dile getiren görüşler tartışılmıştır. Yani ticaret ve savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkından yararlanma şartları ile ilgili olarak günümüzde dahi hala devam eden farklı uygulamalar görülmüştür. Özellikle savaş gemilerinin böyle bir hakka sahip olup olmadığına ilişkin devletler arasında ciddi görüş ayrılıkları yaşanmıştır. Önceleri kimi devletler zararsız geçiş hakkının yalnızca ticaret gemileri için öngörüldüğünü, savaş gemileri için böyle bir hak tanınamayacağını belirtirken, daha sonra ki tartışmalar savaş gemilerine izin veya önbildirim şartı getirilip getirilemeyeceği yönünde olmuştur. Günümüzde hem ticaret gemileri hem de savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkını kullandıklarını görüyoruz. Uygulamada artık bir çok devletin izin veya önbildirim şartı dahi aramaksızın geçişe izin verdiklerini görmekteyiz. Türkiye’de bu ülkelerden birisidir.

egemenlik yalnızca su alanı ile yeterli olmayıp, bu sular üzerindeki hava sahası ve bu suların dip yatağı, toprak altı ve buradaki kaynaklar üzerini de kapsamaktadır. Ancak takımda sularının hukuki rejimi karasuları ve iç suların hukuki rejiminden farklılıklar göstermektedir. Takımda sularında da kıyı devletine birtakım sınırlamalar getirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için. Aydoğan Özman, Deniz Hukuku I, Ankara 2006, s.280-284

² Ahmet Çalık, Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku, Piri Reis Vakfı, İzmir 2002, s.120-121

Çalışmamızın birinci bölümünde, karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler için ne zaman açık denizlerde olduklarını ne zaman karasularına girdiklerini ve zararsız geçiş hakkını kullandıklarını belirleyebilmek için genel hatlarıyla karasuları kavramı ele alınmıştır. Bu çerçevede karasularının hukuki mahiyeti, tarihi gelişimi irdelenmiş, sınırlarının tespiti yöntemleri ve karasularının genişliği konularına değinilmiştir. Türkiye'nin karasularına ilişkin iç hukuk düzenlemelerine tarihi gelişim içerisinde yer verilmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde ise, zararsız geçiş hakkının tanımı ve hukuki mahiyeti ele alındıktan sonra 20 nci yüzyılın deniz hukukunu belirleyen uluslararası sözleşmeleri çerçevesinde karasularından geçiş, geçişin zararsızlığı, özellikle savaş gemileri yönünden zararsız geçiş hakkından faydalanan gemiler, kıyı devletinin yükümlülükleri ve yetkileri incelenmiştir. İkinci bölümün sonlarında da Türkiye'nin iç hukuk düzenlemeleri irdelenmiş ve Türkiye ve Yunanistan'ı birçok defa karşı karşıya getirmiş olan Ege Sorunu bağlamında zararsız geçiş hakkı ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KARASULARI KAVRAMI, HUKUKİ NİTELİĞİ, SINIRLARININ TESPİTİ VE GENİŞLİĞİ

I.TANIMI

Karasuları uluslararası hukuk alanında çok eski zamanlardan beri tartışıla gelmiş ve ele alınmış bir kavramdır. Bu kavrama birçok yazar ve deniz hukukçusu farklı tanımlar getirmiş ve yaptıkları tanımlamalarda karasularının hukuki mahiyetini ortaya koymaya çalışmışlardır.

Özellikle son yüzyıllarda deniz ulaşımı ve ticaretinde meydana gelen büyük artış ve değişim nedeniyle karasuları kavramı gerek devletlerce gerekse uluslararası platformda daha yoğun bir şekilde ele alınmaya başlanmış bu konudaki daha fazla araştırma ve incelemeler yoğunlaşmıştır.

Karasuları hakkında yapılan tanımlara bakıldığında;

Ömer İlhan AKİPEK karasularını , “*açık deniz ile kara ülkesi arasında mutavassıt bir deniz parçası*”³olarak tanımlamıştır.

Mehmet Zeki 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 etmiştir.⁴

Seha L. MERAY, “*Devletin sahilleri ile veya iç sularla, açık deniz arasında kalan ve genişliği her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz parçası*” şeklinde tarif etmiştir.⁵

Edip F. ÇELİK ; “*Bir Devletin kara ülkesini çevreleyen ve açık denize kadar uzanan deniz kuşağını belirtmek için kullanılan terimdir.*” şeklinde tarif etmiştir.⁶

³Ömer İlhan Akipek, Devletler Hukuku: Devletler Hukukunun Şahıslarından Devlet , İkinci Kitap, Ankara 1965, s.30

⁴ Mehmet Zeki Akın, Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı, Ankara 1978, s.26.

⁵ Seha L. Meray, Devletler Hukukuna Giriş, C.1, İstanbul 1968, s.392

Sevin TOLUNER ise; “Devletin deniz ülkesi, coğrafi bakımından bir bütün olan denizi kıyıya bitişik bir kesimidir.” şeklinde tarif etmiştir.⁷

Hüseyin PAZARCI; “Bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır.”⁸ şeklinde tanımlamıştır.

Melda SUR; “esas hatlardan, yani devletin kıyılarından veya içsularının bittiği yerden başlayıp belli bir mesafeye kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz kuşağıdır.” şeklinde tanımlamıştır.⁹

Ferit Hakan BAYKAL, ise; “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.”¹⁰ şeklinde tanımlamıştır.

Tanımlarla ilgili karışıklığa son vermek amacıyla ilk olarak 1930 yılında Lahey’de toplanan Deniz Hukuku Konferansı karasularını “Ülke Denizi” şeklinde tarif etmiştir. Bu suretle “Ülke Suları” deyiminin daha dar bir çerçeveye içerisine alınmasına çalışılmıştır.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi karasularını; “iç sularının ötesinde kıyıya bitişik bir deniz kuşağıdır.”¹¹ şeklinde tanımlamıştır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ise karasularını; “kara ülkesinin ve iç suların ötesinde kıyı devletinin egemen

⁶ Edip F.Çelik, Milletlerarası Hukuk İkinci Kitap, İstanbul 1987 s.75.

⁷ Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul,1996, s.59.

⁸ Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri İkinci Kitap,.Ankara 2005, s.341.

⁹ Melda Sur, Uluslararası Hukukun Esasları, D.E.Ü. Yayınları, İzmir 2000, s.279

¹⁰ Ferit Hakan Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul 1998, s. 11,23

¹¹ 1958 tarihli, KBBS, md.1, 1958 tarihli KBBS’nin ilgili maddelerinin Türkçe metinleri tez boyunca Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku,İstanbul 2006,s.265-272’den alınmıştır.

olduğu ve bir Takımada Devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde bir bitişik deniz bölgesidir.”¹² şeklinde tanımlamayı tercih etmiştir.

Sonuç olarak, sözleşme metinleri ve hukukçular tarafından yapılan bütün bu tanımlamalar dikkate alındığında karasularını; kara ülkesinin veya iç suların bittiği noktadan başlayan ve genişliği uluslararası hukuka uygun bir biçimde her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz kuşağı olarak tanımlamak mümkündür.

II.HUKUKİ MAHİYETİ

Karasularının hukuki mahiyetinin ortaya konulması öncelikle kıyı devletinin yetki ve yükümlülüklerinin sınırlarını ortaya koyabilmek için önemlidir. Ancak karasularının hukuki mahiyeti konusunda doktrinde ve uygulamada uzun süreli tartışmalar yaşanmıştır.

Bu tartışmalar temelde dört ayrı görüş etrafında şekillenmiştir. Bunlar mülkiyet hakkı teorisi, irtifak hakkı teorisi, koruma hakkı teorisi ve egemenlik hakkı teorisidir.¹³

A.Mülkiyet Hakkı Teorisi

Eski dönemlerde Romalı hukukçular denizden faydalanmanın bütün insanlar için hava gibi serbest olduğunu söylemekle beraber, sahilde yaşayanlara kıyı sularında münhasır bir mülkiyet hakkı da tanımışlardır. Orta çağda ve daha sonraki yüzyıllarda da denizler üzerinde mülkiyet hakkı üzerine düşünceler Emmerich de Vattel tarafından da ileri sürülmüştür. Karasularını ülkenin mütemmim cüz'ü sayan bu görüşü Valin, Phillimore ve Hale gibi hukukçular da desteklemişlerdir.¹⁴

¹²1982 tarihli BMDHS, md. 2, 1982 tarihli BMDHS'nin ilgili maddelerinin Türkçe metinleri tez boyunca Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2006, s.289-417'dan arasından alınmıştır.

¹³ Selami Kuran, a.g.e., s.56, Mehmet Gönübol, Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara 1959, s.7, Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.28,

¹⁴ Mehmet Gönübol, a.g.e., s. 7-12

Mülkiyet hakkı teorisini destekleyenlere göre, kıyı devleti denizin dibinde, içinde ve yüzeyinde bulunan canlı cansız herşey üzerinde mülkiyet hakkına sahiptir.¹⁵

Yine bu teoriye göre; kıyı devleti kendisine ait toprakların korunmasında, sınırların tespitinde ve diğer devletlerin saldırılarından korunmasında nasıl gerekli tedbirleri almak hakkını sahip ise, karasularını yabancı gemilere açmak, kapamak ve kara ülkesinde olduğu gibi karasularında da dilediği gibi tasarrufta bulunmak hakkına da sahiptir.¹⁶

Bu teori, kıyı devleti açısından, karasularını istediği şekilde ve zamanda ulaşım açma veya kapama, yabancı gemilerin karasularında duraklamasını ve geçişini yasaklayabilme, balıkçılık ve kabotaj konularında tekel hakkı kullanabilme gibi sonuçlar doğurabilmektedir.¹⁷

Günümüzde deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olması ilkesine aykırı olan bu teori kabul görmemiştir. Zira bu teorinin kabulü halinde kıyı devletine, kara ülkesinde haiz olduğu yetkiler verilecek ve serbest ulaşım zarar görecektir. Hatta kıyı devleti günümüzde tüm yabancı gemilere tanınmış olan zararsız geçiş hakkını dahi sınırlayabilecektir.¹⁸

Bu teorinin kabul görmemesinin diğer bir nedeni de; karasularının mülkiyet hakkının konusunu teşkil edememesinden kaynaklanmaktadır. Çünkü mülkiyet hakkının en temel unsurlarından birisi zilyetliktir. Zilyetlik unsuru da deniz üzerinde gerçekleştirilebilecek bir kavram değildir.¹⁹

B.İrtifak Hakkı Teorisi

Karasularını açık denizin bir parçası sayan bu teori ilk kez Fransız hukukçu De Lapradelle tarafından ortaya atılmıştır. De Lapradelle, devletin

¹⁵ Selami Kuran, a.g.e., s.56

¹⁶ Mehmet Gönübol, a.g.e., s. 7-12

¹⁷ Güvenlik kaygıları nedeniyle Güney Amerikada yer alan Şili, Arjantin, Ekvator gibi ülkeler bu teoriyi benimseyerek, iç hukuklarında bu yönde bir düzenleme yapmışlardır. Yusuf Eryılmaz "Karasularımız", Dz.K.K. Dergisi, S.520, s.20

¹⁸ Mehmet Zeki Akın., a.g.e., s.28

¹⁹ Mehmet Zeki Akın., a.g.e., s.29

karasularının maliki olmadığı, bu itibarla bu sular üzerinde egemenlik hakkını da kullanamayacağı görüşünü savunmuştur.²⁰ De Lapradelle'e göre karasuları, genel çizgileri içinde, devletler topluluğuna aittir. Kıyısız irtifak hakkı teorisine göre, deniz bir bütün olarak açık denizdir. Ancak sahil sularında devlet lehine bir takım irtifak hakları sunulabilir. Kıyı devleti karasularının sahibi ve hakimi değildir. Ayrıca devlet sahil sularında meydana gelen olaylara ilişkin özel hukuk ve ceza hukuku bakımında yargı yetkisine de sahip değildir.

De Lapradelle'e göre, devletin sahip olduğu irtifak hakları zorunluluğa dayanır. Bu nedenle kıyı devleti yalnızca zorunlu ölçüler içerisinde bu haklarını kullanabilir, daha fazlasını isteyemez. Kıyı devletinin sahil suları üzerinde arızı ve zorunlu olmak üzere iki çeşit hakkı vardır. Arızı haklar, balıkçılık gibi zorunlu olmayan haklardandır. Askeri amaçlar ve gümrük işlerinden doğan haklar ise kıyı şeridinin doğurduğu zorunlu haklardandır.²¹

Bu teoriye göre kıyı devleti sahip olduğu irtifak hakkına dayanarak karasularından savaş gemilerinin geçişini yasaklayabilir.

İrtifak hakkı teorisi gerek uygulamada gerekse de doktrinde çok eleştirilmiş ve kendisine fazlaca taraftar bulamamıştır. Eleştirilerin özünde öncelikle karasularının üzerinde irtifak hakkı tesis edilebilecek bir mal olmaması, irtifak hakkı kavramının ise bir medeni hukuk kavramı olması bulunmaktadır. Diğer eleştirilen noktası da, irtifak hakkı kavramının yalnızca bir sözleşmeye veya kanuna dayalı olarak tesis edilmesi mümkün iken, burada devletler arasında karasularında irtifak hakkı tesis edecek bir sözleşme bulunmamasıdır.²² Başka bir eleştirilen noktaya göre, deniz, De Lapradelle'in düşündüğü anlamda, devletler topluluğunun sahip olduğu bir şey değildir. Yani deniz herkesin malı değil, ancak herkesin istifadesine açık olan bir alandır.²³

²⁰ Selami Kuran, a.g.e, s.57

²¹ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.31

²² Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.44

²³ Mehmet Gönübol, a.g.e., s.10

C.Koruma Hakkı Teorisi

Yine karasularını açık denizin bir parçası kabul eden Fransız hukukçu Paul Fauchille tarafından geliştirilmiştir. Paul Fauchille, özellikle irtifak hakları teorisini reddederken, kıyı devletinin karasuları üzerindeki hakkının bir koruma hakkı olduğunu savunmuştur.²⁴

Bu teoriye göre, kıyı devletinin karasuları üzerinde bir takım hakları bulunması gerekir. Bu hakları meşru kılan ise korunma hakkıdır. Yani karasuları açık deniz gibi herkesin kullanımına açıktır, fakat kıyı devleti karasuları üzerinde sahip olduğu zorunlu hakları yalnızca koruma için kullanabilir. Koruma hakkının ötesinde, karasuları üzerinde başka bir hak kullanılmamalıdır. Bu hakkına dayanarak kıyı devleti, güvenliğine, hayati çıkarlarına, hukuki ve cezai yargılama yetkilerine ilişkin konularda gerekli yasal düzenlemeleri oluşturabilir.²⁵

Bu teori de irtifak hakkı teorisi gibi eleştirilmiştir. Çünkü kimi hukukçulara göre kıyı devleti koruma hakkının da ötesinde özellikle mali konularda ve sağlık konularında karasularının üzerinde ve karasuları dışında birtakım tedbirler alabilirler. Ancak koruma hakkı teorisi bu hususu eksik değerlendirmiş ve kıyı devletinin karasuları üzerindeki yetkilerini sınırlı bir biçimde ele almıştır.²⁶

D.Egemenlik Hakkı Teorisi

Bu teoriyi savunanlara göre karasuları kıyı devletinin egemenliğine tabidir. Yani kıyı devleti karasuları üzerinde kara ülkesinde sahip olduğu egemenlik hakkına sahiptir. Bu egemenlik hakkı devletten ayrılamaz, ancak uluslararası toplum ve diğer devletler lehine bir takım sınırlamalara tabi tutulabilir.

²⁴ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.34

²⁵ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.33, Mehmet Gönlübol, a.g.e., s.11

²⁶ Mehmet Gönlübol, a.g.e., s.11

Egemenlik kavramı, içinde bir çok olguyu barındırır. Bu kavramın içinde zorlayıcı bir karakter bulunmaktadır. Bir devletin varlığının bulunduğu yerde bu egemenlik hakkına riayet gereklidir. Devlet olmanın kudretinin hissedildiği her yerde egemenlik hakkını tanımak bir zorunluluktur. Ancak karasuları üzerindeki bu egemenlik hakkı kapsamında bir takım çatışmalar ve anlaşmazlıklar ortaya çıkabilir. Bu nedenle karasuları üzerindeki egemenlik hakkını, devletin kara ülkesindeki egemenlik hakkı ile eşit tutmamak gerekir.²⁷

Bu teorinin ana hatları 19 uncu yüzyıldan itibaren hukukçular tarafından ele alınmaya başlanmıştır. Nitekim 31 Mart 1894 tarihinde toplanan Devletler Hukuk Enstitüsünde alınan kararın birinci maddesine göre; *“zararsız geçiş hakkı saklı kalmak kaydıyla, kara suları üzerinde kıyasal devletin egemenlik hakkı vardır.”* şeklinde düzenleme yapılmıştır. Yine aynı enstitünün 1928 yılında yaptığı toplantıda hazırlanan tasarının birinci maddesinde; *“devletler sahilleri boyunca uzanan deniz bölgesi üzerinde hakimiyet hakkına sahiptirler.”* denilerek egemenlik hakkına ilişkin ilk yazılı metinler oluşturulmaya başlanmıştır.²⁸

Bu tarihten sonra da, özellikle 1930 yılında toplanan Lahey Konferansında iki farklı görüş üzerinde çok ciddi tartışmalar yaşanmıştır. Bunlardan birincisi; karasularının açık denizin bir parçası olduğunu kabul eden, bunun sonucu olarak da karasuları üzerinde serbestlik ilkesinin uygulanması gerektiğini belirten bir görüştür. İkinci görüş ise; devletlerin çoğunluğu tarafından kabul edilen, karasularını, kıyı devletinin ülkesinin bir parçası sayan görüştür.

1930 Lahey Konferansının sonunda hazırlanan tasarının ek 1 inci maddesine göre; *“devletin ülkesi bu sözleşmede karasuları diye adlandırılan bir deniz bölgesini de ihtiva eder, bu bölge üzerindeki hakimiyet iş bu sözleşmede tespit edilen şartlar altında ve devletler hukukunun diğer kaidelerine göre icra edilir”* hükmüne yer verilmiştir. Ancak sonuç olarak 1930

²⁷ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.45-46

²⁸ Mehmet Zeki Akın, a.g.e, s.34-35

tarihli Lahey Konferansında devletler arasında karasularının hukuki rejiminin düzenlenmesi hususunda bir uzlaşma sağlanamamıştır.²⁹

Daha sonra Birleşmiş Milletler Devletler Hukuku Komisyonunun yaptığı çalışmalar neticesinde toplanan Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında, 1956 tarihinde hazırlanan tasarının birinci maddesinde egemenlik hakkına ilişkin; *“bir devletin hakimiyeti, sahillerine bitişik ve karasuları diye tavsif edilen bir deniz kuşağına kadar uzanır, bu hakimiyet iş bu maddelerde belirlenen şartlara ve diğer devletler hukuku kaidelerine uygun olarak icra edilir”*³⁰ hükmüne yer verilerek, 1958 yılında Cenevre’de toplanan konferansta da egemenlik hakkı teorisi tüm devletlerce kabul görmüştür.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde, karasularının ülkesinin bir parçası olduğu açıkça belirtilmiştir.³¹

Yine, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde egemenlik hakkına ilişkin; *“kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin iç sularının, bir takımada devleti söz konusu olduğunda da takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır”*³² şeklindeki hükmü getirilerek, 1958 tarihli sözleşme ile aynı yönde bir düzenleme yapılmıştır.

Ancak gerek hukukçularca belirtilen, gerekse sözleşme metinlerinde benimsenen egemenlik hakkı teorisi, kıyı devletine kara ülkesinde sahip olduğu anlamda mutlak bir egemenlik hakkı tanımamaktadır. Zira her şeyden önce karasuları çevrelediği kara parçasının bir devamı veya parçası değildir. Bu nedenle kıyı devleti, bu deniz parçası üzerinde fiili bir işgal yaratamaz. Ayrıca kıyı devletinin karasuları bir başka devletin işgaline de açık değildir. Bu sular başka bir devlete terk edilemez veya değiştirilemez.³³

²⁹ Mehmet Gönlübol, s.8

³⁰ Mehmet Gönlübol, a.g.e., s.9

³¹ 1958 tarihli KBBS, md.1/1

³² 1982 tarihli BMDHS, md.2/1

³³ Selami Kuran, a.g.e., s.59

Devlet kara ülkesi üzerinde tam bir egemenlik hakkı kullanır ve hiçbir devlet bu egemenlik hakkını engelleyemez. Ancak karasuları üzerinde kabul edilen egemenlik hakkı uluslararası hukuk lehine bir takım sınırlamalara tabi tutulmuştur. Bu sınırlamalar zararsız geçiş hakkı ve yargı yetkisinin kullanılmasıdır.³⁴

III. TARİHİ GELİŞİMİ

İlk çağlarda devletlerin denizler üzerinde iddiaları konusunda gemi tekniğindeki becerileri ve denizcilikteki yetenekleri belirleyici olmuştur. Özellikle Fenikeliler ve Kartacalılar gemilerinin seyir yaptıkları denizlerde başka devletlerin faydalanmalarını önlemeye çalışmışlardır. Yunan sahil şehirleri de kıyılarına yakın sularda egemenlik iddialarında bulunmuşlardır. Hatta M.Ö. 449 yılında Atinalılar, İranlılara ait savaş gemilerinin, kendi gemilerinin dolaştığı denizlere giremeyeceklerini ilan etmişlerdir. Romalılar denizlerin açıklığı prensibini kabul etmiş olmakla birlikte, imzaladıkları bir çok antlaşmalarla denizlerin bir devletin hakimiyetine tabi olabileceği hususunu da düzenlemişlerdir.³⁵

Denizci devletlerin tüm denizler üzerinde egemenlik hakkı iddia etmeleri karasuları kavramının ortaya çıkmasını geciktiren bir neden olmuştur. Orta Çağın özellikle ikinci yarısından sonra, devletlerin sahil suları üzerinde egemenlik iddiaları daha da kuvvetli bir hal almıştır. 13 üncü yüzyıldan sonra devletler kıyıları civarında seyrüsefer güvenliğini sağlamak ve bu sularda seyreden gemilerin menfaatlerini korumak için, sahil suları olarak adlandırdıkları deniz alanları üzerinde bir takım haklar talep etmişlerdir. Örneğin; Bizanslılar sahil sularında balık avlama hakkını da sadece kendi vatandaşlarına tanımıştır.³⁶

12 nci yüzyıl sonlarında Venedikliler Adriyatik Denizinin sahibi olduklarını açıklarken, Cenovalılar ise Ligurya Denizine sahip çıkmışlardır.

³⁴ Selami Kuran, a.g.e., s.59-60

³⁵ Ayferi Göze, Devletin Ülke Unsuru, İstanbul 1959, Doktora Tezi, s.98

³⁶ Ayferi Göze, a.g.e., s.99

Danimarka-Norveç Kralı da 1432’de İngiltere’ye karşı denizlerin egemeni olduğunu ve özel izin alınmaksızın diğer devletlerin, denizlerinde balıkçılık yapamayacaklarını ilan etmiştir. 1493 tarihli bir fermanla Papa, Azorların 100 fersah batısından geçen ve Kuzey Kutbundan Güney Kutbuna çizilen bir hatla keşfedilecek ülke ve denizleri Portekiz ve İspanya arasında paylaştırmış, 1494 yılında da iki ülke arasında bu konuda bir andlaşma yapılmıştır.³⁷

Sahil suları kavramının doğuşu, Gidel’e göre 14 üncü yüzyıldan beri kabul edilmiş bulunmaktadır. Bu kavram Orta Çağda bütün Avrupa’da ele alınmaya başlanmıştır. Ancak Akdeniz ülkelerinde, kuzey ülkelere göre daha yavaş bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bunun nedeni Roma Hukukunun Akdeniz ülkelerinde henüz terk edilmemiş olmasıdır. Çünkü sınırları içerisinde o dönemin bütün denizlerini barındıran Roma İmparatorluğunda Deniz Hukukunun uluslararası yönü pek ele alınmamıştır. Romalılara göre, deniz de hava gibi serbesttir ve bütün insanlar denizlerden faydalanabilirler. Sahillere yakın deniz alanları ile daha uzak deniz alanları arasında hiçbir ayırım yapılmamıştır. Bu nedenle sahil suları üzerinde herhangi bir egemenlik kavramı ele alınmadığından Akdeniz ülkelerinde sahil suları kavramı daha yavaş gelişmiştir.³⁸

Doktrinde karasularının hukuki bir kavram olarak ortaya çıkışında en büyük rolü post-glosatörlerin oynadığı belirtilmektedir. Glosatörlerin en meşhurlarından olan Azo’ya göre deniz üzerinde bulunan haklar ayrıcalık vermek ya da devamlı ve kesintisiz teamül suretiyle iki şekilde tanınabilir. Azo, denizin kamu alanı olduğunu ancak denizin bu özelliğinin hukuken değiştirilebileceğini belirtmiştir. Azo’dan sonra karasuları kavramı üzerine en farklı açılımı Bartolus ortaya koymuştur. Bartolus’a göre karaya hükmeden, bitişik denize de hükmeder. Bartolus’tan sonra Baldus da karaya bitişik denizi, medeni hukukun uygulandığı hukuk bölgesi olarak nitelendirmiştir. 1550-1608 yıllarında yaşayan Gentilis ise sahil sularını kara ülkesinin bir

³⁷ M.Tevfik Odman, Karasularının Genişliği Sorunu, Doktora Tezi, Ankara 1990, s.13

³⁸ Mehmet Gönübol, a.g.e.,s.5

parçası saymış ve bu kavramın bir devletler hukuku kavramı olduğunu belirtmiştir.³⁹

13 üncü ve 16 ncı yüzyıllar arasında geçen bu tartışmalara göre, sahil suları kavramı deniz hukukunun diğer kavramlarından bağımsız olarak ortaya çıkmış ve gelişmiştir. Ancak sahil suları kavramının devletler hukukunun bir kurumu olarak yerleşmesi siyasi egemenliğini kazanmış denizci devletlerin kurulmasıyla ortaya çıkmıştır.

Bu noktada ünlü Hollandalı hukukçu Hugo Grotius (1588-1645) ile İngiliz John Selden (1584-1654) arasında geçen tartışma deniz hukukuna farklı bir boyut kazandırmıştır. Bu tartışmanın ortaya çıktığı yıllarda büyük denizci devletler geniş deniz alanları üzerinde egemenlik hakkı iddia etmekteydiler. Hugo Grotius, “*Mare Liberum*” adlı eserini Hint Okyanusunda egemenlik hakkı ileri sürerek Hollanda ticaretini engellemek isteyen Portekiz’e karşı East-İndia şirketinin haklarını savunmak amacıyla hazırlamıştır. Grotius’a göre, deniz belirli bir devletin egemenliğine tabi kılınamaz, bu nedenle denizlerin paylaşımı gereksizdir. Hava gibi elle tutulamayan bir nesne olan deniz üzerinde sınırlandırma yapılamaz ve zilyetlik de olanaksızdır. Bu nedenle işgal yoluyla deniz üzerinde bir kazanım söz konusu olamaz. Ticaret serbestisi, hukukun öngördüğü bir haktır. Bütün devletlerin rızası olmadıkça ortadan kaldırılamaz. Selden ise, 1635 yılında yayınlanan “*Mare Clausum seu de dominio maris libri duo*” adlı iki ciltlik eserinde, İngiltere’nin adaları çevresinde ileri sürdüğü egemenlik haklarını savunmak amacıyla Grotius’un gerekçelerini çürütmeye çalışmış, denizlerin egemenliğe tabi kılınabileceği görüşünü savunmuştur. Ancak yine de deniz kesimlerinde ulaştırmanın engellenemeyeceğini dile getirmiştir. Selden’in *Mare Clausum* adlı eseri bütün Avrupa’da büyük bir tepki yaratmıştır.⁴⁰

³⁹ Mehmet Gönübol, a.g.e.,s.6-7, Seha L. Meray, a.g.e., s.394

⁴⁰ Sevin Toluner, a.g.e., s.55-56, Selden’in ortaya koyduğu bu doktrin İngilterede Stuart Hanedanından krallar tarafından 17 nci yüzyılda benimsenmiş ve 1674 yılında da Norveç’in Finistre Burnun’dan Staten Burnu’na kadar genişletilmiştir. E.D. Brown The International Law of the Sea, C.1, 1994, s.7

Osmanlı İmparatorluğuna bakıldığında ise, karasuları ve açık denizlerle ilgili ilk uygulama örneklerine 15 inci yüzyıldan itibaren Avrupa Devletlerine verdiği ahitnamelerde(kapitülasyonlarda) görüyoruz.⁴¹

Osmanlı İmparatorluğu 16 ncı yüzyıldan itibaren bir deniz imparatorluğu olarak da gelişmeye başlamıştır. O dönemin diğer deniz devletlerinde de olduğu gibi özellikle büyük devletlerin sahip oldukları bölgeler ve hakim oldukları denizler söz konusu idi. Bu sebeple Osmanlılar kapalı deniz olarak tuttıkları ve müsaadeyle açtıkları Marmara Denizini, 15 inci yüzyıldan sonra bütün sahillerini hakimiyet altına aldıkları Karadeniz'i iç deniz hale getirmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu 15 inci yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un fethiyle birlikte, donanmasını iyice güçlendirerek Akdeniz'e açılarak, Akdeniz'in diğer gelişmiş donanmasına sahip ispanya ile yüzyıldan fazla sürecek bir mücadeleye başlamıştır.⁴² Bu dönemde sadece Akdeniz'de yabancı devlet gemilerine imtiyazlarla dolaşma ve geçiş hakkı tanımıştır. Osmanlılar Karadeniz'i bir göl haline getirdikten sonra, tamamını karasuları kabul etmiş ve yabancı gemilere kapatmıştır.⁴³

Osmanlıların özellikle Venediklilerle yaptığı ahitnamelerle denizi hukuku kavramları gelişme göstermiş, Osmanlılar bu ahitnamelerle deniz hukukunu yönlendirmiştir.⁴⁴ Osmanlılar 18 inci yüzyıl başlarında karasularını kendisine ait kara parçasından 30 mil mesafeye kadar kabul etmiştir.⁴⁵

20 nci yüzyılda ise Selanik körfezinde yaşanan bir olay sonrasında Osmanlılar Avrupa da bulunan elçilikleri vasıtasıyla karasularının genişliği konusunda çalışmalar yapmış, 1. Dünya Savaşının başlamasıyla da altı millik

⁴¹ İdris Bostan, "Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi", Türkler ve Deniz, İstanbul 2007, s. 32 , Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", Türkler ve Deniz, İstanbul 2007,s. 287

⁴² İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s.7-11

⁴³ İdris Bostan, a.g.m.,s. 33, Nitekim 17 nci yüzyılın sonlarında Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapabilme isteğine Sultan II. Mustafa olumsuz yanıt vermiştir.

⁴⁴ Ahitnamelerle ilgili olarak ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, a.g.m., s.32-39, Bülent Arı, a.g.m., s.287-309

⁴⁵ İdris Bostan, a.g.m.,s. 38-39, Hatta 18 nci yüzyılda Osmanlıların "Devlet-i Aliye Suları" tabirini kullanması giderek kendi karasularını belirleme ve kara sınırlarına yakın bölgeleri kendi denizi sayma düşüncesini geliştirdiğini göstermektedir.

karasuları genişliği bütün devletlere ilan edilmiştir. İngiltere ise bu karara itiraz etmiştir.⁴⁶

Tüm bu hukuki gelişmelere karşın, Osmanlı İmparatorluğu o dönemlerde denizlere yalnızca askeri yönden önem vermiş, balıkçılık ve deniz üstü ve deniz dibi zenginliklerine ilişkin herhangi bir faaliyette bulunmamıştır.⁴⁷

IV.KARASULARININ SINIRLARININ TESPİTİ YÖNTEMİ

Karasularının bilinen ve tespit edilen üç sınırı bulunmaktadır. Bunlar;

"(i) Karasularının iç sınırı;

(ii) Dış sınırı ;

*(iii) Yan sınırıdır."*⁴⁸

Karasularının bu üç sınırının üç ayrı bakımdan tespiti gerekir. Bunlar:

"(i) Karasularının iç sınırı; yani karasularının başının sahilin neresinden başlayacağını gösterir.

(ii) Karasularının dış sınırı; karasularının bittiği ve açık denizin veya varsa bitişik bölgenin başladığı yeri gösteren sınırı teşkil eder.

