



**YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**KAMU HUKUKU / DENİZ HUKUKU**

***DOKTORA TEZİ***

**DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI SULARININ HUKUKİ**  
**DURUMU VE KIYI DEVLETLERİNİN DOKTRİN VE**  
**POLİTİKALARI**

***TEZİ HAZIRLAYAN***

**İRFAN S. GÜNSEL ( 20065555)**

***TEZ DANIŞMANI***

**PROF. DR. LEVENT KÖKER**

**LEFKOŞA**  
**ARALIK, 2011**



**YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU HUKUKU/DENİZ HUKUKU**

**DOKTORA TEZİ**

**DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI SULARININ HUKUKİ DURUMU VE KIYI  
DEVLETLERİNİN DOKTRİN VE POLİTİKALARI**

**İrfan S. Günsel**

**Jürimiz tarafından Kamu Hukuku/Deniz Hukuku  
Anabilim Dalında Oybirliği/Oyçokluğu ile  
Doktora Tezi Olarak Kabul Edilmiştir.**

**Jüri Üyeleri:**

  
**Prof. Dr. Levent Köker (Başkan)**

**Yakın Doğu Üniversitesi  
Hukuk Fakültesi**

  
**Prof. Dr. Ümit Hassan**

**Yakın Doğu Üniversitesi  
Hukuk Fakültesi**

  
**Prof. Dr. İslim Özkan**

**Yaşar Üniversitesi  
Hukuk Fakültesi**

## ÖZET

### DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI SULARININ HUKUKİ DURUMU VE KIYI DEVLETLERİNİN DOKTRİN VE POLİTİKALARI

İRFAN S. GÜNSEL

Bu çalışma, uluslararası deniz hukukunun kapsamını ve devletin deniz yetki alanlarını incelemeyi, bu bağlamda Uluslararası Deniz Hukukunun Gelişmesinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ)'nün rolünü Mavi Marmara olayı ve Kıbrıs'ta gündeme gelen petrol araştırma çalışmaları örneklerine de atıfta bulunarak değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Bu amaç doğrultusunda, önce uluslararası suların hukukî durumu, ilgili kavramlar üzerinden ve Uluslararası Deniz Örgütü (UDÖ)'nün rolü bağlamında incelenmiştir. Tezin birinci bölümünde yer alan ve "Deniz Yetki Alanları" ile "UDÖ'nün Rolü" analiz edildikten sonra, ikinci bölümde uluslararası politika ile uluslararası hukuk ilişkisi temelinde Doğu Akdeniz uluslararası sularının özellikle Mavi Marmara olayı ve Kıbrıs'ta gündeme gelen petrol aramaları üzerinden değerlendirilmesine çalışılmıştır.

Çalışmamız, uluslararası hukukta geçerli olan temel kavram ve normların, bunların özel uygulanış alanı olarak deniz hukukundaki kuralların, ilgili devletlerin uluslararası politika tercihleriyle uyumu gözetilerek değerlendirildiğini, yukarıda belirtilen iki örnek olay üzerinden ortaya koymaktadır. Buna göre, uluslararası düzeyde hukuk normları ile politik ilişkiler arasında varolan gerilimin devam ettiği günümüzde, uluslararası hukukun hâkim kılınmasıyla uluslararası sularda ortaya çıkabilen hukuka aykırılıkların önlenebileceği fakat bunun mümkün olabilmesi için de uluslararası hukuku uygulama gücüne sâhip bir küresel örgütlenmeye gidilmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

## ABSTRACT

### **LEGAL STATUS OF THE INTERNATIONAL WATERS OF EASTERN MEDITERRANEAN SEA AND DOCTRINES AND POLICIES OF LITTORAL STATES**

This study aims to investigate the content of international marine law and areas of maritime jurisdiction of states, and in this respect, explore the role of International Maritime Organization (IMO) in developing the International Maritime Law with respect to Mavi Marmara incident and oil exploration activities recently taking place around Cyprus.

For this purpose firstly, the legal status of international waters has been investigated with respect to the relevant terms and in accordance with the role of International Maritime Organization. Following the analysis of “role of IMO” and “Maritime Authority Areas” on the basis of relations between international politics and international law, the status of Eastern Mediterranean waters has been commented with respect to Mavi Marmara incident and oil exploration activities recently taking place around Cyprus.

This study reveals that the basic concepts and norms that are valid in international law and the requirements of maritime law through which these basic concepts and norms are put into force, are evaluated on the basis of the international political preferences of the relevant states with respect to the two aforementioned events. Accordingly, at the present day, within which the tension existing between the requirements of law and political relations is still going on at the international level, it is well possible to prevent the contradictions that appear in the international waters by dominating the international law, however, to actualize this, it is regarded that establishing a global organization possessing the authority to put the international law into practice effectively is necessary.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	i
ABSTRACT .....	ii
İÇİNDEKİLER .....	iii
KISALTMALAR .....	vi
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI SULARININ HUKUKİ DURUMU .....	4
1. “DEVLETİN DENİZ YETKİ ALANLARI” İLE İLGİLİ KAVRAMLARIN TANIMLARI.....	4
1.1 Esas Hatlar.....	4
1.2. İç Sular.....	6
1.3. Boğazlar.....	8
1.4. Takımadalar.....	9
1.5. Karasuları .....	9
1.6. Bitişik Bölge .....	12
1.7. Arkeolojik Bitişik Bölge.....	13
1.8. Kıta Sahanelığı .....	14
1.9. Münhasır Ekonomik Bölge .....	16
1.10. Açık Denizler.....	18
1.10.1. Devletlerin Açık Deniz Serbestileri.....	18
1.10.2. Devletlerin Açık Denizlerdeki Yönetmel ve Yargısal Yetkileri .....	23
1.11. Deniz Bilimsel Araştırması Tanımı.....	25
2. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNUN GELİŞMESİNDE ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (UDÖ)’NÜN ROLÜ.....	32
2.1. Genel Olarak UDÖ .....	32
2.2. UDÖ’nun İcra Yetkileri ve UDÖ Sözleşmesi .....	36
2.3. Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkileri ve UDÖ’nun Rolü.....	41

2.4. 1982 BMDH Sözleşmesine Göre Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkileri .....	41
2.5. Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkisine Getirilen Sınırlamalar .....	45
2.6. KIYI DEVLETİNİN DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN YETKİLERİ .....	47
2.6.1. Genel Olarak .....	47
2.6.2. Transit Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlarda Deniz Çevresinin Korunması .....	49
2.6.3. Transit Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlarda Ön Bildirimde Bulunulması ve Ön İzin Alma Zorunluluğu .....	51
2.6.4. Zararlı Madde Veya Atık, Nükleer Madde Veya Atık Taşıyan Gemilerin Transit Geçiş Hakkı .....	52
2.7. TRANSİT GEÇİŞ HAKKINI KULLANAN GEMİ VE UÇAKLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ .....	56
2.7.1. Seyrû Sefer Güvenliği ve Deniz Çevresinin Korunması Konusundaki Yükümlülükler .....	58
2.8. KIYI DEVLETLERİNİN BAZI SUÇLARA İLİŞKİN YETKİLERİ .....	62
2.8.1. Deniz Korsanlığı ve Terörist Faaliyetler .....	62
2.8.2. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı .....	66
2.8.3. Yasa Dışı Kumar Oynanması Ve Oynatılması .....	67
<b>İKİNCİ BÖLÜM: HUKUK-POLİTİKA İLİŞKİLERİ BAĞLAMINDA DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI</b>	
<b>SULARI.....</b>	<b>68</b>
<b>3.TARİHSEL KONUM, HUKUKİ ARAÇLAR VE DOKTRİN İLE UYGULAMA İLİŞKİLERİ.....</b>	<b>68</b>
3.1. DOĞU AKDENİZİN ÖNEMİ VE TARİHİ GELİŞİMİ .....	68
3.1.1. Akdeniz'in Stratejik Önemi ve Özellikleri .....	68
3.1.2. Doğu Akdeniz'in Önemi.....	70
3.1.3. Doğu Akdeniz Sorunları.....	72
3.2. DOĞU AKDENİZ'E KIYIDAŞ BAZI DEVLETLERİN DENİZ YETKİ ALANLARINA İLİŞKİN FİİLİ UYGULAMALARI VE POLİTİKALARI.....	73
3.2.1. Türkiye.....	73
3.2.2. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi.....	75
3.2.3. Suriye.....	77
3.2.4. İsrail.....	77
3.2.5. Libya .....	77

3.3. DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRMASINA UYGULANACAK HUKUKİ ARAÇLAR .....	78
3.3.1. Uluslararası Antlaşmalar .....	78
3.3.2. Uluslararası Teamüller.....	79
3.4. KIYI DEVLETİNİN GEMİLERE EL KOYMA YETKİSİ.....	79
3.4.1. İç Sularda Gemilere El Koyma Yetkisi .....	82
3.4.2. Karasularında Gemilere El Koyma Yetkisi.....	83
3.4.3. Münhasır Ekonomik Bölgede Gemilere El Koyma Yetkisi.....	85
3.4.4. Acık Denizde Gemilere El Koyma Yetkisi .....	86
3.5. MAVİ MARMARA OLAYI VE ETKİLERİ .....	86
3.6. KIBRIS PETROL ARAMA ÇALIŞMALARI VE ETKİLERİ.....	90
<b>SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>100</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>105</b>
<b>EK 1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ .....</b>	<b>111</b>
<b>Öz geçmiş .....</b>	<b>215</b>

**KISALTMALAR**

ABD	Amerika Birlesik Devletleri.
ADS	Açık Deniz Serbestisi
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982)
FAL	Kolaylaştırma Komitesi
IMO	International Maritime Organization”
KBBS	Karasuları ve Bitisik Bölge Sözleşmesi.
LEG	Hukuk Komitesi
m.	madde
MARPOL	Türk limanlarında gemilerden oluşan deniz kirliliğini önleme konvansiyonu
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MEPC	Deniz Çevresini Koruma Komitesi
MSC	Deniz Güvenliği Komitesi
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
TC	Teknik İşbirliği Komitesi
UAD	Uluslar Arası Adalet Divanı
UDÖ	Uluslararası Denizcilik Örgütü
UNEP	United Nations Environmental Programme-Birlesmis Milletler Çevre Programı



## GİRİŞ

Bu çalışma, uluslararası deniz hukukunun kapsamını ve devletin deniz yetki alanlarını incelemeyi, bu bağlamda Uluslararası Deniz Hukukunun Gelişmesinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ)'nün rolünü Mavi Marmara olayı ve Kıbrıs'ta gündeme gelen petrol araştırma çalışmaları örneklerine de atıfta bulunarak değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Mavi Marmara olayı Türkiye ile İsrail arasındaki ilişkilerin kötüleşmesine neden olan politik boyutu ile dikkatleri çekmiş olmakla birlikte, uluslararası hukuk bağlamında da bir dizi tezin ortaya atılmasına zemin oluşturmuştur. Türkiye Mavi Marmara saldırısının ve Gazze'ye uygulanan ambargonun uluslararası hukuka aykırı olduğu, İsrail'in kendisini uluslararası hukukun üzerinde görmesinin kabul edilemez olduğu tezlerini savunmaktadır. Bu çerçevede Türkiye, İsrail'in, uluslararası sularda Türk bandıralı bir gemiye yaptığı, uluslararası hukukun yerleşmiş içtihatlarına ve teamüllerine uymayan saldırı sebebiyle Türkiye'den özür dilemesini ve saldırıda mağdur olan ailelere tazminat ödenmesini talep etmektedir. Palmer Raporu'ndan önce İsrail tarafından gelen haberler İsrail hükümetinin özür dilemek yerine farklı bir alternatif arayışı içerisinde olduğu, tazminatların ödenmesi konusunda ise hükümet içerisinde örtülü bir mutabakat sağlandığı yönündeydi. Ancak Palmer Raporu'nun basına sızması raporun İsrail'in Gazze'ye uyguladığı ambargoyu meşru görmesi ve Mavi Marmara'ya düzenlenen saldırıyı uluslararası hukukun sınırları içerisinde değerlendirmesi Türk tarafında büyük bir hayal kırıklığı yaratmıştır. İsrail, Palmer Raporu'nu kabul ettiğini açıklarken Türkiye, Palmer Raporu'nun kabul edilmediğini kamuoyuna duyurmuştur.

Mavi Marmara olayının hem uluslararası ilişkiler bağlamında yer alan politik ve hem de “uluslararası suların hukukî durumu” bağlamında ortaya çıkan “deniz hukuku”nu ilgilendiren boyutları bulunmaktadır. Bu bağlam ve boyutlar, Mavi Marmara olayını takip eden ve Türkiye’nin doğrudan, İsrail’in ise dolaylı olarak içinde yer aldığı “Kıbrıs’ta petrol arama faaliyetleri” ile bir kez daha gündeme gelmiştir. Dolayısıyla, Doğu Akdeniz’de “kıyı devletlerinin doktrin ve politikaları” ile birlikte uluslararası suların hukukî durumunun incelenmesinin önemi, başkaca herhangi bir gerekçelendirme çabasına girmeyi gerektirmeyecek ölçüde açık bir biçimde ortaya çıkmış bulunmaktadır.

Sözü edilen iki örnek olay üzerinden politik ve hukukî boyutlarıyla bütünlük arzemesine dikkat ettiğimiz çözümlenmemizde Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ)’nün özel bir yeri bulunmaktadır. ÜDO’nun kuruluşu, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre’de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilen sözleşmeye dek uzanmaktadır “Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü”nün kurucu sözleşmesi, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak, denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanmaktadır.

Görüldüğü üzere, UDÖ’nün statüsü ve orada belirtilen amaçları, bu çalışmanın politik bağlamı içinde ele almayı amaçladığı uluslararası suların hukukî durumu bakımından merkezî bir önem taşımaktadır. Dolayısıyla bu çalışma iki ana bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölüm’de uluslararası suların hukukî durumu ve özellikle uluslararası deniz hukukunun gelişmesinde UDÖ’nün rolü, ilgili kavramlar

aracılığıyla çözümlenmektedir. İkinci Kısım'da ise "hukuk-politika ilişkileri bağlamında Doğu Akdeniz uluslararası suları", Mavi Marmara olayı ve Kıbrıs'taki petrol arama faaliyetleri ile ilişkilendirilerek ele alınmaktadır.

Birinci bölüm kendi içinde altı başlıktan oluşmaktadır. İlk olarak, "Devletin Deniz Yetki Alanları" ile ilgili kavramlar incelenmiştir. Bu kapsamda, esas hatlar, iç sular, boğazlar, takımadalar, karasuları, bitişik bölge, arkeolojik bitişik bölge, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge, açık denizler, deniz bilimsel araştırması kavramları ele alınmış, ikinci başlıkta ise "Uluslararası Deniz Hukukunun Gelişmesinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ)'nün Rolü" incelenmiştir. UDÖ sözleşmesinin kıyı devletinin düzenleme yetkilerindeki rolü, yetkileri ve sınırlamaları ile ilgili açıklamaların yer aldığı üçüncü başlıktan sonra, sırasıyla "Kıyı Devletinin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yetkileri" hakkında literatür taraması yapılmış ve beşinci başlıkta "Transit Geçiş Hakkını Kullanan Gemi Ve Uçakların Yükümlülükleri" incelenmiş ve nihayet "Kıyı Devletlerinin Bazı Suçlara İlişkin Yetkileri" üzerinde durulmuştur.

Hukuk-politika ilişkileri bağlamında Doğu Akdeniz Uluslararası Sularının ele alındığı ikinci bölümde ise önce "Doğu Akdeniz'in Önemi ve Tarihi Gelişimi" incelendikten sonra "Doğu Akdeniz'e Kıyıdaş Bazı Devletlerin Deniz Yetki Alanlarına İlişkin Fıili Uygulamaları ve Politikaları" hakkında bilgi verilmiştir. Kıyıdaş devletlerden; Türkiye, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Suriye, İsrail ve Libya bu başlık altında özellikle ele alınmıştır. Bundan sonra "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırmasına Uygulanacak Hukuki Araçlar" üzerinde durulmuş ve uygulanacak hukuki araçlardan "Uluslararası Antlaşmalar ve Uluslararası Teamüller" hakkında bilgi verilmiştir. "Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisi"nin incelendiği onuncu alt başlıktan sonra da iki örnek olay olarak "Mavi Marmara Olayı ve Etkileri" ile "Kıbrıs Petrol Arama Çalışmaları ve Etkileri" sırasıyla incelenmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI SULARININ HUKUKİ DURUMU

#### 1. “DEVLETİN DENİZ YETKİ ALANLARI” İLE İLGİLİ KAVRAMLARIN TANIMLARI

##### 1.1 Esas Hatlar

Deniz hukuku genel anlamda, deniz alanlarının hukuki rejimini, çeşitli kullanımlarını ve denizdeki gemilerin seyrüseferini düzenleyen kuralların bütünü şeklinde belirtilmektedir.<sup>1</sup>

Deniz hukukunda esas hat (base line) devletin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başladığı hattır.<sup>2</sup> Devletlerin egemen haklara sahip olduğu deniz ülkesi, esas hatlar olarak adlandırılan hatla kara ülkesi arasında kalan iç sular ve bu hattın ötesine uzanan karasularından oluşur. Bu nedenle devletin deniz ülkesinin tanımlanması ve belirlenmesinde en önemli kriter esas hatlardır.

Uluslar arası deniz hukuku devletin deniz ülkesi için ayrı ayrı hukuki rejimleri öngörmesi ile deniz alanlarının sınırlarının ve genişliğinin saptanmasının gerektirmekte olduğu belirtilmektedir. Hukuki rejimlerin geçerli olacağı deniz alanlarının ve sınırlarının tespit edilmesi için karasularının iç sınırının saptanması

---

<sup>1</sup> Kuran, Selami, 2007, Uluslararası Deniz Hukuku, 2. Baskı; Ingt Von Münch, 1982, Völkerrecht, Berlin, S.425; Fahiman Tekil,, Deniz Hukuku, 4. Baskı, İstanbul, 1993, S.5; Tahir Çağa, 1982, Deniz Hukuku, 6. Baskı, İstanbul, S.1; Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, 2. Baskı, Ankara, 1990, S.288

<sup>2</sup> Selami Kuran, 2006, Uluslar Arası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınevi, İstanbul, B. 1.

gerektiği bildirilmektedir. Kara alanlarının iç sınırı iç sular rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile karasuları rejimini ve diğer deniz alanlarını ayıran sınırdır.

Karasularının iç sınırının saptanması yöntemleri;

1. Normal esas
2. Düz esas

1. Normal esas; Suların en alçak olduğu zamanda ki coğrafi kıyı çizgisine eşittir.

2. Düz esas; Kıyı fazla girintili ve parçalanmış ise veya kıyının hemen yakınında adalar, sağıklar veya kayalıklar bulunuyor ise, bu tür kıyılarda iç sınır kıyının uygun uç noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak saptanmaktadır.

Uluslar Arası Adalet Divanı (UAD), 1951 yılında İngiltere ile Norveç arasındaki balıkçılık davasına ilişkin kararında, suların en çok çekildiği duruma göre normal esas hatlar ile belirlenen kıyı çizgisinin uygulamada genellikle kabul gören bir ölçüt olduğunu bildirmiştir.<sup>3</sup> UAD aynı davada, kıyıların çok girintili, çıkıntılı ve parçalanmış olması veya kıyıya yakın ada, sağık ve kayalıklar olması halinde, kıyının uygun noktalarını birleştiren düz hatların esas alınabileceğini ve bunun uluslar arası hukuka uygun olduğunu bildirmiştir.<sup>4</sup>

Coğrafi kıyı çizgisinin üzerinde saptanan birkaç uç noktanın bir düz çizgi ile birleştirilmesinden düz esas hat oluşmaktadır. Yöntemin uygulanma şartları 1958 Cenevre 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS) 4. Maddesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 7. Maddesinde

---

<sup>3</sup> Hüseyin Pazarcı, 2006, Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, s. 4

<sup>4</sup> Sevin Toluner, 1996, Milletlerarası Hukuk Dersleri, s.31

sözleşmelerinde düzenlenmiştir. Bu sözleşme hükümlerine göre; düz esas hatların çiziminde kıyının genel istikametinden önemli ölçüde sapılmayacağı belirtilmektedir.

## 1.2. İç Sular

İç suları tanım olarak; karasularının ölçmeye başlandığı esas hattın kara tarafından kalan deniz alanlarıdır.<sup>5</sup>

Diğer bir tanımı ise; karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimine iç suları denilmektedir.

İç sular, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimidir.<sup>6</sup> Denizin kıyıya bitişik olan bu suları, kıyı devletinin kara ülkesine sıkı sıkıya bağlı olan sularıdır. Bu su alanlarına koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler, iç denizler ve düz esas hatların berisinde kalan su kesimleri girmektedir.<sup>7</sup>

Denizin kıyıya bitişik olan iç suları kıyı devletinin kara ülkesine sıkı sıkıya bağlı olan sular olarak da bilinmektedir. Bu alanlar; koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler ve iç denizler ve düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların gerisinde kalan kesimleri kapsamaktadır.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Salami Kuran, 2007, Uluslararası Deniz Hukuku, 2. Bası; 1958 Cenevre Kbbs M. 5, 1982 Bmdhs M.8

<sup>6</sup> Sevin Toluner, 1996, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. İstanbul, s.57.

<sup>7</sup> F.H., Baykal, 1998, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa/ Aktüel Kitabevleri, Temmuz, İstanbul.

<sup>8</sup> Sevin Toluner, 1989, Milletlerarası Hukuk Dersleri İstanbul s.109; F. H., Baykal, 1998, Deniz Hukuk Dersleri II, İstanbul, S.10; Hüseyin Pazarcı, 1990, Uluslararası Hukuk Dersleri II, Ankara, s. 306

İç Suları, uluslararası hukukun getirdiği birtakım sınırlamalara tabi olmaksızın, yasama, yürütme ve yargı yetkilerini kullanabileceği mutlak egemenlik sahası anlamına gelmektedir. Yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının bulunduğu karasularından farklı olarak, kıyı devletleri yabancı gemilerin iç sulara geçmelerini yasaklayabilmektedirler.<sup>9</sup>

2674 sayılı Karasuları Kanunu 4 üncü maddesi ile Türkiye, esas hatların kara tarafındaki suları, körfez sularını, daimi liman tesislerinden en açıkta olanların kara tarafında kalan sular ve dış limanları, iç sular olarak tanımlamıştır.

Devletin deniz ülkesinin bir bölümünü oluşturan iç sular, karasularından farklı ve tamamen kıyı devletinin lehine bir egemenlik alanını oluşturan bir deniz yetki alanıdır. İç sularda devlet, kara ülkesinde sahip olduğu tüm yetkilere sahiptir. Ancak bu tam yetki anlayışı, iç sularda diğer devlet gemilerinin serbestiyeti konusunda soru işareti bırakmaktadır. Geçen yüzyılda devletlerin limanlarını yabancı gemilere kapatma hakkı bulunduğu yönünde görüşün ağırlıklı olmasına karşın, günümüzdeki eğilim, iç sulara ve özellikle limanlara giriş çıkışın serbestliğini, açık denizlerdeki serbestliğin bir uzantısı olarak tanımak yönünde olduğudur.<sup>10</sup>

Bugün uluslar arası uygulama ticaret gemilerinin giriş çıkışının serbest olması yönündedir. Harp gemileri açısından ise Hakim Marshall; “ayrıca yasaklanmış

---

<sup>9</sup> Cihan Seymen, 2010, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara,

<sup>10</sup> Hüseyin Pazarcı, 2006, Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, s.4

olmadıkça, dost bir milletin limanlarının, barış durumunda bulunduğu bütün diğer devletlerin gemilerine açık olduğu "<sup>11</sup> sonucuna varmıştır.

İç sular rejimine, esas hatların kara tarafında kalan kısmına ilaveten körfezler ve limanlar da dahildir. "Körfezler, tarihi olarak körfez olarak nitelendirilmesi durumu hariç, ağız genişliği çap olarak kabul edildiğinde, bu çapı esas alan bir yarım daireden daha büyük bir deniz alanına sahip belirgin bir girinti" (KBBS Md. 7.2, BMDHS Md. 10.2) olarak tanımlanmıştır.

"Limanlarda ise, karasuları sınırlandırması bakımından liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki liman tesisinin kıyının bir parçasını teşkil ettiği kabul edilir ve bu hattın içi iç sular olarak kabul edilir." (KBBS Md. 8, BMDHS Md. 11)

### 1.3. Boğazlar

Boğazlar tanım olarak, birtakım özelliklerine göre bir devletin ulusal hukukuna veya uluslar arası hukuk kurallarına uygun düzenlemelerle bağlanmaktadır. Bu ayrıma uygun şekilde boğazlar, ulusal veya uluslar arası boğazlar olmak üzere iki ana grupta adlandırılır.<sup>12</sup>

Boğazların hukuki rejimi BMDHS'nin III üncü kısımda incelenmiştir. Buna göre; "uluslar arası ulaştırma için kullanılan boğazlar üzerinde uzun bir geçmişe sahip özel bir anlaşma yok ise, boğaz devleti veya devletlerinin boğazlardaki (boğazlardaki

<sup>11</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. İstanbul, s.57.

<sup>12</sup> Hüseyin Pazarıcı, 2006, Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, s. 4.



sular, hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı) egemenliği BMDHS'nin III üncü kısmına ve uluslar arası hukuka uygun olarak kullanılır.”<sup>13</sup>

#### 1.4. Takımadalar

Takım adalar atanım olarak, iki veya daha fazla adadan meydana gelen ve coğrafi bakımdan bir bütün olan bir doğal yapıdır.<sup>14</sup>

Takımadalar coğrafi özellikleri açısından çeşitlilik gösterir. Esas kara ülkesinin hemen yakınında deniz ile kıta arasında bir set meydana getirecek bir coğrafi konumda olabileceği gibi, deniz ortasında kıtadan tamamen bağımsız bir coğrafi konumda da bulunabilir.

BMDHS'nin ilgili 46 ncı maddesinde takımada devleti, “Tümüyle bir veya birden fazla takımadadan oluşan ve diğer adaları da kapsayabilen devlet” olarak tanımlanmıştır.

Takımada deyimini ise aynı maddede, “Takımada, coğrafi, ekonomik ve siyasi bakımdan bir bütün meydana getirecek kadar birbiriyle yakından ilişkili olan veya adaların bazı kısımları, aralarındaki sular veya diğer yapılar anlamına gelir” (BMDHS Md. 46) şeklinde açıklanmaktadır.

---

<sup>13</sup> Bmdhs Md. 34, 35

<sup>14</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

### 1.5. Karasuları

Karasuları tanım olarak, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devlete ait deniz alanını ifade ettiği belirtilmektedir.<sup>15</sup>

Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen uluslar arası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz alanını ifade eder.<sup>16</sup> Bir başka tanımda ise; Karasuları, kıyı ile veya duruma göre iç sular ile açık deniz arasında kalan ve genişliği her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz parçasıdır.<sup>17</sup> Karasuları iç sularla birlikte devletin deniz ülkesini oluşturur.

Ayrıca Karasuları, Ülkelerin denizle bağlantılarında ilk kavram olarak görülmektedir. Ülkelerin sahillerinden başlayarak denize doğru 3-12 mil genişliğinde ve sahile paralel olarak uzanan deniz şeridi olup, o ülkenin kesin hakimiyetinde sayıldığı belirtilmektedir. bu şerit kapsamında ülke, kendi toprağındaki kanuni haklarını kullanmaktadır. Karasuların bitiminden sonra açık deniz başlamaktadır. Açık denizlerden ise tüm ülkeler faydalanmaktadır. Karasuların genişliği ülkelere göre farklılık göstermektedir. Bazı ülkeler 3 mili kabul eder iken bazıları bu genişliği 12 mile kadar çıkabildiği görülmektedir. Bu genişlik açık denizler ile okyanuslara kıyısı olan ülkelerde bir sorun teşkil etmemekle birlikte sahilleri birbirine yakın olan ülkelerde bazı anlaşmazlıklara sebep olmaktadır. Karasuları genişliğinin ülkemiz açısından özellikle Ege Denizinde önem taşıdığı net olarak görülmektedir.

<sup>15</sup> Hüseyin Pazarıcı, 1993, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap, Ankara, 3. Bası, s.293; Hamza Eroğlu, 1984, Devletler Umumi Hukuku, 2. Bası, Ankara, s.213

<sup>16</sup> Hüseyin Pazarıcı, 2006, Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, s. 4.

<sup>17</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

Karasularının hukuki statüsü gereğince kıyı devleti, bu sulara ve üzerindeki hava sahasında geniş yetkilerle donatıldığı belirtilmektedir. Kıyı devleti karasularına sahip olmakla bu yetkisini ilana tabi olmaksızın kullanabildiği belirtilmektedir.<sup>18</sup>

Karasularının kavramının tarihi gelişimi iki görüşe dayanmaktadır. Bir görüşe göre; karasuları, geniş deniz alanlarının denetimi için devletlerin daha eskilerden öne sürdükleri iddiaların bir kalıntısı olarak belirtilmiştir.<sup>19</sup> Diğer bir görüşe göre ise, karasuları kavramı açık deniz üzerinde oluşan iddialardan ayrı olarak bağımsız bir şekilde doğan ve deniz hukukunda yerleşmiş olmasıdır.

Karasuları genel olarak MÖ 500'lü yıllara dayanan deniz hukuku tarihi içerisinde, yakın tarihte ortaya çıkan bir kavram olduğu görülmektedir. Karasuları kavramı özellikle Batı Avrupa devletlerinin deniz haydutluğuna karşı güvenlik gerekçeleri ile ortaya çıkmış<sup>20</sup> ve 16 ve 17 nci yüzyılda karadan görüş mesafesi içindeki suların devletin kontrolünde olduğu tezi savunulmuştur. Daha sonra egemenlik tanımına da uygun olarak devletin kontrol edebileceği sular kavramı ortaya atılmıştır. Bu kavram 18 yüzyılda Hollandalı bir hukukçu olan Van Bynkershoeck'in 1707 yılında yayınladığı "De Dominio Maris Dessartatio" adlı eserinde "Kara egemenliği silah gücünün sona erdiği yerde biter" özdeyişi ile şekillenmiştir.<sup>21</sup> Burada bahsi geçen silah gücü top menzildir. Ancak bazı ülkelerin bu kuralı topçunun fiilen bulunduğu ve kontrol edebileceği deniz alanları olarak uygularken, özellikle bazı İskandinav ülkeleri tarihi uygulamalarının bir uzantısı

<sup>18</sup> Cihan Seymen, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010

<sup>19</sup> Mehmet Gönlübol, 1959, Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara, s..5

<sup>20</sup> Hüseyin Pazarıcı, 2006, Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, s.4

<sup>21</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayımları Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

olarak karadan sabit bir mesafede ki bir deniz kuşağında deniz egemenliğini savunmuş ve uygulamışlardır.

### 1.6. Bitişik Bölge

Bitişik bölge kavramı; bitişik bölge karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade etmektedir.<sup>22</sup>

Bitişik bölge tanım olarak, karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade eder.<sup>23</sup> Bitişik bölge tanımının geçmişi incelendiğinde; tanımın ortaya çıkışının karasularının dar olduğu döneme uzandığı görülür. Böyle bir bölgenin ihdas edilme ihtiyacı, karasularının 3 mil olarak uygulandığı dönemlerde devletlerin bazı çıkarlarını yeterince koruyamadığı gerçeğine dayandırılmaktadır.<sup>24</sup>

Bitişik bölge kavramının ortaya çıkış sebeplerinden en önemlisi, devletlerin büyük çoğunluğunun karasuları genişliğini 3 mil olarak uygulamaları oluşturmaktadır.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Mehmet Gönlübol, 1959, Barış Zamanında Sahil Sularının Ukuki Statüsü, Ankara, s.179; Sevin Toluner, 1984, Milletlerarası Hukuk Dersleri İstanbul, s..171; Seha L. Meray, 1968, Devletler Hukukuna Giriş, I, 3. Bası, Ankara, s.419; Fahiman Tekil, 1993, Deniz Hukuku, İstanbul, s.329

<sup>23</sup> Salami Kuran, 2006, Uluslar Arası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınevi, İstanbul, s. 1.

<sup>24</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

<sup>25</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

1958 yılında Bitişik bölge hukuki olarak Cenevre karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 24. Maddesinde, genişlik konusunda yapılan bir değişiklik dışında 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 33. Maddesinde aynen benimsenmiştir. Aynı sözleşmeye göre, bitişik bölge genişliğini karasularının ölçüldüğü esas hattan başlayarak en çok 12 mil olarak tespit edildiği belirtilmiştir. Bu hükme göre, kıyı devleti 12 mil genişlikte karasularına sahip olması durumunda, bitişik bölge ilan edilmeyecektir. Karasuları genişliğinin çoğunlukla 3 mil olarak uygulandığı dönemlere uygun olan ükümde karasuları genişliğinin artması yönündeki gelişmelere uyumlu olarak 1982 Birleşmiş Milletler deniz Hukuku sözleşmesinde değiştirildiği belirtilmiştir. Belirli bir bitişik bölgenin gerçek genişliği bitişik bölge genişliğinden karasuları genişliği çıktıktan sonra kalan alanı temsil etmektedir.

### 1.7. Arkeolojik Bitişik Bölge

1982 BMDHS'nin bitişik bölge genişliğini, 1958 Cenevre KBBS'den farklı olarak 24 mile çıkardığını yukarıda belirtmiştim. BMHDS'nin 303 üncü maddesinde bitişik bölge kavramının kapsamı genişletilerek su ifadelere yer verilmiştir. "1. Devletlerin denizde bulunan arkeolojik ve tarihi nitelikteki nesnelere koruma görevi vardır ve bu amaçla işbirliği yapacaklardır. 2. Bu gibi nesnelere ticaretini kontrol etmek için kıyı devleti 33 üncü maddeyi uygularken sözü edilen nesnelere o maddede öngörülen bölgedeki deniz dibinden, kendi izni olmaksızın çıkarılmasını, ülkesi üzerinde veya karasularında, kendisinin aynı maddede öngörülen kanunlarına aykırı bir davranış olarak kabul edilir."<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Bmdhs Md. 303

### 1.8. Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı, II. Dünya Savaşından sonra Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Başkanı Truman tarafından ülkelerin karasularından sonra da deniz bölgesinin altındaki bazı kaynakları kullanma hakkı olması gerektiği görüşü ortaya atılmıştır. 1958'de Cenevre'de toplanan İkinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansında bu düşünce dikkate alınarak "Kıta Sahanlığı" kavramı getirilmiştir. Bu sözleşmeye göre kıta sahanlığı; deniz seviyesinin altında, kıyı çizgisinden 200 metre derinliğe kadar inen deniz altı arazi parçasıdır. Deniz altındaki kıta sahanlığında işletilecek bölge 200 metre derinlikten öteye uzanıyorsa bu bölgede Kıta Sahanlığı olarak kabul edilmektedir. İşletilebilirlik kıtası olarak da kabul edilmektedir.

Kıta sahanlığı tanım olarak, kıyı devletinin kara ülkesinin deniz altında devam eden doğal uzantısına verilen addır. Hukuki anlamda kavram teknolojinin deniz dibi kaynaklarını kullanabilir hale getirmeye başlaması üzerine ortaya çıktığı belirlenmiştir. Öncelikle yerbilim açısından yapılan tanımı temel alınmıştır. Bu nedenle kavramın özünü oluşturan yerbilim açısından tanımının anlaşılması gerekmektedir.

Kıta sahanlığı coğrafi olarak; kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında süren doğal uzantısı olarak tanımlanmaktadır. Kara lkesi ile okyanus arasında yukarıdan aşağıya doğru jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta ykseklıği unsurları yer aldığı belirtilmiştir.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Aslan Gündüz, 1990, The Concept Of The Continental Shelf In Historical Evolution, İstanbul, s.1; Hüseyin Pazarcı, 1990, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Ankara, s.338; Sevin Toluner, 1984, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, s.176

Kıta sahanlığı hukuki anlamda ise, kıyı devletinin, karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanı olarak tanımlanmaktadır.<sup>28</sup> Kıta sahanlığının hukuki anlamda yapılan tanımlarının tarihsel gelişimine baktığımızda temel öğelerin önemli farklılıklar gösterdiği ve zaman içinde ağırlıkların yer değiştirdiği görülmektedir.

Kavramın hukuki anlamda ilk ortaya çıkışı 28 Eylül 1945 tarihindeki Truman bildirisi ile olmuştur. ABD Başkanının bu bildirisi ile, ABD kıyılarına bitişik olan kıta sahanlığının deniz yatağı ve toprak altı alanlarının doğal kaynaklarının aşağıdaki gerekçeleri ile;

- Bu kaynakların işletilmesi ve korunması kıyıda işbirliği yapılmasını ve önlem alınmasını gerektirmesi,
- Kıta sahanlığının devletin kara ülkesinin bir uzantısı olarak değerlendirilebilmesi ve bu nedenle doğal olarak ona ekli olması,
- Bu kaynakların çoğu kez ülkedeki damar ve birikintilerin denize uzantısını teşkil etmesi,
- Kendini koruma kaygısının kıyı devletini kıyılarının ötesinde bu kaynakların işletilmesi için gerekli faaliyetleri yakından izlemek zorunda bırakması,

ABD'ye ait olduğunu ve onun yetki ve kontrolüne tabi olduğu duyurulmuştur.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Salami Kuran, 2006, Uluslar Arası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınevi, İstanbul, s. 1.

<sup>29</sup> Sevin Toluner, 1984, Milletlerarası Hukuk Dersleri İstanbul, s.171;

Su altı alanlarının araştırması ve işletilmesi teknolojisinin gelişmesi ve buna bağlı olarak kıyı devletleri ile doğal cansız zenginlikleri keşfedilerek daha geniş bir deniz alanında kıta sahanlığı hakları ileri sürmelerinden dolayı kıta sahanlığı sınırlandırılması konusu devletler ile uluslararası deniz hukukçularını en çok uğraştıran sorunların başında geldiği belirtilmektedir.

### 1.9. Münhasır Ekonomik Bölge

Ekonomik Münhasır Bölge, 10 Aralık 1982 tarihinde üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde kabul edilen kıyı devletine kıyından başlayarak açık denize doğru en fazla 200 Deniz Mili kadar uzanan bölgede deniz içerisinde yada deniz yatağı altında bazı egemenlik haklarının tanınmasını içeren milletlerarası bir hukuk terimi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tanım olarak Münhasır Ekonomik Bölge; karasularının ölçülmeye başlandığı hattan itibaren 200 millik ve karasuları dışında kalan bir deniz alanında su tabakası, deniz yatağı ve toprak altında kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanınmasıdır. Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölge üzerinde uluslararası deniz hukukunun tanıdığı yetkilere sahip olabilmesi için kıyıların ötesinde münhasır ekonomik bölge ilan etmesi şarttır.<sup>30</sup>

Münhasır Ekonomik Bölge diğer bir açıdan incelendiğinde; devletin deniz ülkesi içsular ve karasularından oluşmasıdır. Karasularının iç sınırı iç sular rejiminin geçerli olduğu deniz alanı ile karasular rejiminin geçerli olduğu deniz alanını ayıran sınır olarak da belirtilmektedir. münhasır ekonomik bölge, kıyı devletine karasuları

<sup>30</sup> Cihan Seymen, 2010, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.



esas hattından başlayarak 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanı olarak da adlandırılır.

Münhasır Ekonomik Bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı hattan itibaren 200 millik ve karasuları dışında kalan bir deniz alanında su tabakası, deniz yatağı ve toprak altında kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan bir kavram olarak belirtilmektedir.<sup>31</sup>

Dünyanın kara parçalarındaki yer altı ve yer üstü kaynaklarının zamanla azalması, bitmesi veya üretiminin ekonomik olmaktan çıkması bu durumun deniz altı kaynaklarını araştırma ve çıkarma teknolojilerinin inanılmaz bir şekilde gelişmesi; ülkeleri, kıta sahanlığı ile belirlenen ekonomik çıkarlarından daha fazlasını istemeye teşvik etmiştir. Bu bölgeye Ekonomik Münhasır Bölge adı verilmiştir.

Ekonomik Münhasır Bölge ve Kıta Sahanlığı arasındaki farklar incelendiğinde;

1. Kıta sahanlığı doğal oluşumdur, Ekonomik Münhasır Bölge ise sunidir.
2. Kıta Sahanlığı istisnalar halinde 350 mile kadar çıkabilmektedir. Ekonomik Münhasır Bölge ise mutlak olarak 200 mildir.
3. Ekonomik Münhasır Bölge Kıta Sahanlığından farklı olarak su kütleindeki kaynaklara da sahip olma hakkını içerir
4. Ekonomik Münhasır Bölge de balıkçılık, bilimsel araştırma yapma ve suni ada yetkisi kıyı devletine aittir.

<sup>31</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57

## 1.10. Açık Denizler

Açık deniz, devletin deniz ülkesine ait olmayan uluslararası deniz alanını belirtmektedir.<sup>32</sup> Uluslararası hukukta tüm insanlığın ortak malı kabul edilen açık deniz alanını hiçbir devlet kısmen veya tamamen egemenliğine tabi tutamadığı belirtilmiştir.<sup>33</sup>

Açık denizin Deniz Hukuku Sözleşmelerindeki tanımı ilk olarak 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde yapıldığı belirtilmiştir. Bu sözleşmenin 1. maddesine göre, açık deniz kavramı, bir devletin karasularına ve iç sularına ait olmayan bütün deniz alanlarını ifade etmektedir. 1982 BMDHS de açık deniz kavramının tanımı yapılmadan önce açık denizlere ilişkin hükümlerin hangi deniz alanları dışında uygulanacağını belirtmek yerinde olacaktır. 1982 Sözleşmesi 86. mad.de açık denize ilişkin düzenlemenin bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletinin takımada sularına ait olmayan bütün deniz alanında uygulanacağını öngördüğü belirtilmiştir. Sözleşmedeki açık denize ilişkin hükümler iç suları, karasuları veya münhasır ekonomik bölgesi ve takımada devletinin takımada suları dışında kalan bütün deniz alanlarında uygulanacağı bildirilmiştir.

### 1.10.1. Devletlerin Açık Deniz Serbestileri

Deniz hukukunda esas hat devletin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başladığı hattır. Açık denizler devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz

<sup>32</sup> Pazarıcı, Hüseyin, 1998. Uluslar Arası Hukuk Dersleri II. Kitap, 5.Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, ss.312-313.; Toluner, Sevin 1996, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57

<sup>33</sup> 1982 Bmdhs, M.89

alanlarını tarif etmede kullanılmış bir kavram olarak belirtilmektedir. Hukuki rejiminin temelini örf ve adet kuralları oluşturur. Açık denizlerin hukuki rejimine ait temel ilkeler ilk olarak Açık Deniz Serbestisi (ADS)'de yazılı biçimde ifade edilmiştir. Müteakiben BMDHS'de, 1958 Sözleşmesi'ni esas alarak küçük değişikliklerle bu konudaki hükümler tekrarlanmıştır. Her iki sözleşmede açık denizin tanımında farklı bir yaklaşım sergilenmiştir. ADS'nin I inci maddesi açık deniz için "bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir" şeklinde, açık denizin direkt bir tanımını yapmasına karşın; BMDHS 'de açık denizin tanımlanması yerine açık deniz hükümlerinin uygulanacağı deniz alanını tarif ederek dolaylı bir yöntem izlenmiştir.