*(iii) Karasularının yan sınırı; karadan komşu olan iki devletin kara sınırın denizde sona erdiğinde deniz ülkesi üzerinde bu sınırın nasıl devam edeceği sorununu yan sınırlar belirleyecektir."*⁴⁹

Her üç sınırın tayini aynı zamanda karasularının genişliği ile de ilgilidir ve bu açıdan büyük önem arz etmektedir⁵⁰ Karasularının bu üç sınırının tespitinin önemli olmasının iki ana nedeni şöyle açıklanmıştır: Uluslararası seyrüsefer ve balıkçılık. Gerçekten karasularında bulunmak zorunda kalan yabancı gemilerin ne zaman açık denizde, ne zaman karasularında bulunduklarını bilmeleri

⁴⁶ İdris Bostan, a.g.m.,s. 40-42

⁴⁷ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.20-21

⁴⁸ Edip F. Çelik, a.g.e., s.86, Ahmet Kerse, Karasuları, TC Deniz Basımevi, İstanbul 1964, s.10

⁴⁹ Ahmet Kerse, a.g.e.,s.10

⁵⁰ Hamza Eroğlu, Devletler Umumi Hukuku El Kitabı, Ankara 1984, s.214

açısından bu sınırların tespiti zorunludur. Bu tespitin yapılması, kara ülkesinde olduğu gibi deniz ülkesinde de kıyı devletinin yetkilerinin ve karasularında bulunan yabancılara uygulanacak kuralların bilinmesi bakımından da önemlidir.⁵¹

A.Karasularının İç Sınırlarının Tespiti Yöntemi

18 inci yüzyıldan sonra uluslararası hukukçular denizlerdeki med-cezir olaylarını dikkate alarak karasularının genişliğinin ve sınırlarının belirlenebilmesi için esas hat olarak en düşük cezir hattı prensibinin kabul edilmesi gerektiğini kabul etmişlerdir. Esas hat karasularının genişliğinin ölçülmesinde başlangıç oluşturan hattır. Örneğin; bahar mevsiminde kıyı sularının en alçak olduğu anda suyun kara ülkesi ile bittiği noktalarda kıyının girinti ve çıkıntılarını birleştiren ve takip eden hat, karasularının esas hattını meydana getirir. İşte bu sınır da karasularının iç sınırını oluşturur. En düşük cezir hattı esas bir takım istisnalar dışında uluslararası hukuk tarafından kabul görmüş ve yerleşmiş bir kuraldır.⁵²

Karasularının iç sınırının en düşük cezir hattından başlanarak ölçülmesi hem doğal bir gereklilik hem de zorunluluktur. Zira bazı kıyılarda suların yükselme ya da azalma anlarında denizin kara ülkesi ile birleştiği sahil boyunca uzanan kıyı hattının yeri bakımından büyük farklılıklar ortaya çıkabilir.⁵³

En düşük cezir hattı esas, kıyıların düz veya girinti ve çıkıntılarının az olduğu durumlarda herhangi bir problem teşkil etmeden uygulanabilir. Ancak genellikle girintili çıkıntılı körfezler, koylar ve adalardan oluşan kıyılarda en düşük cezir hattını uygulamak bazı sorunlar yaratabilir. Hatta uygulama

⁵¹ Ahmet Kerse, a.g.e., s.10

⁵² Hakkı Aydın, “Karasularının Sınırının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi”, Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, C.7/1, Haziran 2003, s.66

⁵³ Hakkı Aydın, a.g.m., s.66

kabiliyeti bile ortadan kalkabilir. Bu durumda kıyının yapısına en uygun olan usulün uygulanması gerekir.⁵⁴

1.İç Sınırların Tespitinde Uygulanan Usuller

Karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı gibi bölgelerin genişliğinin ölçülmesinin başladığı noktaya esas hat adı verilir.⁵⁵

Ölçümlerde her devlet tarafından esas alınacak başlangıç noktasının, yani iç sınırın tespitinde iki yöntem kabul edilmektedir. Bunlar, normal esas hat ve düz esas hat yöntemleridir.

a.Normal Esas Hat Yöntemi

Bu yönetime göre karasularının iç sınırı, kıyı sınırının en çok çekildiği noktadan geçmektedir. Yani karasularının iç sınırı, kıyının, sularının en fazla çekildiği noktasından geçer. Başka bir ifadeyle normal esas hat yöntemine göre, karasuları denizin çekildiği anda ortaya çıkan kara çizgisinden başlar, bütün kıyı boyunca ve girinti çıkıntılara bağlı olarak da devam eder.⁵⁶ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (md.3) ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (md.5) bu hususu benimseyerek düzenlemiştir. 1982 tarihli sözleşmenin karasularının sınırları başlığını taşıyan 5 inci maddesine göre; “*iş bu sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı normal esas hat, sahildevlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle sahil boyunca uzanan en düşük cezir hattıdır.*” şeklinde düzenleme yapılmıştır. Ancak kıyının fazla girintili ve çıkıntılı olduğu ve kıyının yakınlarında adalar, kayalıklar veya sığıklar bulunması durumunda normal esas hat yöntemini kullanmak mümkün

⁵⁴ Mehmet Gönübol, a.g.e., s.91

⁵⁵ Turgay Cin, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Egede Karasuları Sorunu,Seçkin Yayınevi, Ankara 2000, s.19

⁵⁶ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.71

olmamaktadır. Çünkü bu usulün girintili çıkıntılı sahillerde uygulanması durumunda kıyı devleti aleyhine bir durumun ortaya çıkması kaçınılmaz olur.⁵⁷

b.Düz Esas Hat Yöntemi

Bu yöntemi ilk defa Norveç'in 19 uncu yüzyılın başlarından itibaren kullanmaya başladığı bilinmektedir. Norveç tarafından uygulanan bu sisteme İngiltere'nin itiraz etmesi nedeniyle ortaya çıkan uyuşmazlığı Uluslararası Adalet Divanı incelemiştir. Uluslararası Adalet Divanının 18.10.1951 tarihli Balıkçılık Davasına ilişkin kararı ile düz hat esasının çok girintili çıkıntılı sahillerde uygulanmasının uluslararası hukuka aykırı olmadığı belirtilerek Norveç haklı bulunmuştur.⁵⁸ Bu karar üzerine kıyıları son derece girintili çıkıntılı olan İzlanda da 19 Mart 1952 tarihli nizamnamesinde; kıyılarında bulunan burunlar, adalar ve kayalıklar arasında ve körfez ağızlarında çizilen düz hatlarla, bu hatlara 4 mil mesafede çizilen paralel bir hat arasında kalan bölge içerisinde, balıkçılığın yalnızca İzlanda vatandaşlarına tahsis edildiğini belirtmiştir. Bu nizamnameler Belçika, Fransa, Hollanda ve İngiltere tarafından protesto edilmiştir. Bunun üzerine 1958 tarihli Cenevre Karasuları

⁵⁷ Sevin Toluner, a.g.e., s.67, Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.5

⁵⁸ “Norveç, 1935 tarihli bir kraliyet kararnamesiyle Norveç'in 66 derece 28.8 dakika kuzey enleminin kuzeyinde 1000 millik kıyı çizgisi boyunca bir balıkçılık bölgesi ihdas etmişti. Bu bölge aslında Norveç'in karasularını oluşturmaktaydı ve genişliği de 4 mil idi. Bunu tarihi bir hak olarak komşularına da kabul ettirmişti. Ancak Norveç karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattı, suların en çok çekildiği kıyı çizgisinden değil, denize doğru çıkıntılarının en uç noktalarını birleştiren düz hatlardan çizerek belirlemişti. Böylece Norveç, eğer suların en çok çekildiği hat çizilseydi açık deniz olacak olan ve böylece tüm devletlerin kullanımına açık olacak olan su alanlarını düz hatlar yoluyla kapatarak kendi egemenliğine tabi tuttu. Düz hatların bir bölümünün uzunluğu 30 mili geçiyordu. En uzun 44 mildi. Birleşik Krallık, Norveç'in çizdiği bu düz hatların meşruiyetini ve uygulanma yöntemlerini tartıştı. Norveç'in kullandığı bu usul, Birleşik Krallığın menfaatlerini yakından etkiliyordu.

Sonuçta Mahkeme 10'a karşı 2 oyla, 12 Temmuz 1935 tarihli Norveç Krallık Kararnamesi tarafından balıkçılık bölgesinin sınırının tayin edilmesi için kullanılan metodun uluslararası hukuka aykırı olmadığını; ve 8'e karşı 4 oyla, adı geçen Kararname ile saptanan esas hatların uluslararası hukuka aykırı olmadığını karar vermiştir.” (Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, Beta Yayınevi, İstanbul, 1998, s. 542-547), (Mehmet Gönübol, “1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası”, AÜSBFD, c. XI, sayı 4, Ankara, 1956, s 153-156)

ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde bu usulün uygulanmasının koşulları saptanmıştır.⁵⁹

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 4 üncü maddesine göre; kıyının derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca adaların bir saçak teşkil edecek konumda bulunması durumunda, karasularının genişliğinin ölçülmesi için esas alınan hattın çiziminde uygun noktaları birleştiren esas hatlar yöntemi kullanılabilecektir. Bu şekilde çizilen esas hatlar, kıyının genel yönünden dikkate değer ölçüde sapmamalıdır. Ayrıca bu hatların içinde kalan deniz alanlarının iç sular rejimine tabi olması için kara ile yeteri kadar bağlantısı olması gereklidir.

Bu yöneme göre, düz esas hatlar, yalnız cezir zamanı su üstüne çıkan, üzerinde her zaman su üstünde kalan fenerler veya inşa edilmiş diğer tesisler dışındaki ada ve sığıklardan çizilemez. Ayrıca düz esas hatlar bir diğer devletin karasularını açık denizden ayıracak bir şekilde saptanamaz.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 7 nci maddesi 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 4 üncü maddesine benzer bir şekilde düzenlenmiştir. Düz Esas Hatlar başlığını taşıyan 7 nci maddesine göre;

“- Kıyının derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu veya kıyı boyunca hemen yakında bir adalar dizisinin bulunduğu yerlerde, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın çizimi için, uygun noktaları birleştiren düz esas hatlar yöntemi kullanılabilir.

- Bir deltanın diğer doğal şartların mevcudiyetinden dolayı kıyı oldukça istikrarsızsa, uygun noktalar en düşük cezir çizgisi boyunca seçilebilir; en düşük cezir çizgisinin daha sonra yükselmesi halinde dahi, bu düz esas hatlar, bu sözleşmeye uygun olarak kıyı devleti tarafından değiştirilmedikçe yürürlükte kalacaktır.

- Düz esas hatların oluşturduğu çizginin kıyının genel yönünden

⁵⁹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.6

hissedilir bir biçimde sapmaması ve bu hatların berisinde kalan deniz uzantılarının iç sular rejimine tabi tutulabilmesi için, bunların kara sahasına yeter derecede bağlı olmaları gerekir.

- Düz esas hatlar cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklere doğru veya bunlardan başlamak üzere çizilmeyecektir meğer ki, bunlar üzerinde devamlı olarak suyun üstünde kalan deniz fenerleri veya benzer tesisler inşa edilmiş olsun veya bu şekilde çizilmiş düz esas hatlar uluslararası genel bir kabul görmüş olsun.

- Birinci paragraf uyarınca düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda, bazı esas hatların tespiti için, söz konusu bölgeye özgü ve gerçekliği ve önemi uzun bir teamül ile açıkça kanıtlanmış ekonomik çıkarlar göz önünde tutulabilir.

-Düz esas hatlar yöntemi; bir devlet tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanamaz." hükmü getirilmiştir.

Sahildar devletlerin düz esas hat yöntemini uygularken, karasularını aşırı bir şekilde genişletmesini önlemek için söz konusu maddede şu koşullar öngörülmüştür.

-Çizilen düz esas hatların tespitinde kıyının genel istikametinden esaslı bir biçimde sapmamalı ve hattın berisinde karaya doğru kalan suların iç sular rejimine tabi tutulabilmesi için kara ile yeteri kadar bağlantılı olması gerekmektedir. Bu durumlarda varlığı ve önemi uzun zamandan beri uygulamayla doğrulanan bölgeye has ekonomik menfaatler göz önünde tutulmalıdır.

-Yalnız su çekildiği zaman su üstüne çıkan ada ve sığlıklardan düz hat çizilemez. Eğer kayalıklara, adacıklara, sığlıklara su üstünde kalabilen fener veya başka tesisler inşa edilmişse, ancak bu durumda cezir yüksekliklerinin kara ile sıkı bir bağlantı içinde bulunduğu kabul edilmiştir.

-Düz hattın çiziminden önce, açık deniz veya karasuları statüsünde bulunan deniz, iç sular statüsüne dönüşürse yabancı gemilere zararsız geçiş hakkı tanınmasına devam edilecektir.

-Düz hatlar yöntemi, bir devlet tarafından diğer bir devletin karasularını açık denizden ayıracak şekilde uygulanamaz.⁶⁰

1982 tarihli sözleşmede, 1958 tarihli sözleşmeye ek olarak, esas hatların cezir yükseklikleri esas alınarak çizilemeyeceği koşuluna bir istisna getirilerek, bu tür hatların uluslararası alanda genellikle tanınmış olması durumunda geçerli olacağı belirtilmiştir.

Düz esas hatların her birinin azami uzunluğu tespit edilmemiştir. Gerek 1958 tarihli sözleşmede, gerekse 1982 tarihli sözleşmede kıyı devleti tarafından belirlenen düz hatların kıyının genel yönüne aşırı derecede aykırı olmaması gerektiği vurgulanmıştır. Ancak kıyının genel yönü kullanılacak olan haritaların türüne göre değişiklik gösterebilmektedir. Bu nedenle karasularının iç sınırlarının saptanması amacıyla her kıyı devleti tarafından çizilmiş olan düz esas hatlar resmi haritalar üzerinde işaretlenerek ilan edilmelidir. Aksi halde kıyıya yakın seyreden ve geçiş yapan gemilerin iç sular, karasuları veya açık denizlerde seyredip seyretmedikleri hususu farklılık gösterecek ve herhangi bir hukuki problem durumunda farklı neticeler ortaya çıkacaktır. Bu nedenle esas hatların devletler tarafından belirlenerek ilan edilmesi son derece önemlidir.⁶¹

Sonuç olarak, devletler, karasularının iç sınırlarını saptarken kıyıların özelliklerini dikkate alarak normal esas hat ve düz esas hat yönteminden birisini veya her ikisini birleştirerek kullanabilirler.

Norveç'in ardından bu yöntem ilk kez Kanada tarafından uygulanmış, Yunanistan, Hindistan, İngiltere, İrlanda, Danimarka da bu devletlerin ardından bu yöntemi uygulamıştır.⁶² Günümüzde de birçok devlet bu yöntemi uygulamaktadır. Ancak bu yöntemi uygulayan devletler sözleşme de belirtilen şartları taşıdığı için mi

⁶⁰ Turgay Cin, a.g.e., s.21-22

⁶¹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.8

⁶² D. Ross Echart, The Enclosure of Ocean Resources, 1979, s.26

yoksa daha fazla egemenliğine tabi deniz alanları kazanmak amacıyla mı uygulamaktadır, bu husus hukuki sorunlara neden olabilir.

2.İç Sınırın Saptanmasında Bazı Özel Kurallar

a.Koy ve Körfezler

Koy veya körfezler coğrafi bakımdan denizin kara ülkesine doğru oluşturduğu derin girintiyi ifade ederler. Bu nedenle devletler körfezleri iç sular rejimine dahil etmek istemişlerdir. İç sular rejimine tabi tutulan körfez sularında karasuları girintinin ağzına çizilen düz esas hattın başlanarak hesaplanmıştır.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 7 nci ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 10 uncu maddelerinde kıyıları bir tek devlete ait olan körfezlerde iç sınırın saptanması usulü düzenlenmektedir. Bu maddelere göre, bir koy veya körfezin ağzının genişliği 24 deniz milini⁶³ aşmıyor ise, körfez ağzının her iki ucunu birleştiren bir düz esas hat çizilmek suretiyle; 24 deniz milini aşıyor ise, en çok suyu içeride bırakacak biçimde 24 mil genişlikte olan kesimin iki ucunu birleştiren bir düz hat kabul edilerek, bu hattın berisinde kalan sular, iç sular rejimine tabi kılınabilir. Ancak, bu usulün uygulanabilmesi için körfez ağzının genişliği koşulunun yanında, bir de derinlik koşulu öngörülmüştür. Bir girinti içindeki suların, iç sular rejimine tâbi kılınabilmesi için, düz hattın berisinde kalan sular alanının çapı körfez ağzına çekilen düz hat genişliğinde olan bir yarım daire alan kadar veya bundan daha geniş olması gerekmektedir.⁶⁴

Gerek 1958 tarihli sözleşme, gerekse de 1982 tarihli sözleşmede öngörülen düzenlemeler kıyıları bir tek devlete ait olan körfezler için geçerlidir. Birden fazla devletin kıyıdaş olduğu denizlerin hukuki durumu sözleşmelerde düzenlenmediğinden bu konuda açıklık bulunmamaktadır.

⁶³ 1 deniz mili 1852 metredir.

⁶⁴ Sevin Toluner, a.g.e., s.69

Ancak doktrinde bu tür körfezlerin herhangi bir kıyı devletinin iç sular rejimine tabi kılınmasını gerektirecek kadar sıkı bir bağlantıya sahip olmadığı belirtilmektedir.⁶⁵ Ayrıca kıyısı olmayan devletler de sözleşmede yer alan denize açılma haklarının ihlal edildiğini ileri sürerek, körfez sularının iç sular rejimine tabi tutulmasına itiraz edebilirler. Bu nedenle de birden fazla devletin ülkesini oluşturan bir körfezin sularının ilke olarak iç sular rejimine tabi kılınmaması daha doğru bir yaklaşım olacaktır.⁶⁶

Ayrıca deniz hukuku sözleşmelerinde birden fazla devletin kıyıdaş olduğu körfezlerde karasularının sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir ayırım yapılmadığından bu tür körfezlerde körfezi kapatan düz hattın arkasında kalan suların paylaşımı için kıyıdaş devletler arasında bir anlaşma yapılabilir.

b.Tarihi Körfezler

Tarihi körfez, karasuları dışında açık denizlerin bir parçası olması gerekirken, tarihi hakların varlığı nedeniyle genişliği ne olursa olsun iç sular rejimine tabi tutulan, bu durum da diğer devletlerce kabul edilen körfezler olarak tanımlanmaktadır.⁶⁷ Bir körfezin tarihi körfez olarak değerlendirilebilmesi için gerekli olan en önemli şart, bu körfezin sularının iç sular olarak belirlendiğini gösteren ve tarihi örneklerle ortaya koyan bir uygulamanın bulunması ve bu uygulamaya diğer devletlerin itiraz etmemiş olmasıdır.⁶⁸

Gerek 1958 tarihli sözleşmede, gerekse de 1982 tarihli sözleşmede tarihi körfezlere ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.

Uygulamada tarihi körfezlerin genel şekilleri hakkında bütün uluslararası toplumu kapsayacak bir biçimde kurallar koymak olanaksızdır. Bu nedenle de her tarihi körfezin ayrı ayrı ele alınması gerekir. Uygulamada kimi devletler zaman zaman kendi körfezlerinden bir kısmının tarihi körfez

⁶⁵ Ferit Hakan Baykal, a.g.e.,s.12.13

⁶⁶ Selami Kuran, a.g.e., s.63-64

⁶⁷ Ferit Hakan Baykal, a.g.e.,s.14

⁶⁸ Ahmet Kerse, a.g.e., s.21

olduğunu iddia etmişlerdir. Bu iddiaların sonuçlarında da bir takım uyuşmazlıklar yaşanmıştır.⁶⁹ Tarihi körfezler kavramı ilk kez sürekli Hakemlik Mahkemesinin Kuzey Atlantik Kıyıları Balıkçılık Davasında ortaya çıkmıştır. Uluslararası Adalet Divanı tarafından da 1951 tarihli İngiltere ile Norveç arasındaki Balıkçılık Davasına ilişkin kararında herhangi bir itiraz söz konusu olmadığından örtülü bir şekilde kabul edilmiştir.⁷⁰

c.Adalar ve Cezir Yükseklikleri

(1) Adalar

1930 Lahey Konferansında ve 1956 yılında toplanan Birleşmiş Milletler Devletler Hukuku Komisyonunun çalışmaları sırasında adaların hukuki tanımı konusunda devletler arasında tam olarak bir anlaşma ve uzlaşma sağlanamamıştır.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 10 uncu maddesi ile ada kavramına bir tanım getirmiştir. Buna göre; *“bir ada su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan doğal olarak oluşmuş bir arazi parçasıdır.”* Bu tanıma göre adanın belirleyici özellikleri; su ile çevrilmiş olması, suların en çok yükseldiği zamanlarda da su üstünde kalması ve doğal olarak oluşmasıdır.

⁶⁹ ABD Atlantik Sahillerinde Delawere, Chesapeake, Fransa Manş Denizindeki Cancale ve Gravelle Körfezlerinin Tarihi Körfezler olduğunu iddia etmektedir. Derek W. Bowet, The Legal Regime O Island In the International Law, Ocean Publication, New York, 1979, s.28, Güney Amerika'da Fonseca Körfezi, Avrupa'da Westford Körfezi, Afrika'da Tunus Körfezi tarihi körfezler olarak kabul edilmektedir. Charles Crozat, “Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Mühazalar”, Tahir Taner'e Armağan, İstanbul, 1956

⁷⁰ Selami Kuran, a.g.e., s.64-65, Divan bu kararda tarihi sular konusunu ele almış ve tarihi suların bazı özelliklerini vurgulamıştır. Divan, Norveç'in tarihi bir yetkiye sahip olduğunu da vurgulamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, Beta Yayınevi, İstanbul, 1998, s. 542-547), (Aydoğan Özman, a.g.e., s.224)

Bu tanıma göre ada kavramı, kara parçasına bağlanmış olan bir arazi parçasından, cezir yüksekliklerinden ve suni olarak oluşturulan adalardan ayrılmak istenmiştir.⁷¹

1958 tarihli sözleşme hükümlerine göre, karasuları dışında bulunan bir adanın kendi karasuları bulunmaktadır. Karasuları içinde bulunan bir ada, karasularının denize doğru genişlemesine yol açmaktadır. Sözleşmeye göre karasuları açısından kıyı devleti ile ada devleti arasında herhangi bir ayırım yapılmayarak eşit hak tanınması gerektiği belirtilmiştir. Ancak sözleşmenin hazırlanması sırasında bu husus çok ciddi tartışmalara neden olmuş ve adalara tanınacak deniz alanlarının bazı durumlarda sınırlandırılması yönünde kimi devletlerce çalışmalar yapılarak öneriler sunulmuştur. Fakat herhangi bir sonuç alınamamıştır.⁷²

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 121 inci maddesi de ada kavramını, 1958 tarihli sözleşme ile aynı şekilde tanımlamıştır. Ancak 1982 tarihli sözleşmede adalara ilişkin bir takım yeni düzenlemeler de getirilmiştir.

1982 tarihli sözleşmenin 121/2 nci maddesine göre; insanın barınmasına imkan vermeyen veya kendine ait ekonomik hayatı olmayan kayalıklar dışındaki adaların karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeleri bu sözleşmenin kara ülkesine uygulanacak olan diğer hükümlerine uygun şekilde belirlenecektir. Yani insan toplumunu beslemeyecek veya kendine has ekonomik hayatı olmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri ve kıta sahanlığı bulunmayacaktır.İlgili madde hükmüne göre kendine ait ekonomik hayatı olmayan veya üzerinde insan barınması imkanı olmayan kayalıkların dahi karasuları sınırına dahil olacağı ve bunların deniz alanlarının aynen kara ülkesi gibi saptanacağı belirtilmiştir. Bu durum devletler arasında ciddi tartışmalara yol açmıştır. Tartışmanın asıl nedeni, adalara aynen kara ülkesi gibi deniz alanları tanınması halinde bu durumun denizlerin büyük bir kısmının bir devletin yetkisine tabi olmasına ve

⁷¹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.16

⁷² Selami Kuran, a.g.e., s.65

denizlerin serbestliği prensibinin olumsuz bir şekilde etkilenmesine sebep olmasıdır.⁷³

Küçük kayalıkların dahi ada olarak kabul edilerek karasularına sahip olması devletler açısından bir takım haksızlıklara neden olabilecektir. Özellikle bu tür kayalıklara sahip olan devletler denizler üzerinde geniş yetki alanlarına sahip olurken, diğer devletler açısından açık denizlerin ciddi oranda azalması ve bu denizlerden faydalanamama durumları ortaya çıkacaktır.

1973 yılında başlayan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında 15 devlet, adalara tanınacak deniz alanlarının sınırlandırılması amacıyla bir öneri sunmuşlardır. Bu öneriye göre adaların doğal yapıları bakımından bir ayırım yapılarak kıyıya yakın olmayan adaların büyüklükleri, coğrafi yapıları, yerleşime uygunluğu ve diğer devletlerin deniz alanlarına yakınlığı gibi kriterler dikkate alınarak adil bir biçimde bu adaların deniz alanlarının belirlenmesi talep edilmiştir. Ayrıca yine bu öneriyi sunan devletler kıyının uzağında bulunan adacık ve kayalıkların kendilerine ait karasuları bulunmaması gerektiğini belirtmişlerdir. Türkiye de özellikle Ege Denizindeki hassasiyetlerini dikkate alarak bu önerilere yakın durmuş ve buna benzer çeşitli öneriler de sunmuştur. Ancak bu öneriler sözleşme metninde kendisine yer bulamamıştır.⁷⁴

(2) Cezir Yükseklikleri

Cezir yükseklikleri, etrafı su ile çevrili olan ve sular çekildiğı zaman ortaya çıkan, sular yükseldiğinde ise suyun altında kalan doğal olarak oluşmuş bir arazi parçasıdır.⁷⁵

Bir cezir yüksekliğı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan başlanarak karasuları içinde bulunuyorsa adalarda olduğu gibi karasularının genişlemesine yol açar. Esas hattan hesaplanmak üzere karasuları dışında

⁷³ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.19

⁷⁴ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.20

⁷⁵ 1958 tarihli KBBS md.11, 1982 tarihli BMDHS md.13

ise, karasularının genişlemesine yol açmaz ve kendisine ait herhangi bir karasuları da yoktur. Cezir yükseklikleri üzerine suni tesisler inşa edilmesi halinde dahi bunların kendilerine ait bir karasuları yoktur. Karasularının içinde olan bir cezir yüksekliği üzerine inşa edilmiş olan suni tesisler de karasuların genişlemesine yol açmazlar.⁷⁶

d.Limanlar

Limanlarda iç sınır, limanın ayrılmaz bir parçasını teşkil eden ve en dışında kalan kalıcı liman tesisinin dışından geçen çizgi olarak kabul edilmektedir. En dış liman tesisi ile kıyı arasında kalan sular iç sular rejimine tabidir.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 8 inci maddesinde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 11 inci maddesinde bu husus açıkça düzenlenmiştir. Kıyı açıklarındaki tesis ve suni adalar ise daimi liman tesisleri olarak kabul edilmemektedir.

Gemilerin normal olarak demirleme, yükleme ya da boşaltma işlemleri için kullanılan demir yerleri karasularının dışında dahi olsa karasularına dahil edilir.⁷⁷

e.Nehirler

Doğrudan doğruya denize dökülen nehirlerde iç sınır, nehir ağzının iki ucunu birleştiren suların en çok çekildiği noktadan çizilen düz bir hattın itibaren ölçülmeye başlanır. Nehirlerle ilgili gerek 1958 tarihli sözleşmenin 13 üncü maddesi, gerekse de 1982 tarihli sözleşmenin 9 uncu maddesi aynı düzenlemeleri yapmıştır. Eğer nehir bir körfez ya da halice dökülürse bu durumda iç sınırın tespiti körfezlerdeki esaslara göre belirlenecektir.⁷⁸

⁷⁶ Sevin Toluner, a.g.e., s.73

⁷⁷ 1958 tarihli KBBS md.9, 1982 tarihli BMDHS md.12

⁷⁸ Selami Kuran, a.g.e., s.67

f.Göller

Bir devletin sınırları içinde yer alan göller, o devletin ülkesi olarak kabul edilmektedir. Ancak bir gölün birkaç ülkenin sınırları içinde bulunması halinde normal prosedür bu ülkelerin anlaşma yoluyla sınırları belirlemesidir. Eğer bir anlaşma yapılmamış ise gölün orta hattı genel olarak bölüşüm çizgisi olarak kabul edilecektir. Örneğin ABD ile Kanada arasında bulunan büyük göllerin sınırları bu iki ülke arasında imzalanan anlaşmalar ile belirlenmiştir. Bu anlaşmalarda sınırlarla birlikte, balıkçılık, ulaştırma gibi hususlar da ele alınarak bir düzenleme yapılmıştır.⁷⁹

g.Donmuş Denizler

Karasularının iç sınırının devamlı olarak donmuş bulunan denizlerde tespit edilmesi konusu doktrinde ve uygulamada tartışmalıdır. Sözleşmelerde bu konuda herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.⁸⁰ Donmuş denizlerde en düşük cezir hattı kuralının uygulanması çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Zira kutuplarda bulunan denizlerde sürekli olarak kalın buz tabakasıyla örtülü alanlar bulunmaktadır. Bu nedenle kimi devletlere göre donmuş denizlerde karasuları sınırının başlangıcı kıtanın bittiği yer iken, kimi devletlere göre de karasularının iç sınırının buz tabakasının sona erdiği noktadan hesaplanması gerekir. Örneğin 1911 yılında Rusya karasularının buzulların bittiği yerden itibaren hesaplanması gerektiğini öne sürmüştür. Bugün dahi bu husus açık bir şekilde çözüme kavuşturulamamıştır.⁸¹

B.DIŞ SINIRLARIN TESPİTİ YÖNTEMİ

Karasularının dış sınırlarının tespit edilmesine ilişkin usul, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde aynı şekilde düzenlenmiştir. Bu sözleşmelere

⁷⁹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.22

⁸⁰ Yalnızca 1982 tarihli BMDHS'nin 234 üncü maddesinde buzlarla kaplı alanlardaki denizlerin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin bir düzenleme yer almıştır. Aydoğan Özman, a.g.e.,s.240

⁸¹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.22, Selami Kuran, a.g.e., s.69

göre, "*Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına, karasularının genişliği kadar bir uzaklıkta olan hattır.*"⁸²

1.Normal Esas Hat Yöntemi

Karasularının dış sınırının tespit edilmesinde paralel hat usulü ve daire kavisleri veya yay usulü olmak üzere iki farklı yöntem kullanılmaktadır.

a.Paralel Hat Usulü

Bu usule göre karasularının dış sınırı, karasularının genişliği kadar bir uzaklıkta iç sınırın karşısına çizilen paralel bir hat şeklindedir. Ancak bu usulün uygulanabilmesi için kıyının tamamen düz olması veya çok az girinti ve çıkıntılara sahip olması gerekir. Kıyıları girintili çıkıntılı devletlerde karasularının iç sınırının paralel hat yöntemi ile çizilmesi halinde bu çizilecek hattın her noktasının iç sınıra karasularının genişliğine eşit bir mesafede bulunması imkanı olmayacaktır. Çünkü karasularının dış sınırının bir çok noktaları iç sınıra çok daha yakın bir mesafeden geçecek, bu da kıyı devletinin aleyhine bir durum yaratacaktır.⁸³

b.Daire Kavisleri veya Yay Usulü

Karasularının dış sınırının tespitinde kullanılan diğer bir yöntem de daire kavisleri veya yay usulüdür. Bu yöntemde göre, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hat üzerindeki belirli noktalara pergelin sabit ayağının konularak, deniz üzerinde karasularının genişliğine eşit yarı çapta daire kavisleri çizilerek, bu kavislerden kıyıdan en fazla uzaklıkta olanları karasularının dış sınırını ortaya koyacaktır. Bu nedenle daire kavisleri yönteminin düz veya girintisi çıkıntısı fazla olmayan kıyılarda uygulanması durumunda karasularının dış sınırı kıyıya paralel bir şekilde olacaktır. Girintisi

⁸² 1958 Tarihli KBBS, md.6, 1982 Tarihli BMDHS, md.4

⁸³ Mehmet Gönübol, a.g.e., s.133, Sevin Toluner, a.g.e., s.77, Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.23

çıkıntısı fazla olan kıyılarda ise karasularının dış sınırı dalgalı bir görünüm ortaya çıkaracaktır.⁸⁴

Yay veya daire kavisleri metodu iki şekilde uygulanabilir. Bunların birincisinde karasularının genişliğine eşit çapta çizilen daire kavisleri olduğu gibi bırakılır ve böylece kara sularının dış sınırı bir çok daire kavislerinden meydana gelir. İkinci yöntemde ise, daire kavislerine teğetler çizilerek karasularının dış sınırının bu düz hatlardan meydana geleceği kabul edilir.⁸⁵

Uygulamada daire kavisleri ya da yay yönteminin ilk defa ne zaman kullanıldığı bilinmemektedir. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1951 tarihli İngiltere ve Norveç arasındaki balıkçılık uyuşmazlığına ilişkin davada, bu yöntemin ilk kez 1930 Lahey Konferansı sırasında ABD tarafından ortaya atıldığı belirtilmektedir. 1956 tarihli tasarıda da bu metot kabul edilmiş ve 1958 tarihli KBBS ve 1982 tarihli BMDHS de bu usul kabul görmüştür.⁸⁶

2.Birbirine Komşu Olan Devletler ve Kıyıları Arasında Karasularının Dış Sınırının Tespit Edilmesi

a.Kıyıları Karşı Karşıya Olan Devletler Arasında Karasularının Dış Sınırı

Karasularının komşu kıyıdaş ülkeler arasındaki sınırlandırılması sorunu özellikle dar denizlerde önemli çıkar çatışmalarına yol açmıştır. Bu hususta kodifikasyon çalışmaları sırasında tartışmalar yaşanmış ve sonuç olarak 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 12 nci maddesinde komşu kıyıdaş devletler arasındaki karasularının dış sınırının tespitine ilişkin bir hüküm ortaya konulmuştur. Sözleşmenin 12 nci maddesine göre; *"İki devletin kıyılarının karşı karşıya veya yan yana (bitişik) olduğu durumlarda, iki devletten hiç birisi aralarında aksini öngören bir anlaşma olmadıkça, karasularını her noktası başlandığı esas iki devletten*

⁸⁴ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.24

⁸⁵ Sevin Toluner, a.g.e., s.78

⁸⁶ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.24-25

her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan, orta hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir. Bununla beraber, tarihi hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir tarzda sınırlandırmasının gerekli olduğu durumlarda, bu paragraf hükümleri uygulanmaz." hükmü öngörülmüştür.

Bu maddeye göre kıyıları karşılıklı olan ve aradaki deniz alanı her iki devletin de karasuları genişliğinden dar olduğu durumlarda dış sınır, her noktası karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın en yakın noktalarına eşit uzaklıkta olan hat olarak belirlenmiştir. Yani burada "orta hat" sistemi benimsenmiştir. Devletler arasında aksini öngören bir anlaşma veya çekişmesiz uygulama yok ise veya diğer özel durumlar farklı bir düzenin uygulanmasını gerektirmiyorsa karasularının dış sınırının tespitinde "eşit uzaklık ilkesi" uygulanacaktır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 15 inci maddesinde de; *"iki devletin kıyısının karşı karşıya veya yan yana bitişik olduğu durumlarda, aralarında aksini öngören bir antlaşma olmadıkça, devletlerden hiçbirisinin karasularını, her noktası iki devletten her birinin karasularının genişliğinin ölmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçirmeye yetkilileri yoktur. Bununla beraber tarihi hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir şekilde sınırlandırmasının gerekli olduğu yerlerde, yukarıdaki hüküm uygulanmaz."* hükmüne yer verilmiştir.

Görüldüğü gibi 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 12 nci maddesi ile 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 15 nci maddesinde aynı düzenleme yapılmıştır. Dolayısıyla burada bu hususun bir teamül hukuku kuralı halini aldığı söylenebilir. Yine de özellikle Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında düzenlemeye karşı bir çok devletin itiraz ettiği de göz önüne alındığında sözleşmeye taraf olmayan

veya bu kurala tutarlı bir şekilde karşı çıkanlar açısından bu düzenlemenin bağlayıcılığı olmayacaktır.⁸⁷

Eşit uzaklık ilkesi kıyı devletine yakın deniz alanları üzerinde egemenlik hakkı veren bir durum yaratmaktadır. Ancak bu ilkenin istisnasız olarak kabul edilmesi ve uygulanması durumunda özel coğrafi konumlara sahip devletler açısından adaletsiz sonuçlara yol açabileceği görülmektedir. Bu nedenle özellikle 1958 tarihli Cenevre Konferansı öncesi yapılan tartışmaların etkisi ile 1982 tarihli sözleşmenin 12 nci maddesine özel durumların varlığı eklenmiştir. Buna göre, sınırlandırmada eşit uzaklık prensibi uygulanması bu özel durumların varlığı sebebiyle uygulanmayabilir.⁸⁸

1982 tarihli sözleşme öncesi Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında bu durum yeniden tartışma konusu olmuş ve Türkiye de tartışmalar sırasında eşit uzaklık ilkesine tanınan önceliğin ortadan kaldırılması ve özel durumlar kavramının tanımlanmasını amaçlayan bir düzenleme önermiştir. Yine Türkiye'nin önerilerine benzer bir şekilde, Hollanda ve Romanya da sınırlandırmanın adalet ilkeleri uyarınca yapılması gerektiği yönünde önerilerde bulunmuşlardır.⁸⁹

b.Komşu Kıyıdaş Devletler Arasında Yan Sınırın Tespiti

Özellikle Uluslararası Hukuk Komisyonunun çalışmaları sırasında sınırdaş iki devletin karasularının yan sınırlarının tespiti konusunda çeşitli usuller önerilmiştir. Bunlardan birincisi kara sınırı denize doğru, karasularının dış sınırına kadar uzatmaktır. Böyle bir usul kara sınırı ile kıyının kesiştiği noktada kıyıya bir dik açı meydana getiriyorsa ancak kullanılabilir. İkinci usule göre, kara sınırı ile kıyının birleştiği noktada kıyıya bir dikey çizmektir. Ancak kıyı kavisli ise bu dikey çizgi bir başka noktadaki kıyı ile kesişebilir. Üçüncü usul, kara sınırı ile kıyının kesiştiği genel doğrultusuna bir dikey çizmektir.

⁸⁷ Selami Kuran, a.g.e., s.72

⁸⁸ Sevin Toluner, a.g.e., s.80

⁸⁹ Sevin Toluner, a.g.e., s.80-82

Kıyının genel doğrultusu kullanılacak haritanın ölçeğine göre değişebilir. Dördüncü usul, kara sınırının kıyı ile kesiştiği noktadan geçen paraleli esas almaktır. Beşinci usul ise, eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasıdır.⁹⁰

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 12 nci maddesine göre bu tartışılan usullerden en az sakıncalı, eşit uzaklık ilkesi görülmüş ve bu ilke kabul edilmiştir. Yani yan sınır, aksine bir anlaşma yok ise veya tarihi haklar ve özel durumlar nedeniyle farklı bir düzenlemenin uygulanması gerekli değil ise, her noktası karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın en yakın noktalarına eşit uzaklıkta olan hattır.⁹¹

Türkiye, kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan komşu devletler arasında karasularının sınırlandırılmasına ilişkin olarak her iki sözleşme öncesinde öneriler getirmiş, ancak önerileri dikkate alınmadığından sözleşmelere taraf olmamıştır. Türkiye, özellikle Ege Denizindeki haklarını ve çıkarlarını korumak açısından 20.05.1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanununun 2 nci maddesine “*Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılabilir, bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak hakkaniyet ilkesine göre yapılır.*” hükmünü getirmiştir. Böylelikle Türkiye 1958 ve 1982 tarihli sözleşmeler öncesindeki tutumunu milli uygulamasında da sürdürmüş ve sınırlandırmaya ilişkin düzenlemeleri kabul etmediğini açıkça dile getirmiştir. Bu nedenle 1958 ve 1982 tarihli sözleşmelerde düzenlenen ilkelerin Türkiye’ye istisnasız bir şekilde teamül hukuku olarak uygulanması mümkün değildir.⁹²

V. KARASULARININ GENİŞLİĞİ

Karasuları kavramı ilk olarak Orta Çağda ele alınmış olmasına rağmen bu dönemde uluslararası bir nitelik kazanamamıştır. Özellikle Roma İmparatorluğunun Akdeniz üzerindeki hakimiyeti ve Akdeniz’i bir özel hukuk

⁹⁰ Mehmet Gönübol, a.g.e., s.142-143

⁹¹ Sevin Toluner, a.g.e., s.79

⁹² Selami Kuran, a.g.e., s.72

alanı görmesi yüzünden karasuları kavramı Kuzey Avrupa ülkelerinde daha çok ele alınmıştır. 15 inci yüzyıldan önceki dönemlerde Yunan Devletleri deniz güçlerine orantılı olarak yakın sahillerini kontrol altında tutmak istemişlerdir. Ancak 15 inci yüzyılın başlarında barutun icat edilmesi ile ülkelerin kıyıda da denizleri kontrol altında tutabilme imkanı doğmuştur. 16 ncı yüzyılda Portekiz ile İspanya arasında okyanusların paylaşımı diğer devletlerin, özellikle Hollanda ve İngiltere'nin tepkisini çekmiştir.⁹³

Denizlerin serbestliğine ilişkin olarak yapılan tartışmalar neticesinde deniz alanları üzerinde büyük egemenlik iddiaları ortaya çıkmış ve altmış mil genişliğinde bir deniz alanının üzerinde devletin hak ve yetkisinin olduğu, 16 ncı yüzyılda Fransa'da Jean Bodin tarafından savunulmuştur. Bu yüzyılda yeni bir ölçü, görme mesafesi ortaya atılmıştır.⁹⁴

17 nci yüzyılda önerilen “ufuk çizgisi” ölçüsü ise uygulama güçlüğü nedeniyle kabul görmemiştir.⁹⁵ 17 nci ve 18 inci yüzyıllarda karasularının genişliği, 60 ile 100 mil arasında değişiklik göstermiştir. Baldus, 60 millik genişlik fikrini ortaya atmış, Putendorf ve Strauch da bu fikri devam ettirmişlerdir.⁹⁶ Hollandalı hukukçu Bynkershock 18 inci yüzyılda karasularının genişliği için yayınladığı kitabında “top menzili” kuralını savunmuş, “kara egemenliği, silah gücünün sona erdiği yerde biter” şeklindeki görüş de bu dönemde yerleşmiştir. Bu dönemlerde top menzilinin yaklaşık üç mil civarında olması sebebiyle İtalyan Galiani, karasularının genişliğinin üç mil olması gerektiğini söylemiştir. 19 uncu yüzyıldan sonra teknolojiye gelişmeler silah sektörünü de etkilemiş ve top menzilinin çok daha uzaklara tesirli olması nedeniyle üç mil kriteri bir ölçüde önemini yitirmiştir.⁹⁷

⁹³ Edip F. Çelik, a.g.e., s.78-79

⁹⁴ Ayferi Göze, a.g.e., s.45

⁹⁵ Melda Sur, a.g.e., s.280

⁹⁶ D.P. O'Connell, The International Law of The Sea, Oxford,1982,s.125

⁹⁷ Ayferi Göze, a.g.e., s.47

Karasularının genişliği konusunda geçmişten günümüze kadar bir çok farklı kriter öne sürülmüştür. Bu kriterlerin başlıcaları ortay hat, görüş mesafesi, ufuk hattı, med cezir, top menzili ve üç mil kriteridir.

A.1930 Lahey Konferansı

Karasularının genişliği konusunda Lahey Konferansı öncesi Paris'te 1894 yılında Devletler Hukuku Enstitüsünün toplantısında görüşmeler yapılmıştır. Toplantı sonunda hazırlanan tasarının ikinci maddesinde, karasularının genişliği altı mil olarak belirtilmiştir. Yine Devletler Hukuku Enstitüsünün 1928 yılında Stockholm'de yaptığı toplantıda hazırlanan tasarıda karasularının genişliği üç mil olarak belirtilmiştir.⁹⁸

Karasularının genişliği konusu resmi olarak ilk kez aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 42 ülkenin katılımıyla 1930 Lahey Konferansında ele alınmıştır. Bu konferansta hazırlık komitesi karasularının genişliği konusunda üç millik bir tavsiye kararı almıştır. Konferans sonunda da karasularının hukuki statüsüne ilişkin bir tasarı hazırlanarak nihai senede ilave edilmiştir. Ancak karasularının genişliğine ilişkin devletler arasında bir uzlaşma sağlanamadığından bu husus sözleşme metninde yer almamıştır. Konferans sırasında yapılan tartışmalarda 17 ülke üç mil, 4 ülke dört mil, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 13 ülke altı mil talebinde bulunmuştur.⁹⁹

B.1958 Cenevre Karasuları Ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

1930 yılında toplanan Lahey Konferansından sonra Birleşmiş Milletler teşkilatı kuruluncaya kadar konu ile ilgili deniz hukukuna ilişkin çalışmalara ara verilmiş, Birleşmiş Milletlerin kurulmasının ardından 1947 yılında

⁹⁸ Ayferi Göze, a.g.e., s.48

⁹⁹ Tevfik Odman, a.g.e., s.47-48, yine bu dönemde denizcilikle ilgilenen Türk yazarlar, devletin güvenliği, kaçakçılığın önlenmesi, balıkçılık gibi nedenlerle karasularının geniş tutulması gerektiğini belirtiyorlar, Türkiye'nin 6-12 millik bir karasuları genişliği belirlemesi gerektiğini dile getiriyorlardı. M. Ertuğrul "Açık Denizler ve Karasuları", Deniz Mecmuası, 1993, C.45, S.329,s.219

Devletler Hukuku Komisyonu oluşturulmuştur. Ancak 1958 yılında yapılan Birinci Deniz Hukuku Konferansına kadar ciddi bir çalışma yapılamamıştır.

1958 yılında seksen altı ülkenin katıldığı konferans Cenevre’de toplanmıştır. Karasularının genişliği sorunu konferans sırasında ciddi bir tartışma nedeni olmuştur. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere gelişmiş ve güçlü savaş filolarına sahip devletlerin karasularının genişletilmemesi yönündeki çabaları tartışmaları alevlendirmiştir.¹⁰⁰

Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere ilk önce üç millik bir genişlik öne sürmüştü ve üç mil kriterinin kabul edilmesi yönünde büyük çaba harcamışlardır. Ancak bunda başarılı olamayınca altı millik bir karasuları genişliğini savunmuşlardır. Türkiye de konferans sırasında altı millik karasuları genişliği önerilerini desteklemiştir. Başta ABD olmak üzere, büyük deniz gücüne sahip devletler karasuları genişliğinin mümkün oldukça düşük tutulması yönünde çaba sarfetmişlerdir. Onlara göre karasuları genişlediği takdirde açık denizlerin serbestliği ilkesi zarar görecektir ve dünya ticareti engellenecektir.¹⁰¹

O dönemlerde büyük deniz gücüne sahip olmayan ve kıyının kontrolünü elinde tutmak isteyen Sovyetler Birliği ve Doğu Avrupa ülkeleri karasuları konusunda 12 mil talebinde bulunmuşlardır.¹⁰²

Konferans sırasında devletlerin farklı çıkarlarının çatışması nedeniyle üç mil ile iki yüz mil arasında değişen talepler sunulmuş, ancak konferans sonucunda karasularının genişliği konusunda bir uzlaşma sağlanamamıştır. Ancak konferans sırasında yapılan bu tartışmalar daha sonraki uluslararası toplantılara ışık tutmuştur.

1958 tarihli Cenevre Konferansı kapanırken Birleşmiş Milletler Genel Kurulu ikinci bir konferansın toplanmasını öngörmüştür. İkinci Deniz Hukuku Konferansı yine Cenevre’de 1960 yılında toplanmıştır. Bu konferans sırasında da karasularının genişliği konusunda çeşitli görüşler ileri

¹⁰⁰ Tefik Odman, a.g.e., s.53-54

¹⁰¹ Tefik Odman, a.g.e., s.54

¹⁰² Tefik Odman, a.g.e., s.54

sürülmesine rağmen karasularının azami genişliği konusunda bir uzlaşma sağlanamamıştır. Tartışma daha ziyade 6 mil genişliği savunanlarla, 12 mil genişliği savunan devletler arasında geçmiştir. ABD ve Kanada, 6 mil genişliğindeki karasularına ek olarak 6 mil genişliğinde bir balıkçılık bölgesi önermiş, genel kurulda yapılan oylamada üçte ikilik oy oranına ulaşamadığından öneri reddedilmiştir.¹⁰³

C.1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

1960 yılından sonra dünya üzerindeki siyasi dengelerin değişmesi, bir çok ülkenin bağımsızlık kazanması, doğu batı blokları arasındaki çatışmalar denizler üzerindeki politikaları da etkilemiş ve yeni deniz sorunları ortaya çıkmıştır. 1960 yılında toplanan İkinci Deniz Hukuku Konferansında karasuları genişliği konusunda bir uzlaşma sağlanamaması nedeniyle devletler farklı karasuları genişliği sınırı belirlemiş, özellikle balıkçılık konusundaki talepler ciddi bir artış gösterdiğinden yeni bir konferansın toplanması bir zorunluluk halini almıştır. Özellikle 1960 ve 1970 li yıllarda on iki millik karasuları genişliği devletler arasında hızla yayılmaya başlamıştır. 1976 yılı itibariyle 56 devlet karasularının genişliğini on iki mil olarak belirlemiştir.¹⁰⁴ Bu nedenle 1973 yılında Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı toplanmıştır. 1982 yılına kadar süren Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında deniz hukukuna ilişkin bir çok tartışmalı konu görüşülmüş, karasularının genişliği konusu da bu konferansta ele alınmıştır.¹⁰⁵

Ülkeler, diğer deniz hukuku konferanslarında olduğu gibi, bu konferansta da karasuları genişliği konusunda üç milden iki yüz mile kadar farklı görüşler ileri sürmüşlerdir.¹⁰⁶

¹⁰³ Selami Kuran, a.g.e., s.74

¹⁰⁴ Yüksel İnan, Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara,1976, s.184

¹⁰⁵ Tefik Odman, a.g.e., s.57,58,59

¹⁰⁶ Tefik Odman, a.g.e., s.65

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonunda 30 Nisan 1982 yılında yapılan oylama sonucunda hazırlanan sözleşmeye 130 kabul, 17 çekimser, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 4 ülke tarafından red oyu verilmiştir.¹⁰⁷

Karasularının genişliği, sözleşmenin ikinci kısmının üçüncü maddesinde '*karasularının genişliği*' başlığı altında yer almıştır. Bu maddeye göre; "*her devlet karasularının genişliğini, iş bu sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas hatlardan başlayarak on iki mili aşmayacak bir sınıra kadar tespit etme hakkına sahiptir.*" hükmü getirilmiştir.

Düzenlemeye göre on iki millik genişlik azami sınır olarak belirlenmiştir. Sözleşmeye taraf olan devletlere on iki mile kadar varan karasuları genişliği tespit etme konusunda bir taktir hakkı tanınmıştır. Ancak burada devletlere tanınan taktir hakkı mutlak bir hak niteliğinde değildir. Bu hak hukuki, coğrafi ve siyasi nedenlerle sınırlandırılabilir.¹⁰⁸

1982 tarihli sözleşmede karasuları kavramı, 1958 tarihli sözleşmeye göre farklı bir biçimde tanımlanmıştır. 1958 tarihli sözleşmede karasuları, iç suların ötesinde bitişik deniz alanı olarak tanımlanmasına karşın, 1982 tarihli sözleşmede iç suların ötesinde ve bir takımada devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesindeki bitişik deniz bölgesi biçiminde tanımlanmıştır.

1982 sözleşmesi devletlere karasularının genişliğini 12 mile kadar belirleme hakkı tanırken, herhangi bir sınırlandırma yapmamış gözükse de sözleşmenin 300 üncü maddesinde hakkın kötüye kullanılmaması prensibine yer verilerek genel bir sınırlama getirmiştir. Yani devletler bu sözleşmede tanınan haklarını ve yetkilerini kullanırken hakkı kötüye kullanmamaları gerekmektedir.¹⁰⁹

Her devlet, karasularının genişliğini kendi iç hukukunda belirlemesine karşın bu işlem sonucunda ortaya çıkan tablo uluslar arası bir nitelik taşımaktadır. Uluslararası Adalet Divanı, İngiltere ve Norveç arasındaki

¹⁰⁷ Tefik Odman, a.g.e., s.66

¹⁰⁸ Sevin Toluner, a.g.e., s.96

¹⁰⁹ Tefik Odman, a.g.e., s.69-70

balıkçılık davasına ilişkin 18.12.1951 tarihli kararında ve yine İngiltere ve İzlanda arasındaki 25.07.1974 tarihli kararında şöyle demiştir, "*Deniz alanlarının sınırlandırılmasının daima bir uluslararası yönü vardır. Bu hiç bir zaman kıyı devletinin iç hukukunda açıkladığı biçimiyle tamamen onun iradesine bağlı olamaz. Sınırlandırma işleminin bu konuda sadece kıyı devletinin yetkili olması sebebiyle tek taraflı bir işlem olması gerektiği zorunlu ise de, sınırlandırmanın diğer devletlere karşı geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmektedir.*" Adalet Divanının bu kararı da dikkate alındığında, her devlet karasularının genişliğini tespit ederken içinde bulunduğu coğrafyanın özelliklerini, kıyılarının durumunu ve komşu devletlerin hakkaniyete uygun bir şekilde deniz alanlarından yararlanmaları hususlarını göz önünde bulundurmak zorundadır. Kıyı devleti, kendisine tanınan bu taktir hakkını keyfi bir şekilde kullanamaz.¹¹⁰

1982 tarihli sözleşmenin kabul edilmesinin ardından, devletler genellikle 12 mil karasuları genişliği belirleme eğiliminde olmuşlardır. 1990 yılı itibariyle 145 kıyı devletinden 112 tanesi karasularının genişliğini 12 mil olarak kabul etmiştir.¹¹¹

VI. TÜRKİYE AÇISINDAN DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ

A. 11 Nisan 1334 Tarihli (Miladi Takvim 16 Şubat 1916) Gümrük Kanunu İle 7 Haziran 1926 Tarihli Ve 906 Sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanun

Bu kanunun ikinci maddesinde "*kara hududunda gümrük hattından sahile doğru 10 km., sahil hattından denize doğru 4 mil mesafe dahilinde bulunan saha gümrük mıntıkası adlonulur.*" denilmektedir. Bu maddeye göre

¹¹⁰ Selami Kuran, a.g.e., s.77-78

¹¹¹ Selami Kuran, a.g.e., s.78

karasularının genişliğinin belirtildiğini söylemek mümkün değildir. Kanunda sadece Türk Gümrük hattına ilişkin bir düzenleme yapılmıştır.¹¹²

B. 27 Haziran 1927 tarihli ve 1110 Sayılı Askeri Memnu Mıntıklar Kanunu

Bu kanunun 2 nci maddesinde; *“ikinci memnu mıntıka kara ikinci memnu mıntıkasının sahilde nihayet bulduğu noktadan 3-6 mili bahri mesafede sahile muvazi olarak çizilen hat arasındaki deniz mıntıkasıdır. Bu maksatla 3 milden fazla mesafe tespiti için icra vekilleri heyetinin muvafakati şarttır.”* hükmüne yer verilmiştir. Bu kanunda da karasularının genişliği ve sınırlandırılmasını öngören düzenlemeden çok, güvenlik sınırını belirten bir düzenleme yapıldığı şeklinde yorumlar bulunmaktadır.¹¹³

C.15 Mayıs 1964 Tarihli ve 476 Sayılı Karasuları Kanunu

O dönemlerde dünyada yaygın ve geçerli bir kural olarak benimsendiğinden, Türk karasularının genişliği Lozan Anlaşmasının ardından uzun bir süre 3 mil olarak uygulanmıştır. Lozan Anlaşmasında karasularının genişliğine ilişkin açık bir düzenleme bulunmamaktadır.¹¹⁴ 15 Mayıs 1964 tarihli Karasuları Kanunundan önce Türkiye hiçbir iç hukuk düzenlemesinde Türk Karasularının genişliğini tespit eden bir düzenlemeye yer vermemiştir.

1958 ve 1960 Cenevre Konferansları sonrasında 15 Mayıs 1964 tarihinde 476 sayılı Karasuları Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanunun 1 inci maddesinde; *“Türk Karasuları, Türkiye ülkesine dahildir. Türk karasularının*

¹¹² Turgay Cin, a.g.e., s.82

¹¹³ Ayferi Göze, a.g.e., s.53, Turgay Cin, a.g.e., s.82

¹¹⁴ 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasının 6 ncı maddesinin son paragrafında; “işbu anlaşmada aykırı bir hüküm bulunmadıkça, deniz sınırları kıyıya 3 milden daha yakın bulunan ada ve adacıkları içine alacaktır.” hükmü ile, 12 nci maddesinin son cümlesinde de; “işbu anlaşmada aykırı bir hüküm bulunmadıkça, Asya kıyısından 3 milden az bir uzaklıkta bulunan adalar, Türk egemenliği altında kalacaktır.” hükmüne yer verilmiştir. Antlaşmada karasularının genişliğine ilişkin ise herhangi bir ibare yer almamıştır. Çetinkaya Apatay, Ege’de Olup Bitenler, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2006, s.372

genişliği 6 deniz milidir. Bu kanunun tatbikatında bir deniz mili 1852 metredir.” şeklindeki düzenleme ile Türk Karasularının genişliği ilke olarak 6 mile çıkartılmıştır.

476 sayılı Karasuları Kanununun 2 nci maddesinde, “*karasuları daha geniş olan devletlere karşı Türk Karasularının genişliği, mütekabiliyet esasına göre taayyün eder.*” şeklindeki düzenleme ile Türkiye’nin karasularından daha geniş bir karasuları tespit eden ülkeye karşı, Türkiye’nin de karasularını karşılıklılık esasına göre genişleteceği belirtilmiştir.¹¹⁵

Bu kanun uyarınca Türkiye Ege Denizinde karasularını 6 mil olarak tespit etmiş, Karadeniz ve Akdeniz’de diğer bölge devletlerinin uygulamalarını da göz önüne alarak 12 mil olarak uygulamıştır.

476 sayılı Karasuları Kanununun 3 üncü maddesi, “*Türk kara ülkesinin, komşu bir devlet kara ülkesine mesafesi her iki devlet karasuları genişliği mecmuundan az olduğu taktirde aksine anlaşma olmadıkça orta hat Türk karasularının dış hududunu teşkil eder.*” hükmü getirilmiştir. Bu maddeye göre, eğer Türk kara ülkesinin komşu bir devletin kara ülkesine uzaklığı her iki devletin karasuları genişliğinin toplamından az olur ise, aksine bir anlaşma bulunmadığı taktirde, tespit edilecek orta hat karasularının dış sınırını oluşturacaktır. Türkiye bu maddeyi 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi kapsamında kendi iç hukuk düzenine de almıştır.

Ayrıca 476 sayılı Karasuları Kanunu ile 6 mil karasularının yanı sıra, 6 millik bir balıkçılık bölgesi de kabul edilmiştir.

D.29 Mayıs 1982 Tarihli ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı esnasında Türkiye, karasularının genişliği hususunda 12 mil genişlik kuralının bazı coğrafi özellikler dikkate alınarak özel nitelikte kuralların kabul edilmesini savunmuştur. Ancak 1982

¹¹⁵ Ege sorunu göz önüne alındığında, son derece tehlikeli bir düzenleme olmuştur. Örtülü olarak Yunanistan’ın karasularının genişliğini 12 mil veya daha fazla belirlemesinin önünü açabilecek bir hüküm getirilmiştir.

tarihli sözleşmenin 3 üncü maddesinde 12 mil kuralı her devlete tanınan bir hak olarak kabul edilmiştir. Sözleşmede çekince ileri sürme yasağı da bulunduğundan Türkiye sözleşmenin kabulü için yapılan oylamaya, aleyhte oy kullanarak sözleşmeye taraf olmamıştır.

Bunun üzerine Türkiye, uluslararası deniz hukukunda meydana gelen değişiklikleri göz önüne alarak, konferanslarda sürdürdüğü tutumunu da kuşkuya yer vermeyecek şekilde ortaya kayabilmek amacıyla iç hukukunda yeni bir düzenleme yapma ihtiyacı hissetmiştir. Bu ihtiyacın en temel sebeplerinden birisi de Türkiye'yi sıkıntıya sokabilecek olan 1964 tarihli Karasuları kanununda yer alan "karşılıklılık ilkesi" idi.¹¹⁶ Bu nedenlerle 1964 tarihli 476 sayılı Karasuları Kanununun Türkiye'nin çıkarlarını korumakta yetersiz kaldığı sonucuna varılarak 20 Mayıs 1982 tarihli 2674 sayılı Karasuları Kanunu çıkartılmıştır.¹¹⁷

1964 tarihli ve 476 sayılı Kanunda düzenlenen karşılıklılık ilkesine 1982 tarihli 2674 sayılı Karasuları Kanununda yer verilmemiştir. Bunun nedeni, karşılıklılık ilkesi gereğince diğer komşu devletler karasuları genişliğini arttırdıkça Türkiye'nin de arttırmak zorunda kalabilmesidir.¹¹⁸

2674 sayılı kanunun 1 inci maddesinde aynen 476 sayılı kanunda olduğu gibi karasuları genişliği 6 mil olarak kabul edilmiştir. 1 inci maddeye göre, *"Türk karasuları, Türkiye ülkesine dahildir, Türk karasularının genişliği 6 deniz milidir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla 6 deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir."*

Bu kanunla Türk karasuları yeniden 6 mil olarak kabul edilmiş, ancak belirli denizler için o denizlerle ilgili tüm özellikler ve durumlar göz önünde bulundurulmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla 6 deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmek için Bakanlar Kuruluna yetki

¹¹⁶ Ali Kurumahmut, Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s.19

¹¹⁷ R.G., 29.05.1982, Sayı 17708

¹¹⁸ Turgay Cin, a.g.e., s.86

verilmiştir. Bu yetkiye istinaden Bakanlar Kurulu kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz’de mevcut olan durumun sürdürülmesini kararlaştırmıştır.¹¹⁹

2674 Sayılı Karasuları Kanununun 2 nci maddesine göre, “*Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları antlaşma ile sınırlandırılır. Bu antlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak hakkaniyet ilkesine göre yapılır.*” Düzenleme ile kanunun 1 inci ve 2 nci maddelerinde “hakkaniyet ilkesine” uygunluk esası aranmıştır. Hakkaniyet ilkesine göre karar verme yetkisi de Bakanlar Kuruluna tanınmıştır.

¹¹⁹ Selami Kuran, a.g.e., s.80

İKİNCİ BÖLÜM

ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKI

I.TANIMI

Bir ülkenin deniz kesimi, o ülkenin kara ülkesindeki çıkarları ve güvenliği açısından büyük bir öneme sahiptir. Buna karşılık, uluslararası toplumun da deniz ulaştırmasının kesintisiz ve serbest olmasında önemli çıkarları bulunmaktadır. Bu nedenle devlet ve uluslararası toplum arasında ki karşılıklı çıkarların bağdaştırılması gerekir. Çıkarlar arasında denge sağlanabilmesi için devlet egemenliğine bağlı deniz kesimleri için iki ayrı hukuki rejim öngörülmüştür. Bunlar, iç sular ve karasularıdır. İç sularda kıyı devletinin çıkarlarına üstünlük tanınmıştır. İç sularda devlet kara ülkesinde sahip olduğu bütün yetkileri kullanabilecektir. Ancak kıyı devleti iç sularda sahip olduğu yetkileri imzalamış olduğu anlaşmalarda ve iç hukuk düzenlemelerinde sınırlandırabilir. Bu sınırlamalar bütün devletler için uyulması zorunlu olan bir uluslararası örf ve adet kuralı niteliği kazanmamıştır.¹²⁰

Karasularında ise; iç sulara göre daha farklı bir hukuki düzen geçerlidir. Karasuları da devlet egemenliğine tabi olan ve bu nedenle kural olarak devletin tüm yetkilerini kullanabileceği bir deniz kesimidir. Fakat karasularında kıyı devletinin yetkileri deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla iki şekilde sınırlandırılmıştır. Bunlardan birincisi karasularında devletin yargı yetkisine getirilen kısıtlama, ikincisi ise tezimizin konusunu oluşturan zararsız geçiş hakkıdır.¹²¹

Yabancı gemilerin karasularından geçişinin amacı, bu suları iç sulara girmeden katetmek veya iç sulara girmek veya iç sulardan açık denize gitmek üzere seyretmektir.

¹²⁰ Sevin Toluner, a.g.e., s.109

¹²¹ Sevin Toluner, a.g.e., s.110

Yabancı gemilerin, karasularından zararsız geçiş hakkı bulunduğu devletler hukukunda bir teamül halini almıştır. Bu kural 1919 yılından beri devletler hukukunun temel metinleri olan sözleşmelerde bir çok defa tekrar edilmiştir. Birinci Dünya Savaşından sonra imzalanan barış anlaşmalarında düşman devletlerin, müttefik devletlerin limanlarına giden ve oradan gelen gemilere kendi karasularından geçmeye müsaade edeceklerine ilişkin hükümler konulmuştur. Örneğin 28 Haziran 1919 tarihli Versay Anlaşması, 27 Kasım 1919 tarihli Neuilly-Sur-Seine Anlaşması ve 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Anlaşmalarında zararsız geçişe ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Yine 20 Nisan 1921'de Barcelona'da imzalanan Transit Serbestliği Hakkındaki Sözleşmenin ikinci maddesinde; *“karasularından serbest geçişe ilişkin hükümlerin uygulanabilmesini temin amacıyla, teamülü uygulamaya ve bu uygulamanın tabi olduğu şartlara uygun olarak taraf devletlerin transit karasularından transit geçişe müsaade edeceklerdir.”* şeklinde bir düzenleme getirilmiştir.¹²²

Denizler üzerinde ortak menfaatler söz konusu olduğunda, kıyı devletinin karasularındaki hakimiyeti bir nebze sınırlandırılmaktadır. Hugo Grotius, 1625 yılında yayınladığı “Savaş ve Barış Hukuku” isimli eserinde açık denizlere devletlerin sahip olamayacaklarını ve açık denizlerin mülkiyete konu olamayacaklarını belirtirken, açık denizlere ulaşmak için geçiş hakkına ilişkin örnekler vermiştir. Açık denizlere geçişi, Grotius eserinde; geçiş hakkını, birinin arazisinden geçen yolun onunla ilgili mülkiyet haklarına zarar vermeden bir kamu hakkı olarak kullanılmasına benzeterek açıklamıştır. Grotius, insanların özel mülkiyet alanına geçişini ya açıkça yapılan bir sözleşme ile ya da işgal edildiği zaman varsayılan zımni bir sözleşme ile olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca, denizlerin özel mülkiyete konu olamayacağını, sınırı belirsiz bir alan olduğundan üzerinde mülkiyet hakkı

¹²² Mehmet Gönlübol, a.g.e., s.153-154, Deniz Kutluk, Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Dz.K.K. Yayınları, Ankara, 1987, s.46

kurulamayacağını ve paylaşılmasını gerektirmeyecek kadar bol olduğunu belirtmiştir.¹²³

Yine Grotius, ülke ve ırmaklarda da geçiş hakkı bulunduğunu belirtmiştir. Ona göre haklı nedenlerle bir yerden başka bir yere gitmek isteyenlerin topraklardan, ırmaklardan ve denizin mülkiyet konusu olmuş parçalarından geçme özgürlüğü bulunmalıdır. Kendi ülkelerinden sürülen ve kimsenin oturmadığı topraklara yerleşmek isteyenlere veya uzakta başka bir halkla ilişki kurmaya gidenlere geçit verilmelidir. Geçit isteyenlerin çok sayıda olmasının kuşku yaratabileceğini öne sürerek geçit vermemeye kalkışmak da haklı bir davranış olmayacaktır. İnsanların olduğu kadar malların da geçişine izin verilmelidir. Bir ulusun diğer bir ulusla ticarete bulunmasına engel olunamaz.¹²⁴

Grotius, bazı şartların gerçekleşmesi durumunda denizler üzerinde egemenlik kurulabileceğini ancak bunun mülkiyet hakkını sağlamayacağını belirttikten sonra, belirli deniz kesimlerinde mülkiyet iddiası bulunsa dahi bunun zararsız geçiş hakkını engellemeyeceğini, silah taşımayan ve kötü niyeti olmayan gemilerin geliş gidişlerinin engellenemeyeceğini, böyle bir geçişin zorunlu ve doğal olduğunu belirtmiştir. Ayrıca denizin bir parçası üzerinde egemenlik elde edilmesini, herhangi bir başka yerde egemenliğin elde edilmesinde görüldüğü üzere kişiler ve ülkeler aracılığıyla olduğunu, bu nedenle gemilerin geliş gidişlerini güvenlik altında tutmak, geceleri ışıkları yakmak ve sığıkları işaretlemek gibi yükümlülük altına girmiş olan ülkelerin gemilerden aşırı olmayan bir ücret almalarının uluslararası hukuka ve doğal hukuka aykırı olmadığını belirtmiştir.¹²⁵

Profesör H.Simith, Grotius gibi zararsız geçiş hakkını özel hukuktan örnek vererek açıklamış, bir kişinin arazisinden geçen yolu kullanmanın

¹²³ Hugo Grotius, Savaş ve Barış Hukuku, Çeviren Seha L. Meray, A.Ü. Basımevi, 1967, s.58-59

¹²⁴ Hugo Grotius, a.g.e., s.62-63

¹²⁵ Hugo Grotius, a.g.e., s.70-71

onun mülkiyet hakkına zarar vermediği bilindiğine göre milletlerin de karasularından genel bir geçiş hakkı olduğunu açıklamıştır.¹²⁶

Zararsız geçiş kavramı, karasuları kavramının ortaya çıktığı ve tartışıldığı dönemler kadar eski bir kavramdır. Zararsız geçiş hakkının teamülü bir hak olduğu 1919 yılına kadar kabul görmüştür. 1919 tarihinden itibaren ise gerek devletlerarası, gerekse uluslararası sözleşmeler ile zararsız geçişe ilişkin hükümler düzenlenmeye başlanmıştır.¹²⁷

Özellikle 20 nci yüzyılda meydana gelen gelişmeler devletleri denizler konusunda ortak bir karar almaya zorunlu kılmıştır. Bu nedenle özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra deniz hukukuna ilişkin sorunların tartışılması amacıyla uluslararası konferanslar düzenlenmiştir. Bu konferanslar sonunda da uluslararası hukukun kaynaklarından olan sözleşmeler kabul edilmiştir. Uluslararası Deniz Hukuku alanında hukuk kuralı oluşturabilmek amacıyla başlıca üç konferans yapılmıştır.

Bunlardan birincisi, Birinci Deniz Hukuku Konferansıdır. Birinci Deniz Hukuku Konferansı 1930 yılında, 1 inci ve 2 nci Dünya Savaşları arasında etkinlik göstermiş olan Milletler Cemiyeti tarafından Lahey'de toplanmış ancak başarılı bir sonuç elde edilememiştir.

İkinci Deniz Hukuku Konferansı ise, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun başlatmış olduğu çalışmalar sonucunda 24 Şubat-27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de yapılmış ve konferans sonucunda dört ayrı sözleşme imzalanmıştır.

¹²⁶ Deniz Kutluk, a.g.e., s.45

¹²⁷ Bu tarihten önce Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı iki olaya bakılırsa karasularında zararsız geçiş hakkının o yıllarda dikkate alındığı görülebilir; 1911 yılının Mart ayında Selanik Körfezi'nin girişine yakın bir yerde Karaburun istihkamları civarında Avusturya donanmasına mensup bazı savaş gemileri atış talimi yapmıştır. Bu olay üzerine Avusturya'nın Osmanlı karasularında atış yapamayacağı veya atış yapılan suların Osmanlı İmparatorluğu'na ait olup olmadığı meselesi gündeme geldi. Diğer devletlerin de böyle bir davranışta bulunma ihtimaline binaen Babıali yabancı devlet elçilerine nota gönderdi. Babıali gönderdiği notada Selanik Körfezi'nin girişinde yer alan Aya Nomi ve Aterida burunlarını birleştiren hattın içerisinde kalan kısmı karasuları saydı. Bu olaydan kısa bir süre sonra İstanbul'daki Rus sefaretinin maiyetinde bulunan bir Rus gemisinin de İstanbul Boğazı açıklarında Karadeniz'de atış talimi yapması üzerine Harbiye Nezareti Rusya'nın protesto edilmesini ve karasuları konusunda kesin bir sınırlandırma getirilmesini sadareten istedi. (İdris Bostan, a.g.m., s.40-41)

Bunlar;

1 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi,

2 Açık Denizler Sözleşmesi,

3 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi,

4 Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Hayvanların Korunmasına Dair Sözleşmedir.

Bu sözleşmelere Türkiye taraf olmamıştır.

İkinci Deniz Hukuku Konferansı sonucunda dört önemli sözleşme imzalanmasına rağmen uluslararası toplumda meydana gelen hızlı gelişmeler ve bir çok devletin bağımsızlığını kazanması sebebiyle yine Birleşmiş Milletler öncülüğünde 1973 yılında New York'ta Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı toplanmıştır. Bu toplantı sonucunda da 1982 yılında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu sözleşme 1995 yılında yürürlüğe girmiş, ancak bu sözleşmeye de Türkiye taraf olmamıştır.¹²⁸

Tüm bu sözleşmeler günümüzde uluslararası deniz hukukunun temel kaynakları olarak kabul edilmektedir. İlgili sözleşmelerde karasularında zararsız geçiş hakkına ilişkin önemli düzenlemeler yapılmıştır. Bu nedenle tezimizin ikinci bölümündeki başlıklar değerlendirilirken sözü edilen sözleşme metinlerinden yola çıkılacaktır.

II. HUKUKİ MAHİYETİ

Karasularından zararsız geçiş hakkının hukuki mahiyetine ilişkin doktrinde iki farklı görüş öne sürülmüştür. Bunlardan birincisi, diğer ülke gemilerinin karasularından, irtifak hakkı sayesinde yararlanma hakkı bulunduğuur. Diğer hukuki görüş ise, zararsız geçişin devletin

¹²⁸ Gündüz Aybay, Deniz Hukuku, İstanbul, 1998, s.844,845,846

karasularındaki egemenliğine konulan bir sınırlama olduğu, yabancı gemiler için de bir hak olduğudur.

A.İrtifak Hakkı Tezi

Özel hukuk anlamında irtifak hakkı, bir taşınmaz üzerinde ve diğer bir taşınmaz yararına tesis edilmektedir. Tarafına irtifak hakkı tesis edilen gayrimenkul sahibi bu gayrimenkulden faydalanmak hakkına sahiptir. İrtifak hakkı şahsa değil, gayrimenkulün kendisine bağlıdır. Kimi yazarlar da devletler hukukunda da irtifak hakkı tesis edilebileceğini belirtmişlerdir. Bu yazarlar devlet irtifak haklarını iki devlet arasında imzalanan bir anlaşma ile bu devletlerden birisi lehine diğerinin bütünü veya bir parçası üzerindeki yetkilerini devamlı suretle sınırlandırılması olarak ifade etmektedirler.

Zararsız geçiş hakkının bir irtifak hakkı olduğunu savunanlar, bu hakkın aslında bir egemenlik sınırlandırmasından ibaret bulunduğunu bir uluslararası bir anlaşma ile tahmil edilmemekle beraber muhtevası ve yapısı itibariyle anlaşma ile konulan takyitlerden farklı olmadığını ileri sürmüşlerdir. Ayrıca irtifak hakkının genellikle iki ve hatta çok taraflı bir uluslararası anlaşma ile tesis edildiğini kabul etmekle beraber örneğin bir örf ve adet kuralı olarak da ortaya çıkabileceği görüşündedirler.¹²⁹

İrtifak hakkı tezi, kimi yazarlarca ciddi bir şekilde eleştirilmiştir. Örneğin Gidel, devletler hukukunda irtifak hakkı kabul edilse dahi bunun ancak iki devlet arasındaki hukuki ilişkilerde konu olabileceğini, bunun dışında kalan devletleri ilgilendirmeyeceğini, yani uluslararası bir nitelik kazanamayacağını belirtmiştir. Scelle'ye göre ise, başka bir devlete ait gemi bir kamu yolu olan karasularını serbestçe ve amacına uygun olarak kullanabilir. Bu asla devletin egemenliğini sınırlandıran bir irtifak hakkı değil, denizlerin serbestliğinin zorunlu bir sonucudur. Edwin M.Brochard da zararsız geçişin kıyı devletinin hükümlerlik haklarının bir istisnası değil, karasularından geçmek durumunda kalan gemilerin bayrağını taşıdıkları devletin bir hakkı olduğunu söylemiştir.