Sözleşmeye göre ;

"Bu kısım hükümleri, bir devletin Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)'ine, karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletinin takımada sularına dahil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır. Bu madde bütün devletlerin 58 inci madde gereğince MEB'de sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez." (BMDHS md. 86) hükmü ile madde 58 ile 86 arasında karşılıklı bağlar kurularak, MEB'in denizin kısımlarına ait tanımlamalarda devletin egemenlik alanı ile açık deniz arasında bir yere oturtulduğu gözlenmektedir.

Diğer bir ifade ile kıyıdaş devletin kıta sahanlığı ve MEB hakları hariç bu kesim de açık deniz statüsündedir. Uluslararası deniz ticaretinde oldukça önemli bir yer tutan gemiler, denizde seyrüseferleri sırasında müsadere, alıkonulma, haczedilme gibi çeşitli uygulamalara maruz kalmaktadır. Gemilere el konulması genellikle, çevreye ya da balıkçılık kaynaklarına zarar verilmesi hallerinde olduğu gibi kamu yararı gözetilerek yapılmaktadır. Savaş zamanında gemilerin müsadere edilmesi ya da insanlık adına yapılan el koymalar da kamu yararına hizmet etmektedir. Gemilerin, deniz alacak taleplerinin güvenceye alınması gibi sebeplerle ihtiyati hacze konu

olması da mümkündür. Diğer yandan tamamen kanun dışı bir şekilde olmak üzere, deniz haydutluğu gibi sebeplerle gemilere el konulması da oldukça sıklıkla karşılaşılan bir durumdur.

Milletlerarası hukukun ilgi alanına giren en eski mevzulardan birisi de, şüphesiz deniz hukukudur. Deniz hukuku, Türkiye açısından da hayati değere sahip olan ilim dallarından biridir. Çünkü Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrilidir. Bu denizlerde siyasi, askeri, hukuki ve iktisadi menfaatlerimizi ileri seviyede muhafaza edebilmemiz için deniz hukuku bilgisine de büyük ihtiyacımız vardır. Ne var ki, deniz hukuku ancak son yıllarda hukuk fakültelerinde bir anabilim dalı haline getirilerek okutulmaya başlanmıştır. Deniz hukukunun ilgi alanı, iç sular, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı münhasır ekonomik bölge, derin deniz yatağı ve açık denizler gibi deniz sahalarının hukuki rejimidir. Deniz hukukunun, deniz ticaret hukukundan farkı, deniz hukukunun, deniz sahalarının hukuki statüsünü inceleyen deniz sahalarına kıyıdaş olan devletleri, ve bu devletlerin hak ve mükellefiyetlerini araştıran ve ortaya koyan bir ilmi disiplin olmasıdır. Buna karşılık deniz ticaret hukuku, denizlerdeki ticari faaliyetleri konu edinir. Kısaca bu bilim dalının uğraştığı saha denizciliktir. O halde deniz hukuku tamamen kamu hukuku alanına, deniz ticaret hukuku ise özel hukukun alanına dahildir.

Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına, karasuların genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattır. başka bir ifade ile 'karasularının dış sınırı, iç sınır hattından, karasuları için kabul edilen genişliğe kadar uzanan kesimde çizilen bir hattır'. Bu usul ve tarif gerek 1958 sözleşmesinin 6. ve gerek 1982 sözleşmesinin 4. maddesinde yer almıştır. Buna göre bu çizgi öyle çizilmelidir ki, iç hudutla dış hudut arasında kalacak olan uzunluk her bir noktada, karasuları için benimsenmiş olan genişlikte olabilsin. bu konuyla ilgili olarak sözleşmelerin ortak ifadesi şöyledir: 'karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına, karasularının genişliği kadar uzaklıkta olan bir hattır.' Açık denizlerin serbestisi her iki sözleşmede

de benzer şekilde tarif edilmiş olup, BMDHS bunu “açık denizler denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır.” Seklinde belirtmiştir. açık denizler serbestisi bu sözleşmenin ve uluslar arası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır. bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında aşağıdakileri kapsar.

- seyrüsefer serbestisi,
- uçuş serbestisi,
- kısım VI'ya (kıta sahanlığı) tabi olmak üzere sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- kısım VI'ya (kıta sahanlığı) tabi olmak üzere suni adalar ve uluslar arası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- bölüm 2'de (açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idamesi) belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi,
- kısım VI (kıta sahanlığı) ve XIII'e (deniz bilimsel araştırması) tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisidir.

Bu serbestiler diğerleri yanında, devletlerin açık denizler serbestisindeki menfaatlerini gereği veçhile nazarı dikkate alarak ve bu sözleşmede saha ile ilgili hakları nazara dikkate alarak bütün devletlerce kullanılacaktır.

Kıyı devletinin gemilere el koyma yetkisi onun hakimiyet yetkisinin doğal bir sonucudur. Bu yetkiye dayanan kıyı devletleri gerek özel hukuktan kaynaklanan ve bir takım alacakların emniyete alınmasını sağlamak amacıyla uygulanan bir yöntem olan ihtiyati haciz (arrest) yoluyla gemiye el koyabilecekleri gibi, kamu hukukundan

kaynaklanan ve çevre, balıkçılık gibi ulusal kanunlarına aykırı davranılması gibi sebeplerle de gemiye el koyabilmektedir.

BMDHS'inde açık denizde seyreden gemilere el konulmasını düzenleyen hükümler şu şekildedir: açık denizde çatma ile ilgili konularda kıyı devletinin cezai yargılama yetkisini kullanması sırasında bayrak devleti tarafından gemiye el konulması (Madde 97); bayrak devleti tarafından köle taşımacılığı yapan gemiye elkonulması (Madde 99); açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el konulması (Madde 105); uyuşturucu madde ve psikotrop madde taşıyan gemilere el konulması (Madde 108); izinsiz radyo yayını yapan gemilere el konulması (Madde 109).

Açık denizlerin serbestisi BMHDS ve her iki sözleşmede de benzer şekilde tarif edilmiş olup, BMDHS bunu "Açık denizler denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır." Seklinde belirtmiştir. Açık denizler serbestisi bu sözleşmenin ve uluslar arası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır. Bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında aşağıdakileri kapsar.

- Seyrüsefer serbestisi,
- Uçma serbestisi,
- Kısım VI'ya (Kıta sahanlığı) tabi olmak üzere sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,

- Kısım VI'ya (Kıta sahanlığı) tabi olmak üzere suni adalar ve uluslar arası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,

- Bölüm 2'de (Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idamesi) belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi,

- Kısım VI (Kıta sahanlığı) ve XIII'e (Deniz Bilimsel Araştırması) tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisidir.

Bu serbestiler diğerleri yanında, Devletlerin açık denizler serbestisindeki menfaatlerini gereği veçhile nazarı dikkate alarak ve bu Sözleşmede saha ile ilgili hakları nazara dikkate alarak bütün devletlerce kullanılacaktır.

#### **1.10.2. Devletlerin Açık Denizlerdeki Yönetmelik Ve Yargısal Yetkileri**

Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukuki durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gerekmektedir. Böylece yönetmelik ve yargısal anlamda açık denizde bir boşluk olmasının önüne geçilebilecektir. Bu kapsamda belirtilen deniz kesiminde her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetmelik ve yargısal yetkilerle donatılmıştır. Bu kurala bayrak yasası denilmektedir.

Bayrak yasası uyarınca "açık denizde bir gemi münhasıran kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabi olacaktır." (ADS Md. 6/1, BMDHS Md. 92/1) Bu konudaki bazı istisnai durumlarda, ki bunlar uluslar arası suçların denetlenmesi konusunda olacaktır, diğer devletlerin birtakım yetkilere sahip olduğu söylenebilir.

Bayrak devletinin görevleri BMDHS'nin 94 üncü maddesinde ayrıntılı olarak incelenmiş olup, devlet uyuşundaki gemilerin hangi koşulları yerine getireceğini,

hangi teknik özelliklere sahip olması gerektiği gibi yönetsel yetkileri açıklanmıştır. “Harp gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen bağımsızdır.” (BMDHS Md. 95) hükmü ile harp gemileri istisnasız diğer devletlerin yargı yetkisinden bağımsız kılınmıştır. Bu hükümlerin sebebi ise açık denizlerde bayrak devletinin yetkili olması kuralı karşısında denetimden sıyrılmak amacı ile yabancı bayrak çekilmesini önlemek olduğu belirtilmektedir. açık denizde Açık denizde asgari düzenin sağlanabilmesi için uyruksuz gemilere karşı koruma tedbirlerine başvurulabilecektir. Uyruksuz veya uyruğu varmış gibi gösterilen gemiler uluslararası hukuk anlamında belirli bir devletin himayesinden yoksundurlar. Açık Denizde hiç bir devletin uyruğunda olmayan bir gemi üzerinde ise tüm devletler yargı yetkisine sahiptir. Başka bir ifadeyle uyruğu olmayan geminin himaye hakkı da söz konusu olamayacaktır; her devlet açık denizlerde böyle gemiler üzerinde yetki kullanabilir ve bu durum uluslararası hukuka aykırılık oluşturmaz. Her devletin, bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda yargı yetkisi ve kontrol hak ve yükümlülüğü bulunmaktadır. Ancak, devlet bu haklarını yabancı gemiler üzerinde kullanamaz. Devlet, bayrağını taşıyan gemi ve gemi personeli üzerinde gemiyle ilgili idari, teknik ve sosyal konularda iç hukukuna göre yargı yetkisini kullanabilir (BMHDS, m.94/1,2).

Açık denizde, her devletin idari bazı yükümlülükleri de söz konusudur. Buna göre her devlet açık denizde deniz güvenliğini sağlamak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemiler için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu tedbirler gemilerin özellikle denizcilik, seyrüsefer, haberleşme ve deniz mühendisliği bakımından gerekli niteliklere sahip olmalarına ilişkindir. Devlet bu tedbirleri alırken genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenlemelere prosedürlere ve uygulamalara uymakla yükümlüdür. /BMDS, m. 94/3,4,5,6)



### 1.11. Deniz Bilimsel Araştırması Tanımı

Bilim ve teknolojiadaki son yıllarda yaşanan gelişmeler denizlerden ekonomik bakımdan yeni yararlanma imkanlarını da sağladığı görülmektedir. Deniz tabanlarının derinliklerinde karalara oranla daha bol bulunan petrol ve doğal gaz ile mineral zenginlikleri buna örnek olarak gösterilebilir. Dünya nüfusunun hızla çoğalması ve bu artan nüfusun beslenme ve enerji ihtiyaçları problemi, sadece denizlerin ve okyanusların deniz alanlarının önemini ortaya koymamış, aynı zamanda denizdeki bu zenginliklerin ve deniz alanlarının aidatı, deniz alanları genişliklerinin tespiti problemlerini de beraberinde getirmiştir. Bu deniz alanlarının kullanımı ve paylaşımı bütün devletleri yakından ilgilendirmektedir.<sup>34</sup>

Okyanuslardaki veya kıyı sularındaki deniz çevresi ve onun oluşumlarına ait bilimsel bilgi geliştirme aktivitelerini açıklamak için kullanılan bir genel terimdir. Deniz Bilimsel Araştırması fiziksel osinografi, deniz kimyası, kıyı yönetimi, deniz biyolojisi, tas ve kabuklu deniz hayvanları, okyanus bilimi, jeolojik, jeofizik araştırmaları ve bilimsel amaçlı diğer aktiviteleri içermektedir. Yukarıdakilerden de anlaşılacağı gibi Deniz Bilimsel Araştırması barışçıl amaçlarla icra edilir ve sonuçları sadece araştırmayı icra eden devlet veya kuruluş tarafından değil denize kıyısı olmayan ve gelişmekte olan ülkelere de kullanılmak üzere iletilir.

Deniz alanlarına üzerindeki faaliyetler, uluslar arası uygulamada, çok uzun bir süre örf ve adet kurallarına dayalı olarak sürdürülmüştür. Örf ve adet hukuku uluslararası deniz hukukun temel kaynağını oluşturduğu belirtilmektedir.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> M.İşık Turgay, "Deniz Hukuku Ve Denizlerdeki Mineral Kaynakları", (Çevrimiçi)  
[Http://www.Maden.Org.Tr/Resimler/Ekler/950ca92a4dcf426\\_Ek.Pdf](http://www.Maden.Org.Tr/Resimler/Ekler/950ca92a4dcf426_Ek.Pdf) -02 Kasım 2011

<sup>35</sup> Aydoğan Özman, 2006. Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi , Ankara, s.29.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinde Deniz Bilimsel Araştırmasına ilişkin detaylı düzenleme bulunmamakla beraber Kıta Sahanlığı Sözleşmesi; kıyı devletine; karasularının ötesinde, fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme konusunda münhasır egemen haklar vermektedir. Burada sözü edilen münhasır egemen haklardan kasıt; Kıyı Devleti kıta sahanlığını araştırmasa veya kaynaklarını işletmese bile, Kıyı Devletinin rızası olmadan hiç kimse bu faaliyetlere başlayamayacak veya kıta sahanlığı üzerinde talepte bulunamayacağı belirtilmiştir.<sup>36</sup>

Aynı zamanda Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde; “Kıta sahanlığının araştırılması ve kaynaklarının işletilmesi, seyrüsefere, balıkçılığa veya denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesine haksız bir şekilde müdahaleye yol açamayacağı gibi, kamuya açıklanmak üzere yürütülen temel osinografik ve diğer bilimsel araştırmalara da herhangi bir müdahaleye yol açamaz.” denilerek deniz bilimsel araştırmalarının sınırı çizilmiştir.

Ayrıca 1958 yılında, bir taraftan yüzyıllar boyu örf ve adet hukuku olarak gelişen deniz hukukuna yazılı bir biçim vererek, genel kabule dayanan bu kuralları daha sağlam bir yapıya kavuşturmak, diğer taraftan yeni istekleri cevaplamak maksadıyla Birleşmiş Milletler Teşkilatı çerçevesinde Cenevre’de “Birleşmiş Milletler I. Deniz Hukuku Konferansı” toplanmıştır. Deniz kamu hukuku alanında evrensel planda ilk defa tedvin ve formüle edilen düzenlemeler Konferans sonunda ortaya çıkan; 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleridir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı öncülüğünde 1958 yılında Cenevre’de imzalanan Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu, Kıta Sahanlığı Konvansiyonu, Açık Denizler Konvansiyonu ile Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına dair Konvansiyon

<sup>36</sup> ROACH, J.A., 2001, “Access To Clearance For Marine Scientific Research In The Exclusive Economic Zone And On The Continental Shelf”, First Meeting Of The Advisory Body Of Experts On The Law Of The Sea, Paris.

hakkındaki 4 sözleşme, karasularının genişliği sorunu gibi bazı konulara bir çözüm getiremediği ve kısa zamanda ihtiyaçları karşılayamaz hale geldiğinden, iki yıl sonra 1960 yılında yine Cenevre’de “Birleşmiş Milletler İkinci Deniz Hukuku Konferansı” toplanmış, fakat bu konferans bir sonuca ulaşamayarak dağıldığı belirtilmiştir.<sup>37</sup>

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi sonrasında yeni bir deniz hukuku sözleşmesinin oluşturulmasını gerektiren nedenler;

- Ülkelerin doğal kaynaklara olan ihtiyaçlarının artması,
- Karasal kaynakların yetersiz kalmaya başlaması,
- Teknolojik gelişmelerin deniz dibi ve toprak altındaki kaynakların kullanılmasına ve işletilmesine olanak sağlaması, bu alanların bakır, manganez, kobalt ve nikel içeren maden yumruları ve hidrokarbürler bakımından çok zengin olduklarının ortaya çıkması,
- Denizde trafiğin ve balıkçılığın giderek yoğunlaşması,
- Bağımsızlığına yeni kavuşmuş devletlerin eski kuralları tanımak istememeleri ve ülkelerini denizler yönünde genişletmeyi arzu etmeleri,
- Deniz zenginliklerinin gelişmiş devletlerce yağmalanmasının önlenmek ve canlı kaynakların tükenmesinin önüne geçilmek istenmesi,
- Devletlerin denizler üzerinde giderek artan, gelişigüzel iddialarını kurallara bağlamak arzusu,
- Deniz kirlenmesinin önlenmesi veya azaltılmasının sağlanmak istenmesi,
- Kıta sahanlığının dış sınırına ilişkin kriterlerin hızla gelişen teknoloji karşısında anlamını yitirmesi ve bu kriterlerin değiştirilmesine yönelik itirazlar,
- Takımda devletlerine ait deniz alanlarının belirlenmesi,

<sup>37</sup> Melda Sur, 2006. Uluslar Arası Hukukun Esasları, 2.Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, s.293.

- Zararsız geçişin tanımlanması ve karasularının genişliğinin belirlenmesi ihtiyacı,
- Bilimsel araştırma faaliyetlerinin tabi olacağı hukuksal rejimin belirlenmesi isteği,

olarak kabul edildiği belirtilmektedir.<sup>38</sup>

Deniz bilimsel araştırması genel hükümler incelenmesi gerekir ise, deniz bilimsel araştırması yapma hakkı ve destekleme yükümlülüğü kapsamında;

“1982 BMDHS; Deniz bilimsel araştırması yapma hakkı konusunda “Coğrafi durumuna bakılmaksızın bütün devletler ile yetkili uluslar arası kuruluşlar, diğer Devletlerin bu Sözleşmede öngörülen hak ve görevlerine tabi bir şekilde, deniz bilimsel araştırması yapma hakkına sahiptir.” (Md. 238) maddesi ile tüm devletlere eşit haklar vermiş, bu araştırmaları destekleme hususunu da “Devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar denize ilişkin bilimsel araştırmaları bu sözleşmeye uygun olarak, gelişmesini ve yürütülmesini destekleyecekler ve kolaylaştıracaklardır.” (Md. 239) maddesi ile kesin hükme bağlamıştır.”

Deniz bilimsel araştırmalarının yürütülme prensipleri kapsamında;

“Deniz bilimsel araştırmalarının yürütülme prensipleri BMDHS’de şu şekilde sıralanmıştır.

“1. Deniz bilimsel araştırması münhasıran barışçı amaçlar için yürütülecektir.

---

<sup>38</sup> H., Ilgaz, 2009, Denizde Bilimsel Araştırmaların Uluslararası Hukukta Düzenlenmesi İhtiyacının Ortaya Çıkışı, Journal Of Naval Science And Engineering, Vol. 5 , No.1, Pp. 39-48

2. Deniz bilimsel araştırması, Sözleşmeyle bağdaşır uygun bilimsel metod ve araçlarla yürütülecektir.

3. Deniz bilimsel araştırması, denizin Sözleşmeyle bağdaşan diğer yasal kullanımlarını haksız bir şekilde engellemeyecek ve bu kullanımlar sırasında gereken şekilde göz önüne alınacaktır.

4. Deniz bilimsel araştırması, deniz çevresinin korunması ve muhafazası için yapılanlar da dahil olmak üzere, bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen bütün ilgili düzenlemelere uymak suretiyle yürütülecektir.” (Md. 240)

Bu prensiplere ilave olarak; “Denize ilişkin bilimsel araştırma, deniz çevresinin herhangi bir kısmı veya kaynakları üzerinde herhangi bir hak iddiasına hukuki bir dayanak teşkil etmeyecektir.” (Md. 241) denilerek kıyı devletlerinin egemenlik hakları güvence altına alınmıştır.