¹²⁹ Ömer İlhan Akipek, a.g.e., s.40,

Feddozi'ye göre ise, zararsız geçiş hakkı devletin kara ülkesinde de zorunluluklar sebebiyle maruz kaldığı sınırlamalara benzer bir hakimiyet sınırlamasıdır.¹³⁰

İrtifak hakları, içerikleri itibariyle dört değişik kategoride sınırlandırılabilir.¹³¹

- Müspet irtifak hakları, bunlar bir devlete diğer devlet üzerinde belli bağlı tasarruflarda bulunma hakkı vermektedir.

- Menfi irtifak hakları, bir devlete diğer bir devletten ülkesi üzerindeki yetkilerden bazılarını belirli bir şekilde kullanmamasını isteme hakkı verir.

- Askeri İrtifak hakları, bir devletin diğer devlet ülkesinden askeri birliklerini geçirmesi veya o ülkede bulundurması amacıyla talep edilecek haklardır.

- Ekonomik irtifak hakları, bir devletin diğer devletten ekonomik ve ticari amaçlarla sınırlamalar yapmasını isteme hakkı veren haklardır.¹³²

B.Zararsız Geçişin Yabancı Gemiler İçin Bir Hak Olduğu Tezi

Zararsız geçiş hakkının bir irtifak hakkı olduğuna ilişkin yapılan uzun tartişmalar sonucu doktrinde, zararsız geçiş hakkının kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenliğine konulan bir sınırlama olduğu kabul edilmiştir. Bu görüşü savunan yazarlara göre zararsız geçiş bir istisna veya sınırlama değil, geçişi yapan gemiler için bir haktır. Bu hakkın varlığı denizlerin serbestliği ve tüm insanların ortak kullanım alanı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle yabancı gemilerin karasularından geçişini engellemek kıyı devletinin bu sular üzerindeki hakları dışında kalmaktadır. Uluslararası hukuk karasularında kıyı devleti için bir çok konuda hak ve

¹³⁰ Mehmet Gönlübol, a.g.e., s.154-155

¹³¹ Seha L. Meray, a.g.e. s.344

¹³² Deniz Kutluk, a.g.e., s.48

yetkiler tanırken, yabancı devletlerin gemileri için de bazı şartlar altında seyrüsefer hakkı tanımış bulunmaktadır.¹³³

III. KARASULARINDAN GEÇİŞ

A.1930 Tarihli Lahey Kodifikasyon Çalışmaları Dönemi

1930 Lahey Konferansının sonunda hazırlanan karasularının hukuki statüsü adlı tasarının 3 üncü maddesi geçişin anlamını ve ne zaman zararsız bulunduğunu belirlemeye çalışmıştır. Bu maddeye göre karasularından geçiş iç sulara girmek, iç sulardan açık denize geçmek veya iç sulara girmeksizin karasularını katetmek amacıyla yapılan seyir durumudur. Tasarının 5 inci maddesine göre, geçiş hakkının kıyı devletinin karasularında kendi güvenliğini, düzenini ve mali menfaatlerini ilgilendiren konularda bir takım önlemler alma hakkına zarar getirmeyeceği açıklanmıştır. Tasarının 6 ncı maddesine göre, geçiş hakkını kullanan yabancı devlet gemilerinin kıyı devletinin uluslararası teamüle uygun olarak yaptığı iç hukuk düzenlemelerine uygun davranmaları gerektiği belirtilmiştir. Tasarının 12 ve 13 üncü maddelerine göre de, savaş gemilerinin kural olarak engellenemeyeceği, bir savaş gemisinin geçiş sırasında kıyı devletinin kurallarına uymadığı taktirde karasularını terke davet edilebileceği belirtilmiştir.¹³⁴

B.1958 Tarihli Karasuları Ve Bitişik Bölge Sözleşmesi Dönemi

İkinci Dünya Savaşı sonunda Birleşmiş Milletlerin kurulması ile deniz hukukuna ilişkin yeni bir çalışma yapılmış ve 1947 yılında Devletler Hukuku Komisyonu çalışmalarına başlamıştır. 1956 yılına kadar yapılan toplantılar sonucunda 73 maddelik bir tasarı hazırlanmış, bu tasarının birinci kısmının üçüncü bölümünde zararsız geçiş hakkı düzenlenmiştir. 1958 yılında da

¹³³ Mehmet Gönlübol, a.g.e., s.155

¹³⁴ Deniz Kutluk, a.g.e., s.53

Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi hazırlanmıştır. Tasarının 15, sözleşmenin 14 üncü maddesinde öncelikle denize kıyısı olsun veya olmasın devletlerin bütün gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olduğu belirtildikten sonra,¹³⁵ karasularından geçiş kavramı şu şekilde düzenlenmiştir:

“14/2 - geçiş, ya iç sulara girmeden karasularını katetmek, ya da iç sulara geçmek veya iç sulardan açık denizlere geçmek amacıyla karasularından seyrüsefer etmek demektir.

14/3- geçiş alelade seyrüseferin doğal bir icabı olduğu hallerde, mücbir sebep veya tehlike durumu halinde durma ve demirlemeyi de kapsar.”

Sözleşmeye göre geçiş yalnızca ulaşım amacıyla yapılmalıdır. Meşru dahi olsa, başka bir amaçla yabancı bir devlet gemisi zararsız geçiş hakkından faydalanamaz. Gemi başka bir amaçla karasularından geçer ya da maddede belirtilen sebepler dışında durursa bu hareket geçiş olarak nitelenemez, geçiş olmaktan çıkar.¹³⁶

Geçişin yapılma şekli de büyük önem arz etmektedir. Eğer ulaşım sırasında hiçbir sebep ortada yokken gemi silahlarını kıyı devletine yöneltmiş ise, gemi hareket halinde dahi olsa bu geçiş olarak nitelenemez.¹³⁷

C.1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Dönemi

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda 1982 yılında hazırlanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 17 nci maddesinde 1958 tarihli sözleşmede olduğu gibi denize kıyısı olsun veya olmasın bütün devletlerin gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olduğu belirtildikten sonra, sözleşmenin 18 inci maddesinde geçişin anlamı şu şekilde düzenlenmiştir;

¹³⁵ İlhan Lütem, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, A.Ü.Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1954, s.110-111

¹³⁶ Deniz Kızılsümer, Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri, Doktora Tezi, 2002, s.16,

¹³⁷ Deniz Kızılsümer, a.g.e., s.16,

“1-Geçiş,

a) İç sulara girmeden veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını katetme,

b) İç sulara girme veya iç sulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek anlamına gelir.

2-Geçiş kesintisiz ve çabuk olmalıdır. Bununla beraber geçiş alelade seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya mücbir sebep veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacıyla gerekli olduğu ölçüde durmayı ve demirlemeyi kapsar”.

Görüldüğü gibi 1982 tarihli sözleşme geçişe ilişkin 1958 tarihli sözleşmeye benzer bir düzenleme getirmiştir. Geçiş durumunda olmayan gemiler zararsız geçişin unsurlarını taşımadığından dolayı kıyı devletinin yetkilerinin sınırlanması da söz konusu olmayacaktır.¹³⁸ Ancak 1982 tarihli BMDHS 1958 tarihli KBBS’ den farklı olarak “geçişin kesintisiz ve çabuk olacağı” düzenlemiştir. Bunun ardından geçişin hangi hallerde durmayı ve demirlemeyi kapsadığı açıklanmıştır. Maddeye göre geçişte durma veya demirleme yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu taktirde yapılacaktır. Böylelikle hem geçişi yapan geminin kendisinin yardım ihtiyacı olduğunda durabileceği veya demirleyebileceği ya da geçiş yapan başka bir gemiye veya uçağa yardım etmek amacıyla durup, demirleyebileceği belirtilmiştir.

Seyrüseferin normal kabul edilen nedenleri (örneğin belirli bir yerden geçiş için suların yükselmesinin beklenmesi veya yoğun trafik nedeniyle durmada olduğu gibi) veya zaruret hali (fırtına, sis vb.) veya yardım ihtiyacı

¹³⁸http://www.turkishpilots.org/tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_Icsular_Reji_mi.htm#_ftn23 (01.09.2007)

nedenleriyle durma ve demirleme durumları için de aynı durum söz konusudur.¹³⁹

Deniz Hukuku Sözleşmesinde yapılan düzenlemelerde zararsız geçiş hakkının karasuları dışında bazı durumlarda da olabileceği anlaşılmaktadır. 1) Belirli durumlarda takımda sularından geçişte (md.53)¹⁴⁰, 2) Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan geçişin özel bir sözleşmeyle düzenlenmediği veya transit geçiş rejiminin söz konusu olmadığı boğazlarda (md.45), 3) Düz esas hat yönteminin uygulandığı deniz alanlarında düz esas çizgi, daha önce iç su kabul edilmeyen suları iç sular rejimine dahil ettiği takdirde bu iç sulardan geçiş söz konusu olduğunda uygulanabilmektedir.¹⁴¹

D. Zararsız Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlar

Boğazlar doktrinde ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ulusal boğazlar genellikle tek bir devletin kıyıdaş olduğu veya kapalı denize bağlanan su yollarında karşımıza çıkmaktadır. Ulusal boğazlarda aksine anlaşma yoksa geçiş rejimi bu devletin ulusal hukukuna göre belirlenir. Uluslararası boğazlar için ise coğrafi durum kıstası ele alınmıştır. Uluslararası Adalet Divanı 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı davasındaki kararında uluslararası boğazlara ilişkin tanım getirmiştir. Buna göre, uluslararası boğazlar, uluslararası ulaşımda kullanılan ve iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan dar su yoludur. 1982 tarihli BMDHS de münhasır ekonomik bölge kavramının kabul edilmesiyle sözleşmenin 37 nci

¹³⁹ Aydoğan Özman, Deniz Hukuku 1, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s.311

¹⁴⁰ Takımda devletlerinin takımda suları üzerindeki egemenliğini sınırlandıran en önemli konu ise, diğer devletlerin bu sulardaki geçiş hakkıdır. Takımda sularından geçişe ilişkin ayrıntılı ve geniş bir düzenleme yapılmıştır. 1982 tarihli BMDHS'nin 52, 53 ve 54 üncü maddeleri bu hususları düzenlemiştir.

52 nci madde hükmüne göre, takımda sularından yapılacak geçişlerde, zararsız geçiş hakkına ilişkin kurallar uygulanacaktır. Bu maddenin ikinci fıkrasında da, güvenliğin gerektirdiği elzem durumlarda, geçiş yapacak olan gemilere ilişkin herhangi bir ayırım yapmaksızın ve gerekli bildirimde bulunmak koşuluyla zararsız geçiş hakkının geçici olarak takımda devleti tarafından ertelenebileceği düzenlenmiştir. Bununla beraber 1982 tarihli BMDHS'nin 53 üncü maddesinde, "takımda geçişi" olarak adlandırılan takımda sularına ayrı bir hukukî rejim niteliği katan bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeyle takımda sularından geçiş rejimi boğazlardan transit geçiş rejimine benzer bir duruma getirilmiştir.

¹⁴¹ Aydoğan Özman, a.g.e.,s.311

maddesinde bir açık deniz kesimi ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren su yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgelerini birleştiren su yolları olarak tanımlanmıştır.¹⁴²

1958 tarihli KBBS de uluslararası boğazlar için de aynen karasularında olduğu gibi zararsız geçiş rejimi kabul edilmiştir. Karasularından zararsız geçiş ile uluslararası boğazlardan geçiş arasında bir istisna dışında aynı hukuki rejim öngörülmüştür. Sözleşmenin 16/3 üncü maddesine göre, karasularının belirli bölümlerinde kıyı devleti güvenliğinin korunması için elzemse, gemilerin zararsız geçiş hakkını geçici olarak erteleyebiliyorken, Sözleşmenin 16/4 üncü maddesine göre, uluslararası boğazlardan geçiş kıyı devleti tarafından ertelenememektedir.¹⁴³

Boğazlardan geçiş konusundaki askeri ve ekonomik gerekliliklerin karasularından geçişe nazaran daha önemli olduğu tartışmasızdır. Uluslararası boğazlarda zararsız geçiş hakkının tanınmamış olması halinde ulaştırma özgürlüğünün bir anlamı olmayacağından uluslararası boğazlardan zararsız geçiş hakkı, karasularından zararsız geçiş hakkına nazaran güçlendirilerek, geçişin ertelenemeyeceği yönünde düzenleme yapılmıştır. Bunun dışında 1958 tarihli KBBS’de uluslararası boğazlarda zararsız geçiş rejimi ile karasularında zararsız geçiş rejimi arasında herhangi bir fark yaratılmamıştır.

Sözleşmenin bu şekilde kabul edilmesi başlarda bir sorun yaratmazken, özellikle 1960’lı yıllardan sonra meydana gelen teknolojik gelişmeler ve nükleer denizatlılarının gelişmesiyle birlikte büyük devletler uluslararası boğazlar için zararsız geçiş rejimini yetersiz görmeye başladılar. Bunun en önemli nedenlerinden birisi 1958 tarihli KBBS’ye göre denizatlıların boğazlarda ve karasularında su üstünden seyretme ve bayrak gösterme

¹⁴² Ferit Hakan Baykal, a.g.e.,s.233,234, Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 348,349, Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alan Danimarka ülkesinde bulunan Büyük Belt ulusal bir boğazdır.Sevin Toluner, a.g.e., s.153

¹⁴³ Ferit Hakan Baykal, “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Uluslararası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, Tüдав Yayınları, s.32

zorunluluğuydu. Bu nedenle büyük devletler bu tür boğazlar için yeni bir rejim yaratma çabalarına girişmişlerdir.¹⁴⁴ Bu girişimlerin diğer bir nedeni de , zararsız geçiş rejimi içerisinde önceden izin alınmaksızın askeri uçuşların bu alanlar üzerinde mümkün olmamasıdır.

Özellikle ABD ve SSCB 1958 tarihli KBBS de yer alan düzeni değiştirmek için yeni rejim yaratmak istemişlerdir. Yaratmak istedikleri yeni rejim ise “serbest geçiş” rejimidir.”¹⁴⁵

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında (1973-1982) büyük denizci devletler uluslararası boğazlardan sınırsız geçiş ve uçuş hakkının yeni sözleşmede yer alması için yoğun çaba harcarlarken, kıyı devletleri ise boğazlar için 1958 tarihli KBBS deki zararsız geçiş hakkının aynı şekilde devam etmesi gerektiğini savunmuşlardır. 1982 tarihli sözleşmede de yine büyük denizci devletlerle kıyı devletleri arasındaki çıkarlar bağdaştırılmaya çalışılmıştır.¹⁴⁶ Ve 1982 tarihli BMDHS’de iki farklı rejim öngörülmüştür: transit geçiş ve zararsız geçiş.

1982 tarihli BMDHS’de zararsız geçiş rejimine tabi boğazlar iki ayrı gruba ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan ve adanın açık deniz tarafında veya münhasır ekonomik bölgede seyrüsefere eşit uygunlukta başka bir yolun da var olduğu boğazlardır. 1982 tarihli sözleşmenin 38/1 ve 45/1-a maddelerinde birinci grup boğazlar için zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı düzenlenmiştir. İkinci grupta yer alan boğazlar ise, bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardır. Deniz Hukuku konferanslarında birinci grup boğazlar için yoğun tartışmalar geçmemişse de, özellikle ikinci gruba giren boğazlarla ilgili tartışmalar yaşanmıştır. Özellikle 1950’li yıllarda başlayan bu tartışmaların nedeni, İsrail, Mısır, Suudi Arabistan ve Ürdün’ün sahilgar oldukları Akabe Körfezini Kızıldeniz’e bağlayan Tiran Boğazının hukuki niteliği konusunda ortaya çıkan

¹⁴⁴ H. Caminos, The Legal Regime of Straits In The 1982 United Nations Convention On The Law of The Sea, 1987, s.58

¹⁴⁵ bu konudaki ayrıntılı bilgi ve tartışmalar için bkz. Ferit Hakan Baykal, s. 238,239

¹⁴⁶ H. Caminos, a.g.e.,s.121-122

görüş ayrılıklarıdır. Bu tartışmalara rağmen 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde, bu çeşit boğazlar da uluslararası boğazlar olarak nitelendirilmiş ve bu boğazlarda da zararsız geçiş rejiminin uygulanmasını öngören bir düzenlemeye yer verilmiştir (md.16/4). Üçüncü Deniz Hukuku konferansında bu yönde herhangi bir tartışma yaşanmamış, 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinde de bu hüküm aynen korunmuştur (md.45/1-b).¹⁴⁷

Zararsız geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda, geçişle ilgili olarak gündeme gelen önemli sorunlardan birisi, gemi çeşitleri arasında herhangi bir ayrımın bulunup bulunmayacağıdır. Uluslararası Adalet Divanının 1956 yılında Korfu Boğazına ilişkin uyuşmazlık sırasında verdiği kararda, iki açık deniz alanını birleştiren boğazlardan savaş gemilerinin önceden izin almaksızın zararsız geçiş hakkında sahip olmalarının uluslararası örf ve adet kurallarına uygun bir ilke olduğu vurgulanmıştır. Bugün de bu tip boğazlarda, aynı ilkeler kabul görmektedir. Bununla beraber gerek 1958 tarihli KBBS (md.16/4), gerek 1982 tarihli BMHDS (md.45/2) bu ilkelere önemli bir istisna getirmiştir. Bu maddelere göre boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılmasının geçici bir süre durdurulamayacağı açıkça belirtilmiştir. Uluslararası Adalet Divanının Korfu Boğazına ilişkin verdiği kararda da, boğazlarda kıyı devletinin barış zamanında zararsız geçiş hakkını yasaklama yetkisinin bulunmadığı belirtilmiştir. Bu ilkenin boğazlarla ilgili olarak kabul edilmiş olmasının en önemli nedenlerinden birisi bu hususta kıyı devletine geçişi geçici olarak askıya alma hakkı tanınması halinde kara sularının açık denize boğaz aracılığıyla bağlanan devletlerin açık denizle bağlantılarının kesileceği ve bu devletlerin sahili bulunmayan devletler konumuna gelebilecekleri yönündeki endişeden kaynaklanmaktadır.¹⁴⁸

Geçiş hakkının askıya alınması, geçiş hakkının geçici bir süre için engellenmesi anlamını taşır. Burada sürekli bir engelleme, yasaklama söz konusu değildir. Korfu Boğazı davasında, Divan, kıyı devletinin geçişi

¹⁴⁷ Aydoğan Özman, a.g.e., s.360-361

¹⁴⁸ Aydoğan Özman, a.g.e., s.364-365

yasaklama hakkı olmadığına karar vermiştir. Yani kararda kıyı devletinin geçişleri askıya almasına ilişkin herhangi bir yasak getirilmemiştir. Ancak 1958 tarihli sözleşmede bu eksiklik giderilerek geçişin askıya alınamayacağı belirtilmiştir.¹⁴⁹ Bu durumda kıyı devleti genel bir erteleme yapamayacaktır. Ancak her geminin geçişini ayrı ayrı değerlendirme yetkisi vardır. Eğer geçiş zararsız değil ise bu durumda kıyı devletinin geçişi erteleme yetkisi doğabilir.¹⁵⁰ Bunu mutlak olarak kabul etmemek gerekir çünkü bu durumda boğaz devletinin güvenliğine ilişkin ciddi sıkıntılar ortaya çıkabilir.

Yine bu bağlamda diğer vurgulanması gereken başka bir husus da geçiş yapacak olan gemilerin geçişin zararsızlığını korumak için üzerlerine düşen yükümlülükleri yerine getirmesi gerekliliğidir. Zira geçiş sırasında zararsızlığın ortadan kalkması halinde kıyı devletinin savaş gemisi veya bir devlet gemisinin en kısa sürede bu suları terk etmesini isteyebilmesi, ayrıca ticaret gemisi söz konusu olduğunda, geçişi engellemesi ve gemi üzerinde gerekli tedbirleri alması gibi yetkileri doğabilecektir. Yine boğazlardan zararsız geçiş sırasında kıyı devleti seyrüsefer güvenliğini sağlayabilmek için kimi tedbirler alabilir, bu durum temel ilkeye aykırı kabul edilmemelidir.¹⁵¹

Türkiye açısından duruma bakıldığında, Türkiye 1982 tarihli BMDHS'ye taraf değildir. Ayrıca boğazlarımızda özel bir rejim uygulanmaktadır. 1982 tarihli BMDHS'nin 35/c maddesinin "bu konvansiyon ile getirilen geçiş rejiminin geçişin tamamen veya kısmen yürürlükte bulunan eski milletlerarası antlaşmalarla düzenlenen boğazların hukuki rejimlerini etkilemeyeceği" hükmü getirildiğinden, Türk boğazlarının statüsünü belirleyen 1936 tarihli Montreux rejimi uygulanmaya devam edecektir. Türk Boğazları ülkemizin iç suları içerisinde yer almakta, hukuki bakımdan iç sular rejimine tabi bulunmaktadır. Bu çerçevede, yabancı ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişi, "zararsız geçiş"e benzeyen, kendine özgü bir rejime tabidir.¹⁵²

¹⁴⁹ Deniz Kızılsümer, a.g.e.,s.20

¹⁵⁰ Sevin Toluner,a.g.e.,s.138

¹⁵¹ Selami Kuran, a.g.e.,s.98, Aydoğan Özman a.g.e., s.365

¹⁵² Ancak Türk boğazlarında uygulanan 1936 rejimine taraflardan birisinin fesih ihbarında bulunması durumunda bu ihbardan iki yıl sonra antlaşma feshedilmiş sayılacaktır. Bu durumda hangi ilkenin

IV.GEÇİŞİN ZARARSIZLIĞI

Yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip oldukları öteden beri kabul edilmişken, geçişin zararsızlığına ilişkin bir tanımlama yakın zamanlara kadar yapılmamıştır. Hangi fiillerin geçiş düzenini ihlal eder bir biçimde olduğunun tespiti önem taşımaktadır.

Geçişin zararsızlığının tanımlanmasına ilişkin deniz hukuku sözleşmelerinde çalışmalar ve konferanslar yapılmıştır.

A.1930 Lahey Kodifikasyon Çalışmaları Dönemi

1930 Lahey Kodifikasyon Konferansında düzenlenen tasarının 3 üncü maddesinde hangi koşullarda geçişin zararsız olduğu, geçişin zararsız olma niteliğini bozan veya ortadan kaldıran tutum ve davranışlar belirtilmeye çalışılmıştır. Buna göre “gemi bir sahil devletinin karasularını, bu devletin güvenliğine, kamu düzenine veya mali çıkarlarına zarar verecek bir eylemin yapılması amacıyla kullanıyorsa geçiş zararsız sayılmaz.” Bu maddeye göre geçişin zararlı sayılabilmesi için geminin karasularına girmeden önce zarar verme amacının bulunup bulunmamasının bir önemi yoktur. Önemli olan geminin karasularından geçişi esnasında hukuka aykırı bir eyleminin bulunup bulunmadığıdır. Yani buradaki tanımda bir zararın meydana gelip gelmemesi değil, geminin geçiş sırasındaki davranış şekline ağırlık veriliyordu. Yine tasarıda yer alan mali çıkarlar teriminin gümrükle ilgili bütün çıkarları kapsayan bir deyim olduğu belirtilmiştir.¹⁵³

uygulanacağı son derece önem kazanmaktadır. Zira mevcut düzen, 1982 tarihli BMDHS ile getirilen “transit geçiş rejimine” göre daha lehimize hükümler içermektedir. Böyle bir durumla karşılaşıldığında özel konumu sebebiyle Türk Boğazlarında zararsız geçiş rejiminin uygulanması gerekir. Oluşabilecek böyle bir boşluğun zararsız geçiş rejimi ile doldurulması Türkiye’nin lehine olacaktır. (Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları, İstanbul 2000, s.313), (Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.261,262)

¹⁵³ Sevin Toluner, a.g.e., s.112-113, Aydoğan Özman, s.312

B.1958 Tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi Dönemi

1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Konferansının komisyon tasarısında geçişin zararsızlığı, yine geminin karasularında iken yapmış olduğu fiiller esas alınarak tanımlanmaya çalışılmıştır.

Tasarının 15 inci maddesine göre; *“geçiş, gemi karasularını sahildar devletin güvenliğine zarar verecek veya bu kurallara veya devletler hukukunun diğer kurallarına aykırı olacak şekilde kullanmadığı sürece zararsız olur.”* şeklinde bir tanımlama yaparak 1930 Lahey Konferansına benzer bir düzenleme getirmiştir.¹⁵⁴

Tasarı hazırlığı esnasında konferansta devletler bir çok değişiklik önerisi de sunmuştur. Bunlardan en önemlisi Amerika Birleşik Devletlerinin sunduğu; *“geçiş, sahildar devletin güvenliğine zarar vermediği müddetçe zararsızdır. Bu geçiş iş bu maddelere uygun şekilde cereyan edecektir.”* önerisidir. Bu öneriye göre geçiş esnasında kıyı devletinin güvenliğini etkileyen haller dışında bir takım zararlara uğrayabileceği örtülü olarak kabul edilmiştir. Yani geçiş yapan yabancı gemi, kıyı devletinin güvenliğini etkilemeyen zararlı haller yaratması halinde zararsız geçişi ihlal etmiş sayılmayacaktır. Amerika Birleşik Devletlerinin önerisine ek olarak Hindistan, *“güvenliğine”* kelimesinden önce, *“sulhüne, düzenine veya...”* ibaresini, Şili, Ekvador, Haiti, Meksika, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela da ABD teklifinde bulunan *“güvenliğine”* kelimesinden sonra *“veya menfaatlerine”* kelimelerinin ilavesini, Türkiye de yaptığı öneri ile *“iş bu maddelere”* kelimelerinden sonra *“devletler hukukunun sair kaidelerine”* ibarelerini de eklettirmiştir.¹⁵⁵

15 inci madde tasarısı komisyonda kabul edildiği şekli ile Genel Kurulda aleyhte oy olmaksızın kabul edilerek sözleşmenin 14 üncü maddesini oluşturmuştur.

¹⁵⁴ İlhan Lütem, a.g.e., s.110

¹⁵⁵ İlhan Lütem, a.g.e., s.113

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 14 üncü maddesinin 4 üncü fıkrasına göre; “geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermediği müddetçe zararsızdır. Bu geçiş iş bu maddelere ve milletler arası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir.” hükmü getirilmiştir.

Bu düzenleme ile geçişin zararsız olma niteliğini kaybetmesi belli durumlarda söz konusu olabilmektedir. Buna göre geçiş kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar getirmedikleri durumlarda zararsızdır. Yani geçiş yapan yabancı gemi, kıyı devletinin hukuk düzenini ihlal edebilir. Ancak bu ihlal kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar getirmiyor ise, zararsız kabul edilecektir.¹⁵⁶

Bunun tam tersi olarak karasularından geçiş yapan gemi hiçbir hukuki düzeni ihlal etmemesine rağmen o devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar verebilir.

Yine 1958 tarihli sözleşmede Birinci Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen mali çıkarlar unsuru terk edilerek zararın objektif olması aranmıştır. Bu çerçevede yabancı geminin subjektif amaçları üzerinde durulmadan bu geçişin kıyı devletinin barışı, düzeni ya da güvenliği için zararlı olup olmadığına bakılacaktır.¹⁵⁷

Getirilen yenilikler ile karasularında geçerli olan hukuki düzenin ihlali ile geçişin zararsızlığı kavramları birbirinden ayrılmıştır. Kimi yazarlara göre bunun sebebi kıyı devletinin zararsız geçiş yasaklama yetkisini kötüye

¹⁵⁶ Uluslararası hukukçular 1958 tarihli KBBS ile öngörülen sistem gereğince geçişin zararsızlığı ile karasularında geçerli olan hukuk düzeninin birbirinden ayrıldığını dile getirmişlerdir. Ancak hangi düzenlemelerin ihlalinin geçiş zararsız olmaktan çıkaracağını uzun bir süre tartışmışlardır. Fitzmaurice, McDougal ve Burke, Toluner gibi hukukçular, kıyı devletinin koymuş olduğu kanun ve düzenlemelere uyulmamasının geçiş kendi başına zararlı hale getirmeyeceğini, ihlalin kıyı devletinin barışına, güvenliğine ve düzenine de aykırı olması gerektiğini belirtmişlerdir. Teclaff, Edip Çelik gibi hukukçular ise kıyı devletinin koyduğu kurallara uyulmadığı takdirde geçişin zararsızlık niteliğini kaybedeceğini belirtmişlerdir. (Cavid Abdullayev, Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Yolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara,2003, s.99-100)

¹⁵⁷ Selami Kuran, a.g.e., s.84

kullanmasının önüne geçmektir. Sözleşme ile sadece kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine karşı verilecek bir zarar kapsama alınmıştır.¹⁵⁸

Sözleşmeye göre, geçişin zararsızlığının ortadan kalkması için kıyı devleti açısından bir zararın ortaya çıkması şart değildir. Sözleşmede bu durum dikkate alınarak bir düzenleme yapılmıştır. Özellikle savaş zamanlarında bu durum daha da önem kazanacaktır. Eğer iki devlet karşılıklı savaş halinde ise devletlerden birinin diğerinin karasularından geçişi dahi kıyı devletinin güvenliği için zararlı bir geçiş olarak değerlendirilebilir. Yani sözleşmeye göre sadece geçiş esnasında yapılan bazı hareketler değil, aynı zamanda geçişin amacı da zararsızlığı ortadan kaldırabilir. Bu durum özellikle kıyı devletinin güvenliğinin korunması için eklenmiştir.¹⁵⁹

Sonuç olarak 1958 tarihli sözleşmede hedeflenen amaç, kıyı devletinin çıkarları ile geçiş yapan devletlerin çıkarları arasında bir denge oluşturulmaktır.

Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında Amerika Birleşik Devletleri güvenlik kelimesinin kesin bir anlamının olmadığını, güvenlik kelimesinden, kıyı devletinin egemenliğine karşı askeri ve diğer herhangi bir tehdidin varlığının bulunmasının anlaşılması gerektiğini belirtmiştir. 1958 tarihli sözleşmede de güvenlik kavramına ilişkin bir ayrıntı belirtilmeyerek bu husus kıyı devletinin taktir ve yetkisine bırakılmıştır.

Yine sözleşmede kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar getirebilecek hareketlerin kıyı devletinin takdirine bırakılmış olması ve bunların yoruma açık kavramlar olması sebebiyle devletler arasında anlaşmazlıklara sebep olabilecektir.¹⁶⁰

Sözleşmenin 14 üncü maddesinin 5 inci fıkrasında da yabancı balıkçı gemilerinin geçişi sırasında, kıyı devletinin karasularında balık avlanmasını önlemek amacıyla yapacağı ve ilan edeceği kanun ve düzenlemelere uygun

¹⁵⁸ Sevin Toluner, a.g.e., s.114, Aydoğan Özman, a.g.e., s.313

¹⁵⁹ Deniz Kızılsümer, a.g.e., s.17

¹⁶⁰ Deniz Kızılsümer, a.g.e., s.18

davranılmaması durumunda geçişin zararsız olma niteliğini kaybedeceği belirtilmiştir.

Yabancı balıkçı gemilerinin geçişi, kıyı devletinin bunların kara sularında balık avlamasını önlemek için yapacağı ve ilan edebileceği kanun ve nizamla uygun olmazsa, zararsız sayılmayacaktır. Zararsız geçişi genel bir biçimde düzenleyen madde de balıkçı gemileri dışındaki gemiler hakkında kıyı devletinin kanun ve kurallarına aykırılıktan söz edilmemiş olması dolaylı bir biçimde kanun ve kuralların ihlal edilmeden de bir geçişin zararlı sayılabileceğini kabul etmek anlamına gelmektedir.¹⁶¹

Sözleşmenin kabul edilmesinden önce İngiltere ve Arnavutluk arasında meydana gelen Korfu Boğazı uyuşmazlığına ilişkin olarak Uluslararası Adalet Divanını iki devlet arasındaki politik gerginlik gibi olağan üstü koşullarda dahi geçişin yasaklanamayacağı veya özel izne tabi tutulamayacağı yönünde karar vermiştir.¹⁶²

¹⁶¹ Aydoğan Özman, a.g.e., s.312

¹⁶² 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

Arnavutluk, 22 Ekim 1946 tarihinde İngiliz savaş gemilerinin yapmış oldukları geçiş esnasında ateş açmıştır. Arnavutluk, İngiliz gemilerinin sayılarının, geçiş şeklinin, silahlarının durumunun ve yapılan manevralarının durumu dikkate alındığında bu geçişin politik bir amaçla ve kendilerine göz dağı verilmek amacıyla yapıldığını belirtmiş ancak Adalet Divanı bu geçişin şekil olarak zararsız olduğuna karar vermiştir.

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 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 telgrafi 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 kık istikametine çevrili ve boşlardır. 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 seyrederken 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 dair 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 gerçekleştirdiği 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. (Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, Beta Yayınevi, İstanbul, 1998, s. 550–555.)

Yine Adalet Divanı, İngiliz gemilerinin Korfu Boğazında 12-13 Kasım 1946 tarihinde mayın temizleme operasyonu yapması işlemlerinin Arnavutluk'un izni dışında gerçekleştirilmiş olduğunu belirterek İngiliz gemilerinin yapmış olduğu geçişin zararsız olarak nitelenemeyeceğini belirtmiştir.

Bu kararlardan da anlaşılacağı üzere Uluslararası Adalet Divanı geçişin zararsız olup olmadığını değerlendirirken geçişin amacını değil, gemilerin geçiş esnasındaki davranışlarını esas almıştır.¹⁶³

1958 tarihli sözleşmede ise, Adalet Divanının kararına karşı geçişin amacı da zararsızlığı belirleme açısından önem taşıdığından kıyı devletinin taktir yetkileri arttırılmıştır.

C.1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Dönemi

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde zararsız geçiş hakkı düzenlenmiştir. Ancak bir takım eksiklikler hissedilmekteydi, bu eksikliklerden en önemlisi de zararsız geçişin hangi hallerde ortadan kalkacağını objektif kriterlerle saptanmamış olmasıydı.

Yine 1958 tarihli sözleşmede objektif bir kriter bulunmadığından kıyı devletine çok fazla taktir hakkı tanınırken, karasularından geçiş yapan gemilerin hangi hallerde zararsız geçiş hakkını ihlal edeceği belirtilmemiştir. Bu nedenle özellikle karasularında geçişin zararsızlığına ilişkin Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında daha ayrıntılı incelemeler ve tartışmalar yapılmıştır.

¹⁶³Divanın geçişin zararsızlığı konusundaki değerlendirilmeleri şu şekildedir; (i) zararsızlık, münhasıran değil, ancak esas olarak geçişin şekliyle ziyade geçiş amacına bağlıdır (ii) geçişin zararsız olması için tamamıyla ulaşma ilişkin olması gerekmemektedir (mesela ani bir amaçla basit şekilde bir yerden diğerine coğrafi anlamda geçiş gibi). Hukuken haklı kılınmış olmak kaydıyla geçişin siyasi bir amacı da bulunabilir, (iii) Özel olarak geçiş, amacı kıyı devleti tarafından reddedilen ya da yanlış olarak inkar edilen bir hakkı elde etmek ya da denemek amacıyla yapılırsa zararsız olarak değerlendirilmemelidir. (iv) Geçiş hakkının mevcut olduğu yerlerde bu hakkı kullanacak olan devletler kıyı devletinin bunu inkar edebilecekleri, buna karşı çıkabilecekleri ya da çekişme konusu yapacakları sebebiyle bu hakkı kullanmaktan çekinmek zorunda değildiler. (v) Bu gibi şartlarda; geçiş, belirli kuvvet kullanımından dolayı zararsız hale gelmez, çünkü bu geçiş, geminin geçiş esnasındaki güvenliğinin bu geçişin inkar edilmesi türündeki hareketlere karşı sağlanması için gerekli tedbirlerdir, (vi) Diğer yandan, geçişin şekli siyasi olmakla birlikte, bizzat yapılan hareketin kendisinin geçişe aykırı hareketleri ihtiva etmesi gereklidir. (FITZMAURICE, 'The law and Law', XXVII BY.I.L. (1950) 1. s. 28-29). (Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.294, (4)'nolu dipnottan naklen)

Konferans sırasında sunulan önerilerde geçişin zararsızlığı, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar getirmemek şartına bağlanmıştır. Bu hususta herhangi bir tereddüt yaşanmamıştır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile zararsız geçiş hakkı, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesine göre önemli ölçüde geliştirilmiştir. 1982 tarihli sözleşmenin 19 uncu maddesinde, geçişin zararsız olmasına ilişkin barış, kamu düzeni ve güvenliğe aykırı olmama kriteri devam ederken, maddenin ikinci fıkrasında geçişi zararlı hale getirecek eylem ve faaliyetlerin neler olduğunun ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi kabul edilmiştir.¹⁶⁴

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 19. maddesinin 2. fıkrası hükmüne göre, şu eylem veya işlemler geçişi zararlı kılar:

a) Kıyı devletinin ülke bütünlüğüne veya siyasî bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartı'nda öngörülen ilkelere aykırı olan herhangi bir başka biçimde kuvvet kullanmak veya tehdidinde bulunmak;

b) Hangi türden olursa olsun silâh kullanmak veya silâhlı uygulamalar yapmak;

c) Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine hâlel getirecek biçimde bilgi toplamak veya toplamak amacına yönelik herhangi bir faaliyette bulunmak;

d) Kıyı devletinin savunmasını veya güvenliğini etkilemek amacına yönelik herhangi bir propaganda faaliyetinde bulunmak;

e) Herhangi bir hava gemisinin uçurulması, konması veya kabulü;

f) Herhangi bir askeri aracın uçurulması, konması veya kabulü;

g) Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık düzenlemelerine aykırı bir biçimde herhangi bir eşyanın, kişinin veya paranın alınması veya boşaltılması;

¹⁶⁴ Sevin Toluner, a.g.e., s.115

h) Ciddî kirlenmeye yol açan bu Antlaşmaya aykırı herhangi bir kasti davranış;

i) Her türlü balıkçılık faaliyeti;

j) Araştırma ve gözleme faaliyetinde bulunmak;

k) Kıyı devletinin herhangi bir iletişim sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesislerine müdahale amacına yönelik herhangi bir davranışta bulunulması,

l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer herhangi bir faaliyette bulunulması devletin barışına, düzenine ve güvenliğine hâle getirdiği ve bu nedenle de geçişi zararlı kıldığı kabul edilmiştir.

1982 tarihli sözleşmede yapılan düzenlemeler ile 1958 tarihli sözleşmede yer alan zararsız geçişe ilişkin hükümler önemli ölçüde geliştirilmiştir.

Karasularında zararsız geçişin zararlı hale gelmesine yol açan ve on iki başlıkta sayılan düzenlemelerin dokuzunun savaş gemilerince, uçunun ticaret gemilerince, birinin araştırma gemilerince, birinin de balıkçı gemilerince geçişi zararlı hale getirebilecek nitelikte olduğu görülmektedir. Temel felsefe olarak özellikle ticaret gemilerinin serbest dolaşımı için ortaya çıkan zararsız geçiş hakkının ne şekilde zararlı hale geleceğine ilişkin, ticaret gemileri yönünden çok az sayıda düzenleme yapılırken savaş gemileri yönünden oldukça fazla hüküm koyulması kıyı devletinin asıl tehlikeyi savaş gemilerinden beklediğini ortaya koymaktadır.¹⁶⁵

Özellikle savaş gemilerinin pasif sensörlerle yaptığı istihbarat faaliyetleri, elektromanyetik dalgalarla kıyı devletinin algılama ve muhabere sistemlerine herhangi bir olumsuz etki yaratacak şekilde uygulamalarda bulunması geçişin zararsızlığını ortadan kaldıracaktır. Savaş gemilerinden uçak veya helikopter kaldırılması, insansız hava araçları uçuşulması, atış kontrol ve arama radarlarının çalıştırılması, topların hedeflere

¹⁶⁵ Deniz Kutluk, a.g.e., s.72

yönlendirilmesi, kıyı devletine ait elektromanyetik sistemlere yönelik karıştırıcı ve aldatıcı faaliyetler, denizaltı tespit faaliyetleri, personelin savaş yerlerini alması, geceleri karartma uygulayarak seyir faaliyeti icrası geçişi zararlı hale getirecek örnekler arasında sayılabilir.¹⁶⁶

Bununla birlikte günümüz teknolojisindeki gelişmeler dikkate alındığında, bu faaliyetlerin bir kısmının gerçekleştirilmesinin mutlaka karasularında bulunmayı gerektirdiğini söylemek güçtür. Örneğin, propaganda yapılması, bilgi toplanması gibi faaliyetlerin gemiler tarafından açık denizlerde de kolayca gerçekleştirebilecek olmaları nedeniyle bayrak devletlerinin bu faaliyetleri karasularında yapmaktan kaçınabilecekleri söylenebilir.¹⁶⁷

Maddede sayılan faaliyetler ayrıntılı olarak düzenlenmiş olmakla beraber, bu maddenin (I) bendinde; “*geminin, geçişte doğrudan ilgisi bulunmayan herhangi bir faaliyette bulunması*” ifadesi ile zararsız geçişi ortadan kaldıracak faaliyetlerin sınırı oldukça genişletilmiş ve kıyı devletine faaliyetlerin niteliğinin belirlenmesi konusunda taktir hakkı tanınmıştır.

Sözleşmenin 19 uncu maddesi incelendiğinde, geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran faaliyetlerin 1958 tarihli sözleşmeden çok daha kapsamlı bir şekilde sıralandığı görülmektedir. Ancak burada da, geçişin zararsızlığının kanunlara ve düzenlemelere aykırılık olup olmadığına bakılmaksızın kıyı devletinin çıkarları bağlamında tanımlandığı söylenebilir. Ayrıca 19 uncu maddede belirtilen hususların tahdidi bir liste olduğu ve bu durumun kıyı devletine çok az takdir hakkı tanıdığı genellikle kabul görmektedir. Ancak maddenin son paragrafında geçişle ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması hususu açıkça belirtildiğinden, bu listede yer almayan kimi hallerde de kıyı devletine geçişin zararsız olmadığını ileri sürme imkanın tanındığı söylenebilir.¹⁶⁸

¹⁶⁶ Mustafa Kaya, Ege Karasuları Sorunu, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000, s.15

¹⁶⁷ Aydoğan Özman, a.g.e., s.315

¹⁶⁸ Aydoğan özman, a.g.e., s.314

Sözleşmenin 19 uncu maddesinin 2/a bendinde geçişin zararsızlığını ortadan kaldıracak faaliyetlerden sayılan Birleşmiş Milletler Şartında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir eylem ifadesi de bazı yazarlarca eleştiri konusu olmuştur. Bu yazarlara göre, bu bentte genel bir ifade kullanılarak kıyı devletinin taktir hakkı genişletilmiştir.¹⁶⁹

Yine sözleşmenin 19 uncu maddesinin 2/h bendine göre, sözleşmeye aykırı bir şekilde “bilerek ve isteyerek” ağır kirlenmeye sebebiyet verilmesi halinde de geçişin zararsızlığı ortadan kalkabilir. Burada üç şart öngörülmüştür; kirliliğe bilerek isteyerek neden olunması, kirliliğin ciddi olması, kirliliğin bir faaliyet sonucu ortaya çıkması.¹⁷⁰ Kıyı devleti, “bilerek ve isteyerek” ciddi bir kirlenmenin oluştuğunu ortaya koymak zorundadır. Ancak bu düzenleme kıyı devletini yeterli bir biçimde koruyamayabilir. Çünkü bir çok olayda kasıt olmasa bile bir takım faktörlerin oluşması ile önemli doğa zararları ortaya çıkabilir.¹⁷¹ Bu çerçevede deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kirliliği kontrol altına almak amacıyla kıyı devletinin düzenlemeler yapabileceği, ancak bu düzenlemelerin gemilerin zararsız geçişini engelleyecek nitelikte olmaması gerektiği belirtilebilir.¹⁷²

Sonuç olarak, 1982 tarihli sözleşmede geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran haller tek tek ve objektif standartlar getirilerek sayıldığında bir geminin geçişinin zararlı olup olmadığının kendi eylemi ile tayin edileceği, geçişin amacının önemli olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Yine bu sözleşme ile kıyı devletinin güvenlik ihtiyacı ve çıkarları ile uluslararası ticaret yapan gemilerin karşılıklı çıkarları arasında bir denge kurulmak istenmiştir.

¹⁶⁹ Deniz Kızılsümer, a.g.e., s.64-65

¹⁷⁰ Deniz kirliliği konusunda, 1982 tarihli BMDHS ile 1958 tarihli KBBS’ye göre bayrak devletlerinin lehine olacak düzenlemeler getirilmiştir. (Cavid Abdullayev, Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Yolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara,2003, s.148-151)

¹⁷¹ Ayşe Nur Tütüncü, Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Alınmasında Devletin Yetkisi, Doktora Tezi, İstanbul,1993,s.103-104, Deniz Kızılsümer, a.g.e., s.65

¹⁷² Aydoğan Özman, a.g.e., s.315

Kıyı devleti, karasularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alma yetkisine sahiptir. Ancak kimi hallerde, kıyı devletinin bu yöndeki karar ve uygulamalarına geçiş yapan geminin bağlı bulunduğu devlet tarafından itirazlar gelebilir. Bu durumda, sorunun ne şekilde çözümleneceği hukuki bir sorun ortaya çıkarabilir. Yani geçişin zararsızlığından şüphe edilmesi halinde bunun değerlendirme ve tespit yetkisinin kime ait olacağı hususu tartışmalara yol açabilecektir. Bu hususta 1958 tarihli KBBS ve 1982 tarihli BMDHS’de herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bu sorunun çözümünün uluslararası yargı organları kanalıyla çözümlenebileceği düşünülse de, bu sürecin uzun sürebileceği yine bazı durumlarda devletlerin rızalarının bulunması gerektiği hususları da göz önüne alındığında, kıyı devletinin ve geçiş yapan geminin bağlı bulunduğu devletin çıkarlarının zedelenmesi durumu ortaya çıkabilecektir.¹⁷³

Bu konuda ABD ile SSCB arasında 1989 yılında imzalanan “Zararsız Geçişi Düzenleyen Uluslararası Hukuk Kurallarının Bir Örnek Yorumu Konusunda ABD ile SSCB’nin Ortak Bildirisinde”, birtakım düzenlemeler ön görülmüştür. Bu bildirinin 4 üncü maddesinde *“bir geminin kendi karasularından geçişinin zararsız olduğu konusunda tereddüt eden bir kıyı devleti geçişin zararsızlığı konusundaki tereddüdünün gerekçesini gemiye bildirecek ve gemiye makul bir süre içinde niyetini netleştirme veya davranışlarını düzeltme imkanı sağlayacaktır”,* ayrıca 8 inci madde de *“kıyı devletinin ve bayrak devletinin haklarını kullanmalarına zarar gelmeksizin kara sularından gemilerin geçişleriyle ilgili belirli bir olay nedeniyle ortaya çıkabilecek bütün uyuşmazlıklar, diplomatik kanallarla veya kabul edilmiş diğer yollarla çözümlenecektir.”* hükümlerine yer verilmiştir. Bu hususta örnek bir olay olmamasına rağmen geçişin zararsızlığının kıyı devletinin barışı düzeni ve güvenliği gibi hususlara zarar verilmemesi şartına bağlanmış olduğu da göz önüne alındığında, bu durumu en iyi takdir edecek durumda olanın kıyı devleti olduğu söylenebilir. Tabi ki kıyı devletinin değerlendirmesi diğer devletler tarafından tartışılabilecektir. Eğer kıyı devletinin yapacağı bu

¹⁷³ Aydoğan Özman,a.g.e., s.316-317

değerlendirmeye bir itiraz söz konusu olursa genel hukuk ilkeleri çerçevesinde zararsızlığın yapılan fiil nedeniyle ortadan kalkmış olduğunun ispat yükü kıyı devletine düşecektir.¹⁷⁴

Geçişin zararsızlığına ilişkin en ilginç olaylardan birisi, 1986 ve 1988 yıllarında Karadeniz’de ABD ve SSCB arasında yaşanmıştır. Sovyetler Birliğinin 1983 yılında çıkarttığı karasularında geçişleri belirleyen kanununda; Yabancı savaş gemilerinin Sovyet karasularından zararsız geçişinin ancak Baltık Okhotsk ve Japon denizlerinde mümkün olabileceğini, diğer denizlerin ise zararsız geçiş konu olamayacağını kabul etmekte, ABD ise karasularından zararsız geçişin hiçbir kısıtlamaya tabi tutulmaması gerektiği görüşünde ısrarlı bir tutum sürdürmektedir.¹⁷⁵

ABD, SSCB’nin bu tutumuna tepki göstermiş, 1986 yılının Mart ayında da USS Yorktown Kruvazörü ile USS Caron Muhribini Karadeniz’e göndermiştir. İki savaş gemisi, Kırım kıyılarının güneyinde Sovyet karasularına girerek zararsız geçiş yapmışlardır. Karasularını 12 mil olarak belirleyen SSCB, ABD gemilerinin bu hareketini aynı gün protesto etmiş, düzenlenen basın toplantısında da hareketin tekrarı halinde ciddi sonuçlar doğabileceğini belirtmiştir. ABD ise gemilerinin yalnızca sahip oldukları zararsız geçiş hakkını kullanmayı denediklerini, manevranın kışkırtıcı bir niyetle yapılmadığını ifade etmiştir. Bu olaydan yaklaşık 2 yıl sonra, 12 Şubat 1988 tarihinde, aynı iki ABD savaş gemisi Karadeniz’e çıkarak Kırım’ın güneyinde, Sovyet karasularının 9 mil kadar içine girmiştir. Sovyetler Birliği bu kez çok farklı ve sert bir tepki göstererek ABD gemilerini önce telsizle uyarmış ve daha sonra karasularını terk etmelerini istemiştir. Gemilerin bu mesaja cevap vermemeleri üzerine SSCB donanmasına ait iki savaş gemisi, iki ABD savaş gemisine çarpmışlardır. Olayda ölen ya da yaralanan

¹⁷⁴ Ali Kurumahmut, “Zararsız ve Transit Geçiş”, Dz.K.K. Dergisi, S. 546, s.60, Aydoğan Özman,a.g.e., s.316-317, Sevin Toluner, a.g.e.,s.116

¹⁷⁵ Coşkun Güngen, “Uluslararası Deniz Hukukunda Zararsız ve Transit Geçiş Haklarının İncelenmesi ile 12 Şubat 1988 tarihinde Karadenizde ABD ve SSCB Gemileri Arasında Meydana Gelen Ve SSCB’nin 12 mil Olarak İlan Ettiği Karasularının ABD Savaş Gemilerince İhlali Sayılan Olayın Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Sempozyumunun Sonuç Raporu, 26-27 Ekim 1988, Tebliğ No:14 s.5

olmamış, gemiler de çok hafif hasar görmüştür.¹⁷⁶ Bu olay sonrasında her iki ülke birbirlerine protesto notası göndermiştir. ABD, gemilerin Sovyetlerin 12 millik karasuları içinde zararsız geçiş hakkı uygulaması yaptığını, Sovyetlerin güvenliğine zarar verecek hiçbir faaliyette bulunmadıklarını belirtirken, Sovyetler Birliği, bu durumu bir karasuları ihlali olarak değerlendirdiğini belirtmiştir.¹⁷⁷

V. ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKINDAN FAYDALANAN GEMİLER

Uluslararası hukukta herhangi bir gemi tanımı yapılmamıştır. Her devlet kendi iç hukuk düzenlemesinde gemi tanımını yapmıştır. Örneğin, Hollanda Ticaret Kanunun 309 uncu maddesi gemiyi, “ *Adı ve nevi ne olursa olsun bütün deniz vasıtaları gemidir.*” şeklinde tanımlarken 1948 tarihli İngiliz Merchant Shipping Act gemi için, “*Denizde, kürekten başka aletlerle sefer yapan her tekne gemidir.*”¹⁷⁸ şeklinde bir tanımlama yapmıştır. Uluslararası hukukta genel bir tanım yapılmamış olması nedeniyle her devlet bir gemi üzerinde yetkilerini kullanırken kendi iç hukuk düzenine göre işlem yapacaktır. Türk Ticaret Kanununda genel manası ile bir gemi tanımı 816 ncı maddenin 1 inci fıkrasında yapılmıştır.

Buna göre; “*tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizlerde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır.*” hükmü yer almıştır.

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

¹⁷⁶ Coşkun Güngen, a.g.m., s.5-6

¹⁷⁷ Edip Çelik’e göre; ABD’nin Sovyet karasularında askeri ve siyasal güç gösterisinde bulunması nedeniyle ABD gemilerinin Sovyet karasularından geçişini zararsız geçiş olarak nitelendirmek mümkün değildir.(Edip F. Çelik, “Uluslararası Deniz Hukukunda Zararsız ve Transit Geçiş Haklarının İncelenmesi ile 12 Şubat 1988 tarihinde Karadeniz’de ABD ve SSCB Gemileri Arasında Meydana Gelen Ve SSCB’nin 12 mil Olarak İlan Ettiği Karasularının ABD Savaş Gemilerince İhlali Sayılan Olayın Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Sempozyumunun Sonuç Raporu, 26-27 Ekim 1988, Tebliğ No:13, s.5-6)

¹⁷⁸ M. Deniz Vank, Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları, Us-a Yayıncılık, Ankara,1998, s.28

*“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.”*¹⁷⁹

Bu maddeye göre, geminin üç ayrı unsurunun bulunması gerektiği belirtilebilir.

Bunlardan birincisi tekne olması, yani suyun üstünde veya altında yüzme yeteneği bulunan, içi oyuk bir tekne olmalıdır. Teknenin yük veya yolcu taşıma niteliğinin bulunması gerekmez, römorkörler, algarna herhangi bir yolcu ve yük taşımacılığı yapmadıkları halde birer gemidirler.

Geminin bir tekne şeklinde olmasının gerekip gerekmediği doktrinde tartışmalıdır. Bazı yazarlara göre, geminin fiziksel anlamda bir tekne şeklinde olması gerekir.¹⁸⁰ Ancak kimi yazarlar da tekne şeklinde olmasına gerek olmadığını belirtmektedirler.¹⁸¹

Yine maddede tanımlanan bir diğer unsur da yüzen teknenin pek küçük olmamasıdır. Pek küçük olmamaktan kasıt, teknenin denize açılacak ve deniz tehlikelerine karşı direnebilecek büyüklükte olmasıdır. Bu nedenle sandallar, kayıklar, kanolar gemi sayılmamaktadır.¹⁸²

Bir diğer unsur geminin tahsis edildiği gayenin, denizde hareket etmesini gerektirmesidir. Örneğin kıyıya sabitlenmiş ve restoran olarak kullanılan bir gemi, denizde hareket etmek amacı bulunmadığından hukuken gemi niteliğinde değildir. Ancak denizde seyir yapan fakat geçici olarak restoran olarak kullanılan gemiler hukuken gemi olma niteliğini yitirmezler.¹⁸³

TTK dışında, iç hukuk düzenlemelerimizde, değişik gemi tanımları ile karşılaşmaktadır. Nitekim Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun¹⁸⁴ 1 inci maddesinin A bendine göre, “ *Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa*

¹⁷⁹ <http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm> (29.08.2007).

¹⁸⁰ R. Kender., E. Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul 1998, s.25

¹⁸¹ Cemalettin Yavaşca, Deniz Ticaret Hukuku, İTÜ Denizcilik Yüksekokulu, İstanbul 1992, s.150

¹⁸² Mertol Can, Deniz Ticaret Hukuku, C.1, İmaj Yayıncılık, Ankara 2003, s.17

¹⁸³ Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s.70

¹⁸⁴ Kanun Numarası:4922 Kabul Tarihi:10/6/1946

olsun gemi denir.” denilmektedir. Yine, 854 sayılı Deniz İş Kanununun¹⁸⁵ 1.maddesi 3.fıkrasında, “*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.¹⁸⁶

A. Geminin Tabiiyeti

Gemiler için, daha çok tanıtıcı bir işlevi olan plaka ve ruhsat gibi belgeler yeterli değildir. Bunun yerine belirli bir devlet ile sürekli bir bağ kurulabilmesi yöntemi izlenmektedir. 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.

Uluslararası alanda bütün devletlerin kendi tabiiyetinde gemi seyrettirme hakkı bulunduğu kabul edilmektedir. Yani, denize kıyısı olan devletler ile birlikte denize kıyısı olmayan devletler de kendi tabiiyetini taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptirler.

Her devlet, belirlenmiş olan koşulları yerine getiren gemilere tabiiyetini vermek konusunda serbesttir. Devletin bu konudaki münhasır yetkisi gerek anlaşmalarla gerekse uluslararası hukuk kurallarıyla güvence altına alınmıştır. Ancak, özel kişilerle olduğu gibi gemiler konusunda da, bu tabiiyetlik bağının gerçek olması şartı aranmaktadır.

¹⁸⁵ Kanun Numarası:854 KabulTarihi:20/4/1967

¹⁸⁶ Deniz Harbi Hukuku, Çeviren Ahmet Kerse, Dz. K.K. Basımevi, Ankara 1968, s.5-4.

Gemi ile ilgili devlet arasında gerçek bir bağ bulunması gerektiği gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (mad.5/1) gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (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.¹⁸⁷

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

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.

Her devlet, tabiyetliğine sahip olacak gemilerin kendi ülkesindeki kayıt koşullarını ve bayrağını çekme hakkından yararlanma koşullarını saptamada serbesttir. Devletler bu koşulları yerine getiren gemilerine ilgili belgeleri verirler. Uygulamada kural olarak, bir geminin tabiyetliği; taşıdığı bayrak ve

¹⁸⁷ Deniz Kızılsümer, “Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri”, D.E. Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı 3, 2005.

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.¹⁸⁸

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.¹⁸⁹ TTK Tasarısının 940 ncı maddesinin 2 nci fıkrasındaki düzenlemede ise; “Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir”, demektedir.¹⁹⁰

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 Kanunu" adı verilir. Savaş 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.¹⁹¹

¹⁸⁸ Deniz Harbi Hukuku, s.5–5.

¹⁸⁹ Hüseyin Pazarıcı, a.g.e.,s.69–71

¹⁹⁰ 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 yabancuya 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.

¹⁹¹ Mehmet Zeki Akın,a.g.e., s.139

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 takdirde, 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 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde, ticaret gemilerine uygulanacak kurallar, savaş gemisi dışındaki devlet gemilerine uygulanacak kurallar şeklinde ayırım yapılmıştır. Cenevre anlaşması bu ayırımı zararsız geçiş sebebiyle vermektedir. Cenevre 'de imzalanan "Açık Denizlere Dair Sözleşmede" savaş gemilerine açık denizde ticaret gemilerini kontrol etme hakkı tanımakta, böylece savaş gemisinin bir egemenlik temsilcisi olduğu kabul edilmektedir.¹⁹²

B. Gemilerin Sınıflandırılması

Gemileri tahsis amaçlarına göre, devlet gemileri ve ticaret gemileri adı altında iki ana gruba ayırmak mümkündür. Bu ayırımın en önemli sonucu, bu gemilerin tabi olduğu hukuk kurallarının birbirinden farklı olmasıdır.

Devlet gemileri, denizde kazanç elde etme amacı bulunmayan ve mülkiyeti devlete ait olan gemilerdir.

¹⁹² Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.141-142.

Uluslararası hukukta devlet gemilerine ilişkin ayırım Türkiye'nin de taraf olduğu 10 Nisan 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında Brüksel Konvansiyonunda ortaya çıkmıştır.

Bu konvansiyona göre devlet gemileri;

1-Ticari amaçla işletilen devlet gemileri,

2-Savaş gemileri,

3-Kamu hizmetine tahsis edilen gemilerdir.

Tahsis amacına göre belirlenen diğer gemiler ise ticaret gemileridir. Özellikle karasularında zararsız geçiş hakkına ilişkin hükümler incelenirken geçiş yapan geminin çeşidinin büyük bir önemi bulunmaktadır. Zira kıyı devleti geçiş yapan geminin türüne göre bir takım farklı önlemler alabilmektedir.

Bu nedenle tezimizin bu bölümünde karasularından zararsız geçiş hakkından faydalanan gemileri ve geçiş esnasındaki hukuki statülerini ele almaya çalışacağız.

1-Ticaret Gemileri

Milletlerarası hukukta ticaret gemisinin belli bir tanımına rastlanmamıştır. Her devlet kendi iç hukukunda bu tanımlı yapmıştır. Kıyı devleti bir ticaret gemisi üzerinde yetki kullanırken onun ticaret gemisi olup olmadığına kendi iç hukukunda yapmış olduğu düzenlemeye göre karar verecektir.

Türk Ticaret Kanununun 816 ncı maddesinin 11 inci fıkrasında ticaret gemisinin tanımı şu şekilde yapılmıştır. “denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi kimin tarafından veya kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, ticaret gemisi sayılır.” hükmü getirilmiştir. Bu maddede geçen unsurlar ele alındığında, denizden kazanç elde etme amacı ticari gemilere özgü bir kavramdır.

Buna göre balıkçı gemileri, yük ve yolcu taşımacılığı yapan gemiler, denizaltına kablo ve boru döşeyen gemiler römorkörler ticaret gemisi sayılmaktadır.¹⁹³ Ancak Türk Ticaret Kanununda hangi gemilerin denizden kazanç elde amacına tahsis edildiği belirtilmeyerek bu husus uygulamaya bırakılmıştır.

Geminin tahsis gayesinin denizde kazanç elde etmek olması şart değildir. Fiilen böyle bir amaç için kullanılan gemilerde bu amaç için kullanıldıkları süre içerisinde yapmış oldukları tüm hukuki işlemlerden dolayı ticaret gemisinin tabi olduğu hükümlere bağlıdır. Yani fiilen denizde kazanç elde etmek amacı ile kullanılan bir gemi kamu hizmetine tahsis edilmiş dahi olsa, ticaret gemisi olarak kabul edilecektir.

Buna karşılık, denizde kazanç elde amacına tahsis edilmiş olmasına rağmen geçici bir süre ile bu özelliği kaybeden bir gemi de ticaret gemisi vasfını devam ettirecektir.

Türk Ticaret Kanununda spor, gezinti, eğitim ve öğretim faaliyetleri için tahsis edilmiş gemiler denizden kazanç elde etme amaçları olmaması nedeniyle ticaret gemisi olarak kabul edilmemektedir. Ancak bu gemiler de denizden kazanç elde etme amacının geçici olarak bulundurdıkları süre içerisinde ticaret gemilerinin hukuki statülerine tabidirler.¹⁹⁴

Türk Ticaret Kanununun 816 ncı maddesinin 11 inci fıkrasında yapılan tanıma göre, bir geminin ticaret gemisi sayılabilmesi için denizde kazanç elde etmek amacına tahsis edilmesi veya fiilen böyle bir amaç için kullanılması yeterlidir. Geminin kim tarafından veya kimin nam ve hesabına kullanıldığının bir önemi bulunmamaktadır. Yani kamu tüzel kişiliğine ait bir gemi de kanun maddesinde belirtilen denizden kazanç elde etme amacı ile kullanıldığı takdirde, ticaret gemisi hükümlerine tabi olacaktır.

Bir devletin ticaret gemisi üzerinde kamu hukukundan veya özel hukuktan doğan bir yetki kullanması gerektiğinde hangi hukuk kurallarının

¹⁹³ Fahiman Tekil, a.g.e., s.71

¹⁹⁴ TTK, md.822/1

uygulanacağını belirlenmesi, bu geminin hukuki niteliğinin göz önünde tutulmasını zorunlu kılmaktadır.

Ticaret gemilerinin savaş gemileri gibi devleti temsil etme özellikleri bulunmamaktadır. Bu nedenle ticaret gemilerinin devlet gemileri gibi imtiyazları veya ayrıcalıkları bulunmamaktadır.

Ticaret gemileri yabancı bir devletin karasularına girdiklerinde o devletin mevzuatının öngördüğü kurallara tabi olurlar.

Kıyı devleti, karasularında deniz ulaşımı düzeni bakımından düzenleyici işlemler getirme hakkına sahiptir. Ticaret gemileri yerel yetkili organlarca verilen emirleri yerine getirmek durumundadırlar. Bu nedenle düzenlenen trafik yollarını gerektiğinde pilot olarak takip etmek durumundadırlar. Ayrıca kıyı devletinin belirlediği yerler dışında yük alıp almamak veya demirlememek zorunlulukları olabilir.¹⁹⁵

Yine savaş gemilerinin aksine, kıyı devleti yabancı ticaret gemilerinin iç işlerine müdahale edebilir, yabancı gemiler üzerinde haciz işlemi yapabilir veya geminin hareketleri ve genel durumu bakımından zararlı gördüğü hususlar nedeniyle gemide soruşturma yapabilir.¹⁹⁶

Ticaret gemileri ticari faaliyetleri yönünden, kıyı devletinin karasularına girdikleri zaman kıyı devletinin vergi, resim ve harç gibi uygulamalarına katlanmak durumundadırlar. Bu nedenle kıyı devletleri genellikle karasularında daha geniş bir gümrük sınırı kabul etmektedirler.¹⁹⁷

1958 tarihli sözleşmede ve 1982 tarihli sözleşmede ticaret gemilerinin ve ticari amaçlı devlet gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı kabul edilmiştir.¹⁹⁸

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 19 uncu maddesinde zararsız geçişi ortadan kaldıran nedenlerin başında ticaret gemilerinin çevre kirliliğine yol açması gelmektedir. Geçiş yapan geminin kıyı

¹⁹⁵ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.172

¹⁹⁶ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.172

¹⁹⁷ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.172

¹⁹⁸ Selami Kuran, a.g.e., s.86, Sevin Toluner, a.g.e., s.113, Mehmet Gönübol, a.g.e., s.153

devletinin karasuları üzerinde kimyasal kirlenme ve nükleer kirlenmeye sebep olması durumunda ticaret gemilerinin geçişi zararlı hale gelecektir.¹⁹⁹

Deniz üzerinde kirliliğin önlenmesi ve deniz çevresinin korunması konularında bir çok uluslararası antlaşma imzalanmıştır. Bunlardan en önemlileri, 1963 tarihli atmosferde, uzayda ve su altında nükleer silah denemelerini yasaklayan antlaşma, yine Türkiye' nin taraf olduğu 1976 tarihli Akdeniz'in gemilerden ve uçaklardan kirlenmesinin önlenmesine ilişkin protokol, kimyasal kirlenmenin önüne geçmek amacıyla 1976 tarihli Barcelona Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Antlaşmasıdır.²⁰⁰

Yine 1982 tarihli sözleşmenin 19 uncu maddesinde zararsız geçişi ortadan kaldıran diğer bir sorun da ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında izinsiz balık avlamalarıdır. Sözleşme ile yasaklanmış olmasına rağmen ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında balık avlanma faaliyetlerinde bulunmaları geçişin zararsızlığını ortadan kaldırmaktadır.

Ayrıca ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında kaçakçılık faaliyetinde bulunması da geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran başka bir durumdur.

2-Savaş Gemileri

Uluslararası hukukta savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıkları veya o hakka sahip olmaları halinde önceden izin alma veya ihbarda bulunma şartına tabi tutulup tutulmayacakları devletler arasında en çok tartışılan deniz hukuku konularından birisi olmuştur. Bu güne kadar kabul edilen uluslararası sözleşmelerde ticaret

¹⁹⁹ Selami Kuran, a.g.e., s.86

²⁰⁰ Selami Kuran, a.g.e., s.86, Türkiye bu antlaşmaya 04.11.1980 tarihinde yürürlüğe giren kanun ile taraf olarak ulusal mevzuatına dahil etmiştir. Antlaşma 4 protokolden oluşmaktadır. Bu dört protokolden ikisi olan "Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Korunması Protokolü" ile "Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol" Türkiye'nin yarı kapalı denizlerde varolan hak ve çıkarlarını zedeleyecek ve uluslararası hukuktan kaynaklanan "zararsız geçiş hakkını" kısıtlayacak manada kabul edilemez ve yorumlanamaz ihtirazi kaydıyla onaylanmıştır. (Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2. Ulusal Denizcilik Şurası Uluslararası İlişkiler ve Deniz Hukuku Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler, Ankara 2000, s.55-56)

gemilerinin herhangi bir tanımı yapılmazken tüm sözleşme metinlerinde savaş gemilerinin açık bir tanımına rastlanmaktadır. Bunun nedeni, savaş gemilerine ayrı bir önem verilmesinden kaynaklanmaktadır.²⁰¹

Büyük deniz gücüne sahip olan ülkeler geçmişten beri savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olmaları gerektiğini söylemişlerdir. Önemli deniz gücü bulunmayan devletler ise genellikle güvenlik kaygısıyla yabancı devletlerin savaş gemilerinin kendi karasularından geçmelerine pek sıcak bakmamışlardır.²⁰²

a.Tanımı

Savaş gemileri, bayrağını taşıdıkları ülkenin kara ve hava kuvvetleri gibi milli savunma hizmetlerini yerine getirmek üzere görevlendirilmiş olan gemilerdir.²⁰³

Bu gemiler düşmana saldırma ve düşman saldırısından korunmak üzere silahlandırılmış olup subaylar tarafından sevk ve idare edilirler. Bu gemilerin personelleri askerlerden oluşur. Yine bu gemiler, ait oldukları ülkeler tarafından belirlenen özel, askeri ve ayırıcı işaretler taşırlar. Panama Kanalı'nın açılışı esnasında 23 Mayıs 1917 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Başkanı tarafından yapılan tanıma göre savaş gemisi; *“bir savaş gemisi, adı savaş subayları filosu listesine kayıtlı ve hükümet tarafından usulüne uygun şekilde görevlendirilmiş bir subayın kumandasında silahlandırılmış, personeli normal askeri disipline uyan ve gerek silahlandırılmış olması ve gerekse personelin özelliği dolayısıyla düşmanın devlet veya ticaret gemilerine karşı saldırıda bulunacak kapasiteye sahip bir devlet gemisidir.”*²⁰⁴

08 Ekim 1907 tarihli Lahey Antlaşmasının 3 ve 4 üncü maddelerinde de savaş gemilerinin tanımı yapılmıştır. Bu maddelere göre, bir savaş

²⁰¹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.291

²⁰² Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.291-292

²⁰³ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.291

²⁰⁴ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.144

gemisinin bir devletin deniz kuvvetlerine ait olması, milliyetini taşıdığı devletin savaş gemilerinin taşıdıkları ayırıcı işaretleri taşıması, askeri filo hizmetinde olan bir subay tarafından sevk ve idare edilmesi, askeri disiplin ve eğitime tabi personele sahip olması gerekir.²⁰⁵

Savaş gemileri, 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesinin 8 inci maddesinde ve 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinin 29 uncu maddesinde tanımlanmıştır. Her iki sözleşmede de savaş gemileri aynı şekilde tarif edilmiştir. 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesinin 8 maddesinin 2 nci fıkrası ile 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinin 29 uncu maddesi hükmüne göre; “savaş gemisi, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup, kendi tabiiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici alametler taşıyan ve bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve isminin normal hizmet listende veya ona muadil bir listede görülen bir komutanın emrinde olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki mürettebatla donatılan bir gemi demektir.” hükmü yer almıştır.²⁰⁶

Bir gemi bu şartlara uymakta ise ve böylelikle bir savaş gemisi sınıfına dahil edilmiş ise, limanda ve açık denizlerde Devletler Hukukunun kendine has hususiyetleri olan özel bir statüden faydalanır.²⁰⁷

Savaş gemileri doktrinde iki farklı kategoride ele alınmaktadır. Birinci kategoride yer alan savaş gemileri, doğrudan ülke savunmasında rol alan, düşman filosunu tahrip eden, kıyıları ve kıyıda bulunan tesisleri bombardıman edecek güve sahip olan gemilerdir. Bunlar muhripler, firkateynler, denizaltılar, uçak gemileri, hücum botlardır. İkinci kategoride yer alan gemiler ise, yardımcı sınıf savaş gemileridir. Bunlar doğrudan savaşa katılmaz, savaş gemilerine yardımcı olurlar. Lojistik, personel, ilaç, cephane taşırlar.²⁰⁸

²⁰⁵ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.144

²⁰⁶ Deniz Kutluk, a.g.e., s.97, Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, Harp Akademileri, Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.27,

²⁰⁷ Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayınları, s.103

²⁰⁸ Deniz Kutluk, a.g.e., s.98-99

b.Savaş Gemileri ve Zararsız Geçiş Hakkı

Savaş gemilerinin, ticaret gemileri gibi karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıkları doktrinde en çok tartışılan konulardan birisidir. Kimi yazarlara göre zararsız geçiş hakkı bakımından savaş gemileri ile ticaret gemileri arasında hiçbir farklılık bulunmamaktadır. Bazı yazarlara göre ise, zararsız geçiş savaş gemileri için bir hak olmayıp, kıyı devletinin hoşgörüsüne dayanmaktadır.²⁰⁹

Ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında zararsız geçiş hakkı yönünden farklılık olması gerektiğini belirten yazarlara göre, ticaret gemilerine bu hakkın tanınmış olmasının nedeni uluslararası deniz ticaretinin ve deniz ulaştırmasının serbestliğini sağlamaktır. Savaş gemileri yönünden bu tür bir gerekçe ortaya konulamaz. Ayrıca büyük deniz gücüne sahip devletlerin deniz gücü zayıf devletlerin karasularına girmesi de güvenlik açısından ciddi sorunlar yaratabilir. Bu nedenle kıyı devleti kendi güvenliğini dikkate alarak yabancı bir devlete ait savaş gemisinin karasularından geçişine ait düzenlemeler yapabilir.²¹⁰

(1)1930 Lahey Konferansı

Savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına ilişkin ilk düzenlemeler 1930 Lahey Kodifikasyon Konferansında ele alınmıştır. Konferans sırasında delegelerin genel görüşleri, savaş gemilerinin karasularından geçmeleri hakkında mutlak bir hak kabul etmeye muhalefet edecek şekilde idi ve bu görüş İngiliz temsilcilerince de benimsenmişti.²¹¹ Konferans sonunda kabul edilen tasarının 12 nci maddesine göre, “*genel kural olarak sahil devleti yabancı savaş gemilerine kendi karasularından geçişi yasaklayamayacak, önceden müsaade ya da bildirme isteminde bulunmayacaktır. Sahil devleti, bu geçişin şartlarını düzenlemek yetkisine*

²⁰⁹ Deniz Kutluk, a.g.e., s.103

²¹⁰ Deniz Kutluk, a.g.e., s.104

²¹¹ Herbert A. Smith, Deniz Hukuku ve Teamülü, Çev. Ahmet Kerse, A. Yüksel Önel, Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.39

haizdir, denizaltılar su üstünden seyredeceklerdir.” hükmü öngörülmüştür. Tasarının bu maddesine göre, kıyı devletinin güvenlik kaygıları ve deniz ulaştırmasının serbestliği ilkesi bağdaştırılmaya çalışılmış ve savaş gemilerinin geçişinin yasaklanamayacağı belirtildikten sonra, kıyı devletine geçişin şartlarını düzenlemek yetkisi tanınmıştır.²¹² Yine tasarıda kıyı devletinin savaş gemilerinin geçişini ön izin veya ön bildirime bağlı kılamayacağı da öngörülmüştür.²¹³

(2)1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin bütün gemilerle ilgili hükümleri arasında zararsız geçiş hakkı da yer almıştır. Sözleşmede ticaret gemileri ile diğer gemiler arasında geçiş hakkına ilişkin ayrı bir hüküm düzenlenmemiştir. Oysa ki komisyon tasarısında sözleşme metninden farklı olarak savaş gemilerinin geçiş hakkı ayrıca düzenlenmiştir. Tasarının 24 üncü maddesine göre savaş gemilerinin karasularından geçişinin ihbar veya izin koşuluna tabi tutulabileceği kabul edilmiştir.²¹⁴ Tasarının 17 nci maddesinde de kıyı devletine, şartları oluştuğunda, geçişin zararsızlığını soruşturmak, güvenliğini ihlal edecek bir davranış olduğunda da korunmak için önlem alma hakkı tanınmıştır. Yani tasarıda belirtilen izin veya ihbar koşulu, bir ihtiyati tedbir gibi ele alınmıştır. Ancak tasarının 24 üncü maddesi konferans genel kurulunda kabul edilmemiştir.²¹⁵

Konferans genel kurulunda, tasarıda yer alan izin ve ihbar koşulu ayrı ayrı oya sunulmuş, geçiş yapmadan önce izin alma şartı 27 oya karşı, 45 aleyhte oyla reddedilmiştir. Önceden ihbar koşuluna ilişkin tasarı ise devletlerin bir çoğu tarafından kabul görmüş, ancak 43 lehe oya karşılık 24 aleyhte oy kullanılması nedeniyle bu şartta reddedilmiştir.