Denizde bilimsel araştırma yapmanın yirminci yüzyılın ortalarına kadar yasal denetimlere ihtiyacı olduğu fark edilememiştir. O tarihlerdeki teknolojik yetersizlik ve denizden ne dereceye kadar faydalanılabileceği konusunda insanoğlunun bilgisizliği Deniz Bilimsel Araştırmaları konusunun üzerinde durulmamasına neden olmuş ve gerçekten de Deniz Hukuku Literatürü neredeyse bu zamana kadar bilimsel araştırmadan söz etmeyen bir içeriğe sahip olduğu görülmektedir. Bu durum belki kısmen bilimsel araştırmanın devlet kontrolünden bağımsız olması gerektiği konusundaki genel yaygın tutum ve davranışla, kısmen de deniz bilimsel araştırmalarının makul ölçüde ve sınırlı pratik uygulamaları ile açıklanabilir. II. Dünya Savaşından itibaren deniz araştırmalarında büyük bir artış olmuş, bununla birlikte kaynakların ve askeri amaçların pratik uygulamalarının daha iyi değerlendirilmesi; uluslar arası toplumun, denizde bilimsel araştırmaların üzerindeki kontrol ve denetimler ile ilk olarak 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri, daha

sonra ise daha kapsamlı olarak 1982 Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde tanışmasına neden olduğu görülmüştür.<sup>39</sup>

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinin, Deniz Hukuku'nda Deniz Bilimsel Araştırmaları konusu ile ilgili ilk yazılı çalışma olmasına rağmen Deniz Bilimsel Araştırmasına ilişkin detaylı düzenleme bulunmamaktadır. Genellikle deniz araştırmaları açık denizlerin bir serbestliği olarak kabul ediliyor olmasına rağmen, Açık Denizler Sözleşmesi'nde serbestilerin açıklandığı madde 2'de bundan bahsedilmemiştir ve sonunda madde 2 haline gelen taslak metnin yorumunda, Uluslar arası Hukuk Komisyonu deniz araştırmalarından maddede belirtilmeyen serbestilerin bir örneği olarak özellikle bahsetmiştir. Kıta Sahanelığı Sözleşmesinin ise kıyı devletine; kıyıya bitişik, fakat karasularının dışında 200 metre derinliğe kadar olan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme konusunda münhasır egemen haklar verdiği görülmektedir.(mad.1-2/1) Münhasır egemen haklardan kasıt; Kıyı Devleti kıta sahanlığını araştırmazsa veya kaynaklarını işletmezse bile, Kıyı Devletinin rızası olmadan hiç kimsenin bu faaliyetlere başlayamayacağı veya kıta sahanlığı üzerinde talepte bulunamayacağıdır (mad.2/2) Kıta sahanlığındaki araştırmalardan, Kıta Sahanelığı Sözleşmesi madde 5'de bahsedilmektedir. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden biri olan Kıta Sahanelığı Sözleşmesinde; "Kıta sahanlığının araştırılması ve kaynaklarının işletilmesi, seyrüsefere, balıkçılığa veya denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesine haksız bir şekilde müdahaleye yol açamayacağı gibi, kamuya açıklanmak üzere yürütülen temel oşinografik ve diğer bilimsel araştırmalara da herhangi bir müdahaleye yol açamaz." Denildiği belirtilmektedir (mad.5/1). Bu genel tanım ancak madde 5/8'de; "Kıta sahanlığı ile ilgili ve orada yürütülen herhangi bir araştırma için kıyı devletinin rızası alınacaktır. Buna rağmen, kıyı Devleti, kıta sahanlığının fiziki

---

<sup>39</sup> Churchill,R.R., Lowe, A.V. 1999, The Law Of The Sea, Third Edition, Manchester, Manchester University Press, s.400

ve biyolojik hususiyetlerini tamamıyla bilimsel şekilde araştırma amacıyla ehliyetli bir kurumun yaptığı bir talep için normal olarak rızasını esirgemeyecektir; şu şartla ki kıyı Devleti eğer isterse araştırmaya katılma ve orada temsil edilme hakkına sahip olacak ve her halükarda neticeler ilan edilecektir.” şeklinde oldukça sınırlı olarak geçmektedir. Sonuçta teorik ve tatbiki uygulamaların her ikisi içinde kıyı devletinin rızası gerekmektedir, fakat üst paragrafta bahsedildiği gibi, katılım, sonuçların yayımlanması, uyumlu davranılması durumlarına uygun olarak, rıza (consent) kıyı devleti tarafından onaylanmalıdır. 5.maddenin geniş anlamı akla uygun bir şekilde aşikar durumdayken, taslağın detayları birçok güçlüğe neden olduğu görülmektedir. Kıta sahanlığı konvensiyonunun kıta sahanlığının üst limitlerini belirleyen özensiz tanımları, kıta sahanlığındaki denizle ilgili araştırmaların belirsizliğine eklendiği belirtilmektedir. Bilim ve teknolojinin son yıllarda hızla gelişimi, denizlerdeki canlı ve mineral kaynaklardan faydalanmanın yanı sıra, dalgalardan, sudaki akıntılardan ve su yüzeyindeki rüzgarlardan enerji üretimi gibi, enerji ihtiyacının bir kısmını denizlerden karşılayabilmenin farklı imkanlarının ortaya çıkması ve daha birçok etken bu konu hakkında detaylı bir düzenleme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Nihayetinde 1982 BMDHS, deniz bilimsel araştırmaları ile ilgili bütün konuları Bölüm XIII’de, 1958 Sözleşmelerinden çok daha geniş ve kapsamlı şekilde düzenlemektedir.

## 2. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNUN GELİŞMESİNDE ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (UDÖ)'NÜN ROLÜ

### 2.1. Genel Olarak UDÖ

Uluslararası Denizcilik Örgütü literatürde “International Maritime Organization” (IMO) olarak tanımlanmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü Birleşmiş Milletler tarafından 1948 yılında kabul edilen bir konvansiyon ile temeli atılan<sup>40</sup> ve 10 yıl sonra 1958 yılında resmen çalışmalarına başlayan bir Birleşmiş Milletler kuruluşu olarak belirlenmiştir. Cenevre’de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir. Bu sözleşmede;

“Hükümetler arası Denizcilik İstişare Örgütü’nün kurucu sözleşmesi, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak, denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir. Uluslararası Denizcilik Örgütü, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen, Birleşmiş Milletler ile özel işbirliği ilişkileri bulunması nedeniyle BM’ye Bağlı Uzmanlık Kurumu olarak da nitelendirilebilir. IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt-Komiteler tarafından yürütülür.<sup>41</sup> IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi Genel

<sup>40</sup> The Free Library, 2010

<sup>41</sup> Denizcilik Müsteşarlığı, 2005



Kurul tarafından Kasım 1973'de kurulmuştur. Gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi hakkındaki teşkilat faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumludur. Dökme Kimyasallar ve Bayrak Devleti Uygulamaları Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)'nin alt komitelerindedir. IMO 1973 yılında Uluslararası Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmesini yayınlamış, 1978 yılında da bir protokolle geliştirmiştir ve sözleşme bu tarihten itibaren Türk limanlarında gemilerden oluşan deniz kirliliğini önleme konvansiyonu (MARPOL 73/78) olarak anılmaya başlanmıştır. Sözleşme bazı özel alanlarda ve denizlerde gemilerin rutin faaliyetlerinden kaynaklanan atıkların denize deşarj edilmesini yasaklayan koşulları kapsar. Genel amaç atılması gereken yağ-su karışımlarının miktarını azaltmak ve gemilerin kalan yağlı atıkları alabilecek kıyı tesislerine vermesini sağlamaktır.<sup>42</sup>

IMO'nun kuruluşuna ilişkin sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir.<sup>43</sup> "Hükümetler arası Denizcilik İstişare Örgütü'nün Kurucu Sözleşmesi", 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak, denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> Imo, 1998.

<sup>43</sup> International Maritime Organization, 1993.

<sup>44</sup> Hakan Karan ve Karan, G. 2001, Deniz Ticareti Mevzuatı, B.2, Ankara s.23.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen, Birleşmiş Milletler (BM) ile özel işbirliği ilişkileri çerçevesinde BM'ye Bağlı Uzmanlık Kurumu olarak da nitelendirilebilir. Organizasyon 164 üye devletten ve 3 ortak üye ülkeden (Hong Kong, China 1967), (China, Macao (1990) (Fareo Adaları, Danimarka 2002) oluşur. IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt Komiteler tarafından yürütülür.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Faaliyet Alanları incelediğimizde;

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek,
- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak

şeklinde özetlenebilir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Temel Organlarına bakıldığında sırası ile;

- Genel Kurul
- Konsey
- Sekreteryaya
- Komiteler

- Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)
- Deniz evresini Koruma Komitesi (MEPC)
- Hukuk Komitesi (LEG)
- Teknik İşbirliği Komitesi (TC)
- Kolaylaştırma Komitesi (FAL)

bölümlerden oluşmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), genel anlamıyla deniz güvenliği, uluslararası sularda seyir güvenliği, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası-donanımı ile trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik amacıyla faaliyet göstermekte olup, özellikle uluslararası sözleşmelerin benimsenmesi ve uygulanması çerçevesinde çalışmalarını sürdürmektedir. IMO'nun temel felsefesi “daha emniyetli seyrüsefer ve daha temiz denizler”dir. Bu amaçtan hareketle IMO bünyesini oluşturan temel ve yardımcı organlar marifetiyle kuruluş yılı olan 1958'den beri çeşitli faaliyetlerde bulunmaktadır.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Ümit evik, 2004, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, s.17; Murat Ayan Ve Tan Baykal, 2010, Uluslararası Denizcilik Örgütü Ve evre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 7: 13, s.275-297

## 2.2. UDÖ'nun İcra Yetkileri ve UDÖ Sözleşmesi

Uluslararası Denizcilik Örgütü sözleşmesi kapsamı aşağıda incelenmiştir.  
Kapsamı;

### a. Karasularında deniz bilimsel araştırması

*Karasularında icra edilecek deniz bilimsel araştırmaları için BMDHS'nin ilgili maddesinde "Sahildar devletlerin egemenliklerinin kullanılmasında, karasuları içerisinde denize ilişkin bilimsel araştırmaları düzenlemek, bunlara izin vermek ve bunları yürütmek konusunda münhasır hakları vardır. Denize ilişkin bilimsel araştırma, karasuları içerisinde; ancak kıyı devletinin açık rızası ile ve onun tespit ettiği şartlara göre yürütülecektir." (Md. 245) denilerek, Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahaneliğine oranla kıyı devletine daha kesin bir egemenlik hakkı vermiştir. Karasularında yapılacak bir araştırma için kıyı devletinin kesin izni gerekmektedir.*

*b. Münhasır Ekonomik Bölgede ve Kıta Sahaneliği üzerinde denize ilişkin bilimsel araştırma Münhasır Ekonomik Bölgede ve Kıta Sahaneliğinde icra edilecek bir araştırma için kıyı devletinin yetkileri BMDHS'nin 246 ncı maddesinde açıklanmıştır.*

*"1. Sahildar devletlerin yetkilerinin kullanılmasında, kendi münhasır ekonomik bölgelerinde ve kıta sahanlıkları üzerinde, denize ilişkin bilimsel araştırmaları düzenlemek, bunlara izin vermek ve bunları yürütmek konusunda münhasır hakları vardır.*

*2. Münhasır ekonomik bölgede ve kıta sahanlıkları üzerinde deniz bilimsel araştırmaları sahildevletlerin rızası ile yapılacaktır.*

3. Normal şartlarda Kıyı Devletleri (kıyı devleti ile araştırma yapmak isteyen devlet arasında diplomatik ilişkiler mevcut olmasa da şartlar normal olarak kabul edilebilir), kendi münhasır ekonomik bölgesi içinde veya kıta sahanlıkları üzerinde, diğer devletlerin veya yetkili uluslar arası kuruluşların barışçı amaçlarla ve bütün insanlığın yararına deniz çevresi ile ilgili bilimsel bilgileri artırmak maksadıyla yürütmek istedikleri deniz bilimsel araştırma projelerinin gerçekleştirilmesine rıza göstereceklerdir. Bu amaçla, kıyı devletleri bu gibi rızanın gereksiz yere geciktirilmemesini veya verilmekten kaçınılmamasını sağlayacak kural ve usulleri tesis edeceklerdir.

4. Bununla beraber, Kıyı Devletleri, takdirlerine bağlı olarak kendi münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde ve kıta sahanlıkları üzerinde diğer bir devletin veya yetkili uluslar arası kuruluşun denize ilişkin bilimsel araştırma projesinin yürütülmesine aşağıdaki hallerde rıza göstermeyebilirler:

a) Canlı ve cansız kaynakların araştırılması ve işletilmesine doğrudan etkisi varsa,

b) Kıta sahanlığını delmeyi, patlayıcı kullanılmasını veya deniz çevresine zararlı maddeleri sokmayı gerektiriyorsa,

c) Yapay ada, tesis ve yapıların inşasını, işletilmesini veya kullanılmasını ihtiva ediyorsa,

ç) Projenin niteliğine ve amaçlarına ilişkin olarak iletilen bilgiler doğru değilse veya projenin sahibi devlet veya yetkili uluslar arası kuruluş, ilgili sahildar devlete karşı daha önceki bir proje dolayısı ile üstlendiği yükümlülükleri yerine getirmemişse." (Md. 246)

Sözleşmenin bu maddesi ile kıyı devletine yapılacak araştırmaların düzenlenmesi ile ilgili kural koyma hakkı verilmiş, ancak bu kural ve düzenlemelerin, yapılacak olan araştırmaları gereksiz yere geri çevirmeye veya geciktirmeye yol açmamasının sağlanması gerektiği belirtilmiştir.

İlgili maddenin devamında kıyı devletinin herhangi bir araştırma başvurusuna rıza göstermeyebilme durumları da belirtilerek, maddenin başında kıyı devletinin sahip olduğu egemen hakların sınırı çizilmiştir.

c. Uluslar arası kuruluşlar tarafından veya onların himayesinde gerçekleştirilen araştırma projeleri

Uluslar arası kuruluşlar tarafından veya onların himayesinde gerçekleştirilmek istenen bir araştırma, eğer araştırma yapılacak Münhasır Ekonomik Bölge veya Kıta Sahanlığına sahip kıyı devleti bu uluslar arası kuruluşa üye ve bu araştırma talebinin kendisine bildirilmesinden itibaren dört ay içerisinde kararını bildirmemiş ise bu projeye onay vermiş kabul edilmektedir (Stevens, 1986). Bu konu ile ilgili IOC tarafından Alfred H.A. Soons başkanlığında bir komisyon görevlendirilmiş ve bir alt çalışma yapması istenmiştir. Yapılan bu çalışma ile aşağıda belirtilen BMDHS'nin ilgili maddesinin uygulama esasları belirlenmiştir.

“Bir uluslar arası kuruluş üyesi olan veya onunla iki taraflı bir anlaşması olan ve münhasır ekonomik bölgede veya kıta sahanlığı üzerinde o kuruluşun bir deniz bilimsel araştırması projesini doğrudan veya himayesi altında icra etmeyi istediği bir kıyı Devleti; kuruluş tarafından projenin yapılması kararı alındığı zaman ayrıntılı projeyi uygun bulmuş ise veya böyle bir projeye katılmaya istekli ise ve kuruluşun projeyi kendisine bildirmesinden itibaren dört ay içinde herhangi bir itirazda bulunmamışsa, kabul edilen şartlara uygun olarak projenin yürütülmesine izin vermiş sayılacaktır.” (Md.247)

*ç. Sahildar devlete bilgi verme yükümlülüğü*

*Deniz bilimsel araştırması yapmak isteyen devlet veya uluslar arası kuruluşların kıyı devletine araştırma yapabilme talebinde bulunurken vermesi gerekli bilgiler BMDHS'nin 248 nci maddesinde su şekilde belirtilmiştir. "Bir Kıyı Devletin münhasır ekonomik bölgesi içinde veya kıta sahanlığı üzerinde bilimsel deniz araştırması yapmak isteyen devletler ve uluslar arası kuruluşlar, deniz bilimsel araştırma projesinin öngörülen başlama tarihinden en az altı ay önce kıyı devletine aşağıdaki hususları bildirecektir:*

*1. Projenin niteliği ve amaçları*

*2. Geminin ismi, tonajı sınıfı ve bilimsel ekipmanın tarifi dahil olmak üzere kullanılacak metod ve vasıtalar*

*3. Projenin yürütüleceği kesin coğrafi sahalar*

*4. Araştırma gemilerinin beklenen ilk gelişi ve nihai ayrılış veya yerine göre ekipmanın konuşlandırılması ve kaldırılması tarihi*

*5. Sponsor kurumun, direktörünün ve projeyi yürütecek kimsenin ismi*

*6. Sahildar Devletin hangi ölçüde projeye iştirak edebileceği veya projede temsil edilebileceği." (Md. 248)*

*d. Diğer şartları yerine getirme yükümlülüğü*

*BMDHS'nin 248 nci maddesinde belirtilen hususların kıyı devletine bildirilmesi ve kıyı devletin araştırma rıza göstermesi ile araştırma için ilk asama*

*tamamlanmış olmaktadır. Araştırma yapacak olan devlet veya uluslar arası kuruluşların 249 ncu maddede belirtilen şartları da yerine getirmesi gerekmektedir.*

*“Sahildar bir devletin münhasır ekonomik bölgesi içinde veya kıta sahanlığı üzerinde deniz bilimsel araştırmaları yapan devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar aşağıdaki şartları yerine getireceklerdir.*

*1. Sahildar devlete, istediği takdirde ve mümkün olan durumlarda, araştırma gemilerinde ve diğer teknelerde veya bilimsel araştırma tesislerinde, kendi bilim adamlarına herhangi bir ücret ödemeksizin ve kendisinin proje masraflarına katılma yükümlülüğü olmaksızın deniz bilimsel araştırma projesine katılma veya böyle bir projede temsil edilme hakkının sağlanması.*

*2. Talebi halinde sahildar devlete, mümkün olan en kısa zamanda, ilk raporları ve projenin tamamlanmasından sonra nihai sonuçları sunmak.*

*3. Talebi halinde sahildar devletin deniz bilimsel araştırması projesinde elde edilen tüm veri ve örneklere ulaşmasını garanti etmek ve kendisine, bilimsel değerlerine zarar gelmemek üzere çoğaltılabilecek verileri ve bölünebilecek örnekleri sağlamak.*

*4. Talebi halinde sahildar devlete, bu gibi veri, örnek ve araştırma sonuçlarının değerlendirilmesini sunma veya değerlendirme veya yorumlama konusunda yardım etmek.*

*5. Araştırma sonuçlarının mümkün olan en kısa zamanda, milli veya uluslar arası kanallarla uluslar arası düzeyde erişilmesini sağlama;*



6. Araştırma programında yapılacak her türlü önemli değişmeyi derhal sahildar devlete bildirmek.

7. Başka türlü karara bağlanmadıkça araştırma biter bitmez bilimsel araştırma tesis veya malzemelerini kaldırmak." (Md. 249)

olarak sözleşmeyi incelememiz yerinde olacaktır.

### 2.3. Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkileri ve UDÖ'nun Rolü

#### 2.4. 1982 BMDH Sözleşmesine Göre Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkileri

1982 birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesi 17 Kısım altında toplanan 320 maddeden oluşmakta ve ayrıca Sözleşme'nin ayrılmaz parçası olarak 9 Ek'i bulunmaktadır.<sup>46</sup> 1982 tarihli B.M.D.H.S. deniz hukukuyla ilgili bütün konuları düzenleyen ve şimdiye kadar yapılmış en ayrıntılı Sözleşme kabul edilmiştir. 1958 Sözleşmeleri'nde yer alan birçok hüküm, 1982 B.M.D.H.S.'de de muhafaza edilmiş olmakla beraber, bazı kurumlar değiştirilmiş, bazı kurumlar ise, (uluslararası deniz yatağı, münhasır ekonomik bölge, arkeolojik bitişik bölge, takımda devleti v.s.) ilk defa 1982 B.M.D.H.S. ile ihdas edilmiştir.<sup>47</sup>

Bu sözleşmeye göre; BMDHS deniz hukuku ile ilgili eskiden var olan akdi ve teamüli kuralların uluslararası ve geniş katılımlı bir seri konferanslar sonrasında detaylı olarak yazılı hale getirilmesi neticesinde ortaya çıkmış ve «Ulusal egemenlik» kavramının önem ve öncelik kazandığı bir toplantı ve denizlerin tarihteki en büyük paylaşımı şekline dönüşmüştür. BMDHS ile açık denizlerin serbestliği ilkesi gereği

<sup>46</sup> Aydoğan Özman,1986, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler", Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara, s.16.-Ege Kıta Sahaneliği

<sup>47</sup> Aslan Gündüz, 1998, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, B.3, Beta Yayını, İstanbul, s.354. Ege Kıta Sahaneliği

tüm devletlerin kullanımına açık olan uluslar arası deniz yatağı, bu alanı fiilen işletebilen birkaç gelişmiş devletin etkisinden çıkartılarak, “insanlığın ortak mirası” ilan edilerek bundan sonra tüm insanlığın yararı, amacına uygun şekilde bir uluslar arası örgütün denetimi altında işletilmesi öngörülmüştür. Aynı zamanda canlı kaynakların avlanması ve mineral kaynakların işletilmesinde, bilimsel veri ve teknolojik bilgilere sahip olmayan az gelişmiş devletler lehine, bilimsel araştırma ve teknoloji transferi konusunda bazı özel kurallar getirilmiştir. Devletlerin tamamen ya da kısmen yetkisi altında bulunan deniz alanlarında ilgili kıyı devletine bilimsel araştırmaya izin verme yetkisi verilirken, uluslar arası deniz yatağındaki bilimsel araştırmalar için serbestlik ilkesi kabul edilerek, Uluslar arası Deniz Yatağı Otoritesi aracılığıyla bütün devletlerin bunlardan yararlanması (mad.143/2-3) ve imkanlar çerçevesinde, gelişmiş devletlerin az gelişmiş devletlere bu konuda yardım etmesi (mad.143/3 b) öngörüldüğü belirtilmektedir.<sup>48</sup> Böylelikle bu sözleşme ile genişliği sınırsız iki boyutlu denizlerdeki alışılmış serbest kullanım ilkesi yerine, derinliklerdeki kaynakların da bahse konu edildiği, sınırlı genişlikte ve üç boyutlu denizlerdeki işletmecilik ilkesinin getirildiği söylenebilmektedir.

1982 birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesinde kıyı devletlerinin düzenleme yetkileri 42. Madde çerçevesinde belirtilmiştir. Bu maddeye göre boğaza kıyı devletler, transit geçişe ilişkin kanun ve düzenlemeler;

- Sözleşmenin 41. Maddesinde yer alan seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi,

- Boğazda petrol, yağlı atıklar ve diğer zararlı maddelerin boşatılmasına ilişkin “uygulanabilir uluslararası düzenlemelere işlerlik kazandırmak” sureti ile kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü,

<sup>48</sup> Hüseyin Pazarıcı, 1998. Uluslar Arası Hukuk Dersleri Iı. Kitap, 5.Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, ss.312-313.

- Balıkçı gemileri hususunda balıkçılık araçlarının kullanımı da dahil olmak üzere balık avlama yasağı,

- Gümrük, maliye, göç veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesi sureti ile her türlü mal para veya kişinin gemiye alınması veya gemiden indirilmesi

Olarak belirtilmiştir.