²¹² Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.297,Deniz Kutluk, a.g.e., s.105

²¹³ Churchill, R.R. ve Lowe A.V., The Law Of The Sea, Second ed., Manchester University, s.88

²¹⁴ İlhan Lütem, a.g.e., s.153

²¹⁵ İlhan Lütem, a.g.e., s.121

Buna göre genel bir uygulama niteliği kazanıncaya kadar konferans tartışmaları sonunda savaş gemilerinin barış zamanında izin alma ve ihbar koşulu olmadan karasularından geçiş hakkına sahip olduğu gibi bir görüş doğmuştur.

Kabul edilen sözleşme metninden sadece metnin içeriğine bakıldığında savaş gemileriyle diğer gemiler arasında zararsız geçiş hakkı açısından bir ayırım yapılmadığı gibi sonuç da ortaya çıkabilir. Savaş gemileri yönünden konferans süresince bir çok tartışma yaşanmış ve çekinceler ortaya konulmuş olmasına rağmen, 1958 tarihli sözleşme neticesinde savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkının milletlerarası bir teamül kuralı olduğunu söylemek güçtür.²¹⁶

Örneğin Sovyetler Birliği ve diğer Doğu bloğu ülkeler sözleşme metnini kabul ederken, kıyı devletinin karasularından geçen savaş gemilerinin geçişlerine ilişkin yetki prosedürü getirmesine ilişkin bir çekince koymuştur. Sovyetler Birliğinin bu tutumunun nedeni o tarihlerde büyük bir deniz gücüne sahip olmaması ve güvenlik kaygısını yakından hissetmesidir.²¹⁷

1958 tarihli sözleşmenin 23 üncü maddesinde savaş gemileri açısından bir hüküm getirilmiştir. Buna göre, herhangi bir savaş gemisi kıyı devletinin karasularından geçişe ilişkin düzenlemelerine uymadığı takdirde, kıyı devleti bu savaş gemisinden karasularını terk etmesini isteyebilir. Böyle bir maddenin kabul edilmesi savaş gemilerinin geçişine ilişkin bir takım kısıtlamalar getirilebileceğini ortaya koymaktadır.

(3)1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında savaş gemilerinin geçişini önceden ihbar veya izin koşuluna bağlayan görüşleri savunan devletler

²¹⁶ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.307-308

²¹⁷ Sevin Toluner, a.g.e., s.125, Aydoğan Özman, s.319 Sözleşme metninin görüşülmesi sırasında pek çok devletin bu konuda itirazları olmuştur. Esasen bu devletlerin başında gelen SSCB de söz konusu sözleşmeyi onaylarken “kendi karasularından yabancı savaş gemilerinin geçişlerine izin verilmesine ilişkin usulleri ihdas etmeye hakkı” olduğunu beyan etmiştir.

bulunmaktadır. Ancak özellikle Sovyetler Birliği ve Doğu bloğu ülkeleri 1958 yılındaki görüşlerini değiştirmişler ve ihbar ve izin koşulunun artık dikkate alınmaması gerektiğini belirterek geçiş hakkının kısıtlanmamasını savunmuşlardır. İzin ve ihbar koşulu genellikle deniz gücü daha zayıf ülkeler tarafından savunulmuş, büyük deniz gücüne sahip devletler ise zararsız geçiş hakkı yönündeki tüm kısıtlamaların kaldırılması yönünde çaba sarfetmişlerdir.²¹⁸

Sonuç olarak 1982 tarihli sözleşmede izin ve ihbar koşulu aranmamış, zararsız geçiş hakkı sözleşmenin bütün gemilere uygulanacak kuralı başlığı altında düzenlenmiştir.

Ancak zararsız geçiş hakkının bu başlık altında düzenlenmiş olması savaş gemileri açısından ayrı bir değerlendirme yapılamayacağı anlamına gelmemelidir. Çünkü konferans sırasında izin ve ihbar koşuluna ilişkin lehte ve aleyhte öneriler sunulmuştur.²¹⁹

Kıyı devletinin karasularında düzenleme yapmasına ilişkin 21 inci madde kapsamında değişiklik önerileri sunulmuştur. Bu önerilerden birisi, 21 inci maddeye yeni bir fıkra eklenerek geçişin izin veya ihbar koşuluna bağlanması da dahil savaş gemilerinin geçişini düzenleme yetkisinden açıkça söz edilmesine yönelik olmuştur. Bu görüş az gelişmiş elliye yakın devlet tarafından da desteklenmiştir. Yine konferans süresince önerilerde bulunanlar savaş gemileri için izin veya ihbar koşulunun milletlerarası teamüle uygun olduğunu ve güvenliğin korunması amacıyla bir zorunluluk olduğunu belirtmişlerdir. Ancak büyük deniz gücüne sahip devletler bu koşulun zararsız geçiş hakkı ile bağdaşmayacağını, kıyı devletine yeterince güvenlik sağlandığını ve dengenin bozulmaması gerektiğini belirterek önerilere karşı çıkmışlardır.²²⁰

Konferans başkanı sözleşmenin tam bir uzlaşma içinde kabul edilmesini sağlamak için değişiklik önerilerinin geri alınmasını istemiştir.

²¹⁸ Sevin Toluner, a.g.e., s.128

²¹⁹ Sevin Toluner, a.g.e., s.129

²²⁰ Sevin Toluner, a.g.e., s.129-130

Öneriyi sunan devletler de başkandan bir açıklama yapmasını ve bunun zapta geçmesini, bu suretle önerilerinden vazgeçeceklerini belirtmişlerdir. Bunun üzerine konferans başkanı şu açıklamayı yapmıştır; *“değişiklik önerisinin geri çekilmesi kararı kıyı devletlerinin güvenlik çıkarlarının korunması için 19 uncu ve 25 inci maddeler uyarınca önlem alma yetkisine halel getirmez.”* Bu açıklamanın okunması ile öneriyi sunan devletler izin ve ihbar koşulunun böylece saklı tutulduğu anlayışında olduklarını belirtmişlerdir.²²¹

1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 309 uncu maddesinde, *“sözleşmenin diğer maddeleri tarafından açıkça izin verilmediği sürece bu sözleşmeye hiçbir çekince veya istisna ileri sürülmeyecektir.”* hükmü yer aldığından ve 1982 sözleşmesini bütün devletlerin uzlaşması ile oluşturulmaya çalışıldığından bir çok devletin savaş gemileri için öne sürdüğü ihbar ve izin şartı sözleşme metninde yer alamamıştır.

Ayrıca 1989 yılında ABD ile SSCB arasında imzalanan zararsız geçiş ile ilgili bildirinin 2 nci maddesinde “savaş gemileri de dahil olmak üzere bütün gemiler yükü, teçhizatı veya çalıştırılma gücü ne olursa olsun karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar” hükmü öngörülerek, herhangi izin ve ihbar şartına yer verilmemiştir. SSCB’nin böyle bir bildiriye kabul etmiş olması 1990’ların başından itibaren gerek SSCB’de gerekse doğu bloku ülkelerinde tanık olunan siyasal gelişmeleri ve savaş gemilerinin zararsız geçişleriyle ilgili düşünce ve uygulamalarda değişiklikleri göstermektedir. Ancak SSCB ve doğu bloku ülkelerinde gözlenen bu değişimin, ön izne taraftar olan diğer devletlerin tutumlarını fazla etkilemediği anlaşılmaktadır.²²²

Yine sözleşme hükmüne göre, kıyı devleti karasularından zararsız geçiş yapan savaş gemileri açısından geçişe ilişkin kanun ve düzenlemeler yapabilecektir. Ancak yapacağı bu kanun ve düzenlemeler sözleşmenin 21 inci maddesinde belirtilen faaliyetlere ilişkin olabilecektir. Bununla beraber

²²¹ Sevin Toluner, a.g.e., s.130

²²² Aydoğan Özman, a.g.e., s.320

kıyı devletinin 21 inci madde kapsamında yaptığı kanun ve düzenlemeler zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıracak hükümler içermemelidir.²²³

1982 tarihli BMDHS'nin kabul edilmesinin ardından, Danimarka, Mısır, Hindistan, Endonezya, Malta, Libya, Güney Kore, Hırvatistan'ın savaş gemilerinden ön bildirimde bulunmalarını istediği. Çin, Umman, Pakistan, İran, Polonya, Yemen, Filipinler, Arnavutluk, Cezayir gibi devletlerin ise karasularından geçen savaş gemilerinin ön izin almaları konusunda iç hukuk düzenlemeleri yaptıkları görülmektedir. Uygulamaya bakıldığında bir çok devletin savaş gemilerinin geçişlerine ilişkin ön izin ve ihbar şartının bulunması yönünde talepleri olduğunu görüyoruz.²²⁴

3-Denizaltılar

Denizaltılar da savaş gemileri sınıfından kabul edilmektedir. Bu nedenle savaş gemileri yönünden ele alınan konuların tamamı bu tür gemiler için de aynen geçerlidir. Ancak gerek 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi gerekse 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre, karasularından geçiş yapan denizaltıların mutlaka su üstünden geçiş yapmaları gerektiği belirtilmiştir.

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin Zararsız Geçiş başlıklı III. Bölümünün alt kesiminde 'bütün gemilere uygulanacak kurallar başlıklı' 14. maddesinin 6. bendine göre "*Denizaltılar su üstünde seyretmeye ve bayraklarını göstermeye mecburdurlar.*" 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunun 20 nci maddesine göre ise yine aynı şekilde "*Denizaltılar ve diğer su altı araçları karasularında su üstünde seyretmeye mecburdur.*" hükmü yer almaktadır. Görüldüğü gibi 1982 Konvansiyonunda 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonunun denizaltılarla

²²³ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.315-316

²²⁴ Churchill, R.R. ve Lowe A.V., The Law Of The Sea, Second ed., Manchester University, Press 1988, s.75-76, bugün kırka yakın devletin, yabancı savaş gemilerinin karasularından geçişlerini, ön izin veya bildirim şartına bağladıkları görülmektedir. Aydoğan Özman, a.g.e., s.320, 87 no'lu dipnottan naklen

ilgili olan hükmü ve diğer su altı araçları ifadesinin eklenmesi dışında aynen muhafaza edilmiştir.

Denizaltıların karasularından geçiş yaparken su üstünde seyretmeleri gerektiği yönündeki ilk talep 1923 yılında Belçika tarafından yapılmıştır. Daha sonra bir çok devlet kendi iç hukuk düzenlemelerinde bu yönde düzenleme yapmışlardır. Bu konudaki en önemli husus, bir denizaltının karasularından dalmış bir vaziyette geçmesi başlı başına geçişi zararlı hale getirecek midir, yoksa dalmış vaziyetteki geçişin kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine aykırı bir durum teşkil etmesi mi gerekmektedir. 1958 ve 1982 tarihli sözleşmeler incelendiğinde, denizin altından yapılacak geçişin, ancak kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine aykırı olması durumunda zararsız olma niteliğini kaybettiğini söylemek gerekir. Yani bir denizaltının yalnızca karasularından dalmış bir şekilde geçmesi başlı başına bu geçişi zararlı hale getirmeyebilir.²²⁵

Bu noktada savaş gemilerinin karasularından önceden izin veya ihbarda bulunma şartına bağlı olarak geçiş yapmalarına ilişkin bir devlet tarafından kural getirilmiş ise, bu kural denizaltı için de uygulanacak mıdır sorusu akla gelmektedir. İzin ve ihbar koşulunu yerine getirmeksizin dalmış bir vaziyette karasularından geçen bir denizaltının tespit edilmesi halinde kıyı devletinin ne yapması gerekmektedir? Bu konu tartışmalıdır. Kimilerine göre izin veya ihbar koşulunu yerine getirmeden karasularından dalmış bir vaziyette geçen denizaltı iyi niyetli değildir ve kıyı devleti her türlü zorunlu tedbiri alabilecektir. Fitmaurice'e göre ise, böyle bir geçiş başlı başına geçişi zararlı hale getiremez, burada kıyı devletinin güvenliğine, barışına ve düzenine bir saldırı bulunması gerekir.²²⁶

1958 tarihli sözleşmenin 23 üncü ve 1982 tarihli sözleşmenin 30 uncu maddesine göre eğer herhangi bir savaş gemisi kıyı devletinin karasularında geçiş ile ilgili kurallarına uymazsa ve geçiş ile ilgili kendisine yapılan herhangi bir talebi umursamazsa kıyı devleti savaş gemisinin karasularını terk

²²⁵ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.331-332

²²⁶ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.333

etmesini isteyebilir. Benzer biçimde sözleşme hükümlerine göre, kıyı devletinin izin veya ihbar koşulu aramasına rağmen denizaltı dalmış bir vaziyette karasularından geçiş yapıyorsa kıyı devleti, geminin öncelikle su üstünde seyretmesini, aksi taktirde karasularını terk etmesini isteyebilecektir.

Özellikle güçlü bir deniz gücüne sahip devletler, denizaltıların dalmış bir vaziyette geçiş yapmalarının başlı başına geçişi zararlı hale getirmeyeceğini savunurken, deniz gücü daha zayıf olan devletlerin bir kısmı denizaltıların yalnızca dalmış bir vaziyette dahi karasularından geçişini zararlı olarak değerlendirerek katı bir tutum izlemektedirler.²²⁷

1961 yılında Sovyetler Birliği, yabancı denizaltıların karasularından geçişlerini ihlal etmeleri durumunda bu tür denizaltıların imha edileceğine ilişkin bir bildiri yayınlamıştır. Yine Bulgaristan ve Romanya iç hukuk düzenlemelerinde bu hususta bir düzenleme yapmışlardır. İsveç ve Norveç Deniz Kuvvetleri de kendi karasularında dalmış bir vaziyette tespit ettikleri denizaltılara karşı su altı bombaları kullanmışlardır. Bu hareket zararsız geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alma hakkının kullanılması çerçevesinde uygulanmıştır.²²⁸

Sonuç olarak, uygulamada devletler arasında denizaltılar konusunda görüş birliği sağlanamamıştır. 1958 ve 1982 tarihli sözleşmelere taraf olan devletler arasında da bir uzlaşma sağlanmadığı gibi, sözleşmeye taraf olmayan devletlerle sözleşmelere taraf olan devletler arasında da bir uyumsuzluk görülmektedir. Bu nedenle denizaltılar konusunda, devletler arasında ortaya çıkacak uyuşmazlıkların ne şekilde çözüme kavuşturulacağı konusunda bir kesinlik bulunmamaktadır.

Savaş gemilerinin kara sularından zararsız geçişleri konusundaki tereddütler günümüzde nükleer güçle çalışan gemiler hakkında da gündeme gelmektedir. 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde bu hususta herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir. 1960'lı yıllarda ABD'nin

²²⁷ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.334

²²⁸ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.334

nükleer güçle çalışan ilk gemisini sefere koymasından dolayı bazı devletler ABD ile özel antlaşmalar yapmaya başlamıştır. Bu konudaki endişelerin giderilmesi amacıyla 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 23 üncü maddesiyle, “yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlarla aynı şekilde radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası antlaşmalarda ön görülen belgeleri bulundurlar ve özel tedbirleri alırlar” hükmü getirilmiş, ayrıca 22 nci maddenin 1 nci fıkrasında kıyı devletinin de; “nükleer güç ile çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan karasularında kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını talep edebileceği” düzenlenmiştir. Bu durum ABD ile SSCB arasında imzalanan ortak bildiride de yer almıştır.²²⁹

VI.KIYI DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde, kıyı devletinin yetkileri ve yükümlülükleri ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna göre kıyı devletinin yükümlülükleri üç ana başlık altında ele alınabilir.

A.Kıyı Devletinin Geçiş Önememek Yükümlülüğü

1958 tarihli sözleşmenin 15/1 ile 1982 tarihli sözleşmenin 24/1 maddelerine göre kıyı devleti, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmamakla yükümlüdür.

Sözleşmelerde, kıyı devletinin kamu düzeni, barışı ve güvenliği zarar gördüğü takdirde ilgili devlete geçiş erteleme yetkisi tanınırken, diğer tarafta geçişin zararsız olması durumunda geçiş engellememek yükümlülüğü açık bir şekilde ifade edilmiştir. Ayrıca 1958 tarihli sözleşmenin 15/2, 1982 tarihli

²²⁹ Aydoğan Özman, a.g.e. s.321-322

sözleşmenin 24/2 maddelerine göre kıyı devleti geçişe engel olmamanın yanında geçiş için tehlike arzedecek durumları da uygun yollarla duyurmak zorundadır.

B.Ücret Almama Yükümlülüğü

Gerek 1958 tarihli sözleşmede gerekse 1982 tarihli sözleşmede kıyı devletinin karasularından geçmekte olan yabancı gemilerden herhangi bir ücret alamayacağına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

Bu yükümlülük 1958 tarihli sözleşmenin 18, 1982 tarihli sözleşmenin de 26 ncı maddesinde benzer bir şekilde düzenlenmiştir. Bu maddelere göre; *“yabancı gemilerin sırf karasularından geçmeleri sebebiyle hiçbir ücret istenemez. Karasularından geçen yabancı gemilerden sadece kendilerine yapılan spesifik işler karşılığında ücret istenebilir.”* denilmektedir. Bu madde hükmüne göre, geçiş yapan gemilerden ücret alınmaması yükümlülüğü, zararsız geçiş hakkının devletler için bir hak olduğu görüşünü güçlendirmektedir.

Kıyı devleti yalnızca yaptığı özel işler nedeniyle ücret talep edebilecektir. Örneğin, kıyı devleti arızalanan bir geminin çekilmesinde veya özel olarak açılmış ve normal su yolunu kısaltan alternatif bir su yolundan geçişte olduğu gibi belirli bir ücret tahsil edebilir.²³⁰

C.Ayırım Yapmama Yükümlülüğü

Ayırım yapmama yükümlülüğü ilk kez 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinde düzenlenmiştir. Buna göre kıyı devleti herhangi bir devletin gemilerine karşı veya herhangi bir devlete veya devlet adına kargo taşıyan gemiler arasında ayırım yapmamak yükümlülüğü altındadır. Ayırım yapmama yükümlülüğü, fiilen ve hukuken eşit işlem yapılması anlamına gelmektedir.

²³⁰ Aydoğan Özman, a.g.e. s.327

Zararsız geçiş hakkının niteliği gereği bütün devletlere ve gemilere tanınmış olması nedeniyle kıyı devletinin tüm bu devletlere ve gemilere karşı eşit mesafede durması gerekmektedir. 1982 tarihli sözleşmenin 24 üncü maddesinin 1-a bendinde; *“kıyı devletinin, zararsız geçiş hakkının reddedilmesi veya kısıtlanması sonucunu doğuracak şartları ileri sürmemesi”* gerektiği belirtilmiştir. Yani kıyı devleti kendi i mevzuatında düzenlemeler yaparken, yaptığı düzenlemeler zararsız geçiş hakkı gibi bütün gemilere tanınan bir hakkın kısıtlanması veya ortadan kaldırılmasını gerektirecek nitelikte olmamalıdır. Kıyı devletince yapılan düzenlemeler deniz hukukunun genel ilkelerine ve örf adet hukukuna da engel teşit etmemelidir.²³¹

VII.KIYI DEVLETİNİN YETKİLERİ

A.Zararsız Olmayan Geçişi nlemek İçin Gerekli nlemleri Alma Yetkisi

1958 tarihli sözleşmenin 26/1 ve 1982 tarihli sözleşmenin 25/1-2 maddelerinde bu yetki düzenlenmiştir. Her iki sözleşmede de i sulara veya i sular dışındaki bir liman kolaylığına girmek isteyen gemilerin bu sulara giriş şartlarını ihlal etmelerini önlemek için kıyı devletlerinin önlem alma yetkisinden ayrıca söz edilmiştir. Toluner’e göre bunun belirtilmesi yalnız karasuları için tanınmış zararsız geçiş hakkı nedeniyle gereksizdir.²³²

B.Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi

1930 Lahey Konferans sonucunda kabul edilen taslakta yabancı gemilerin kıyı devleti tarafından uluslararası uygulamalara uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kurallara uymak zorunda olduklarını öngören bir

²³¹ Selami Kuran, a.g.e., s.94-95

²³² Sevin Toluner, a.g.e., s.134

madde yer almıştır. Burada kanun ve kurallar ayrıca belirlenmeyerek kıyı devletinin yetkilerine bir sınırlama getirilmek istenmemiştir.²³³

Kıyı devleti bazı konularda deniz ulaşımının kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla zararsız geçiş hakkı veya yargı yetkisinin kullanılması gibi yetkilerini kullanamamaktadır. Ancak kendi karasularında koyduğu kurallara aykırı davranan gemilere karşı zararlı geçişi yasaklama dışında, iç hukuk mevzuatının öngördüğü tüm önlemleri alma yetkisine sahiptir. Elbette kıyı devletinin kendi iç hukuk kuralları uluslararası teamüle ve kurallara aykırı olmamalıdır.²³⁴

Savaş gemileri yönünden kıyı devletinin yetkileri konusunda bir ayırım yapılmıştır. Buna göre bir savaş gemisi, kıyı devletinin geçiş sırasında hukuk düzenini ihlal ederse ve kıyı devletinin uyarısına rağmen bu ihlal sürerse, kıyı devleti savaş gemilerinin karasularını terk etmesini talep edebilir. Kıyı devleti savaş gemileri üzerinde herhangi bir yargı ve icra yetkisi kullanamaz. Çünkü bu gemiler tabi oldukları devletin egemenliğini temsil etmektedirler.²³⁵

1982 tarihli sözleşmenin 31 inci maddesinde; savaş gemilerinin ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin, kıyı devletinin karasularından geçişlerine, hukuki düzenlemelere, sözleşme hükümlerinin veya uluslararası hukukun diğer kurallarına aykırı davranmaları sonucunda ortaya çıkacak kayıp ve zararlardan dolayı uluslararası bir sorumluluğunun bulunacağı düzenlenmiştir.

1958 tarihli sözleşmede ise, kıyı devletinin karasularında zararsız geçiş hakkına ilişkin düzenleme yapma yetkisi ve bunun kapsamı konusunda açık bir hüküm yoktur. Sözleşmenin 17 nci maddesinde, sözleşme hükümleri ve uluslararası hukukun diğer kurallarına aykırı olmamak şartıyla bütün konular denmek suretiyle, kıyı devletinin zararsız geçişi düzenleme yetkisinin kapsamı konusunda herhangi bir ayrıntıya yer verilmemiştir. Dolayısıyla

²³³ Aydoğan Özman, a.g.e. s.323

²³⁴ Selami Kuran, a.g.e., s.90

²³⁵ Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s.357

madde de kıyı devletinin yasama yetkesi kapsamına oldukça geniş bir alan bırakılmaktadır.²³⁶

Kıyı devletinin hangi konularda hukuki düzenleme yapabileceği 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 21/1 inci maddesinde belirtilmiştir. Sözleşmenin 21 inci maddesine göre; “*kıyı devleti bu sözleşmenin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde aşağıdakilerin tamamı ya da herhangi birisi hususunda zararsız geçiş ile ilgili yasal düzenlemeler yapabilir:*

- a) Seyrüsefer Güvenliği ve Deniz Trafiğinin Düzenlenmesi,*
- b) Seyrüsefer kolaylık ve sistemlerinin ve diğer sistem ve tesislerin korunması,*
- c) Kablo ve boru hatlarının korunması,*
- d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası,*
- e) Kıyı devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi,*
- f) Kıyı devletinin çevresinin korunması ve çevrede kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi,*
- g) Denizde bilimsel araştırma ve hidrografik ölçümler,*
- h) Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık ile ilgili kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesinin önlenmesi,”* düzenlenmiştir.

Sözleşmenin bu hükmüne göre 1958 tarihli sözleşmeden farklı olarak kıyı devletinin düzenleme yapma yetkisi ve geçiş yapan gemilerin yapılan

²³⁶ kıyı devletinin taşıma ve seyrüsefere ilişkin düzenlemeler yapabileceği alanlardan birisi de gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin olabilir. 1958 tarihli KBBS’nin hazırlık çalışmalarında da kıyı devletinin, deniz çevresinin zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden kaynaklanan kirliliğe karşı korunması için, karasularına ilişkin olarak her türlü hukuki düzenleme yapma yetkisine sahip olduğu açıkça belirtilmiştir. Ancak kıyı devleti bu yetkisini kullanırken zararsız geçiş hakkını engellememelidir. Cavid Abdullayev, Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Yolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2003, s.97-98

düzenlemelere uygun davranma yükümlülükleri, düzenleme yapılabilecek hususların belirtilmesi ile sınırlayıcı bir şekilde düzenlenmiştir.²³⁷

Sözleşmenin 21/3 üncü maddesinde, kıyı devletinin zararsız geçişe ilişkin yapmış olduğu kanun ve düzenlemelere aleniyet kazandırması gerekliliğinden söz edilmektedir.

Sözleşmenin 21/4 üncü maddesinde yabancı gemilerin kıyı devletinin düzenlemelerine, ayrıca denizde çatmaların önlenmesi konusunda genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemelere uyacakları düzenlenmiştir. Burada kastedilen düzenlemeler, genellikle COLREG 1972 (Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi) hükümleridir.²³⁸

Sözleşmenin 21/2 nci maddesinde belirtilen düzenlemelerin genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallar ve standartların uygulanmasını sağlamak amacıyla yapılması durumu hariç, gemilerin biçimi, yapımı, donatımı veya teçhizatı ile ilgili olmaması gerekir. Bu genel sınırlama, özellikle denizde büyük ticaret filolarına sahip olan devletlerin, ekonomik nedenlerle üzerinde durdukları önemli bir husustur.²³⁹

Buradan çıkan aksi yorum ise, uluslararası bir yetki tanınması halinde kıyı devleti yabancı gemilerin yapımına, dizaynına, gemide çalışan kişilere ve gemi donanımına ilişkin kurallar getirebilir. Bu hükmün koyulma amacı her kıyı devletinin birbirinden çok farklı kurallar ve düzenlemeler ortaya koymasının önüne geçmektir.

Sözleşmenin 21/4 üncü maddesinde geçen, “genellikle kabul edilen uluslararası kural ve standartlar” ifadesinin konulma amacı uluslararası kural ve standartların kıyı devletlerinin iç hukuk düzenlemelerinden daha üstün tutulduğunu göstermektedir. İlgili devletler tarafından kabul edilmemiş dahi olsa uluslararası toplumda genellikle kabul görmüş kural ve standartlar 1982

²³⁷ Sevin Toluner, a.g.e., s.135-136, Bu maddedeki hususlar sınırlayıcı (tahdidi) görünmektedir. Ancak karasularının devletin ülkesinin bir parçası olduğu hususu göz önünde bulundurularak kıyı devletinin listede yer almayan başka konularla ilgili kanun ve kurallar kabul etmesi de mümkündür. Şüphe yok ki bunların zararsız geçişi aksatır nitelikte olmamaları ve ek yükümlülükler getirmemeleri gerekir. (Aydoğan Özman, a.g.e., s.324)

²³⁸ K. Hakapaa, E.J.Molenaar, Innocent Passage-Past and Present, Marine Policy 1999, s.135

²³⁹ Sevin Toluner, a.g.e., s.136

tarıhli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olan kıyı devletini bağlayacaktır.²⁴⁰

Sözleşmenin 22 nci maddesinde, kıyı devleti, seyrüsefer güvenliği için gerekli gördüğü taktirde, karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin geçişlerini belirleyici geçiş yollarından ve belirleyici trafik ayırma düzenlerinden yapmasını isteyebilir. Geçiş yolları ve trafik ayırma düzenlerinin belirlenmesinde kıyı devleti yetkili uluslararası örgütün tavsiyelerini dikkate alır, ancak son kararı verme yetkisi kıyı devletine aittir.

C.Zararsız Geçiş Erteleme Yetkisi

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 16/3 üncü maddesi ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 25/3 üncü maddesi gereğince, *“kıyı devletinin yabancı gemiler arasında ayırım yapmadan kendi güvenliğinin gerektirdiği hallerde zararsız geçiş geçici olarak erteleyebileceği”* düzenlenmiştir.

Geçiş erteleme yetkisi kıyı devletinin istediği zaman keyfi olarak kullanabileceği bir yetki değildir. Bu yetki bazı koşullar altında kullanılabilir. Geçiş, zararsız geçiş güvenliğinin korunması için elzem ise ertelenebilir. Yine karasularının belirlenmiş kesimlerinde geçici olarak ve yabancı gemiler arasında bir ayırım yapılmaksızın ertelenebilir. Erteleme kararı uygun bir biçimde ilan edildikten sonra uygulanabilir.

Her iki sözleşmede de güvenlik endişesi ile geçişin ertelenebileceği öngörülmüş olmasına rağmen güvenliğin hangi durumlarda ciddi olarak tehdit altında bulunduğuna ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır. Bu durumda 1982 tarihli sözleşmenin 19 uncu maddesinde düzenlenen geçiş zararlı hale getiren faaliyetler, güvenlik kavramının açıklanmasında da dikkate alınmalıdır.²⁴¹

²⁴⁰ Deniz Kızılsümer, a.g.e., s.68-69

²⁴¹ Selami Kuran, a.g.e., s.92

Yine maddede belirtilen diğer bir husus da ertelemenin geçici bir süre olacağına ilişkindir. Ancak geçici kavramının ne kadar bir süreyi içerdiğine ilişkin bir açıklık bulunmamaktadır. Herhalde buradaki geçici sürenin makul bir süre olması gerekir. Çünkü kıyı devletinin güvenliğini tehdit eden durumun ortadan kalkmış olmasına rağmen ertelemenin hala ortadan kaldırılmaması sözleşmenin 300 üncü maddesi hükmüne göre yetkinin kötüye kullanılması anlamına gelecektir.²⁴²

1958 tarihli sözleşmenin 16/4 üncü maddesi gereğince, açık denizin bir kısmı ile açık denizin diğer bir kısmı veya yabancı bir devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçişi ertelenemez. Bu maddede bahsi geçen boğazlar kıyı devletinin karasularının genişliğinden dar olan boğazlardır. Yine bu boğazların açık denizin bir kesimi ile diğer bir kesimi veya yabancı bir devletin karasuları arasında yer almış olması ayrıca bu boğazların milletlerarası ulaştırmada kullanılan bir boğaz olması gerekir.

Bu tür boğazlarda kıyı devleti zararsız geçişi erteleyemez. Bunun nedeni bu boğazlarda ulaşımın serbest olarak yapılabileceği bir açık deniz alanının bulunmamasıdır. Ancak geçiş kıyı devletinin kamu düzenine, barışına ve güvenliğine zarar verecek olması halinde kıyı devleti bu gemilerin boğazdan geçişini yasaklama yetkisine sahiptir.

VIII.TÜRKİYE AÇISINDAN DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ

A.İç Hukuk Düzenlemeleri

1.Savaş Gemileri Yönünden

Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan düzenlemelerden birisi 618 sayılı Limanlar Kanunun yürürlüğe girmesinden kısa bir süre önce kabul edilen 29

²⁴² Selami Kuran, a.g.e., s.92-93

Temmuz 1925 tarihli “Türkiye Cumhuriyeti Liman Ve Karasularını Ziyaret Edecek Sefaini Harbiyeye Ve Bu Sefaine Refakat Eyleyecek Olan Muavin Sefain Kuvayı Havaiyenin Tabi Olacakları Şeraite Dair Yönetmeliktir”. Bu yönetmelik daha sonra yerini 1966 tarihli yönetmeliğe bırakmıştır.²⁴³

a.1958 Döneminin Etkileri İle Yapılan İç Hukuk Düzenlemesi:

1958 tarihli tasarının 24 üncü maddesinde devletlerin farklı görüşleri açıklanırken Almanya savaş gemilerinin geçişinin uzun formalitelere bağlanması ile seyrüseferlerinin aksayabileceğini savunmuştur. Hollanda ise; istisnai haller dışında savaş gemilerinin önceden izin veya ihbar şartına gerek kalmaksızın karasularından zararsız geçiş hakkından faydalanmalarını önermiş, görüş ve önerilere Türkiye karşı çıkmıştır.²⁴⁴ Hollanda; savaş gemilerinin karasularından herhangi bir izne tabi olmaksızın geçme hakları bulunduğunu Oppenheim, Lauterpacht, Cidel, Favehille, Scelle gibi yazarlar tarafından kabul edildiğini, bunun devletler hukukunda da bir teamül kuralı olduğunu belirtmiştir. Hollanda, önergesinde, kendi savaş gemilerinin herhangi bir yabancı devlet karasularından geçerken izin istemediklerini, böyle bir talep ile de karşılaşmadıklarını belirtilmiştir. Türkiye temsilcisi görüşmeler sırasında, devletlerin savaş gemilerini tahditsiz geçirmelerinin genel bir uygulama olmadığını, devletlerin tam bir serbestliğe sahip olduklarını, savaş gemilerinin izin veya ihbar koşuluna bağlı tutulmasının devletlerin farklı çıkarları göz önüne alındığında bir haktan çok, bir zorunluluk olduğunu belirtmiştir. Ayrıca tartışmalar sırasında Yugoslavya nükleer silah taşıyan gemilerin karasularından zararsız geçişini kıyı devletinin engelleyebilmesi yolunda bir öneri sunmuştur. Komisyon tasarısının 24 üncü maddesinde de, “*kıyı devleti savaş gemilerinin karasularından geçişine müsaadeye veya önceden bildiriye tabi tutabilir.*”²⁴⁵ hükmü kabul edilmiştir. Ancak genel kurulda tasarının bu düzenlemesi metinden çıkarılmıştır.

²⁴³ Aydoğan Özman, a.g.e. s.273

²⁴⁴ Deniz Kutluk, a.g.e, s.179

²⁴⁵ İlhan Lütem, a.g.e., s.153

Türkiye bu şartlar altında 1958 yılında yapılan tartışmaları da göz önüne alarak çalışmalar yapmıştır.²⁴⁶

Bunlardan ilki, 22.06.1966 tarihinde kabul edilen “*Türkiye Cumhuriyeti, limanlarını, hava üstlerini ve hava alanlarını ziyaret edecek veya karasularında hareket yapacak olan yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin uyması gereken hususlara dair yönetmeliktir.*” Bu yönetmeliğin 1 inci maddesinde karasularında hareket yapacak olan ve Türkiye Cumhuriyeti limanlarını ziyaret edecek gemilerin diplomatik kanaldan izin almak yükümlülüğü altında bulunduklarına ilişkin bir düzenleme yapılmıştır. Yine yönetmeliğin 5 inci maddesinde Türk karasularına giren gemilerin girmiş olduklarını Türk makamlarına bildirmeleri yükümlülüğü getirilmiştir.²⁴⁷

Yönetmeliğin 3 üncü maddesi gereğince de, Türk karasuları ve limanlarına girmelerine izin verilecek olan deniz ve hava kuvvetlerinin sayısını belirleme ve bu sularda kalma sürelerini sınırlama hakkı Türkiye Cumhuriyeti hükümetine tanınmıştır.

Bu yönetmelik incelendiğinde, sadece limanlara ve iç sulara giren gemiler için mi kurallar getirildiği, yoksa karasularından iç sulara girmeksizin geçiş esaslarına ilişkin de hükümler getirilip getirilmediği çok açık değildir. Yani Türkiye 1958 konferansında savunduğu görüşlerini açıkça 1966 tarihli bu yönetmeliğe yansıtamamış, üstü kapalı bir düzenleme yapmıştır.

b.Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Dönemi:

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı boyunca, savaş gemilerinin geçişinin ihbar veya izin koşuluna bağlı olması gerektiği bazı devletlerce savunulmuş, ancak bu öneriler sözleşme metninde yine yer bulmamıştır. Türkiye 1958 konferansında sunduğu önerilerini, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında yinelememiştir. Bu konferans sırasında yapılan tartışmaları da dikkate alarak 17.12.1978 tarihinde “*yabancı silahlı kuvvetlere ait*

²⁴⁶ Deniz Kutluk, a.g.e., s. 179-180

²⁴⁷ Deniz Kutluk, a.g.e., s.181

gemilerin Türk karasularından geçişleri, Türk iç sularına ve limanlarına geçişleri ve bu sulardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin yönetmelik” kabul edilerek 1966 tarihli yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu yönetmelikte 1966 yılındaki yönetmelikten farklı olarak, savaş gemilerinin karasularından geçişleri ile iç sulardaki geçişleri birbirinden ayrılmıştır. Yönetmeliğin ihbar yolu ile savaş gemilerinin zararsız geçiş prensibini kabul etmesi 1958 tarihli konferansta savunduğu görüşlerle paralellik oluşturmaktadır.²⁴⁸

Yönetmeliğin 8, 9 ve 34 üncü maddelerinde yabancı savaş gemilerinin geçiş hakkını kullanmadan 15 gün önce bildirimde bulunmaları yönünde bir şart getirilmiştir. Eğer geçiş yapacak savaş gemilerinin sayısı 3 veya daha fazla ise bayrak devletinin 15 gün önceden diplomatik yollarla izin alması gerekmektedir. Nükleer savaş gemilerinin, karasularından geçiş yapmalarından 90 gün önce izin almaları gerekmektedir.

Yönetmeliğin 7 nci maddesinde uluslararası sözleşmelerde yer alan zararsızlık kavramı da düzenlenmiştir. Buna göre, yabancı savaş gemilerinin Türk karasularında bulundukları sürece, Türkiye’nin güvenliğini, toprak bütünlüğünü tehdit edecek herhangi bir davranışta bulunamayacağı, Türkiye’nin güvenliği ve savunması zararına olacak bir şekilde gözetleme, araştırma ve bilgi toplama amacına yönelik herhangi bir faaliyete girişemeyeceği ve aleyhte propagandada bulunamayacağı düzenlenmiştir.

Yönetmeliğin 14, 15 ve 17 nci maddelerinde de, yabancı savaş gemilerinin geçiş sırasında, Türkiye’nin gümrük, mali ve sağlık konularındaki yasal düzenlemelerini ihlal edemeyeceği, bildirilen haberleşme cihazından başkasını kullanamayacağı, Türk haberleşme sistemine müdahalede bulunamayacağı, aktif, pasif su altı dinleme ve teşhis cihazlarını izin almadıkça kullanamayacağı, önceden izin alınmadıkça Türk karasuları içinde manevra ve tatbikat yapamayacağı belirtilmiştir.

²⁴⁸ Deniz Kutluk, a.g.e., s.183

Yönetmeliğin 19 ve 21 inci maddelerinde, önceden izin alınmaksızın yabancı savaş gemilerinin Türk karasularında sondaj, hidrografik ve oşinografik araştırma yapamayacağı, yasak bölgenin resmini çekemeyeceği, geçiş sırasında denize çöp atamayacağı, denizi kirletici nitelikte herhangi bir davranışta bulunamayacağı düzenlenmiştir.

Bu yönetmeliğin yürürlüğe konulmasından yaklaşık 4 yıl sonra 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kabul edilmiş, ancak bu sözleşmede zararsız geçiş yapan gemiler için önceden herhangi bir izin ya da ihbar şartı getirilmemiştir. Bu nedenle 1978 tarihli yönetmeliğin, 1982 tarihli sözleşme ile uyumlu olmadığı söylenebilir.

c.Yürürlükte Olan İç Hukuk Düzenlemesi

Bugün de yürürlükte olan 24.11.1983 tarihli, *“Yabancı silahlı kuvvetlerine bağlı gemilerin Türk iç sularına gelişleri ve bu sulardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin yönetmelik”* kabul edilmişken, 1978 tarihli yönetmelik de yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlükte olan bu son yönetmeliğin önceki iki yönetmelikten en önemli farkı, barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlerine bağlı gemilerin iç sulara veya limanlara girmeksizin karasularından yapacağı zararsız geçişe ilişkin hususları düzenleme dışında bırakmasıdır. Bu yönetmelikte, Türk iç sularına ve limanlarına gelişlerden ve buradaki hareket ve faaliyetlerden bahsedilerek bu hususta bir düzenleme yapılmıştır.

Türkiye’nin, iç sularına girmeksizin karasularından zararsız geçiş yapan yabancı savaş gemilerine ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmaması bu geçiş rejimine ilişkin uluslararası hukukun genel kabul görmüş teamüli kurallarının benimsendiğini göstermektedir. Bu nedenle Türkiye’nin iç sulara girmeksizin karasulardan geçiş yapan yabancı savaş gemilerine ilişkin olarak

1958 KBBS ve 1982 BMDHS de belirtilen zararsız geçişe ilişkin kuralları uygulayacağı söylenebilir.²⁴⁹

Bu yönetmeliğin diğer yönetmeliklerden ikinci farkı ise, nükleer gemilerin ziyaretleri için daha önceden kabul edilen şartların biraz daha hafifletilmesidir. 1978 tarihli yönetmeliğin 40 ıncı maddesinde düzenlenen yetkili makamların denetimi amacıyla gemilere girebilmesi ve radyasyon güvenliği ile ilgili tutulan kayıtları inceleyebilmesine ilişkin düzenleme 1983 tarihli yönetmelikten çıkarılmıştır.

Buna karşın Türk iç sularına ve limanlarına girmek amacıyla Türk karasularından geçecek olan yabancı savaş gemilerinin barış zamanında hangi şartları yerine getirecekleri yönetmelikte ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Yönetmeliğin 13 üncü maddesine göre, barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk iç sularına ve limanlarına girebilmeleri ve bu sularda kalabilmeleri için söz konusu gemilerin ait olduğu devletin en az 30 gün önceden Türkiye Cumhuriyetine başvurarak izin almaları gerektiği düzenlenmektedir. Yönetmeliğin 14 üncü maddesinde de, yabancı savaş gemilerinin yapacakları ziyaretler üç ayrı kategori halinde düzenlenerek, bunlara uygulanacak yöntemler belirtilmiştir. Bu ziyaretler resmi, gayri resmi ve olağan ziyaretlerdir.²⁵⁰

Yönetmeliğin 4 ve 6 ncı maddelerinde, yabancı savaş gemilerinin Türk iç suları ve limanlarında bulundukları sürece Türk mevzuatına, uluslararası hukuk kurallarına ve sözleşmelere aykırı davranamayacakları, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, güvenliğini ve siyasal bağımsızlığını tehdit edecek herhangi bir davranışta bulunamayacakları, Türkiye'nin güvenliği ve savunmasının zararına olacak bir şekilde bilgi toplama, araştırma ve gözetleme faaliyetinde bulunamayacakları, Türkiye'nin savunmasını ve güvenliğini etkileyecek propagandada bulunamayacakları düzenlenmiştir.

Yönetmeliğin 22 nci maddesinde de, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı nükleer gemilerin Türk iç sularına ve limanlarına yapacakları ziyaretler için en

²⁴⁹ Selami Kuran, a.g.e, s.164

²⁵⁰ Enver Bozkurt, Akif Kütükçü, Yasin Poyraz, Devletler Hukuku, s.108-109, Aydoğan Özman, s.275

az 90 gün önceden yetkili makamlardan izin almaları gerektiği düzenlenmiştir.

Yönetmeliğin 4 üncü bölümünde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası iki ve çok taraflı antlaşma hükümlerinin saklı tutulacağı belirtilmiştir. Ayrıca yönetmeliğin 33 üncü maddesinde de bu yönetmeliğe uygun hareket etmeyen yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk limanlarının iç sularına ve kara sularını terke davet edebileceği hükme bağlanmıştır.²⁵¹

2.Ticaret Gemileri Yönünden

Yabancı ticaret gemilerinin Türk karasularına, iç sularına ve limanlarına girişlerine ilişkin iç hukukta herhangi bir yasaklama getirilmemiştir.

Türk karasularına ve iç sularına giren yabancı ticaret gemileri, Türk kanunlarına ve düzenlemelerine uymakla yükümlüdürler. 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci maddesinde, Türk limanlarına girip çıkan bütün gemilerin limanın genel düzenine ve güvenliğine ilişkin kurallara uymaları gerektiği belirtilmiştir. Bu kanunun 2 nci maddesine dayanılarak İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Tüzüğü çıkarılmıştır. Söz konusu bu tüzüklerde limanlara girecek olan gemilere ilişkin ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır.

Türk iç mevzuatında yabancı ticaret gemilerinin karasularından geçişine ilişkin herhangi bir sınırlama bulunmadığından bu hususta uluslararası deniz hukuku kurallarına göre değerlendirme yapmak gerekir. Türkiye kıyı devleti olarak geçiş düzenleme konusunda yasama ve yürütme yetkilerine sahiptir. Geçişin zararlı faaliyetler içermesi durumunda ticaret gemileri için Türkiye iç hukuk düzeninde yer alan önlemleri almak ve gerekli yaptırımları uygulamak yetkisine sahiptir.²⁵²

²⁵¹ Uygulamada böyle bir durumla karşılaşmak ender bir durum olmakla birlikte, böyle bir davete uyulmadığı takdirde ülkesel egemenliğin bir sonucu olarak gemiye karşı zorlama yollarına başvurulmasının mümkün olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. (Aydoğan Özman, a.g.e.,s276)

²⁵² Selami Kuran, a.g.e., s.163

B.Zararsız Geçiş Bakımından Ege Sorunu

Bugün Türkiye ve Yunanistan'ı sıcak çatışma eşiğine getiren Ege Denizi ile ilgili sorun 3 başlık altında belirlenebilir. Bunlardan birincisi karasuları sorunu, ikincisi kıta sahanlığının paylaşımı, üçüncüsü ise hava sahası anlaşmazlığıdır.

Toluner'e göre Ege sorunu görüldüğü kadar basit bir kavram değildir. Ege Denizi yalnızca bir kıta sahanlığı sorunu değil, her şeyden önce karasularının genişliği ve açık denizlere açılma hakkı sorunudur. Yani serbest ulaşım hakkının saklı tutulması ve Karadeniz ile Akdeniz kıyılarının bağlantılarını, böylelikle ülke bütünlüğünün korunması problemidir. Diğer bir açıdan da Türkiye ile Yunanistan arasında Lozan Anlaşması ile kurulan siyasi ve askeri dengenin korunması sorunudur.²⁵³

Başlangıçta kıta sahanlığının sınırlandırılması sorunu olarak ortaya çıkan genişlik sorunu, iki devletin Ege Denizindeki çıkarlarının çatışmasına yol açmaktadır. Türkiye ile Yunanistan arasındaki karasuları sorununu yalnızca karasuları genişliği bakımından ele almak doğru değildir. Ege sorununu her iki devlet için de önemli kılan diğer bir unsur da Ege Denizinde siyasi sınırların belirlenmesi problemidir. Ege'de bu sınırların belirlenmesinde en önemli etken ada, adacık ve kayalıklardır.

Ege Denizindeki karasuları sorunu öncelikli olarak genişlik sorunudur. Ege Denizinde Türkiye ve Yunanistan tarafından uygulanan 6 mil karasuları genişliğine göre, Ege'nin yaklaşık %7.47'si Türk, %38.66'sı Yunan, %5,37'si de egemenliği devredilmemiş adaların karasuları ile kaplanmaktadır. Ege denizindeki açık deniz alanları ise %48.85'dir. Yunanistan'ın, karasularını 12 mile çıkarması halinde, Ege sahillerinin hemen önünde bulunan Yunan egemenliğindeki Doğu Ege adaları nedeniyle Türk karasuları alanında fiilen son derece sınırlı bir genişleme gerçekleşerek, Türk karasularının oranı %1.29'luk bir artış ile %8.76'ya çıkacaktır. Buna karşılık Ege Denizinde

²⁵³ Sevin Toluner, a.g.e, s.102

Yunan Adalarının varlığı nedeniyle, Yunan karasuları alanları %21.67 oranında önemli bir artış kaydederek Ege'nin yaklaşık %60.33'üne ulaşacaktır. Egemenliği devredilmemiş adaların karasuları da %10.65'e çıkacaktır. Ege'de bulunan açık deniz alanları ise %29.14'lük bir kayıpla %19,71'e gerileyecektir.²⁵⁴

Türkiye karasuları genişliği 6 milken dahi bu genişliği Yunan adaları nedeniyle tam olarak uygulayamamaktadır. Bununla birlikte Türkiye Ege Denizini deniz ulaştırması ve ticari faaliyetleri bakımından yoğun bir biçimde kullanmaktadır. Batı ile olan ticaretin önemli bir kısmı Ege Denizindeki uluslararası su yolları kullanılarak yapılmaktadır. Yine Türkiye, Ege Denizi üzerinde askeri faaliyetler yürütürken, balık kaynaklarından da faydalanmaktadır. Karasularının Yunanistan tarafından 12 mile genişletilmesi durumunda Türkiye Ege Denizinde eşit haklara sahip bir kıyı devleti olmaktan çok, zararsız geçiş ve transit geçiş hakkını kullanmak zorunda kalan ve Ege dışında bulunan bir devlet konumuna getirilecektir. Böylelikle Ege Denizinden Türkiye'nin elde ettiği balıkçılık ve ekonomik haklar zarar görürken açık denizlerin de daralması ile Türk Donanmasının hareket alanı daralacaktır. Benzer bir şekilde, askeri uçuşlara açık olan saha da önemli oranda sınırlandırılacaktır.²⁵⁵

Karasularının Yunanistan tarafından 12 mile çıkarılması, en çok Türkiye'yi etkilerken, Karadeniz'e kıyısı olan ve Karadeniz'den açık sulara ulaşmak isteyen bütün devletleri de kaçınılmaz olarak etkileyecektir.

1. Türk ve Yunan Karasuları

Lozan Barış Antlaşması ile Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizindeki özel durum da dikkate alınarak, hassas bir denge kurulmuş ve karasuları her iki ülke için de 3 mil olarak kabul edilmiştir. Lozan Barış Antlaşmasında iki ülkenin karasularının genişliğini belirleyen açık bir hüküm

²⁵⁴ Sertaç Hami Başeren, Ege Sorunları, İstanbul-2003, s.94

²⁵⁵ Deniz Kutluk, a.g.e, s.194-195

olmamasına rağmen konferans tutanaklarında Türkiye ve Yunanistan'ın karasularının genişliğini 3 mil olarak benimsedikleri kabul edilmektedir.

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizinde kurulan dengeler ilk olarak 1931 yılında bozulmuştur. Yunanistan önce bir kraliyet kararnamesi ile 1931 yılında hava sahasını 10 mile çıkarmış, daha sonra 17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı Olağanüstü Durum Kanunu ile de karasularını 6 mile çıkarmıştır. Türkiye iki ülke arasında yeni başlayan iyi ilişkiler nedeniyle bu duruma ses çıkarmamıştır.²⁵⁶

Karasularının 3 mil olduğu dönemde Orta Ege'den Akdeniz'e serbest geçiş rejimine tabi iki su yolu mevcut iken, Yunanistan'ın 1936 yılında karasularını 6 mile genişletmesiyle batı su yolundaki serbest geçiş hakkı kaybedilmiştir. Karasularının 6 milin üzerinde genişletilmesi halinde doğu su yolundaki serbest geçiş hakkı da kaybedilecektir.²⁵⁷

Daha sonra Türkiye uluslararası hukuk kurallarının izin verdiği ölçüler içinde Egenin özel durumunu da dikkat alarak hakkaniyet ilkelerine de ters düşmeyecek bir şekilde 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu ile karasuları genişliğini 6 deniz miline çıkarmıştır.²⁵⁸ 20 Mayıs 1982 tarih 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile de 6 millik genişliği korumuştur.²⁵⁹

Yunanistan 31 Mayıs 1995 tarihinde, "BMDHS'nin ve Sözleşme'nin 11 inci Bölümünün uygulanmasıyla İlgili Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Kanun" çıkartarak, sözleşmeyi onaylamıştır.²⁶⁰ Bu kanunun 2 nci maddesinde de "Yunanistan onaylanan sözleşme md.3 uygulamasında

²⁵⁶ Yüksel İnan, "Ege'de Zararsız ve Transit Geçiş Hakları", Tebliğ No:11, Deniz Hukuku Sempozyumu Sonuç Raporu, 26-27 Ekim 1988 Ankara, s.2

²⁵⁷ Ali Kurumahmut, Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1998, s.21

²⁵⁸ Yunanistan'ın tek taraflı bir kararla ve iç hukuk düzenlemesi yaparak karasularını 6 mile çıkarmasına Türkiye hiçbir tepki göstermese de, Türkiye'nin karşılıklılık esasına dayanarak Ege'de karasularını 6 mile çıkarmasına Yunanistan şiddetli tepki göstermiştir. Yunanlı yazarlar tepkilerine dayanak olarak karasularının genişliğine ilişkin hiçbir hüküm bulunmasa da Lozan Barış Antlaşmasının 12 nci maddesi ile Türkiye ve İtalya arasında 4 Ocak 1932 tarihinde yapılan ancak hukuki geçerliliği olmayan "İtilafname-Uyuşma Belgesi"ni göstermişlerdir. Çetinkaya Apatay, a.g.e.,s.374

²⁵⁹ Yüksel İnan, a.g.m., s.2

²⁶⁰ Faruk Sönmezoğlu, "Türkiye Yunanistan İlişkileri, Büyük Güçler", Der Yayınları, İstanbul 2000, s.321

karasularını her zaman 12 deniz miline çıkarmak konusunda vazgeçilmez, elinden alınamaz haklara sahiptir. Ulusal hukuk düzeninde bu hükmün uygulanması ve karasularını işaret eden diğer hükümlerin uygulanması ve yürütülmesi bakanlar kurulunun teklifi üzerine yayınlanan kanun hükmünde kararname ile düzenlenir.” hükmüne yer vermiştir.²⁶¹

2.Deniz Hukuku Konferanslarında Tarafların Görüşleri

Uluslararası Deniz Hukuku Konferansları sırasında Yunanistan karasularının genişliği konusunda farklı görüşleri savunmuştur. Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında kendi uygulamasının 6 mil olmasına rağmen, karasularının genişliğinin 3 mil olması görüşünü savunmuştur. Yunanistan’a göre bunun nedeni, uluslararası ilişkiler ve ticaretin yararları için, açık denizlerin serbestliği ilkesinin korunmasıdır.

Yunanistan temsilcisi konferans sırasında, karasularının genişliğini 12 mil olarak kabul edilmesi halinde dahi, Yunanistan’ın karasularının genişliğini 3 mile indireceğini beyan etmiştir. Yunanistan temsilcisine göre, karasularının 12 mile çıkması Ege Denizinin uluslararası topluma kapatılması anlamına gelecektir. Yunanistan bu görüşünü 1960 yılında yapılan İkinci Deniz Hukuku Konferansında da sürdürmüştür.²⁶²

Türkiye ise, Birinci Deniz Hukuku Konferansında karasularının genişliğinin 3 mil olarak kabul edilmesi halinde bunu kabul edeceğini ifade etmiştir. Konferansta bu konuda bir kural kabul edilmemesi halinde ise, Türkiye’nin karasuları daha geniş devletlere karşı karşılıklılık ilkesini uygulayacağı belirtilmiştir. Türkiye benzer tutumunu İkinci Deniz Hukuku Konferansında da sürdürmüştür.²⁶³

²⁶¹ Sertaç Hami Başeren, a.g.e, s.98

²⁶² Yüksel İnan, a.g.m, s.2

²⁶³ Yüksel İnan, a.g.m, s.2, 1958 Cenevre I. Deniz Hukuku Konferansında oluşturulan 1 nci komisyondaki tartışmalarda, Yunan Delegasyonundan E. Kripsis; “6 mil uygulamakla birlikte, ülkesinin 3 millik geleneksel genişliğe sadık olacağını, konferans sonunda 3 mil konusunda mutabakat sağlanırsa ülkesinin de bu genişliği uygulayacağını” açıklamıştır. Çetinkaya Apatay,a.g.e.,s.373

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında Yunanistan, karasularının genişliğinin 12 mil olması gerektiğini belirtmiş, ayrıca Ege Denizinde takım ada (Arşipel) sisteminin uygulanması yönünde öneriler sunmuştur. Ancak bu önerileri kabul görmemiştir. Türkiye de, konferans sırasında karasularının genişliğinin ne kadar olması gerektiği yolunda açık bir görüş ileri sürmemiş, ancak karasularının bir devlet için en fazla 12 mil genişliğinde olabileceği yönündeki görüşleri savunmuştur. Türkiye ayrıca Ege Denizinin özel durumunu dikkate alarak adaların rejimi ve özel coğrafi niteliklere sahip denizlerde karasularının genişliğinin hakkaniyete uygun olarak bu denize kıyısı olan devletlerce birlikte belirlenebilmesi konularında öneriler sunmuş, ancak bu öneriler benimsenmemiştir.²⁶⁴

Yunanistan, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında, karasularının artırılması ile Türkiye'nin Ege Denizindeki geçiş hakkının kısıtlanmayacağını ve zararsız geçiş yapabileceğini beyan etmektedir. Ancak konferans sırasında zararsız geçiş konusunda yapılan tartışmalarda özellikle savaş gemileri yönünden izin ve ihbar koşulu getirilmesini talep etmiştir. Bu nedenle Yunanistan'ın, Türkiye'nin geçiş hakkının kısıtlanmayacağı yönündeki beyanı samimi bir yaklaşım değildir.²⁶⁵

3.Tarafların Karasuları Sorununa İlişkin Tezleri

a.Yunanistan

Yunanistan, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında sunmuş olduğu öneride, her devletin karasuları genişliğini 12 mil olarak tespit edebileceğini ve bunun, devletlerin büyük bir çoğunluğu tarafından kabul edilmesinin genel bir kuralı yansıttığını belirtmektedir. Ayrıca Yunanistan'a göre kıyı devletinin karasuları genişliğini tespit etme yetkisi kendi

²⁶⁴ Yüksel İnan, a.g.m, s.2

²⁶⁵ Deniz Kutluk, a.g.e, s.196-197

egemenliğinden doğan bir haktır. Uluslararası hukukun kıyı devletine tanımış olduğu bu hakkı diğer devletler sınırlandıramaz.²⁶⁶

Yine Yunanistan'a göre, Ege Denizinde bulunan adalar ile kara ülkesi arasında herhangi bir ayrım bulunmamaktadır. Adaların da aynen kara ülkesi gibi karasuları genişliğine sahip olması gerekir. Bu durum ülkesel bütünlük ilkesinin bir sonucudur.²⁶⁷

Yunanistan, deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda eşit uzaklık ilkesinin genel kural olduğunu, özel durumların istisnai bir kural oluşturduğunu belirtmektedir. Bu duruma göre, eğer komşu devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılması bir antlaşma yolu ile yapılamazsa bu durumda eşit uzaklık ilkesinin uygulanması gerekmektedir.²⁶⁸

b.Türkiye

Türkiye ise, Ege Denizindeki karasularının genişliğine ilişkin görüşlerini genel hatları ile şu şekilde belirtmiştir.

Türkiye, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında karasuları genişliği konusunda genel olarak kabul edilen ve dünyanın her yerinde uygulanacak bir kuralın bulunmadığını belirtmiş, ancak görüşleri çoğunluk bulamadığından, kıyı devletine 12 mile kadar karasuları genişliğini tespit etme yetkisini veren hükmün sözleşmede yer almasını engelleyememiştir. Çekince ileri sürme yasağı karşısında da aleyhte oy kullanmış ve sözleşmeye taraf olmamıştır.²⁶⁹

Türkiye savunmalarında, karasularının genişliği konusunda tekdüze bir kuralın bulunmadığını belirtmiştir. Bu durum bir örf adet kuralı haline de gelmediğinden, Türkiye de BMDHS' ye taraf olmadığından bu kural Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Günün birinde bu yöndeki bir kuralın örf adet

²⁶⁶ Selami Kuran, a.g.e, s.119-120, Krateros M. Joannou, "The Greeek Territorial Sea", Greece and the Law of the Sea, Kluwer Law International, London, 1997 s.132,133

²⁶⁷ Selami Kuran, a.g.e, s.119-120

²⁶⁸ Selami Kuran, a.g.e, s.120-121

²⁶⁹ Selami Kuran, a.g.e, s.122-123

değeri kazanması halinde dahi, Türkiye bu duruma istikrarlı bir biçimde karşı çıktığından, karasularının dar tutulması görüşünü ısrarla savunduğundan bu kural Ege Denizinde Türkiye'ye karşı uygulanamaz.²⁷⁰

Türkiye'ye göre karasularının genişliğini tespit etmek kıyı devletinin egemenlik yetkisine dahildir. Ancak egemenlik yetkisinin kullanılmasının hem ulusal, hem de uluslararası yönleri bulunmaktadır. Karasularının genişliğinin tespit edilmesi yalnızca kıyı devletinin iç hukukunu ilgilendiren bir durum değildir. Kıyı devletinin karasularının sınırlandırılmasına ilişkin uygulamalarının diğer devletler tarafından da tanınması gerekmektedir.²⁷¹

Yine Türkiye, Yunanistan'ın bir takım ada devleti olmadığını, Ege Denizindeki aralığın siyasi ve ülkesel bütünlük ilkelerine göre tespit edilemeyeceğini savunmaktadır. Türkiye'ye göre karasuları genişliği tespit edilirken kendine has coğrafi özellikleri bulunan denizlerin göz önünde bulundurulması ve karasularının genişliğini bir başka devletin karasularını açık denizden ayıracak bir biçimde tespit edilmemesi gerekmektedir. Ege Denizi gibi kendine özgü bir takım nitelikleri bulunan yarı kapalı denizlerde özel durumların da dikkate alınarak karasuları genişliğinin hakkaniyet ilkesine uygun bir biçimde tespit edilmesi uygun olacaktır.²⁷²

Ege Denizinin ulusal karasuları sınırının Yunanistan tarafından 6 milden 12 mile genişletilmesi konusunda Türkiye ve Yunanistan arasında yapılan görüşmelerde ortak bir noktaya ulaşılamadığından anlaşmazlıklar devam etmektedir. İki ülke zaman zaman ulusal yaklaşımlarını da dikkate

²⁷⁰ Faruk Sönmezoğlu, a.g.e., 327, Aydoğan Özman, “Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler”, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara 1986,s.18-19, Uluslararası Adalet Divanı’nın Balıkçılık Davası’ndaki 18 Aralık 1951 tarihli yargısında da belirtildiği gibi, bir örf adet kuralı, o kuralın oluşumu aşamasından itibaren sürekli olarak kendisine uygulanmasına açıkça itiraz eden devletlere karşı ileri sürülemez. (Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları, İstanbul 2000, s.25-26)

²⁷¹ Selami Kuran, a.g.e., s.127-128

²⁷² Selami Kuran, a.g.e., s.124-127, 1982 tarihli BMDHS’nin 123 üncü maddesine göre kapalı ve yarı kapalı denizlerde, sahildevletleri arasında işbirliği yapılması zorunlu görülmekte ve şöyle denilmektedir; “Sahildevletleri işbu sözleşme gereğince kendilerine ait hakların kullanılmasında ve yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde işbirliği yapacaklardır. Sözleşmenin 300 üncü maddesinde de; “Taraf devletleri işbu sözleşme ile üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve işbu sözleşmede tanınan haklar, yetkiler ve serbestiler hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak şekilde kullanılmalıdır.” denilmektedir. Çetinkaya Apatay, a.g.e.,s.377, Ali Kurumahmut, Ege’de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1998, s.21

olarak sert açıklamalarda bulunmaktadır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmesinin ardından Yunanistan karasularını 12 mile çıkarmakta kararlı olduğunu ve zamanı geldiğinde bu hakkını kullanacağını dile getirirken, Türkiye de kararlı tutumundan taviz vermemiştir. Yunanistan Parlamentosu 31 Mayıs 1995 tarihinde sözleşmeyi onaylarken, bu yaklaşımını açıkça dile getirmiştir. Türkiye de, Yunanistan'ın alacağı böyle bir kararı savaş nedeni (casus belli) olarak nitelendirmiştir.²⁷³ Son yıllarda Yunanistan'ın Avrupa Birliğine üye olmasının avantajını kullanma ve Ege sorununu Türkiye için Avrupa Birliğine giriş şartı olarak gösterme çabaları gözlenmektedir

4.Zararsız Geçiş Bakımından 12 Millik Karasuları Genişliği

Karasularının 12 mile çıkarılması sonucunda Ege Denzinde ortaya çıkacak problemin esasını, Yunan karasularından yapılacak olan tüm geçişlerin zararsız geçiş rejimi ile yapılması teşkil edecektir. Ege'de yer alan bütün boğazlar Yunan karasularının içerisinde yer alacak ve bu sulardan serbest geçiş yapmak mümkün olamayacaktır. Hatta Ege Denizi'ni kullanan yabancı gemilerin büyük çoğunluğu Türk Boğazlarını da kullandıklarından, özellikle savaş gemilerinin geçişi bakımından Montreux rejimi dahi bu durumdan etkilenebilecektir.²⁷⁴

Zararsız geçiş rejimi serbest geçiş ile egemenlik kavramı arasında denge kuran bir geçiş düzenidir. Zararsız geçiş rejimine göre, geçiş bir devletin karasularından sürekli ve kesintisiz yapılmalıdır. Yalnız olağanüstü durumlarda veya seyir şartlarını zorlaması halinde demirleme ya da durma yapılabilir. Geçişle ilgili olmayan hiçbir faaliyete izin verilmemektedir. Askeri faaliyetler konusunda ise sınırlamalar daha da katıdır. Kıyı devletine karşı yapılacak bir tehdit ve silah kullanımı kabul edilmeyeceği gibi, askeri

²⁷³ http://www.turkishgreek.org/karasula.htm#_edn3, son olarak da 2006 yılı Milli Güvenlik Kurulu kararlarında kabul edilen kararlarda bu durum yinelenerek açıklanmıştır.Çetinkaya Apatay, a.g.e.,s.376

²⁷⁴ Mehmet Gönlübol, "Deniz Yatağı komitesinin 5 Mart- 6 Nisan 1973 tarihleri arasındaki New York Toplantısı", A.Ü.S.B.F.D., C. 27, S.1-2, s.201

tatbikatlar, bir uçağın ya da helikopterin gemiden kaldırılması, indirilmesi gibi askeri faaliyetler de zararsız geçiş esnasında geçişi zararlı hale getiren nedenlerdendir. Denizaltılar da geçişlerini yüzeyden ve bayraklarını göstererek yapmak durumundadırlar. Bu kuralların ihlali halinde de savaş gemilerinin karasularını terk etmesi istenebilecektir.²⁷⁵

Bütün bu hususlar dikkate alındığında karasularının Yunanistan tarafından 12 mile çıkarılması halinde Türkiye'nin Ege Denizinde faydalandığı deniz alanı %28.47'ye düşerken, öncekine nazaran 1,53 kat küçülecektir. Yunanistan için de bu alan oldukça genişleyecektir. Bu durumda Türkiye için Ege Denizinin askeri faaliyetler için kullanılması oldukça kısıtlanmış olacaktır. Türkiye'nin bazı silahlarının menzillerinin uzunluğu dikkate alındığında Egede açık deniz alanlarının küçülmesi ile kimi tatbikatlarda bu silahlarını kullanamayacaktır. Ayrıca tatbikatlarda donanmanın kullanılabilmesi için yeterli derinlik kalmayacak donanmanın caydırıcı varlığını kullanma imkanı kısıtlanacaktır. Bu durumda Ege Denizinde bulunan limanlara ve koylara savaş gemilerimizin giriş ve çıkışları bir iki istisna haricinde mutlaka Yunan karasularından geçişi gerektirecektir.²⁷⁶ Denizaltılara ilişkin de hareket alanı kısıtlı bir alana sıkışacak Ege Denizinde seyreden bir denizaltı karasularından geçerken sürekli yüzeyden geçme ve bayrak gösterme durumunda kalacaktır.²⁷⁷

Deniz ulaştırması bakımından konu ele alındığında Ege Denizinin uluslararası geçiş yolları olan Kithara-Antikithara-Kasos-Karpathos ve Rodos'un batısı açık deniz olma statüsünü kaybedecek ve Yunan karasuları haline gelecektir. Bu nedenle sadece donanmanın değil, Akdeniz, Marmara Denizi ve Karadeniz Limanlarına yapılacak taşımacılık faaliyetleri de zararsız geçiş kapsamına girecek ve Yunanistan'ın zararsız geçişe ilişkin yaptığı düzenlemelere uymak durumunda kalacaktır. Yunanistan'ın yaptığı düzenlemeler çevrenin korunması, gümrük maliye, sağlık gibi konular, deniz

²⁷⁵ Deniz Kutluk, "Ege'de Endişe-Yunan Türk Anlaşmazlığı", Dz. K.K. Dergisi, Sy. 568, s. 8-9, Mart-1997

²⁷⁶ Deniz Kutluk, Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Dz. K.K. Yayınları, s. 205, Ankara-1987

²⁷⁷ Namık Yolga, "Ege'deki Başlıca Deniz Sorunları", Ege'de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara 1986, s.29

trafik güvenliği denizde bilimsel araştırmalar ve ölçümlere ilişkin tüm konuları kapsamına alabilecektir.²⁷⁸ Yunanistan ülkesinin bir parçası olarak bu sulardan her türlü tasarruf hakkına sahip olurken Türkiye bu sulardan sadece zararsız geçiş ve transit geçiş hakkını kullanarak faydalanabilecektir. Türkiye Ege’de askeri eğitim ve tatbikatlar yapamayacağı gibi, güvenliğine ilişkin tedbirleri almak imkanları da kısıtlanacaktır.²⁷⁹

Türkiye’nin Ege denizindeki ekonomik çıkarları hayati öneme haizdir. Dış ticaretinin yüzde 90’ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Ege denizi Türkiye’nin Ege, Marmara ve Karadeniz limanlarına yönelik deniz ticaretinin yaklaşık yüzde 75’inin gerçekleştiği bir denizdir. Günümüzde sanayileşmenin getirdiği yüksek enerji ihtiyacı, büyük oranda petrol ithalatıyla karşılanmaktadır. Ekonominin işleyebilmesi için dışarıdan gelen petrol kesintisiz olarak idame ettirilmelidir. Bu petrolün yüzde 75’i Ege Denizinden geçmektedir. Bu nedenlerle Ege Denizi hayati öneme sahiptir. Türkiye bu denizde oluşan dengeyi mutlak suretle korumalıdır.²⁸⁰ Ege Denzinde, Türkiye’ye gelen ve giden gemi trafiğinin engellenmesi halinde mevcut stoklar eriyebilecek, stokların erimesiyle de dış alım ve satım felce uğrayacaktır. Ayrıca akaryakıt üretiminin önemli ölçüde azalmasıyla, ulaşım ve sanayide enerji krizi baş gösterebilecektir.²⁸¹ Bu nedenlerle Türkiye kesinlikle karasularının aleyhe genişletilmesiyle serbest geçiş hakkının, zararsız ve transit geçiş haklarına dönüştürülmesine izin vermemelidir.