BMDHS'nin 39. Maddesinde belirtilen düzenleme Reisman'a göre, sınırlayıcı bir düzenlemeden doğabilecek sıkıntıları bertaraf etmek amacı ile, gemi ve uçaklar için öngörülen yükümlülüklerin kıyı devleti bakımından düzenleme yetkilerini de beraberinde getirdiği görüşünü ortaya atmıştır. Reismen, boğazdan geçmekte olan gemi ve uçaklar bakımından, getirilen yükümlülüklerin aynı zamanda kıyı devletlerine maddede belirtilen konularda bağlayıcı düzenleme yapma yetkisi tanıdığını ifade ettiği belirtilmiştir. Bu maddeye göre, gemi ve uçaklar bakımından getirilen yükümlülüklerin hukuki etkisini zayıflatmıştır. Reismen'e göre, bu tür bir düzenleme ile transit geçiş hakkı ile zararsız geçiş hakkının yakınlaştırılması ve transit geçiş rejiminin kıyı devletleri bakımından yumuşatılması amaçlandığı belirtilmektedir.

Ayrıca 1982 BMDHS göre karşılıklı iki kıyının aynı devlete ait olması hali ile ilgili düzenlemeyi açıklamak gerekirse; "Eğer karasuları genişliğinin iki katından daha az bir mesafede olan karşılıklı iki kıyı aynı devlete ait ise, bu iki kıyı arasında kalan sular ilgili devletin içsularından sayılır. Keza kıyıları aynı devlete ait olan bir boğaz söz konusu ise ve bu boğazın genişliği kıyı devletinin karasularının genişliğinin iki katından daha az ise, bu sular da kıyı devletinin içsuları sayılır. Fakat söz konusu boğaz konumu itibariyle iki açık denizi birbirine bağlayan bir boğaz ise, kıyı devletince bu boğazdan geçiş engellenemez. 1958 sözleşmesinin 15/4 ve 1982 sözleşmesinin 45/2 maddeleri bu hükmü amirdir. Kıyıdaş iki devletin karşılıklı kıyıları arasındaki mesafe kıyı devletinin karasularının genişliğinin iki mislinden

daha fazla ise, bu suların karasuları genişliği içinde kalan bölümlerinde içsulara ait rejim değil, karasuları rejimi uygulanır” gereği bildirilmiştir.<sup>49</sup>

1982 BMDHS’ye göre karşı karşıya olan kıyılara sahip bulunan devletler arasında karasularının dış hududu ile ilgili düzenlemeyi açıklamak gerekirse; “Kıyıları birbirinin karşısında olan devletler arasında bulunan karasularının dış hududu, bu devletler arasında yapılacak bir anlaşma ile tesbit edilir. 1958 Sözleşmesi’nin 12/1 ve 1982 sözleşmesinin 15/1 maddelerine göre “iki devlet arasındaki karşılıklı kıyıların mesafesinin iki devletin karasuları genişliğinin toplamından dar olması halinde” böyle devletlerin arasında bulunan karasularının dış hududu aksine kararlaştırılan bir anlaşma yoksa, her noktası iki devletten herbirinin karasularının genişliğinin ölçülmeğe başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçemez.” O halde bu esas, tatbikat sonucu elde edilecek olan orta hattır. Maddelerin devamında şöyle denmektedir: “Bununla beraber, tarihi bir hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularının bu hükümlerle bağdaşmayan bir şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu yerlerde, yukarıdaki hüküm uygulanmaz.” 1982 sözleşmesinin 13. maddesi de şu hükmü getirmiştir: [genel bir hükümlerle karasularının genişliğini ölçmek için] “tesbit edilen esas hatlar veya bunlarla oluşan hudutlar ve demir yerleri ve kıyıları karşı karşıya veya yanyana olan devletler arasındaki sınırlandırma hatlarının, bunların durumunu tetkik etmek için yeterli olan bir ölçekte veya ölçeklerdeki haritalar üzerinde gösterileceği; bunun olmaması durumunda jeodezik (arazi ölçümü) sistemi belirten noktaları birleştiren coğrafi koordinatların bir listesi haritaların yerine kullanılabilir.” Keza kıyı devleti, bu gibi haritalara ve coğrafi koordinat listelerine gereği vechile aleniyet kazandırır ve bu gibi

<sup>49</sup> Mehmet GÖNLÜBOL, 1959, Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara, s. 138; F.H., Baykal, 1998, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa/ Aktüel Kitabevleri, Temmuz İstanbul. s. 384

harita ve listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi eder.” gereği bildirilmiştir.<sup>50</sup>

1982 Sözleşmesinde, kıyıdaş devlet için sınırlandırma haritalarını veya koordinat listelerini yeteri şekilde aleni hale getirmeyi ve bunları Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine vermeyi mecburi tutulmuştur.<sup>51</sup>

Sözleşmenin 42. Maddesinde yer alan hükümlerde, boğazlar, özellikle kıyı devletinin güvenliği bakımından önem taşımalarına karşılık Sözleşmede, kıyı devletinin güvenlikle ilgili olarak yapılması gereken düzenlemelere değinilmektedir. Kıyı devletleri, savaş gemileri için özel rota düzenlemeleri yapabilme veya geçiş zamanları öngörebilmelidir. Özellikle politik gerginliklerin söz konusu olduğu dönemlerde düzenlemeler gerekli bulunmaktadır.<sup>52</sup>

## 2.5. Kıyı Devletinin Düzenleme Yetkisine Getirilen Sınırlamalar

Kıyı devletinin düzenleme yetkisine getirilen sınırlamalar kapsamında; Masum (zararsız) geçiş, temelde yapılagelişe (teamül'e) dayanmaktadır. 1958 KBBS ile 1982 BMDHS'nde yer alan hükümlerin bir kısmı, teamül hukukundan süzülüp çıkarılmış ve müzakerelerle sistemleştirilmiş hükümlerdir. Bu hükümler şöyle özetlenebilir:

- Kıyı devleti karasularında egemendir.
- Kıyı devleti masum geçiş yapan gemiye, geçiş masum olduğu sürece katlanmakla yükümlüdür.

<sup>50</sup> Çelik, a.g.e., s.88; Toluner, a.g.e., s. 79; Pazarcı, age, s.296; Baykal, F.H., Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa/ Aktüel Kitabevleri, Temmuz 1998, İstanbul. S.29.

<sup>51</sup> F.H., Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa/ Aktüel Kitabevleri, Temmuz 1998, İstanbul. S. 30.

<sup>52</sup> Mayama A., “Te Influence Of The Straits Regime On The Law Of Neutrality At Sea”, ODIL, Vol.26, 1995 S. 10-

- Kıyı devleti, güvenlik, denizaltı kablolarının korunması, canlı kaynakların korunması, balıkçılık gibi nedenlerle masum geçiş yapacak gemilerin uyması gereken kurallar koyabilir. (Masum geçişi düzenleme yetkisi)

- Kıyı devleti masum geçişi erteleyebilir.

Bu duruma göre, kıyı devletinin egemenlik yetkisi, zararsız geçiş'e ait kurullarla bir ölçüde sınırlanmakta; buna karşılık, kıyı devletine, esas itibarıyla katlanmak zorunda olduğu yabancı geminin masum geçiş hakkıyla ilgili sınırlamalar yapma yetkisi tanındığı belirtilmiştir.<sup>53</sup>

Sözleşmenin 42. Maddesi 1.-a bendinde 41. Maddeye atıf yapıldığı belirtilmektedir. bu maddenin hükmüne göre, kıyı devletinin düzenleme yapabileceği alanlar aslında 41. Maddenin uygulanmasından ibaret olduğu ve buna göre yalnızca uluslararası alanda kabul edilen deniz çizgileri ve trafik düzenleri kıyı devleti tarafından tesis edildiği belirtilmektedir. ayrıca boğazlarda, karasularından farklı olarak kıyı devletleri transit geçiş yapan gemilerin uyacakları trafik ayırım düzeni ve seyrüsefer güvenliğine ilişkin tedbirleri tek taraflı olarak alamadığı belirtilmektedir. 42. Maddenin 1-b bendinde; kıyı devleti boğazın deniz çevresini korumak amacı ile yalnızca uygulanabilir uluslararası düzenlemelere işlerlik kazandıran düzenlemeler yapılabilmesi belirtilmiştir. 42. Maddesinin 2. Bendinde ise, kıyı devleti düzenleme yaparken gemiler arasında ayırım gözetmemelidir. Kıyı devleti tarafından yapılması gereken düzenlemelerin uygulanması transit geçiş hakkını pratikte inkar etme engelleme veya zayıflatma sonucunu doğurmaması gerektiği belirtilmektedir.

Ayrıca sözleşmenin 44. Maddesinde yer alan hüküm kıyı devletlerinin yükümlülükleri düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, kıyı devletleri transit geçişleri

<sup>53</sup> Aybay Gündüz, 2001, Türk Boğazlarından "Uğraksız" Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest'i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra, Mart, s..33

engelleyemediği, boğazda seyrüsefer ve uçuş ile ilgili bilgileri veya herhangi bir tehlikeyi uygun bir şekilde duyuracağı belirtilmiştir. Bu madde ile getirilen transit geçişin askıya alınamayacağına ilişkin hüküm farklı şekillerde yorumlanabilmektedir. Buna göre, bu hükümde, kıyı devletine belli bir geçişin zararsız olmasını isteme ve zararsızlığı ortadan kalkan geçişi askıya alma hakkını tanımakta olduğu belirtilmiştir. Caminos'a göre, "kıyı devletinin güvenliğini tehdit eden bir durum olması" halinde istisnai olarak, kıyı devletine geçişi askıya alma yetkisinin tanınması gerektiğini belirtmektedir.<sup>54</sup>

## 2.6. KIYI DEVLETİNİN DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN YETKİLERİ

### 2.6.1. Genel Olarak

Kıyı devletinin deniz çerçevesi korunmasına ilişkin yetkileri genel olarak incelendiğinde; Uluslararası deniz hukukunun başlıca alanlarından biri deniz kirlenmesinin kontrolü, etkilerinin azaltılması ve ortadan kaldırılması olarak belirtilmektedir.<sup>55</sup> Doğası gereği son derece karmaşık olan bu konu, uluslararası hukuk disiplini içinde esnek ve gelişime açık kuralların varlığını gerektirmektedir.<sup>56</sup> 1972 tarihli Stockholm Konferansı'nda kabul edilen tavsiye kararlarında ise, deniz çevresi ile ilgili olarak, tüm kirlilik kaynaklarını ve çeşitlerini içeren kapsamlı hukuksal düzenlemelerin eksikliğine değinilerek, devletlere tavsiyelerde bulunulmuştur. Stockholm Konferansı'nda alınan karar uyarınca kurulan UNEP (United Nations Environmental Programme-Birleşmiş Milletler Çevre Programı)

<sup>54</sup> Caminos, H., Recueil Des Cours. Martinus Nijhoff Publishers, 1989, S. 146-147

<sup>55</sup> Sule A. Günes, 2007, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Ve Deniz Çevresinin Korunması, Aühfd, s.2

<sup>56</sup> Knight G./Chiu H. (1991) The International Law Of The Sea, Elsevier Publications, London, S. 666.

deniz çevresinin korunması bakımından önemli gelişmelerin sağlanmasına katkıda bulunmuştur. UNEP Yürütme Konseyi'nin ilk toplantısında alınan karar uyarınca, denizlerin ve okyanusların çevresel yönden korunmasının önemi nedeniyle UNEP bölgesel deniz programlarının başlatılmasına karar verilmiştir. 1975 yılında Akdeniz Eylem Planının kabul edilmesi ve 1976 yılında programın hukuksal çerçevesinin tamamlanması ile birlikte yürürlüğe konulan UNEP Bölgesel Deniz Programları, benzer nitelikteki programlar için model oluşturmaktadır.<sup>57</sup>

Deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası hukuk kuralları temel olarak karmaşık bir sözleşmeler ağı içinde gelişmiştir. Bu kuralların temelinde, parçalı ve dağınık bir görünüm içinde olan tüm bu düzenlemelerin, daha çok ad hoc şekilde, bazı deniz kazalarının ortaya çıkması sonucu veya muhtemel çevre sorunlarını önlemek amacıyla yapıldığı görülmektedir. BMDHS ile birlikte deniz çevresinin korunması ve muhafazası için ilk kez geniş kapsamlı ve küresel bir düzenleme kabul edildiği belirtilmektedir. Deniz hukukunun anayasası olarak da kabul edilen Sözleşme ile deniz çevresinin karşı karşıya bulunduğu çevresel tehdit, hemen hemen bütün boyutları ile göz önüne alınmakta ve bu çok geniş kapsamlı konuya ilişkin genel yükümlülükler yer verilerek, evrensel bir standart oluşturulmaya çalışılmaktadır. Deniz çevresinin korunmasına yönelik diğer sözleşmeler bakımından da, BMDHS'nin XII. Kısmı, "Temel Çerçeve" teşkil etmektedir.<sup>58</sup>

Sözleşmeye göre, deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümlerinin, savaş gemileri, yardımcı savaş gemileri, münhasıran kamu hizmetlerinde kullanılan devlet gemileri ve uçaklara uygulanması istenmemiştir. Bununla beraber bu gemiler için öngörülen bağışıklığın yumuşatıldığı, devletlerin kendi ulusal düzenlerinde bu

<sup>57</sup> Sule A. Günes 2005, "Mediterranean Environmental Programme", Proceedings Of The Seventh International Conference On The Mediterranean Coastal Environment, 25-29 October ss. 95-102.

<sup>58</sup> Bmdhs Md.237 F. 2



gemiler bakımından da gerekli çevre önlemlerini almaya yetkili oldukları hükme bağlanmaktadır. Söz konusu önlemler, bu gemi ve uçakların hareketlerine ve hareket kabiliyetlerine etki etmemek koşuluyla alınabilecektir.<sup>59</sup> BMDHS'nin XII. Kısmı deniz çevresinin korunması bakımından temel bir hukuksal çerçeve oluşturmaktadır. Bu durum Sözleşme'nin 237.maddesi 2. fıkrasında, "Devletler, deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin olarak özel sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini işbu sözleşmenin genel prensipleri ve amaçları ile bağdaşır bir şekilde yerine getirirler" şeklinde ifade edilmektedir.. Uluslararası anlaşma niteliğinde olmayan ve esnek hukuk belgeleri olarak da nitelendirilen diğer düzenlemeler bakımından ise, BMDHS'nde özel bir hüküm yer almamaktadır, söz konusu belgelerde yer alan ilkelerin, sözleşmenin yorumlanmasında ve uygulanmasında göz önüne alınması gerekmektedir.

### **2.6.2. Transit Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlarda Deniz Çevresinin Korunması**

Transit Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlarda Deniz Çevresinin Korunması ilişkin hükümler, sözleşmede iki ayrı şekilde düzenlendiği görülmektedir. Bunlar;

1. Boğazlara kıyısı olan devletlerin transit geçişle ilgili olarak kabul edileceği kanunlar ve düzenlemeler
2. Transit geçiş halindeki gemi ve uçakların uymaları gereken kuralların gösterilmesidir.

Boğaza kıyısı olan devletlerin düzenleme yetkileri kapsamında BMDHS'nin 42. Maddesi 1-b bendinde;

---

<sup>59</sup> Bmdhs Md. 236

“ boğazda petrol, yağlı atıkları ve diğer zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili uygulanabilir uluslararası düzenlemelere işlerlik kazandırılmak sureti ile kirlenmenin önlenmesi azaltılması ve kontrolü”

Hükmü bulunmaktadır. Yani, kıyı devleti, “ uygulanabilir uluslararası standartlardan” daha katı boşaltım standartları belirleyememektedir.<sup>60</sup>

Boğaza kıyısı olan devletlerin düzenleme yetkileri kapsamında BMDHS'nin 42. Maddesi 1-b bendi ayrıca boşaltımı yasaklaması, deniz kazalarına ilişkin bir düzenleme getirmemesi nedeni ile eleştirilmektedir. Bu maddesinin katı ve sınırlayıcı yapısı, sözleşmenin 21. Maddesi 1. bendinde yer alan karasularında kıyı devletinin deniz çevresinin korunmasına ilişkin düzenleme yetkilerinden çok farklı olduğu belirtilmektedir. sözleşmenin 21-1. Maddesinde; “genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemelere ve standartlara etki kazandırma” şartı, yalnızca kıyı devletinin yabancı gemilerin yapım, donanım, dizayn ve çalışan kişilerin niteliklerine ilişkin olarak yapacağı düzenlemeler bakımından gerekli olduğu belirtilmektedir.

Ayrıca, uluslararası düzenlemeler, devletlerin sadece ilgili sözleşme ile bağlanma rızasını ifade ettiği ve bu sözleşmenin yürürlükte olması şartı ile düzenlenen kural ve standartları ifade ettiği belirtilmektedir. uygulanabilir uluslararası düzenleme ifadesi ile belli normaların çok önemli olması yada uluslararası toplum tarafından benimsense dahi belirli bir devlete normun yer aldığı sözleşme yürürlüğe girmiş/girmemiş ise dahi ilgili devlet sözleşmeye taraf değil ise uygulanmayacağı anlaşılmaktadır.

Uygulanabilir standartların Oxman'a göre; genellikle kabul edilen uluslararası düzenleme prosedür ve uygulamalarla aynı anlama geldiği belirtilmektedir.

<sup>60</sup> Hakapaa, K., 1981, Marine Pollution In International Law, Helsinki, s.205

Sözleşmenin 41-1. Maddesinin b bendinde yer alan uygulanabilir sıfatını Gold uluslararası hukuk kurallarını ifade etmek için kullanmaktadır. Buna göre; kıyı devleti tarafından uygulanması gereken kurallar ya örf ve adet hukuku niteliğini almış olmalı yada bir andlaşmaya taraf olmaları nedeni ile kıyı veya bayrak devletine uygulanabilmekte olduğu belirtilmektedir.<sup>61</sup> sözleşmenin bu maddesi kıyı devletinin çevre korunması konusundaki yetkilerini çok sınırladığı gerekçesi ile eleştirildiği belirtilmektedir.

Ayrıca sözleşmede yer alan “uygulanabilir” ifadesi düzenlemeyi yapan kıyı devleti ve düzenlemenin uygulanacağı bayrak devleti bakımından bağlayıcı niteliği olan uluslararası kuralların anlaşılması gerekmektedir. Uluslararası hukuk kapsamında bağımsız devletler, sözleşmelere taraf olmaya zorlanamayacakları için uygulanabilir ifadesi, kıyı devletinin boğaz çevresinin korunması konusunda hiç veya yeterli düzenleme yapmaması sonucunu doğurmaktadır.

### **2.6.3. Transit Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlarda Ön Bildirimde Bulunması ve Ön İzin Alma Zorunluluğu**

Deniz çevresinin korunması için ön bildirim yükümlülüğü ve gemi raporu verilmesi konusunda benzerlikler olduğu belirtilmektedir. bu raporlardan ön bildirim ve ön izin devlet gemilerine ve savaş gemilerine uygulanabilirken gemi raporu verilmesi yalnızca ticaret gemilerine uygulanabilen bir tedbir olduğu belirtilmektedir.

Boğazlarda deniz çevresinin korunmasına ilişkin olarak, ön bildirimde bulunma ve ön izin alma konuları sözleşmede yer almamaktadır. Zararlı kargo taşıyan gemilerin geçişlerinden önce ön bildirimde bulunması veya ön izin alması III. Deniz

---

<sup>61</sup> De Yturriaga, J.A. Straits Used For International Navigation, A Spanish Perspective, Martinus Nijoff Publications On Ocean Development, Vol 17, S.178

hukukunda yer aldığı belirtilmektedir.<sup>62</sup> sözleşmenin 42-2. Maddesinde; “devletleri düzenleme yaparken yabancı gemiler arasında ayırım gözetmemeli ve kıyı devleti tarafından yapılacak düzenlemelerin uygulanması transit geçiş hakkını pratikte inkar etme engelleme veya zayıflama sonucunu doğurmamalıdır” hükmü yer almaktadır.

Caminos ve K.L. Koh, transit geçiş hakkının kullanılmasının herhangi bir bildirim veya izin şartına bağlanamayacağını belirtmektedir.<sup>63</sup>

Ayrıca Fransa ve İspanya, zorunlu gemi raporlama sistemi çerçevesinde gemilerden yük ve yükün miktarı hakkında bilgi vermesini istediği belirtilmektedir.

Bu konuda Basel sözleşmesinin 6. Maddesinde; “ihraç eden devletin, atıkların sınır aşan hareketlerinde geçişin transit geçen devletlere bildirilmesi gerektiği ve devletin rızası alınmadan böyle bir geçişin yapılamayacağı belirtilmiştir. Transit geçen devlet sözleşmeye taraf değilse ön bildirimde bulunması yeterli olacaktır. Sözleşmedeki sınır aşan hareketler ve bir devletin ulusal yetkisi içindeki alan ifadelerinden sözleşme hükümlerinin transit geçiş rejiminin geçerli olduğu boğazlar da uygulanabileceği anlaşılmaktadır.

#### **2.6.4. Zararlı Madde Veya Atık, Nükleer Madde Veya Atık Taşıyan Gemilerin Transit Geçiş Hakkı**

Zararlı Madde Veya Atık, Nükleer Madde Veya Atık Taşıyan Gemilerin boğazlardan transit geçişleri, karasularından geçişlere ilişkin 23. Maddesindeki gsbş açıkça birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesinin III. Bölümünde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre;

<sup>62</sup> Mehmet, Gönlübol, 1959, Baris Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara, s. 335

<sup>63</sup> Mehmet, Gönlübol, Baris 1959, Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara, s.145.

“Yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlar ile aynı şekil radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası anlaşmalarda öngörülen belgeleri bulundururlar ve özel tedbirleri alırlar.” Hükmü getirilmiştir.

Ancak, Zararlı Madde Veya Atık, Nükleer Madde Veya Atık Taşıyan Gemilerin geçişleri sözleşmenin 39-2. Maddesinde uygun olarak yapmaları gerekmektedir. 39. 2. Maddesinde göre;

“Transit geçiş halindeki gemiler:

a) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara;

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.”

hükmü getirilmiştir.

Bu nedenlerle boğazlardan geçişleri sırasında Zararlı Madde Veya Atık, Nükleer Madde Veya Atık Taşıyan Gemilerin tabi olacağı kuralları içeren belgeler ve sözleşmeler;

1. SOLAS 1974 VII. Bölüm
2. MARPOL 73/78
3. Basel sözleşmesi

4. Nükleer kazaların erken bildirilmesi sözleşmesi
5. OECD Guidelines
6. IAEA kodu

sıralanmaktadır.

Bu sözleşmelerden IAEA kodu bu tür geçişlere tavsiye niteliğindedir. Ancak iç hukuka dahil edilmesi veya diğer bir bağlayıcı belgeye eklenmesi ile birlikte bağlayıcılık kazanmaktadır. III. Maddede;

“Devletlerin radyoaktif atıkların kendi ülkelerinden geçişini ve ülkelerine girişini yasaklama konusunda egemen yetkileri olduğunu”

belirtmektedir.

UDÖ sözleşmeleri kapsamında 1948 tarihli SOLAS, tehlikeli maddeleri sınıflandırarak bunların gemilerde taşınmasına ilişkin kuralları VI. Bölümde düzenlemektedir. 1960 yılında toplanan Denizde Yaşam Güvenliği Konferansı sırasında Sözleşmenin VII. Bölümüne genel hükümlerin konulması kararlaştırıldı. Sözleşme, yolcuları ve mürettebatı tehdit eden kazaların önlenmesini amaçlamakta ve radyoaktif maddeler de dahil olmak üzere zararlı maddelerin, paketlenme ve istiflenmesi konularını ele aldığı belirtilmektedir.<sup>64</sup> Kasım 1965'de toplanan UDÖ Genel Kurulu'nda ise, “Uluslararası Denizde Tehlikeli Madde Taşımacılığı Kodu” (IMDG Code) kabul edilmiştir. 1974 yılında toplanan SOLAS Konferansında tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin kurallarda önemli bir değişiklik yapılmamıştır.

MARPOL 73/78 sözleşmesi kapsamında, radyoaktif maddelerin taşınmasına yönelik bir sözleşme değil isede, Annex III'de paketler halinde seyيار tanklarda,

---

<sup>64</sup> Duncan 1998, S.8

konteynerlerde, karayolu tankerleri ve demir yolu tanker vagonlarında taşınan zararlı atıklardan meydana gelebilecek deniz kirliliği konusu işlenmekte, ayrıca istifleme, miktar sınırlamaları, istisnalar ve liman devleti kontrolü çalışma gereksinimleri konusunda hükümler içerdiği belirtilmektedir.

UDÖ 1993 yılında, SOLAS ve IMDG Koduna ek olarak radyoaktif maddelerin taşınması ile ilgili olarak “Radyoaktif Nükleer Yakıt, Yüksek Seviye Radyo Aktif Atık ve plütonyumun Gemilerde varillerde Güvenli Taşınmasına İlişkin Kodu”nu (INF Code)536 kabul etmiştir. Başlangıçta zorunlu olmayan INF Kodu, 1997 yılında Deniz Güvenliği Komitesinde kabul edilen kararlar ile ismindeki “varille taşıma” ifadesi çıkarılarak içeriğinde bir değişiklik olmaksızın yeniden düzenlenmiştir. Kodun zorunlu hale gelmesi için SOLAS VII. Bölümündeki gerekli düzenleme 27 Mayıs 1999 tarihli MSC 71 dönem toplantılarında yapılmış ve sessiz kabul yöntemiyle 1 Ocak 2001 tarihine INF Kodunun uygulanması zorunlu hale gelmektedir.

INF Kodunun kurallarından dikkat çekici olan iki tanesi;

1. Radyoaktif madde veya atık taşıyan her gemi özel bir acil plan uygulayacaktır.

2.SOLAS'ın bu maddelerle ilgili rapor verme zorunluluğu, gemi üzerinde INF yükünün kaybolması, hasara uğraması ya da bu maddeleri taşıyan gemilerde bir arıza meydana gelmesi konularını da içerecek şekilde genişletilecektir.

1989 Basel Sözleşmesine göre, devletler, Sözleşmede “ülke” ifadesinin kullanılmasını istememişlerdir. Çünkü bu ifade ile kıyı devletleri karasuları ve hava sahalarından geçen araçlara müdahale edebilecekleri belirtilmektedir. Sonunda, pek de açık olmayan, “bir devletin ulusal yetkisi içindeki alan” ifadesi Sözleşmeye konuldu. “Bir devletin ulusal yetkisi içindeki alan” ifadesi, çevre, insan sağlığının

korunması için uluslararası hukuka uygun olarak devletin idari ve düzenleme yetkilerini kullandıkları herhangi bir kara, deniz alanını veya hava sahasını belirtmektedir. Boğazlar, devletin ulusal yetki alanı içinde olması sebebiyle Sözleşmenin açık hükmünden hareketle boğazlarda da uygulanabileceğini söyleyebiliriz. Ancak belirtilmelidir ki, Basel Sözleşmesi, nükleer silah taşıyan veya nükleer güçle çalışan gemileri kapsamamaktadır.

Belirttiğimiz zararlı madde veya atık, nükleer madde veya atık taşıyan gemilere uygulanabilecek tedbirler, bu gemilerin boğazlardan transit geçişi sırasında da uygulanabilmektedir. Transit geçiş çerçevesinde uluslararası boğazlardan geçen gemiler, geçişleri sırasında yukarıda saydığımız sözleşme ve kurallara uyması gerektiği belirtilmektedir.

## **2.7. TRANSİT GEÇİŞ HAKKINI KULLANAN GEMİ VE UÇAKLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ**

Transit Geçiş Hakkını Kullanan Gemi Ve Uçakların Yükümlülükleri BMDHS'nin 39. Maddesinin 1,2 ve 3. Maddelerinde transit geçiş hakkını kullanan gemi ve uçaklar için bakımdan dört ortak yükümlülük ayrıca ikişer yükümlülük de gemi ve uçaklar için getirilmiştir. Bu hükümlülüklerin bir kısmı seyrüsefer güvenliği ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin yükümlülüklerdir. Bu maddede yer alan hükümler;

“1- Transit geçiş hakkının kullanılmasında, gemiler ve uçaklar:

a) Boğazı hiç gecikmesiz katedecekler veya üzerinden uçacaklardır;

b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş



Milletler Andlaşması'n da belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır;

c) Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrüsefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır.

## 2- Transit geçiş halindeki gemiler:

a) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara;

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.

## 3- Transit geçiş halindeki uçaklar:

a) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından kabul edilen ve sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır; devlet uçakları bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve seyir güvenliğini her zaman gerektiği biçimde gözönünde bulundururlar.

b) Sürekli olarak, hava trafiğinin kontrolü amacıyla uluslararası alanda yetkili kılınan makamın kendilerine tahsis ettiği radyo frekansını veya uluslararası tehlike radyo frekansını kollayacaklardır.”

olarak belirtilmektedir.

sözleşmenin 39. Maddesi uluslararası denizcilik örgütü sözleşmelerinin uygulanmasının yaygınlaştırılması ve bazı pratik amaçlarla getirilmiştir. ÜDO sözleşmelerinde yer alan hükümler, bayrak devleti veya kıyı devleti adı geçen UDÖ sözleşmelerine taraf hatta Örgüte üye olmasalar dahi bu hüküm sayesinde uygulanacağı belirtilmektedir.<sup>65</sup>

sözleşmenin 39. Maddesinin 19-2 maddesinde yer alan hükümlere benzerlik gösterdiği belirtilmektedir. bu maddenin yükümlülüklerini ihlal eden gemilerin zararsızlığının ve transit geçiş hakkının son ereceğini belirtmektedir.<sup>66</sup>

### **2.7.1. Seyrü Sefer Güvenliği ve Deniz Çevresinin Korunması Konusundaki Yükümlülükler**

Seyrü Sefer Güvenliği Ve Deniz Çevresinin Korunması Konusundaki Yükümlülükleri sözleşmenin 21. Maddesi gereğince sahildevletinin zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları başlığı altında getirilen yükümlülükleri;

“1- Sahildevletinin işbu hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve aşağıdaki hususları kapsayan kanun ve kuralları kabul edebilir:

a) Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b) Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;

<sup>65</sup> Caminos, H., 1989, Recueil Des Cours. Martinus Nijhoff Publishers, s.151; Pharand, D., 1979 “The Northwest Passage In Int. Law”, The Canadian Y. Int. Law, XVII, s. 7

<sup>66</sup> Molenaar, E.J., 1998, Coastal State Jurisdiction Over Vessel- Source Pollution, Kluwer Law International, s.149

- c) Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;
- d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;
- e) Sahildar devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesi;
- f) Sahildar devletin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;
- g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması;
- h) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi;

2- Bu kanun ve kurallar yabancı gemilerin çizimlerine, inşaasına veya donatım ve denize elverişliliğine uygulanmayacaktır; meğer ki bunlar genel kabul görmüş uluslararası kural ve normlara ilişkin olsun.

3- Sahildar devlet bu kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.

4- Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu kanun ve kurallara olduğu gibi, denizde çatışmayı önlemeye ilişkin olup genel kabul görmüş bütün uluslararası kurallara uyacaklardır.”

Gereği belirtilmektedir.

BMDHS'nin 39(2) maddesinde, seyrüsefer güvenliği ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin olarak, gemiler bakımından getirilen yükümlülükler, kanun

yapım tekniği açısından özellik göstermektedir. Sözleşmenin 39 maddesine maddesine göre,

“Transit geçiş halindeki gemiler:

a) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara;

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.”

Yükümlülüğü getirilmektedir.

BMDHS'nin Sözleşmenin 39(2)(a) maddesine göre, “Transit geçiş halindeki gemiler, denizde çatışmaların önlenmesine ilişkin uluslararası düzenlemeler de dahil, seyrüsefer güvenliği ile ilgili olup, genellikle kabul edilmiş olan uluslararası düzenleme, usul ve uygulamalara riayet edecektir.” açıklaması getirilmektedir. Sözleşmenin 39(2)(b) maddesine göre, “Gemiler, kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi ile ilgili olup, genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenleme, usul, uygulamalara riayet edecektir.” açıklaması getirilmektedir.

Sözleşmenin 39(2) maddesi hükmüne göre, kıyı devletleri ve kullanıcı devletler 1982 BMDH Sözleşmesine taraf olmakla deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik “genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenlemelere” de kendiliğinden taraf hale geliyorlar ve bu sözleşmeler onlar için bağlayıcı hale geliyor.<sup>546</sup> Bu hükümlerin bir benzerine diğer uluslararası andlaşmalarda rastlamak güçtür ve hükmün çok önemli etkileri vardır.

Boğazlarda seyrişer güvenliği ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin olarak Sözleşmede benimsenen uluslararası yaklaşıml, boğazlara kıyısı olan devletler tarafından yapılacak farklı, tek taraflı düzenlemeleri önlemeye yöneliktir. Kıyı devletlerinin boğazlardan geçecek gemilerle ilgili olarak yapacakları düzenlemeler, örneğin geminin dizaynı, yapımı, donanımı, işleyişine, gemi adamlarına ilişkin olabilir ve bu da uygulamada, uluslararası ulaşımı büyük ölçüde zorlaştırabilir. Belirtilmelidir ki, çoğu zaman gemilerle ilgili düzenlemeler uluslararası düzeyde kıyı devletinin tek taraflı olarak hazırlayabileceği düzenlemelere nazaran daha ayrıntılı, özenli bir şekilde hazırlanmaktadır. Bu düzenlemeler, trafik ayırım düzenlerine, tavsiye edilen rotalara, kaçınılması gereken bölgelere, zorunlu kılavuza, gemi trafik hizmetlerine ilişkin de olabilir.<sup>67</sup>

BMDHS'sinin 39(2) hükmü gereğince, kanun yapımı tekniği açısından özellik göstermektedir dedik; bu hüküm, UDÖ bünyesinde kabul edilen Sözleşmelerin uygulanmasını yaygınlaştırmak amacıyla getirilmiştir. "Genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenlenmelere" uyulması bir örneklilik, öngörülebilirlik sağlamakta ve yabancı gemileri, boğazlara kıyısı olan devletlerin birbirinden farklı ulusal düzenlemelerine uyma yükümlülüğünden kurtarmaktadır. "Genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemelerdeki standartlar, UDÖ tarafından geliştirilmiştir. Genel kabul görmüş olmaları sebebiyle bazı UDÖ sözleşmeleri, bayrak devleti veya kıyı devleti, bu Sözleşmelere taraf, hatta Örgüte üye olmasalar dahi bu hüküm sayesinde boğazlarda uygulanacaktır.<sup>549</sup> Hemen belirtelim ki, MARPOL 73/78, ^ SOLAS 1974,551 COLREG 1972552 ve diğer bazı örgüt Sözleşmeleri<sup>553</sup> "genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemeler" olarak kabul ediliyor.

<sup>67</sup> Scovazzi, T., "Management Regimes And Responsibility For International Straits-With Special Reference To The Mediterranean Straits" MP, Vol 19, Spring 96, No.1, s.141

“Genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemeler” ifadesinden, uluslararası örf ve adet kuralları veya ilgili devlet bakımından bağlayıcı olan hukuki düzenlemeler anlaşılmamalıdır; çünkü burada söz konusu olan ayrıntılı ve teknik kuralların örf ve adet kuralı olarak kabulü çok güç, hatta imkansızdır. Ayrıca, sürekli itiraz eden devlete örf ve adet kuralının uygulanmayacağı kuralı da burada geçerli değildir. Temel olarak, uluslararası toplumun bu düzenlemelere karşı tutumları esas alınmaktadır. Bir kural veya standardın yer aldığı düzenlemenin kıyı veya kullanıcı devletleri bakımından niteliği ve statüsü önemli değildir. Esas olarak, “genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemeler” ifadesiyle, eğer bir sözleşmeyle birçok devlet tarafı ve bu devletler, dünya denizciliğinde önemli yere sahip olan devletlerse, artık yürürlükteki sözleşmelere taraf olma zorunluluğu ortadan kaldırılmıştır. 1982 BM DH Sözleşmesine bu hüküm sayesinde, taraf olan devletler, doğrudan daha geniş kapsamlı ve ayrıntılı standartları da kabul etmiş olduğu belirtilmektedir.<sup>68</sup>

## **2.8. KIYI DEVLETLERİNİN BAZI SUÇLARA İLİŞKİN YETKİLERİ**

### **2.8.1. Deniz Korsanlığı ve Terörist Faaliyetler**

Deniz korsanlığı, deniz alanlarının ulaşım ve ticaret amaçlı kullanıldığı dönemlerden itibaren süregelen bir olgudur. Tarih boyunca kimi zaman artarak kimi zaman azalarak varlığını devam ettiren deniz haydutluğunu, deniz alanlarında gerçekleşen diğer şiddet hareketlerinden ayırmak kimi zaman zor olmuştur. Özellikle nitelikleri ve hukuki sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlar olan “korsanlık” ile “deniz haydutluğu” arasında uzun bir süre kesin bir ayırım yapılmamış, her iki kavram da aynı anlamda kullanılmıştır. Bu nedenle korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkı ortaya koymak ve uluslararası hukuk açısından korsanlığın ne anlama geldiğini kısaca açıklayarak çalışmaya başlamak yerinde olacaktır.

<sup>68</sup> International Law Association , 2000, S.24

Ortaçağın sonlarına kadar savaş, uluslararası ilişkilerde sıklıkla başvurulan bir yöntem niteliğinde olduğu görülmektedir. Savaşan devletlerin uyrukları arasında da savaşın devam ettiği var sayılan bu dönemde, haklı bir sebep olmaksızın insanların sahip oldukları malları ellerinden almak sıradan bir davranış olarak kabul edilmekte, bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer hırsız ya da soyguncu şeklinde nitelendirilmemekteydi.<sup>3</sup> Bu anlayışın bir parçası olarak denizcilikle uğraşan milletler, korsanlarla işbirliği yaparak korsanlığı savaş zamanında düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak kullanma yoluna gitmişlerdir. Başlangıçta her devlet, diğer devletlerin bayrağını taşıyan gemilere, yabancı tüccarlara ve yüke karşı yapılan saldırıları görmezlikten gelmiştir. Hatta fırsat buldukça bu tür faaliyette bulunanları desteklemiş ve korsanların ele geçirdikleri ganimetten pay almaktadırlar.

Zaman içerisinde korsanların durumu yarı-resmi bir nitelik kazanmış, devletler bir savaş durumunda, düşman ticaret gemilerine saldırarak bu gemileri ele geçirmek ve gemideki yüke el koymak üzere korsanları yetkilendirme yoluna gitmişlerdir. Bu amaçla barış zamanında birer ticaret gemisi olarak faaliyet gösteren ve özel kişilerin idaresinde bulunan gemiler, savaş zamanında bağlı olduğu devletten müsaade belgesi alarak ticaret gemilerininin zaptı başta olmak üzere düşman devlet gemilerine yönelik savaşa katılma yetkisine sahip kılınmışlardır. Dolayısıyla müsaade belgeli özel şahıslar tarafından donatılan ve devletler arası savaşın bir parçası haline gelen söz konusu gemiler, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak yaygın bir şekilde düşmana yönelik savaş faaliyetlerine katılmışlardır.<sup>69</sup> Karşılıklı menfaat paylaşımının söz konusu olduğu bu ilişkide, korsanlar sunmuş olduğu hizmete karşılık zapdettiği gemiler ve yük üzerinden belli bir pay almışlar, henüz bir donanmaya sahip olmayan ya da yeterli bir deniz gücü bulunmayan devletler de deniz savaşı için ihtiyaç

<sup>69</sup> Burgess, Douglas R.: 2006, "Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism And A New International Law", U. Miami Int'l & Comp. L. Rev., Sayı 13, s. 307-308; Bahar, Michael, 2007, "Attaining Optimal Deterrence At Sea: A Legal And Strategic Theory For Naval Anti-Piracy Operations", Vand. J. Transna'l L., Sayı 40, s. 12.

duydıkları asker ve savaş araçlarını korsanlar sayesinde elde etmişlerdir. Tüm bu bilgilerin ışığında bir devletin müsaadesi altında özel kişilerce donatılmış gemiyle düşman gemilerine saldırmak korsanlık; bağlı olduğu hükümetin müsaadesiyle düşman gemilerine ve topraklarına saldıran kişi korsan; bu tür faaliyetlerde kullanılan gemiler de korsan gemisi olarak isimlendirilmiştir.<sup>70</sup>

BMDHS'nin Deniz korsanlığı, 100 ila 107. maddelerinde açık denize ilişkin hükümlerde düzenlenmiştir. Sözleşmenin 100. maddesinde hangi hareketlerin korsanlık suçunu oluşturacağı belirtilmiştir. BMDHS 100. Maddesinde;

“Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır.”

Yükümlülüğü getirilmiştir.

BMDHS 107. Maddesinde;

“Deniz haydutluğu sebebiyle el koyma, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir.”

Yükümlülüğü getirilmiştir.

BMDHS 100. maddesine göre, yasa dışı bir şiddet hareketinin özel bir gemideki yolcu veya mürettebat tarafından diğer bir özel gemiye, bu gemideki kişi veya mallara karşı işlenmesi gerekmektedir. Suçun en önemli özelliği ise, açık denizde

<sup>70</sup> Meray, Seha L. 1963, “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık Ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması”, Aüsbfd, Cilt 18, Sayı 3, s. 106.



veya herhangi bir devletin egemenliği dışındaki bir yerde gerçekleşmesi olarak belirtilmektedir. Bir savaş veya devlet gemisinde mrettabat ayaklanmış ve kontrolü ele geçirmişse, bu gemi de özel gemi sayılmaktadır. Korsanlığın tanımı kapsamında suçun açıkça açık denizlerde ve devletin egemenliği dışındaki alanlarda işlenmesi gerektiği düzenlenmektedir. Bu maddenin temel amacı, bu alanlarda işlense dahi suçun cezasız kalmasının önlenmesidir. Boğazlar gibi devletin ülkesine dahil olan bölgelerde benzer fiiller meydana geldiğinde bunların cezasız kalması kabul edilemez. Bu tür bir suça ilişkin zorluk, suçluların fiilen kovuşturulmaları ve cezalandırılmalarıdır. Uluslararası Ticaret rgt Uluslararası Denizcilik Bürosunu Nisan 2000 tarihinde açıkladığı rakamlara göre, ticaret gemilerine yapılan korsan saldırılar bir önceki yıla göre %40 artmıştır. Endonezya suları ve Singapur Boğazları en çok saldırının yapıldığı bölgelerdir. Japonya, Endonezya, in, Malezya, Güney Kore korsan saldırılarla başa çıkmak için toplantılar düzenlemiş; yalnız başlarına korsanlıkla mücadele edemeyeceklerini anlayarak işbirliği yapma kararı almıştır. Bu devletler, korsanlıkla ilgili olayları birbirlerine bildirme ve korsanlığı önlemek için uluslararası devriye kurma gibi tedbirler almayı kararlaştırmıştır.<sup>71</sup> Bu rnek, boğazlara veya denizciliğe ilişkin her türlü sorun sözleşmelerde dzenlenmese dahi, devletlerin işbirliği yaparak birçok soruna çözüm bulabileceğini göstermektedir. Deniz korsanları, bölgedeki can ve mal güvenliğini ortadan kaldırır ve bazı durumlarda deniz çevresine de zarar verebilirler. Kimyasallarla dolu bir tankerin korsanların eline geçmesi halinde, bir yolcu gemisiyle deniz kazasına karışması, karaya oturması, batması ihtimali çok yüksektir; bunun sonucunda deniz kirliliği de ortaya çıkabilmektedir.