Zararsız geçiş hakkı konusunda kıyı devletine tanınan geçici erteleme yetkisinin Yunanistan tarafından güvenlik nedeniyle uygulanması halinde, Türkiye’nin Ege Denzinde hareket yapma ve taşımacılık yapma olanağı kalmayacaktır. Bu kapsamda Akdeniz için imzalanan Barcelona sözleşmesi dikkate alındığında “*özel koruma alanları protokolünün*” kıyı devletine aşırı kirlenen karasuları alanlarında, arkeolojik kültür miraslarını koruma alanında

²⁷⁸ Deniz Kutluk, a.g.e, s. 205-206

²⁷⁹ Ali Kurumahmut, “Türkiye’yi Çevreleyen Denizlerdeki Hukuki Sorunlar”, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Basımevi, s.130

²⁸⁰ Ali Kurumahmut, a.g.m., s.129

²⁸¹ Lütfü Sancar, “Türkiye’nin Deniz Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı”, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Basımevi, s.50

geçişi durdurmak hakkı vermesi nedeniyle bu sözleşme hükümleri Yunanistan tarafından uygulandığında Türkiye son derece mağdur olacaktır.²⁸²

Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz bağlantılarını her yönü ile çok iyi kontrol edebilen bir coğrafi konuma sahiptir. Bu nedenle Ege’de söz sahibi bir ülke statüsünü korumamız, boğazlar üzerindeki hakimiyetin bize verdiği ayrıcalıklı stratejik durumu güçlendirecek bir husustur. Yunanistan’ın karasularını genişletmesi sonucu Ege neredeyse bir Yunan denizine dönüşeceğiinden bölgedeki Yunanistan’ın stratejik önemi de büyük ölçüde artacaktır. Bu durumun NATO savunma planlarına yansımaları da kaçınılmaz olacak ve Yunanistan’ın Ege Denizindeki ikinci bir savunma hattı açılması gibi önerilerinin önlenmesi imkansız bir hale gelecektir. Egedeki statükonun korunması hem Türkiye’nin stratejik öneminin korunması hem de genel anlamda Türk Yunan dengesinin korunması açısından zorunludur. Egedeki statükonun bir şekilde aleyhimize bozulması durumunda Türkiye’nin diğer komşuları ile arasında mevcut bölgesel dengeler de olumsuz olarak etkilenecektir.²⁸³

Tüm bunlara rağmen zararsız geçiş hakkı bulunan kıyı devletine getirilen yükümlülüklerin başında gelen ayırım yapmama yükümlülüğü göz önüne alındığında, Yunanistan’ın karasularındaki zararsız geçişe ilişkin tüm düzenlemelerinin geçiş yapan tüm ülke gemilerine uygulanması gerekmektedir. Yalnızca Türkiye’ye karşı özel kısıtlamalar getiremeyecektir. Özellikle Rusya Federasyonu başta olmak üzere Karadeniz’e kıyısı olan ve Ege Denizini açık denizlere çıkış yolu olarak kullanan devletler de Yunanistan’ın yaptığı düzenlemelere uymak durumunda kalacaklardır.²⁸⁴

²⁸² Deniz Kutluk, a.g.e, s. 206

²⁸³ Gürkan İnan, “Ege’nin Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi”, Tebliğ No:12, Deniz Hukuku Sempozyumu Sonuç Raporu., 26-27 Ekim 1988 Ankara, s. 3

²⁸⁴ Çetinkaya Apatay, a.g.e.,s. 381, Deniz Kutluk, a.g.e, s. 206-207, 1958 Cenevre Konferansında ABD delegasyonu başkanı bu hususa; “Akdeniz’de ve özellikle Ege’de bir kıyı devletinin ülkesinden ve buna ait adalardan başlı başına karasularını 3 milden 12 mile çıkarması bizim gemilerimizin hareket ettiği açık deniz alanlarını büyük oranda azaltacaktır.” şeklindeki sözleriyle değinerek, endişelerini de dile getirmiştir. 1982 tarihli BMDHS’nin yürürlüğe girmesiyle Ege’de yaşanan gerginlik sonucunda ABD’nin Ege’ye iki savaş gemisini göndermiş olması da bu yaklaşımını

Zararsız geçiş hakkının kullanılmasını engellemesi halinde ise doğrudan doğruya uluslararası hukukun ihlali olacaktır.²⁸⁵

desteklemektedir. Osman Öztürk-Fikret Hıkgüden, “Türkiye’nin Ege Karasuları Üzerine”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, S.343,1995, s.29

²⁸⁵ Rıza Türmen, “Ege'deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri:Siyasi Açıdan”, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara 1986,s.112, ancak Yunanistan geçiş hakkını önlemese de, geçiş için koyacağı kurallar ve yapacağı yasal düzenlemelerle, kuralına uygun olarak geçişleri taciz edebilir. Güzergah göstererek mesafeyi uzatabilir, sürat kısıtlamaları ile seyiri geciktirebilir. Kozlar böylelikle Yunanistan’ın eline geçecektir. Çetinkaya Apatay,a.g.e., s.381

SONUÇ

Dünya yüzeyinin %70-80'ini oluşturan deniz alanları ilk çağlarda bütün insanlığın kullanımına açık bir alan olarak kabul edilirken, günümüzde bu deniz alanları üzerinde egemenlik iddiaları bulunmaktadır. Bugün devletin egemenliğine tabi deniz alanları iç sular ve karasuları olarak kabul edilmektedir. Özellikle iç sularda devletlerin egemenliği tartışmasız olarak kabul edilirken, karasularında uluslararası hukukun gereklerine uygun olarak kıyı devletinin egemenliğine bir takım kısıtlamalar getirilmiştir. Bu kısıtlamaların en önemlisi de, bütün devletlerin gemilerine tanınmış olan zararsız geçiş hakkıdır. Karasuları, kara ülkesinin veya iç suların bittiği noktadan başlayan ve genişliği uluslararası hukuka uygun bir biçimde her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz kuşağı olarak tanımlanabilir.

Hukuki bir kavram olarak ortaya çıkan karasuları kavramı üzerinde geçmişten bu güne doktrinde farklı görüşler öne sürülmüş, ancak temelde görüşler ikiye ayrılmıştır. Bunlardan birincisi, karasularının açık denizin bir parçası olduğu ve sınırlanamayacağı tezi, diğeri de devletin karasuları üzerinde egemenlik hakkı olduğuna ilişkin görüştür. Bugün genel kabul edilen görüş, devletin karasuları üzerinde egemen olduğu, ancak uluslararası hukuk lehine bir takım sınırlamalara maruz kalabileceğidir. Egemenlik teorisi 20 nci yüzyıl içerisinde yapılan tüm uluslararası sözleşmelerde, iç hukuk düzenlemelerinde ve uluslararası yargı kararlarında kendisine yer bulmuş, devletin egemenlik haklarının karasularında da geçerli olduğu kabul edilmiştir. Türkiye de iç hukuk düzenlemelerinde bu teoriyi benimsemiş ve karasuları kanunlarında egemenlik hakkı teorisine yer vermiştir.

Devletin egemen olduğu bir deniz alanı üzerinde diğer devletlerin davranış biçimlerini belirleyebilmeleri ve kıyı devletinin bu alan üzerinde yetkilerini kullanabilmesi için deniz alanının sınırlarının ve genişliğinin ortaya konulabilmesi son derece önemlidir.

Karasularının iç sınırlarının ve dış sınırlarının tespiti hususunda farklı usuller ve yöntemler izlenmektedir. Karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı noktaya esas hat adı verilir. İç sınırının tespitinde de iki farklı

yöntem kabul edilmiştir. Bunlardan birincisi olan normal esas hat yöntemi 1958 tarihli KBBS ve 1982 tarihli BMDHS'de yer almış ancak kıyının genellikle girintili çıkıntılı olmadığı, kayalıkların ve sığılıkların bulunmadığı durumlarda uygulama alanı bulabilmiştir. İkinci yöntem olan düz esas hat yöntemi ise ilk kez Norveç tarafından 19 uncu yüzyılın başlarından itibaren kullanılmaya başlanmış ve Uluslararası Adalet Divanı bir kararında, bu yöntemin girintili çıkıntılı sahillerde uygulanmasının uluslararası hukuka aykırı olmadığını belirtmiştir. Daha sonra bu husus 1958 tarihli KBBS ve 1982 tarihli BMDHS'de yer almıştır.

Koy ve körfezlerde, limanlarda, nehirlerde, donmuş denizlerde ve adalar ve cezir yüksekliklerinde karasularının iç sınırının tespitine ilişkin düzenlemeler yapılmış, özellikle adaların iç sınırlarının tespiti devletler arasında ciddi tartışmalara neden olmuştur.

Karasularının dış sınırlarının tespiti de 1958 tarihli KBBS ve 1982 tarihli BMDHS'de düzenlenmiştir. Buna göre; karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına, karasularının genişliği kadar bir uzaklıkta olan hattır. Karasuların dış sınırının tespit edilmesinde de iki farklı yöntem benimsenmiştir. Bunlardan birincisi olan paralel hat usulü, kıyıların tamamen düz veya çok az girintili çıkıntılı olduğu durumlarda uygulanabilirken, genelde tercih eden daire kavisleri ya da yay usulü, girintisi çıkıntısı daha fazla olan kıyılarda uygulanmıştır.

Karasularının dış sınırlarının karşılıklı kıyıları olan ülkeler arasında ve komşu kıyıdaş devletler arasında tespitine ilişkin genellikle orta hat ve eşit hat prensibi kabul görmüştür. Ancak orta hat prensibinin bazı durumlarda istisnasız olarak uygulanması, adaletsiz sonuçlara yol açabileceğinden bu hususta istisna hükmü sözleşme metinlerinde yer almıştır. Türkiye de 2674 Sayılı Karasuları Kanununda kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasularının antlaşma ile sınırlanabileceğini ve hakkaniyet gereğince bölgenin bütün özellikleri göz önüne alınarak sınırlandırma yapılabileceğini düzenleyerek Ege sorunundaki çıkarlarını korumaya yönelik bir düzenleme yapmıştır.

Karasularının genişliği sorunu ise, uluslararası deniz hukukunun en çok tartıştığı ve halen üzerinde tam olarak bir uzlaşma sağlayamadığı bir sorun olmuştur. Karasularının genişliği konusunda geçmiş dönemlerden günümüze görüş mesafesi, ufuk hattı, med cezir, top menzili ve 3 mil kriteri gibi görüşler ileri sürülmüştür. Bu kriterlerin ileri sürüldüğü dönemler içerisinde deniz ölçüm araçlarının henüz keşfedilmemiş olması nedeniyle karasuları genişliği konusunda farklı kriterlere dayalı olarak görüşler ortaya atılmıştır.

Karasularının genişliği sorunu, 19 uncu yüzyıldan itibaren deniz hukuku konusunda yapılan çalışmalarda ve 20 inci yüzyılda Milletler Cemiyeti ve Birleşmiş Milletler öncülüğünde toplanan konferanslarda tartışılmıştır. Ancak 1930 Lahey Konferansında ve Birinci Deniz Hukuku Konferansı sonucunda hazırlanan 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde, karasularının genişliği konusunda herhangi bir hüküm getirilmemiştir.

Konferanslar sırasında, özellikle büyük deniz gücüne sahip devletler açık denizlerin daha geniş olması ve devletin egemenliğine tabi karasularının daha sınırlı tutulabilmesi amacıyla karasularının genişliğinin sınırlı olması yönünde önerilerde bulunurken, deniz gücü çok gelişmemiş ve güvenlik kaygısı taşıyan devletler de karasularının mümkün olduğunca geniş tutulması yönünde görüşler öne sürmüştür. Bu şartlar altında toplanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında bu sorun ciddi bir biçimde tartışılmış ve konferans sonunda hazırlanan 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde daha önce düzenlenen konferanslarda tespit edilemeyen karasuları genişliğinin en fazla 12 mil olabileceği hükme bağlanmıştır. Sözleşmede karasuları sınırının tespit edilmesi devletlere bir hak olarak verilmektedir. Bazı maddelerde bu hakkın kısıtlanabileceği hükme bağlanmış ayrıca hakkaniyete uygun bir hukuk düzeninin tesis edilmesi öngörülmüştür.

Türkiye de iç mevzuatında denizlerinde 6 millik bir karasuları genişliği belirlemiş, belirli denizler için o denizle ilgili tüm özellikler ve durumlar göz

önünde bulundurulmuş ve 6 milin üzerinde karasuları genişliği tespit etme konusunda bakanlar kuruluna yetki verilmiştir. Buna istinaden Akdeniz ve Karadeniz’de 12 millik bir karasuları genişliği benimsenmiştir.

Günümüzde devletin karasuları üzerindeki egemenlik hakkına uluslar arası toplum lehine getirilen en büyük sınırlama, zararsız geçiş hakkıdır. Yabancı gemilerin karasularından geçişin amacı, bu suları iç sulara girmeden katetmek veya iç sulara girmek veya iç sulardan açık denizlere gitmek üzere seyretmektir. Ticaret gemilerinin, zararsız geçiş hakkına sahip olduğu öteden beri kabul edilen bir teamül iken, savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkının bulunup bulunmadığına ilişkin önemli anlaşmazlıklar çıkmıştır.

Karasularından zararsız geçiş hakkının hukuki mahiyetine ilişkin doktrinde iki farklı görüş öne sürülmüştür. Bunlardan birincisi; diğer ülke gemilerinin karasularından irtifak hakkı sayesinde yararlanma hakkı bulunduğudır. Diğer görüş ise, zararsız geçişin devletin karasularındaki egemenliğine konulan bir sınırlama olduğu, yabancı gemiler için de bir hak olduğudur. Bugün zararsız geçiş hakkının, geçiş yapan gemiler için bir hak olduğu bütün uluslar arası sözleşmelerde kabul görmüştür.

Karasularından geçiş kesintisiz ve çabuk olmalıdır. Zararsız geçiş ancak zorunlu sebepler veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacıyla durma ve demirlemeyi kapsar.

Karasularından geçiş yapan geminin, hangi davranışının zararsızlığı ortadan kaldırdığına ilişkin 1982 tarihli BMDHS’ye kadar açık bir düzenleme yapılmamıştır. Ancak 1982 tarihli sözleşmede hangi hallerde geçişin zararlı hale geleceği tek tek belirtilerek kıyı devletinin güvenlik ihtiyacı ile uluslar arası toplumun karşılıklı çıkarları arasında bir denge oluşturulmaya çalışılmıştır.

Savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıkları veya o hakka sahip olmaları durumunda önceden izin alma veya ihbarda bulunma şartına tabi tutulup tutulmayacakları uluslar arası konferanslarda üzerinde en çok tartışılan konu olmuştur. Özellikle zayıf deniz gücüne sahip devletler güvenlik kaygısıyla savaş gemilerinin karasularından geçişine pek de sıcak bakmamışlar, uluslararası sözleşmelere savaş gemilerinin karasularından

geçiş yapmaları halinde izin alma veya ihbarda bulunma şartını getirmek için önerilerde bulunmuşlardır. Ancak Deniz Hukuku Sözleşmelerinde savaş gemileri için herhangi bir izin veya ihbar şartı getirilmemiştir.

Savaş gemileri bir ülkenin egemenliğini temsil eden en önemli unsurlardan birisidir, bu nedenle herhangi bir devletin savaş gemisi üzerinde yargı yetkisi bulunmamaktadır. Ancak karasularında geçiş yapan ve geçişi zararlı kılan bir davranışta bulunan savaş gemisinin karasularından çıkması istenebilir. Yine denizaltılar da karasularından geçiş esnasında yüzeyden seyretmek ve bayrak göstermek durumundadırlar.

Karasularından zararsız geçiş kapsamında kıyı devletine bir takım yükümlülükler getirilmiş ve yetkiler tanınmıştır. Kıyı devleti her şeyden önce zararsız olan bir geçişi engellemek yükümlülüğü altındadır. Ayrıca özel işler dışında karasularından geçen yabancı gemilerden sırf geçiş nedeniyle ücret istenemez. Kıyı devleti, herhangi bir devletin gemilerine karşı ayırım yapmama yükümlülüğü altındadır. Bu hak bütün devletlere ve gemilere tanındığından kıyı devletinin, devletlere ve gemilere eşit mesafede durması gerekir.

Kıyı devletinin en önemli yetkisi, hukuki mevzuatını uygulama yetkisidir. Kıyı devleti, uluslararası hukuka ve sözleşmelere aykırı olmamak üzere belirli konularda zararsız geçiş ile ilgili kanun ve düzenleme yapma yetkisine sahiptir. 1982 tarihli BMDHS’de yapılabilecek düzenleyici işlemler sınırlı bir şekilde sayılmıştır. Geçiş yapan gemilerin bu düzenlemelere uymaları gerekmektedir.

Kıyı devletinin diğer yetkisi de zararsız geçişi erteleme yetkisidir. Kıyı devleti yabancı gemiler arasında ayırım yapmadan kendi güvenliğinin gerektirdiği hallerde zararsız geçişi geçici olarak erteleyebilir.

Türkiye iç hukuk mevzuatında konferanstaki görüşlerine paralel düzenlemeler yapmıştır. Bugün ticaret gemileri ve savaş gemileri yönünden herhangi bir ihbar veya izin yükümlülüğü getirmemiştir. Dünyada da bir çok devlet kendi karasularında izin veya ihbar şartı öngörmemiştir.

Son yıllarda Türkiye’de yaşanan en sıcak tartışma Kıbrıs konusunda ortaya çıkan karasuları sorunudur. Annan Planı çerçevesinde Kıbrıs için

hazırlanan temel anlaşma metninin Annex 3 Ek 11, 47 nci kanunun 4 üncü maddesinde, savaş gemilerinin Kıbrıs'ın karasularına gireceği zaman merkezi yönetimden izin almak yükümlülüğü getirdiğinin anlaşılması üzerine iç politikada bu husus ciddi bir tartışma konusu olmuştur. Uluslar arası Deniz Hukuku Sözleşmelerinde dahi yer almayan böyle bir hususun Annan planı çerçevesinde düzenlenerek dokuzbin sayfalık bir metnin içinde bu hususun yer alması son derece düşündürücüdür.²⁸⁶

Ege sorunu bağlamında zararsız geçiş incelendiğinde de, Türkiye kararlı ve tutarlı bir şekilde Ege Denzinde hakkaniyet ilkesi ve coğrafi özellikler göz önüne alınarak sınırların belirlenmesi gerektiğini dile getirmektedir. Yunanistan ise, karasularının genişliğini belirleme yetkisinin devletlere tanınan bir hak olduğunu, adalarının da ülkesel bütünlük çerçevesinde kendine ait karasuları olduğunu dile getirmektedir. Bu şartlar altında Yunanistan'ın karasuları genişliğini 12 mile çıkartması durumunda Ege Denizi büyük oranda bir Yunan denizi haline dönüşecek, özellikle açık denizlerin önemli ölçüde azalması ile Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan devletler bu denizden geçerken Yunan karasularından geçmek zorunda olacaklarından zararsız geçiş rejimine tabi tutulacaklardır. Bunun bir sonucu olarak da askeri, ekonomik ve stratejik bakımdan Türkiye çok büyük bir kayba uğrayacaktır. Lozan Anlaşması ile kurulan denge de Yunanistan lehine bozulmuş olacaktır. Özellikle Yunanistan'ın son yıllarda bu sorunu Avrupa Birliği bünyesine taşımış olması ve bu durumu Türkiye'nin üyeliği için bir ön şart olarak öne sürme eğilimi gerginlikleri daha da arttıracaktır.

²⁸⁶ <http://www.akradyo.net/haberframe.asp?id=9403&kat=#>, Bu konuya ilişkin CHP Genel Başkan Yardımcısı Onur ÖYMEN bir basın toplantısı düzenlemiştir. (<http://www.atib.org/devam/Avr/OymenHak.htm>), (<http://www.onuroymen.com/docs/in%20Do%C4%9Fu%C5%9F%20%C3%9Cniversitesindeki%20k%20onu%C5%9Fmas%C4%B1%2026%20Nisan%202004.doc>)

KAYNAKÇA

ABDULLAYEV, Cavid, **Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Yolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği**, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara,2003.

AKIN, Mehmet Zeki, **Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı**, Ankara, 1978.

AKİPEK, Ömer İlhan, **Devletler Hukuku: Devletler Hukukunun Şahıslarından Devlet** , İkinci Kitap, Ankara, 1965.

APATAY, Çetinkaya, **Ege’de Olup Bitenler**, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2006.

ARI, Bülent, “Akdeniz’de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku”, **Türkler ve Deniz**, İstanbul, 2007.

AYBAY, Gündüz, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998.

AYDIN, Hakkı, “Karasularının Sınırının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi”, **Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, C.7/1, Haziran, 2003.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **2. Ulusal Denizcilik Şurası Uluslararası İlişkiler ve Deniz Hukuku Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler**, Ankara, 2000.

BAŞEREN, Sertaç Hami, **Ege Sorunları**, İstanbul,2003.

BAYKAL, Ferit Hakan, “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Uluslararası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, Tüdev Yayınları,2000.

BAYKAL, Ferit Hakan, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, Alfa Yayınları, İstanbul,1998.

BOSTAN, İdris , “Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi”, **Türkler ve Deniz**, İstanbul, 2007.

BOSTAN, İdris , **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, İstanbul, 2007.

BOZKURT, Enver, KÜTÜKÇÜ, M. Akif, POYRAZ, Yasin, **Devletler Hukuku**, Asil Yayınevi, Ankara, 2004.

BROWN, E.D., **The Internatinal Law of the Sea**, C.1, 1994.

CAMİNOS, H., **The Legal Rejime of Straits In The 1982 United Nations Convention On The Law of The Sea**, 1987.

CAN, Mertol , **Deniz Ticaret Hukuku**, C.1, İmaj Yayıncılık,Ankara, 2003.

CHURCHILL, R.R. ve LOWE, A.V., **The Law Of The Sea**, Second ed., Manchester University Pres, 1988.

CİN, Turgay, **Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’de Karasuları Sorunu**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2000.

CROZAT, Charles, “Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Müle hazalar”, **Tahir Taner’e Armağan**, İstanbul, 1956.

ÇALIK, Ahmet, **Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku**, Piri Reis Vakfı, İzmir, 2002.

ÇELİK, Edip F., **Milletlerarası Hukuk**, İkinci Kitap, İstanbul, 1987.

ÇELİK, Edip F., “Uluslararası Deniz Hukukunda Zararsız ve Transit Geçiş Haklarının İncelenmesi ile 12 Şubat 1988 tarihinde Karadeniz’de ABD ve SSCB Gemileri Arasında Meydana Gelen Ve SSCB’nin 12 mil Olarak İlan Ettiği Karasularının ABD Savaş Gemilerince İhlali Sayılan Olayın Değerlendirilmesi”, Tebliğ No:13, **Deniz Hukuku Sempozyumu Sonuç Raporu**, 26-27 Ekim 1988.

Deniz Harbi Hukuku, Çeviren Ahmet Kerse, Dz.K.K. Basımevi, Ankara,1968.

Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1966.

Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, Harp Akademileri, Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1999.

DEREK, W.Bowet, **The Legal Rejime O Island İn The İnternational Law**, Ocean Publication, New York, 1979.

ECHART, D. Ross , **The Enclosure of Ocean Resources**, 1979.

EROĞLU, Hamza, **Devletler Umumi Hukuku El Kitabı**, Ankara, 1984.

ERTUĞRUL, M., “Açık Denizler ve Karasuları”, **Deniz Mecmuası**, C.45, 1993.

ERYILMAZ, Yusuf , “Karasularımız”, **Dz.K.K. Dergisi**, S.520.

GÖNLÜBOL, Mehmet, “Deniz Yatağı komitesinin 5 Mart- 6 Nisan 1973 tarihleri arasındaki New York Toplantısı”, **A.Ü.S.B.F.D.**, C. 27, S.1-2.

GÖNLÜBOL, Mehmet, “1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası”, **A.Ü.S.B.F.D.**, c. XI, sayı 4, Ankara, 1956.

GÖNLÜBOL, Mehmet, **Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü**, Ankara, 1959.

GÖZE, Ayferi, **Devletin Ülke Unsuru**, Doktora Tezi, İstanbul, 1959.

GROTIUS, Hugo, **Savaş ve Barış Hukuku**, Çeviren Seha L. Meray, A.Ü. Basımevi, 1967.

GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, Beta Yayınevi, İstanbul 1998,

GÜNGEN, Coşkun, “Uluslararası Deniz Hukukunda Zararsız ve Transit Geçiş Haklarının İncelenmesi ile 12 Şubat 1988 tarihinde Karadeniz’de ABD ve SSCB Gemileri Arasında Meydana Gelen Ve SSCB’nin 12 mil Olarak İlan Ettiği Karasularının ABD Savaş Gemilerince İhlali Sayılan Olayın Değerlendirilmesi”, Tebliğ No:14, **Deniz Hukuku Sempozyumu Sonuç Raporu**, Ankara, 26-27 Ekim 1988.

HAKAPAA K., MOLENAAR E.J. , “Innocent Passage-Past and Present”, **Marine Policy**,1999.

İNAN, Gürkan, “Ege’nin Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi”, Tebliğ No:12, **Deniz Hukuku Sempozyumu Sonuç Raporu**, Ankara, 26-27 Ekim 1988.

İNAN, Yüksel, “Ege’de Zararsız ve Transit Geçiş Hakları”, Tebliğ No:11, **Deniz Hukuku Sempozyumu Sonuç Raporu**, Ankara, 26-27 Ekim 1988.

İNAN, Yüksel, **Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları**, Ankara, 1976.

JOANNOU, Krateros M., **The Greeek Territorial Sea, Greece and the Law of the Sea**, Kluwer Law International, London, 1997.

KAYA, Mustafa, **Ege Karasuları Sorunu**, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000.

KENDER R., ÇETİNGİL E., **Deniz Ticaret Hukuku**, İstanbul, 1998.

KERSE, Ahmet, **Karasuları**, TC Deniz Basımevi, İstanbul, 1964.

KIZILSÜMER Deniz, **Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletin Yetkileri**, Doktora Tezi, 2002.

KIZILSÜMER, Deniz, “Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 7, Sayı 3, 2005.

KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, İstanbul, 2006.

KURUMAHMUT, Ali , “Zararsız ve Transit Geçiş”, **Dz.K.K. Dergisi**, S. 546.

KURUMAHMUT, Ali, **Ege’de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998.

KURUMAHMUT, Ali, “Türkiye’yi Çevreleyen Denizlerdeki Hukuki Sorunlar”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Harp Akademileri Basımevi, 15-16 Haziran 1999.

KUTLUK, Deniz, **Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları**, Dz.KK. Yayınları, Ankara, 1987.

KUTLUK, Deniz, “Ege’de Endişe-Yunan Türk Anlaşmazlığı”, **Dz.K.K. Dergisi**, Sy. 568, Mart, 1997.

LÜTEM, İlhan, **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı**, A.Ü.Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959.

LÜTEM, İlhan, **Devletler Hukuku Dersleri, c.1**, Ankara, 1959.

MERAY, Seha L., **Devletler Hukukuna Giriş, C.1**, Ankara, 1968.

O'CONNEL, D.P., **The International Law of The Sea**, Oxford, 1982.

ODMAN, M.Tevfik, **Karasularının Genişliği Sorunu**, Doktora Tezi, Ankara, 1990.

ÖZMAN, Aydoğan , **Deniz Hukuku I**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.

ÖZMAN, Aydoğan, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler" , **Ege'de Deniz Sorunları Semineri**, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1986.

ÖZTÜRK, Osman, HAKGÜDEN, Fikret, "Türkiye'nin Ege Karasuları Üzerine", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, S.343, 1995.

PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, İkinci Kitap, 6 ncı bs., Ankara, 1999

SANCAR, Lütfü, "Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı", **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Harp Akademileri Basımevi, 15-16 Haziran 1999.

SMİTH, Herbert A., **Deniz Hukuku ve Teamülü**, Çev. Ahmet Kerse, A. Yüksel Önel, Deniz Basımevi, İstanbul, 1967.

SÖNMEZOĞLU, Faruk, **Türkiye Yunanistan İlişkileri, Büyük Güçler**, Der Yayınları, İstanbul, 2000.

SUR, Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, D.E.Ü. Yayınları, İzmir, 2000.

TEKİL, Fahiman, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 2001.

TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları**, İstanbul, 2000.

TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul, Beta Yayınevi, 1996.

TÜRMEN, Rıza, “Ege'deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri:Siyasi Açıdan” , **Ege'de Deniz Sorunları Semineri**, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1986.

TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, **Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Alınmasında Devletin Yetkisi**, Doktora Tezi, İstanbul,1993.

VANK, M. Deniz, **Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları**, Us-a Yayıncılık, Ankara,1998.

YAVAŞÇA, Cemalettin, **Deniz Ticaret Hukuku**, İTÜ Denizcilik Yüksekokulu, İstanbul, 1992.

YOLGA, Namık, "Ege'deki Başlıca Deniz Sorunları", **Ege'de Deniz Sorunları Semineri**, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1986.

<http://www.akradyo.net/haberframe.asp?id=9403&kat=#> (01.09.2007).

<http://www.atib.org/devam/Avr/OymenHak.htm> (01.09.2007).

<http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm> (29.08.2007).

<http://www.onuroymen.com/docs/in%20Do%C4%9Fu%C5%9F%20%C3%9Cniversitesindeki%20konu%C5%9Fmas%C4%B1%2026%20Nisan%202004.doc> (01.09.2007).

http://www.turkishgreek.org/karasula.htm#_edn3 (01.09.2007).

http://www.turkishpilots.org/tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_lcsular_Rejimi.htm#_ftn23 (01.09.2007).

ÖZET

[ÇÖKELEK, Mehmet]. [Uluslararası Deniz Hukukunda Karasularında Zararsız Geçiş Rejimi], [Yüksek Lisans Tezi], Ankara, [2008].

Dünya yüzeyinin 3/4'ünü kaplayan denizler ilkçağlarda bütün insanların kullanımına açık olan bir alan olarak kabul edilirken, özellikle orta çağda, teknolojik gelişmeler ve keşiflerle birlikte denizler üzerinde daha fazla egemenlik iddialarında bulunulmaya başlanmıştır. Günümüzde devletin egemenliğine tabi deniz kesimi için iki ayrı hukuki rejim öngörülmüştür. İçsular ve karasuları rejimi. Hem içsular hem de karasuları kıyı devletinin kara ülkesine bitişik bir deniz kesimi olmasına rağmen farklı hukuki rejimlere tabi tutulmuşlardır. İçsularda devlet, kara ülkesinde sahip olduğu bütün yetkileri kullanır. Karasularında ise, kıyı devletinin kural olarak egemenlik hakkı bulunmasına rağmen, yetkileri deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla sınırlanmıştır. Bu sınırlardan birincisi karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır. İkincisi ise tezimizin konusunu oluşturan yabancı devlet gemilerine tanınan zararsız geçiş hakkıdır.

Zararsız geçiş hakkı ele alınmadan önce çalışmamızın birinci bölümünde, karasuları kavramının tanımı, hukuki mahiyeti ve tarihi gelişimi, karasularının iç ve dış sınırlarının tespiti yöntemi ile karasularının genişliği sorunu incelendikten sonra Türkiye'nin iç hukuk düzenlemeleri ele alınmıştır.

İkinci bölümde ise, zararsız geçiş hakkının tanımı ve hukuki mahiyeti, karasularından geçiş, geçişin zararsızlığı, özellikle savaş gemileri yönünden zararsız geçiş hakkından faydalanan gemiler, kıyı devletinin yükümlülükleri ve yetkileri incelendikten sonra Türkiye'nin iç hukuk düzenlemeleri irdelenmiş ve Ege Sorunu bağlamında zararsız geçiş hakkı ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler :

1. Karasuları
2. Uluslararası Deniz Hukuku
3. Zararsız Geçiş Hakkı
4. Ege Sorunu
5. Savaş Gemileri

ABSTRACT

[ÇÖKELEK, Mehmet]. [Innocent passage regime for the territorial sea within the international law of the sea], [Master Degree Thesis], Ankara, [2008].

The seas occupying the $\frac{3}{4}$ of the earth's surface being considered as areas open to the access of everybody in the antiquity ages; there have been more allegations of hegemony over the seas especially in the middle ages along with the technological developments and discoveries.

In our days, two different legal regimes have been provided for the seas within the control of the state; Inland waters and territorial seas regime. Even though both the inland waters and territorial seas are conjoint seas to the land domain of a coastal state, they have been subjected to different legal regimes. The state plies all the powers possessed on the land domain within inland waters. Even though, by rule, the coastal state possessed the right to control within the territorial seas, their powers have been restricted in order to ensure free and continuous sea transportation. The first of these restrictions are regarding the use jurisdiction in territorial seas. The second one is, as the subject of this paper, is the innocent passage right given to the foreign ship of state.

Before undertaking the innocent passage right; the first part of this paper includes the definition of the term territorial seas, its legal nature and the historical development, and the analysis of the wideness of the territorial seas issues by the method of identifying the internal and external borders of the territorial seas followed by the domestic law arrangements within Turkey.

Within the second part, the definition of the innocent passage right and its legal nature, the innocence of the passage, especially the vessels benefiting from the innocent passage right in terms of warships, the obligations and powers of the coastal state are analysed. Flowingly the

domestic legal arrangement of Turkey are assessed and the innocent passage right has been discusses in terms of the Aegean issue.

Key Words:

1. Territorial seas
2. International Law of the Seas
3. Innocent Passage Right
4. Aegean Issue
5. Warships