Günümüzde, denizlerdeki çeşitli terörist faaliyetler, gemileri, yolcu ve gemi çalışanlarının can ve mal güvenliğini tehdit etmektedir. UD, terörizm konusunu Genel Kurulunda ele almış; uluslararası terörizmin ortadan kaldırılması için

<sup>71</sup> Cottrill, KI:2000, 'Asia Fights Piracy', Traffic Vworld, V.262, No 6, s.2.

çalışmalar yapmış ve 1988 yılında, “Deniz Ulaşımı Güvenliğine Karşı Hukuk Dışı Hareketlerin Bastırılması Söz/eşmesi”<sup>TM631</sup> kabul etmiştir.

### 2.8.2. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı

Uyuşturucu Madde Kaçakçılığında uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayrimeşru trafiği ile ilgili BMDHS’nde 108. Maddesinde;

“1- Bütün devletler açık denizde seyreden gemilerin, uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

2- Kendi bayrağını taşıyan bir geminin uyuşturucu maddelerin veya psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine giriştiği konusunda ciddi gerekçeleri olan her devlet, bu tür trafiğe son vermek üzere diğer devletlerin işbirliğini talep edebilir.”

Yükümlülüğü getirilmiştir.

Temelde uyuşturucu madde kaçakçılığı, açık denize ilişkin hükümlerde dahi yasaklandığına göre, boğazlarda evleviyetle yasaklandığı kabul edilmelidir. Kıyı devletleri, herhangi bir şekilde uyuşturucu madde kaçakçılığının boğazdan geçen gemilerde yapıldığını öğrenirse, derhal müdahale etmeli belirtilmektedir. Ulaşım özgürlüğü, bu tür faaliyetlerin boğazdan geçen gemilerde yapılmasına izin verecek derecede geniş yorumlanamamaktadır. Devletler, uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesine ilişkin iç hukuk kurallarını boğazlardan geçen gemilere de uygulayabilmelidir. Ulaşım özgürlüklerini keyfi olarak ihlal etmemek kaydıyla devletler, uyuşturucu madde kaçakçılığını engellemelidir.

Uyuşturucu madde kaçakçılığına ilişkin olarak yükümlülükler, 1961 New York Uyuşturucu Maddeler Sözleşmesi, 1971 Viyana Psikotrop Maddeler Sözleşmesi,

1988 Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Yasa Dışı Ticaretine Karşı BM Sözleşmesi<sup>640</sup>, uyuşturucu maddelerin tıbbi ve bilimsel amaçlar dışında kullanılmasını yasaklamakta ve her devlete ülkesinde bu konuda denetleme yetkisi tanıdığı belirtilmektedir.

### **2.8.3. Yasa Dışı Kumar Oynanması Ve Oynatılması**

Yasa Dışı Kumar Oynanması Ve Oynatılması, transit geöen yabancı gemilerde kıyı devleti kurallarına aykırı olmasından dolayı kıyı devletinin bu duruma müdahale etmesi konusunda Van Dyke görüşü incelendiğinde; kıyı devletinin kumar oynatılmasına ilişkin ulusal kurallarını boğazlarda uygulayabileceğini; bunun uygulamada güç olacağını belirtmektedir. Van Dyke kumar oynatılmasının düzenlenmesini devletin egemenlik hakları içinde değerlendirmektedir. BMDHS'nin 2(1) maddesine göre, kıyı devletinin egemenliğı karasularına kadar uzanır. Egemenlik hakkı, karasularında kumar oynanmasının düzenlenmesi gibi faaliyetleri de içine almaktadır. Gene, Sözleşmenin 2(3) maddesine göre, "devletler, karasularında egemenliklerini bu Sözleşmeye ve uluslararası hukukun diğerkurallarına göre" kullanılmaktadır 37 ila 44 maddelerde düzenlenen boğazlardan geöiş hakkı, kıyı devleti tarafından yasa dışı kabul edilen bir fiilin boğazlarda yapılmasını meşru hale getirmez. Geöişle doğrudan ilgisi olmayan faaliyetler korunmamalıdır. Ancak, yazar, uygulamada, boğazdaki bir limana uğramayan gemide yasa dışı kumarın denetlenmesinin güç olacağını da belirtilmektedir.

## İKİNCİ BÖLÜM: HUKUK-POLİTİKA İLİŞKİLERİ BAĞLAMINDA DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI SULARI

### 3.TARİHSEL KONUM, HUKUKİ ARAÇLAR VE DOKTRİN İLE UYGULAMA İLİŞKİLERİ

#### 3.1. DOĞU AKDENİZİN ÖNEMİ VE TARİHİ GELİŞİMİ

##### 3.1.1. Akdeniz'in Stratejik Önemi ve Özellikleri

Doğu Akdeniz stratejik önemi incelendiğinde; tarih boyunca çevresindeki halkların iletişim ve fikir alışverişi ile kültürel etkileşim alanı olduğu belirtilmiştir. Türkiye'nin dış alım-satımının %85'inden fazlasının deniz ulaştırması yolu ile yapıldığı dikkate alındığında, Doğu Akdeniz'de deniz ulaştırmasının sekteye uğraması halinde ortaya çıkacak açığın başka yollarla doldurulması mümkün gözükmediği belirtilmektedir. Liman kapasiteleri açısından duruma bakıldığında, yaklaşık 44 milyon tonluk yükleme boşaltma kapasitesinin %32'sinin Akdeniz limanlarında bulunduğu görülmektedir. Marmara ve Karadeniz liman kapasiteleri de Ege ve Akdeniz'deki trafik yoğunluğunu artırmaktadır. Böylece, Akdeniz'de Türk limanlarıyla bağlantılı her gün ortalama 150 gemi geçiş yapmakta ve ithal edilen petrolün yaklaşık %85'i Akdeniz'i aşarak İzmir, İskenderun ve İzmit rafinerilerine ulaşmaktadır. Bu verilere göre, Akdeniz'de Türkiye'ye yönelik deniz trafiğinin sekteye uğraması, dış alım/satımı ve akaryakıt üretimini önemli ölçüde etkileyeceği belirtilmektedir.

Dünya ticaretinin % 30'unun gerçekleştirildiği Akdeniz; Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birbirlerine yakın ve birleştiği, oldukça geniş ve önemli bir

coğrafyayı; Kıbrıs da, Doğu Akdeniz'i kontrol ettiği görülmektedir.<sup>72</sup> Bu kontrol durumu, ekonomik, politik ve güvenlik açılarından oldukça önemli bir değeri bulunmaktadır. Hemen hemen 11 Trilyon Dolar değerindeki eşya, Dünya çapında küresel ticaret için 4500 limanla bağlantılı olarak, 50.000 den fazla ticaret gemisi ile Dünya denizlerinde taşınmaktadır. Kabaca, 4000 gemi Akdeniz sularında ilerlemekte olduğu görülmektedir. Bu deniz alanı Dünya okyanuslarının sadece %3'ünü kapsamasına rağmen, Akdeniz deniz trafik yolları sayesinde Dünya deniz trafiğinin 1/6'sını oluşturduğu belirtilmektedir. Doğu Akdeniz, Cebelitarık, Süveyş ve Karadeniz üzerinden işleyen deniz ticaretini kontrol edebilen önemli bir coğrafya olduğu belirtilmektedir. Doğu Akdeniz'de yer alan deniz trafik hatları Dünya ticareti için hayati öneme sahip olduğu belirtilmektedir. Doğu Akdeniz, Ortadoğu ve Hazar Bölgesi enerji merkezleri ile buralardaki boru hatlarını kontrolünde bulundurmaktadır. Önemli ticaret yolları ile enerji merkezlerini içinde barındıran Doğu Akdeniz, Dünya'nın en kritik su yolunu oluşturmakta, doğal olarak, kendisini kontrol eden aktörlere önemli politik avantajlar sağlamaktadır. Bu bağlamda, enerji kaynaklarına sahip Doğu Akdeniz'in Türkiye tarafından kontrolü, yakın gelecekte Türkiye'ye önemli siyasi ve hukuki avantajlar sağlamaktadır.

Cebelitarık Boğazı her gün 160'dan fazla gemiye geçiş imkanı sağladığı ve bu sayı Süveyş Kanalında 40 ve Türk Boğazlarında (İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) 150'dir. 2001 yılında bu rakam Türk Boğazları'nda 65 olduğu görülmüştür.<sup>73</sup>

Doğu Akdeniz'i kontrol etmek kadar, bu coğrafyaların hasım/rakip aktörlerin kontrolüne girmesinin beraberinde getirebileceği dengeleri de hatırda tutmak gerekir.

<sup>72</sup> Deniz Kutluk, 2003, Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, s.266.

<sup>73</sup> C. Gürdeniz, 2005, "Security, Stâbility And Co-Operation İn The Meditarranean Region: Building A Vision", 1st International Conference On Mediterranean And Middle East, Roma-Kasım, s.101.

Doğu Akdeniz ve Kıbrıs, bölgesel ve küresel barış ve istikrar açısından da önemli bir coğrafya olduğu bilinmektedir. Bölgenin, Ortadoğu’da ortaya çıkmış kriz, gerginlik ve çatışmalarda etkin roller oynadığı bilinmektedir. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri, 1980’li yılların ilk yarısında yaşanan kanlı Lübnan olayları sırasında, bu ülkedeki insanlarını Kıbrıs Adası üzerinden tahliye edebilmiştir. Daha yakın zamanlarda, Körfez Krizinde, Birleşik Krallık, Irak’a yaptıkları hava saldırılarında Kıbrıs’taki üslerini kullandığı belirtilmektedir. Temmuz 2006’da bildirilen, İsrail’in Lübnan’a saldırması ve akabinde Ortadoğu’da dengelerin değişmeye yüz tuttuğu bu dönemde Fransa’nın 1 Mart 2007’de, GKRY ile Baf kentinde bulunan “Andreas Papandreu Hava Üssü”nün kullanımını da içeren bir askeri iş birliği anlaşmasını imzalamış olması ile, Doğu Akdeniz’in Ortadoğu’ya hakimiyet ve istikrarda ne kadar önemli rol oynadığının bir göstergesi durumundadır.

### 3.1.2. Doğu Akdeniz’in Önemi

Doğu akdenizin önemi incelendiğinde; yıllık 50 milyon ton (günde 1 milyon varil) kapasitesi olan BTC boru hattının açık denizlere çıkışı olmayan Hazar bölgesinin petrol kaynakları için ana ihraç güzergahı olması öngörüldüğü belirtilmektedir. Hazar ham petrolü, Avrupa’ya Ortadoğu bölgesinden bağımsız alternatif bir kaynak sağlayarak, AB üyesi Devletlerin kaynak ve güzergah çeşitlendirme hedefini gerçekleştirmelerine yardımcı olacaktır. Bu boru hattı, Güney Kafkasya’yı ve Orta Asya’yı Türkiye’ye ve buradan Batı pazarlarına bağlayacak olan “Doğu-Batı Enerji Koridoru”nun başarıyla tamamlanmasında önemli bir mihenk taşımaktadır. Bakü Tiflis Ceyhan boru hattında, toplam 1776 km uzunluğuyla dünyanın en uzun boru hatlarından biridir. Türkiye, bunun 1076 kilometresine ev sahipliği yapmaktadır. 1776 km uzunluğundaki boru hattının ve hat boyunca yer alan pompa istasyonlarının tümünün inşaatı tamamlanmış ve boru hattının tamamı Azeri-ACG ham petrolü ile doldurulmaktadır. 28 Mayıs 2006 tarihinde petrol, Ceyhan’da inşa edilen ve dünyanın en büyük ham petrol ihraç tesisleri arasında bulunan Ceyhan

Haydar Aliyev Terminali'ne ulaşmıştır. 4 Haziran 2006 tarihinde, BTC boru hattıyla Doğu Akdeniz'e ulaşan petrol tankerle Dünya piyasalarında "işlem görmeye başladığı" belirtilmektedir.

Kazakistan'ın Bakü Tiflis Ceyhan boru hattı, katılımına ilişkin olarak Azerbaycan ve Kazakistan Cumhurbaşkanları tarafından 16 Haziran 2006 günü imzalanmış olan anlaşma, Kazak petrolünün Doğu Akdeniz'e doğrudan akmasına olanak sağlamakta olduğu görülmektedir. İlave olarak Kazak petrolüyle BTC, etkinliğini, kaynak ve güzergah çeşitlendirmesindeki rolünü pekiştirecek yeni bir boyut kazanacaktır.

Türkiye'nin doğu akdeniz deki kıta sahanlığı aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.



Şekil 1. Doğu Akdeniz Kıta Sahanlığını gösteren harita

### 3.1.3. Doğu Akdeniz Sorunları

Doğu Akdeniz Sorunları incelendiğinde;

1. Deniz Yetki Alanları (Kıta Sahanelığı, Mühhasır Ekonomik Bölge) Sınırlandırması,

2. Sahildar Devletlerin ve Yönetimlerin Bölgeye İlişkin Tek Taraflı Fiili Uygulamaları,

3. Emniyet,

4. Kültür Varlıkları,

5. Çevre,

6. Arama-Kurtarma,

7. Gemi Seyrüsefer Güvenliğı ve Serbestisi,

Olarak sıralanmaktadır.



## 3.2. DOĞU AKDENİZ'E KIYIDAŞ BAZI DEVLETLERİN DENİZ YETKİ ALANLARINA İLİŞKİN FİİLİ UYGULAMALARI VE POLİTİKALARI

### 3.2.1. Türkiye

Türkiye, Karasuları Kanununun 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı kanun olarak kabul etmiştir. Bu Kanun ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kara sularının genişliği altı deniz mili ilan edildiği belirtilmiştir (m.1/I). Bu kanuna göre, Hükûmete hakkaniyet ilkesine ters düşmeyen ve tüm koşulların haklı kıldığı belirli denizlerde daha geniş kara suları ilan etme yetkisi verilmiştir (m.1/III). Türk Hükûmeti, Kanunun verdiği bu yetkiye dayanarak 29 Mayıs 1982 tarihli ve 82/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile daha önceki uygulamanın sürdürülmesine karar verilmiştir.<sup>74</sup>

Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin kıta sahanlığına ilişkin haklarını korumaya yönelik politika izlemekte ve uygulamalar yapmaktadır. Bu uygulamalardan ilki, 2 Temmuz 1974 tarihinde 7/8594 sayılı Bakanlar Kurulu'nun çıkarmış olduğu Kararname olduğu bildirilmiştir. Bu kararname ile Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'na Rodos Adasının güneydoğusunda belirlenen petrol arama bölgesinde, anılan bölgenin, Türk kara suları dışında ve Türk kıta sahanlığında bulunması nedeniyle ruhsat verilmiştir. Bu uygulama, Türkiye tarafından Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilen ilk devlet uygulaması olarak önem taşımakta olduğu belirtilmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli deklarasyonunda da belirtildiği gibi, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırması, ancak bütün ilgili ülkeler arasında ve bütün tarafların hak ve çıkarlarını gözetir şekilde yapılacak düzenlemelerle mümkün olabileceği

<sup>74</sup> Sertaç Hami Başeren, 2003, Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul, s. 117.

belirtilmektedir. Bu kapsamda GKRY tarafından ilan edilen ruhsat alanlarına itiraz edildiği ve TC Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli 18 No'lu bildirisi<sup>90</sup> ve 09 Ağustos 2007 tarihinde TC Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü tarafından GKRY'nin açtığı petrol/doğal gaz araması ihalesi hakkında yapılan açıklamada da, Türkiye'nin meşru hak ve çıkarlarını korumakta kararlı olduğu ve bunların aşınmasına yönelik teşebbüslere müsaade etmeyeceği belirtilmiştir. Böylece Türkiye, GKRY'nin Mısır ve Lübnan ile yaptığı MEB sınırlandırma anlaşmalarını protesto ederek ilgili kıta sahanlığı haklarını saklı tuttuğu belirlenmiştir.<sup>75</sup>

09 Ağustos 2007 tarihli Resmi Gazete de Türkiye'nin şimdiye kadar attığı en önemli adım olarak belirtilmiştir. Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığının Doğu Akdeniz'de Türk Kıta Sahanlığı üzerinde dört bölgede (TPO/XVI/A, TPO/XVI/D, TPO/XVI/E ve TPO/XVI/F) ruhsat ve arama izni taleplerini 09 Ağustos 2007 tarihli Resmi Gazete ile ilan etmiştir. Müteakiben Bakanlar Kurulu 03 Ekim 2007 tarih ve 5520, 5521 ve 5522 sayılı kararlar ile Petrol İşleri Genel Müdürlüğüne TPO/XVI/A işaretli saha için bir yıl süre ile jeolojik istikşaf müsaadesi, diğer bölgeler için dört yıl süre ile petrol arama ruhsatı vermiştir. Aynı zamanda Bakanlar Kurulu kararları 06 Ekim 2007 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

1970'lerde, Türkiye'de Doğu Akdeniz'de TPAO'ya vermiş olduğu arama ruhsatlarına ilave olarak, Bakanlar Kurulu tarafından yeni ruhsatlar verilmiştir. Bu Devlet uygulamaları uluslararası hukuk açısından da Türkiye lehine tarihi haklar doğurmuştur. Sonuç olarak, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerinin korunması ve gelecekte yapılacak MEB antlaşmasına hukuki bir zemin oluşturmak

---

<sup>75</sup> Sertaç Hami Başeren, 2007, "Doğu Akdeniz'de Son Gelişmeler Ve Türkiye'nin Bölgedeki Kıta , Sahanlığı İle Muhtemel Münhasır Ekonomik Bölgesinin (Meb) Sınırları", Silahlı Kuvvetler Der., s.393.

üzere, bu denizde yaratılacak devlet uygulamaları hayati önemi haiz olduğu belirtilmektedir.

### 3.2.2. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, kara suları genişliğinin on iki deniz mili olduğunu ve iki yüz metre derinlik ya da işletilebilirlik esasında Kıta Sahanelığına sahip bulunduğunu öngören kanun düzeyinde bir iç hukuk düzenlemesine sahip olduğu belirtilmektedir. Başsavcılık tarafından 1972'de verilen bir mütalaada Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı uyuşmazlığında verdiği kararın ışığında, iki yüz metre derinliğin ötesindeki deniz alanlarının, eğer GKRY'nin deniz altında doğal uzantısını oluşturuyorsa Kıta Sahanelığı olarak görülebileceği bildirilmiştir. Anılan kanunda, GKRY ile sahilleri karşılıklı olan Devletler arasındaki Kıta Sahanelığı dış sınırının, GKRY ile ilgili Devlet tarafından aksine karar verilmedikçe, orta hattın ötesine geçmeyeceği hüküm altına alınmıştır. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi aynı zaman da söz konusu kanunları 21 Mart 2003 tarihinden itibaren geriye dönük olarak uygulamaya koyarak, Annan Planı ekinde yer alan Federel Kanunların etkisini azaltmaya çalışmaktadır.

Bu kanunlarda dikkat çeken en önemli husus, MEB ilan etmeye ilişkin 11. maddedir. Bu maddeye göre; Bakanlar Kurulu, bu kanunun maddelerinin daha iyi hayata geçirilmesi için aşağıdaki konularda kurallar çıkarabilecektir. Bu kurallar;

- a. MEB'in canlı kaynaklarının korunması,
- b. Bu bölgenin çevresinin korunması,
- c. Yabancı gemilerle ilgili olarak, balıkçılık bölgelerinin, tipinin, boyutunun, teçhizat miktarının, kullanılacak balıkçılık gemilerinin modelinin, büyüklüğünün ve sayısının düzenlenmesi,

d. Denizde bilimsel araştırmanın düzenlenmesi,

e. Yabancı gemilere ziyaret, Cumhuriyetin egemenlik haklarının kullanımı ile ilgili olarak tutuklama ve el koymanın kontrolü ve

f. MEB’de uygulanan herhangi bir iznin verilme süreci.

Sayılan bu kuralların düzenlemesi ile “yabancı gemiler” kapsamında savaş gemileri de dahil olmak üzere bütün Devlet gemilerini içerdiği mütalaa edilmektedir. Bilindiği üzere, bir Devletin karasularından yabancı Devletlerin gemilerinin geçiş hakkı, iki karşıt çıkarın bağdaştırılmasını gerektiren bir hak olduğu belirtilmektedir.<sup>76</sup>

Uluslararası hukuk geçiş hakkı tanımak suretiyle deniz ulaştırmasının olabildiğince serbestçe gerçekleştirilmesini sağlamaya çalışarak yabancı Devletlerin çıkarlarını korurken, öte yandan da, bu geçişin kıyı Devletine zarar vermekten kaçınmaya çaba göstererek ilgili kıyı Devletin çıkarlarını gözetmek zorundadır. Bu iki karşıt çıkar, uygulanan uluslararası hukukta, “zararsız geçiş hakkı” kavramı aracılığıyla sağlanmaktadır. GKRY tarafından çıkarılan yasaların ya da diğer taraflarla yaptığı anlaşmaların Türkiye Cumhuriyeti açısından ve diğer Devletler açısından bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Hukukun üstünlüğünü tanıyan Devletlerin ve uluslararası örgütlerin, GKRY’nin Doğu Akdeniz’e yönelik olarak gerçekleştirmekte olduğu hukuka aykırı girişimlerine ortak olmamaları ve Doğu Akdeniz’de barışı ve istikrarı bozacak eylemlere iştirak etmemeleri uluslararası hukuk ve kamu düzeninin gereklerinden olduğu belirtilmektedir.

<sup>76</sup> Hüseyin Pazarıcı, 1998, Uluslararası Hukuk Dersleri, B. 5, C. Iv/1ı, Ankara s. 346.

### 3.2.3. Suriye

Suriye'nin, 28 Aralık 1963 tarihli bir düzenlemesi ile iki yüz metre ya da işletilebilir derinliğe kadar Kıta Sahanlığına sahip olduğunu hüküm altına alan bulunmaktadır. 16 Ağustos 1981 tarihinde kara sularının genişliğini otuz beş deniz miline çıkarmıştır. Ancak, bu konu ile ilgili olarak "Suriye'nin Kara Sularında Ulusal Egemenliğinin Belirlenmesi"ne ilişkin Kanunun, 8 Kasım 2003 tarihinde Suriye Halk Meclisi tarafından kabul edildiği ve 19 Kasım 2003 tarihinde Devlet Başkanı tarafından onaylandığı bilinmektedir. Söz konusu Kanunun 4 maddesinde, Suriye kara sularının esas hatlardan itibaren on iki deniz mili olduğu ve 21. Maddesine göre 134 iki yüz deniz milinin dışına çıkmayacak şekilde açık denizlere doğru uzanan bölgenin MEB olarak belirlendiği ifade edildiği belirtilmektedir.

### 3.2.4. İsrail

5 Şubat 1990 tarihli Kara Suları Kanunu İsrail kanunlarında mevcuttur. On iki deniz mili kara suları genişliğine sahip İsrail, ülkesinin kara suları dışında üzerindeki suların derinliğinin doğal kaynakların işletilmesine izin verdiği yere kadar, sahillerine bitişik deniz yatağı alanlarını ve toprak altını içeren bir Kıta Sahanlığına sahip olduğunu bildiren bir kanuna da sahip bulunmakta olduğu belirtilmiştir.

### 3.2.5. Libya

18 Şubat 1959 tarihli Kara Suları Kanuna göre Libya hukuk kanunlarında kara sularının genişliği on iki deniz milidir<sup>141</sup>. Libya, 1 Nisan 2005 tarihinde kara sularının dış sınırından itibaren altmış iki deniz mili genişliğinde bir balıkçılık koruma alanı ilan etmiştir. Libya bu ilanı hakkında Birleşmiş Milletlere bildirim yaptığı belirtilmektedir.

### 3.3. DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRMASINA UYGULANACAK HUKUKİ ARAÇLAR

#### 3.3.1. Uluslararası Antlaşmalar

uluslararası antlaşmalar, Uluslararası hukukun ilk kaynağı olduğu belirtilmektedir. AB Komisyonunun 7 Haziran 2006 tarihinde kabul ettiği “Birliğin Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanuslar ve Denizlere Yönelik Avrupa Vizyonu” başlıklı Yeşil Belge (Green Paper), AB'nin gelecekteki denizcilik siyasasını oluşturmakta ve söz konusu belgede sık sık BMDHS'ne atıf yapılmakta, AB Komisyonu uygulamakta olduğu ve uygulayacağı denizcilik politikalarını bu Sözleşmeye dayandırmaktadır. Bilindiği üzere, Türkiye Cumhuriyeti BMDHS'ne taraf değildir. Avrupa Topluluğu (AT) 1998 yılında verdiği bir deklarasyon ile BMDHS'yi ve bu Sözleşme'nin deniz yatağının işletilmesine ilişkin bölümünün uygulanmasına dair 1994 Antlaşmasını resmen teyit (formal confirmation) ederek taraf olduğu belirtilmiştir. Zira Müzakere Çerçeve Belgesi'nin Müzakerelerin İçeriği başlığı altında yer verilen maddesinde de, “Topluluğun yaptığı andlaşmaların AB müktesebatına dahil olduğu” ifadesine yer verilmektedir. BMDHS'nin 9. EK'inde Uluslararası Kuruluşların Sözleşmeye katılımı ve yetkileri düzenlenmektedir. EK'in 4. maddesine göre, bir uluslararası kuruluş Sözleşmeye, yine aynı EK'in 5. maddesinde öngörülen bildirimler, tebliğler veya ihbarnameler uyarınca sahip olduğu yetkiler ölçüsünde taraf olacaktır. 5. maddeye göre, bir uluslararası kuruluşun resmi teyit veya katılma belgesi işbu Sözleşmeye taraf bulunan üye Devletlerinin hakkında kedisine yetki devrettiği, Sözleşmenin düzenleme konularını belirten bir bildiriye ihtiva edeceği belirtilmektedir. Uluslararası antlaşmalar iki veya çok taraflı olabilir. Her ne kadar iki taraflı antlaşmalar ileriye dönük olarak hukukun kaynağı olma şansına çok fazla sahip değil iseler de kısa dönemde bir ihtiyacı karşılamak için

yapıldıklarından o süre için iki taraf arasındaki ilişkileri düzenleyici bir işlev görmektedir.<sup>77</sup>

### 3.3.2. Uluslararası Teamüller

Uluslararası teamüllerdir Uluslararası hukukun ikinci önemli kaynağıdır (international customs). Teamüller yazılı olmayan kurallardır. Uluslararası hukukta teamüller en az antlaşmalar kadar geçerli ve etkilidir. Teamül, Devletlerin uluslararası hayatı ilgilendiren belli konulardaki hukuki inançlarını yansıtan uygulama ve örflerinden doğar<sup>180</sup>. Bir başka ifade ile, Devletlerin uzun zamandan beri hukuk olduğu inancı ile riayet ettikleri uygulama ve örfleri milletlerarası teamülü oluşturur. Teamülün sıradan alışkanlık (habits) ve adetlerden (usages), nezaket kurallarından (courtesy) farkı, hukuki bir inancı yansıtmaları olarak belirtilmektedir.<sup>78</sup>

### 3.4. KIYI DEVLETİNİN GEMİLERE EL KOYMA YETKİSİ

Kıyı devletinin gemilere el koyma yetkisi aşmaları;

A.Zararsız Olmayan Geçiş Önemek İçin Gerekli Önlemleri Alma Yetkisi

B.Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi

C.Zararsız Geçiş Erteleme Yetkisi

Olarak üç kısımda inceleyebiliriz.

<sup>77</sup>Aslan Gündüz, 2003. Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler, Örnek Kararlar, 5. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, ss.86-87.

<sup>78</sup> Aybay Gündüz, 2001, Türk Boğazlarından “Uğraksız” Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest’i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra, Mart, s.33

### A.Zararsız Olmayan Geçişi Önlemek İçin Gerekli Önlemleri Alma Yetkisi

Zararsız Olmayan Geçişi Önlemek İçin Gerekli Önlemleri Alma Yetkisi, 1958 tarihli Sözleşmenin 26/1 ve 1982 tarihli Sözleşmenin 25/1-2 maddelerinde bu yetki düzenlenmiştir. Her iki Sözleşmede de iç sulara veya iç 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 gereksiz olduğu belirtilmektedir.<sup>79</sup>

### B.Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi

Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi, 1930 Lahey Konferans sonucunda kabul edilen taslakta yabancı gemilerin kıyı devleti tarafından uluslararası uygulamalara uygun olarak kabul edilmiş olan kanun ve kurallara uymak zorunda olduklarını öngören bir madde yer almaktadır. Burada kanun ve kurallar ayrıca belirlenmeyerek kıyı devletinin yetkilerine bir sınırlama getirilmek istenmemiştir.<sup>80</sup>

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 olmadığı belirlenmiştir.<sup>81</sup>

<sup>79</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

<sup>80</sup> Özman, Aydoğan (2006). Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi , Ankara, S.29.

<sup>81</sup> Kuran, S., 2007, Uluslararası Deniz Hukuku, 2. Bası; 1958 Cenevre Kbbs M. 5, 1982 Bmdhs M.8



Kıyı devletinin hangi konularda hukuki düzenleme yapabileceği 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 21/1 inci maddesinde belirtilmiştir.

BMDH 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.

BMDH Sözleşmesinin bu hükmüne göre 1958 tarihli Sözleşmeden farklı olarak kıyı devletinin düzenleme yapma yetkisi ve geçiş yapan gemilerin yapılan

düzenlemelere uygun davranma yükümlülükleri, düzenleme yapılabilecek hususların belirtilmesi ile sınırlayıcı bir şekilde düzenlenmiştir.<sup>82</sup>

### C. Zararsız Geçiş Erteleme Yetkisi

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” düzenlenmektedir. 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 bulunduğu ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır. Bu durumda 1982 tarihli BMDH Sözleşmesinin 19 uncu maddesinde düzenlenen geçiş zararlı hale getiren faaliyetler, güvenlik kavramının açıklanmasında da dikkate alınması belirtilmiştir.<sup>83</sup>

#### 3.4.1. İç Sularda Gemilere El Koyma Yetkisi

İç sular, devlet ülkesinin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Kıyı devletinin kara ülkesine en yakın suları teşkil etmekte olup devletin mutlak egemenliğine tabidir. BMDH’nde, iç suların hukuki rejimiyle ilgili ayrıntılı düzenlemelere yer verilmemiştir. Kıyı devleti sadece kendi vatandaşlarına, iç sularında balıkçılık,

<sup>82</sup> Sevin Toluner, 1989, Milletlerarası Hukuk Dersleri İstanbul s.109

<sup>83</sup> Selami Kuran, 2006, Uluslar Arası Deniz Hukuku, Arkan Yayınevi, İstanbul, s. 1.

kabotaj, arama, kurtarma ve kılavuzluk gibi faaliyetleri münhasır olarak kullandırma yetkisi bulunmaktadır. Karasularından farklı olarak zararsız geçiş hakkı da iç sularda geçerli olmamaktadır. Deniz alanlarının ve özellikle bunlar üzerinde gerçekleştirilen deniz taşımacılığı, iç sular devletin mutlak egemenliğine tabi olmakla birlikte, gibi bazı faaliyetlerin özelliği gereği yabancı bayraklı gemilerin giriş ve çıkış yapmak zorunda oldukları alanlar olarak belirlenmiştir.<sup>84</sup> Dolayısıyla iç sularda geçerli olan mutlak devlet egemenliğinin uluslararası örf ve adet hukuku ya da uluslararası antlaşmalar yoluyla sınırlandırılması mümkün olmaktadır.

Bir devletin iç sularına ya da limanlarına giriş yapan yabancı gemilerin o devletin kanun ve düzenlemelerine uyması gerektiği belirtilmektedir. Dolayısıyla iç sularında mutlak hakimiyet yetkisine sahip olan kıyı devleti, yerel hukuk kurallarına uymadığı gerekçesiyle yabancı gemilere iç sularda el koyma yetkisine sahiptir. Ancak kıyı devleti iç sularında bu yetkileri kullanırken uluslararası örf ve adet hukukundan ya da uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan sınırlamalara uymak zorunda olduğu belirtilmiştir.

### 3.4.2. Karasularında Gemilere El Koyma Yetkisi

BMDH'nin 2. maddesine göre "Karasuları"; kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını kapsadığı belirtilmektedir. Karasuları da iç sular gibi devlet ülkesinin bir parçası olarak kabul edilmekle birlikte, açık denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde deniz seyrüseferlerinin kesintisiz gerçekleştirilebilmesi için kıyı devletinin bu alanlardaki yetkilerine birtakım sınırlar getirilmiştir. Bu sınırlamalardan en önemlisi "zararsız geçiş" hakkıdır. Yabancı gemilere tanınan zararsız geçiş hakkı, karasuları kavramının ortaya çıkması ve kıyı devletinin bu alandaki yetkilerinin artırılmasının bir

<sup>84</sup>Aydoğan Özman, 1986, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler", Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara s. 16.-Ege Kıta Saharı

sonucudur BMDHS'nin 17. maddesine<sup>5</sup> göre sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermeden karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Karasularından geçişte en önemli husus, geçişin kıyı devletine zarar verici nitelikte olmamasıdır. "Zararsız geçiş" başlıklı BMDHS'nin 19-1 Maddesi yükümlülüğü;

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

BMDHS'nin 19.2 Maddesi yükümlülüğü;

"Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde bu maddede belirtilen faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılmaktadır"

Olarak belirtilmektedir.

Kıyı devleti, karasularından geçiş yapan bir gemiye BMDH Sözleşmesi'nin 27. ve 28. Maddelerinde öngörülen cezai ve hukuki yargılama yetkileri nedeniyle de el koyabilir.

BMDHS'nin 27. maddesinde düzenlenmiş olan cezai yargı yetki konusu olan suçların, gemi mensupları ya da yolcular tarafından işlenmiş olması durumunda, kıyı devletinin olaylardan herhangi bir şekilde etkilenmesi söz konusu değilse, kıyı devletinin yargı yetkisinin kullanılmaması gerektiği görüşü benimsenmektedir.<sup>85</sup>

<sup>85</sup> Hüseyin Pazarcı, 2006, Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, s.4

### 3.4.3. Münhasır Ekonomik Bölgede Gemilere El Koyma Yetkisi

Terim olarak Münhasır Ekonomik Bölge; “kıyı devletine, kıyıdan başlayarak açık denize doğru en fazla 200 mil kadar uzanan bölgede gerek deniz yatağı altında, gerekse içerisinde bazı egemenlik haklarının tanınması” olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir tanıma göre, deniz alanında kıyı devletine önemli Münhasır Ekonomik Bölge, kıyı devletinin mutlak egemenliği altında bir alan olmayıp, kıyı devletine sadece doğal kaynaklar üzerinde münhasır yetkiler tanıyan bir deniz alanıdır. Bu hukuksal statü diğer devletlerin bu alanı diğer konularda serbestçe kullanmaya devam edebilecekleri anlamına gelmektedir. Ayrıca, doğal kaynaklar dışında münhasır ekonomik bölge, açık denizlerin sağladığı neredeyse bütün hakları diğer devletlere sağlamaktadır. BMDH sözleşmenin 58. maddesine göre diğer devletler, bu alandaki deniz ulaşımına, bu alan üzerindeki hava ulaşımına, telekomünikasyon kabloları veya enerji nakil boruları döşemeye, bilimsel araştırmalar yapmaya ve devletler hukuku açısından kabul edilen diğer faaliyetlere ilişkin hakları kullanmaya devam edebilirler. BMDH Sözleşmenin 73. maddesine göre münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, sahildar devlet işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanunlara ve kurallara riayeti sağlamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, gemiye el konulması ve hakkında dava açılması da dahil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabilir. BMDH sözleşmesinin 220. madde uyarınca kıyı devletinin çevre ile ilgili kanun ve kurallarına uygunluğu sağlamak amacıyla gemiye el koyması mümkündür. Ayrıca BMDHS'nin 246. madde uyarınca karasularında olduğu gibi bu bölgede de kıyı devletinin izni olmadan yürütülen deniz bilimsel araştırmaları nedeniyle yabancı bir gemiye el konulması mümkün olduğu belirtilmektedir.

### 3.4.4. Acık Denizde Gemilere El Koyma Yetkisi

Acık Denizde Gemilere El Koyma Yetkisi, 1958 Cenevre ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmelerine göre Acık Deniz, hiçbir devletin ülkesine, egemenliğine ait olmayan iç sular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan uluslararası deniz alanını kapsadığı belirtilmektedir.<sup>86</sup> Deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle acık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerektiği belirtilmektedir.<sup>87</sup>

BMDHS'nin 87. Maddesine göre, acık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın tüm devletlerin yararlanmasına acık bir alan olup burada acık denizlerin serbestliği ilkesi geçerlidir (Akten, 2005:154).<sup>7</sup> Ancak bu serbestlik bu alan üzerinde hiç bir kuralın var olmayacağına anlamına gelmemektedir (Pazarcı; H.2008:285). Zira Sözleşme, 88. Maddesinde acık denizin ancak barışçıl amaçlarla kullanılabileceğini düzenleyerek bu konuda genel nitelikte bir sınırlama getirmiştir.

### 3.5. MAVİ MARMARA OLAYI VE ETKİLERİ

Mavi Marmara Olayı, Dokuz Türk'ün ölümüyle sonuçlanan Mavi Marmara saldırısının ardından BM tarafından oluşturulan Soruşturma Paneline Türkiye'nin sunduğu nihai raporda, İsrail'in sorumluluğunu kabul etmesi, Türkiye Cumhuriyeti'ne resmi bir özür iletmesi gerektiği belirtilirken hukuksuz saldırısından kaynaklanan tüm zarar ve kayıpları tazmin etmesi gerektiği de ifade edilmiştir. BM Soruşturma Paneli nezdinde Türkiye'nin temas noktası Büyükelçi Mithat Rende'nin, Dışişleri Bakanlığında düzenlediği basın toplantısında açıklanan nihai raporda İsrail'in sorumluluğunu kabul etmesi, Türkiye Cumhuriyeti'ne resmi bir özür iletmesi

<sup>86</sup> Pazarcı; H.2008:284; Kuran. S., 2009.237

<sup>87</sup> Pazarcı; H.2008:284

gerektiği belirtilirken hukuksuz saldırısından kaynaklanan tüm zarar ve kayıpları tazmin etmesi gerektiği de vurgulanmıştır. Raporda, 31 Mayıs 2010 tarihinde İsrail'in Gazze'ye insani yardım götüren 6 gemiden oluşan uluslararası ve farklı inançlara sahip insanların yer aldığı konvoya uluslararası sularda saldırdığına dikkat çekilmiştir. Türkiye'den yola çıkan gemiler güvenlik, pasaport kontrolü ve gümrük açısından gerekli denetimlerden geçtiği, gemideki yolcular ile şahsi eşyalarının ve gemide bulunan yüklü miktardaki insani yardımın da ayrıntılı şekilde kontrol edildiği kaydedilmiştir. Gemilerde ateşli silah veya herhangi türde bir silah bulunmadığının kesin bir şekilde belirlendiği vurgulanan raporda, İsrail kuvvetlerinin ise “firkateynler, helikopterler, zodyaklar, denizaltılar ile makineli tüfekler, lazer güdümlü silahlar, tabancalar ve modifiye paintball silahlarıyla donatılmış seçkin muharip birlikleri kullanmak suretiyle, tam donanımlı ve iyi planlanmış bir saldırı düzenlediği” ne işaret edilmiştir. İsraili askerlerin, “helikopterden Mavi Marmara'ya gerçek mühimmat kullanarak ateş ettiği ve henüz herhangi bir İsraili asker güverteye inmeden iki yolcuyu öldürdükleri, “ihtiyatla ve itidalle davranmak yerine yolculara fiziksel, sözel ve psikolojik açıdan kötü muamele ettikleri” vurgulanan raporda, İsraili yetkililerin yolculara ait tüm eşyalara el koyduğu, saldırıyı aydınlatabilecek hayati önem taşıyan kanıtların ortadan kaldırıldığı, tahrip edildiği ya da yağmalandığı kaydedilmiştir.

2 Ağustos 2010'da BM Genel Sekreteri Ban-ki Moon tarafından BM bünyesinde faaliyet gösterecek olan ve Mavi Marmara saldırısını uluslararası hukuk açısından incelenip BM'yi bilgilendirmeyi amaçlayan bir komisyon kurulmuştur. Komisyonun başkanlığını Yeni Zelanda eski Başbakanı Sir Geoffrey Palmer, başkan yardımcılığını ise Kolombiya eski başkanı Alvaro Uribe yapmıştır. Komisyonunda İsrail'i İsrail Savunma Bakanlığı hukuk eski danışmanı Joseph Ciechanover, Türkiye'yi ise emekli büyükelçi Özdem Sanberk temsil etmiştir.

3 Aralık 2010'da Haifa yakınlarında çıkan ve İsrail'in tek başına söndürmekte çok yetersiz kaldığı yangının söndürülmesi çalışmalarına Türkiye, Başbakan Erdoğan'ın talimatıyla yangın söndürme uçakları göndererek destek olmuştur. Bu gelişme sonrası İsrail Başbakanı Netanyahu Başbakan Erdoğan'ı arayarak teşekkür etmiştir. Ayrıca alçak koltuk krizinin mimarı olan Dışişleri Bakan Yardımcısı da Türkiye'ye hassaten teşekkür ettiklerini açıklamıştır. Bu gelişmelerden sonra Haaretz Gazetesi Netanyahu'nun Türkiye ile ilişkileri geliştirmek için yeniden harekete geçtiğini açıklamıştı. Ancak bu olumlu ortam fazla devam etmemişti. İsrail'in 17 Aralık'ta Güney Kıbrıs Rum Kesimi ile imzaladığı Münhasır Ekonomik Bölge sınırlandırma Anlaşması İsrail-Türkiye ilişkilerinin yeniden gerilmesine sebep oldu. Dışişleri Bakanlığı yaptığı açıklamada, "GKRY ile bu tür bir anlaşma yapılmasının, Kıbrıs Türklerinin hak ve çıkarlarını yok saymak anlamına geleceği, Kıbrıs müzakerelerini olumsuz etkileyeceği ve Doğu Akdeniz'de barış ve istikrara katkı sağlamayacağı vurgulanmıştı" ifadeleriyle anlaşmayı eleştirdi. İsrail Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Yigal Palmor ise, "Bu, İsrail ile Kıbrıs (Rum kesimi) arasında ikili bir anlaşmadır ve üçüncü ülkeleri hiçbir biçimde etkilememektedir. Üçüncü bir ülkenin bu konuda söz söylemesini anlayamıyoruz" açıklamasını yapmıştır.<sup>88</sup>

Takip eden süreçte Türkiye İsrail ile ilişkilerin normalleşebilmesi için yakınlarını kaybeden ailelere tazminat ve Türkiye'den özür dilenmesini önşart olarak belirledi. İsrail'de bu konu üzerine tartışmalar devam ederken İsrail hükümetinin bir aylık derin bir kriz yaşaması, Ocak 2011 itibariyle Tunus'ta başlayıp etkisini genişleten "Arap Baharı"nın ilgiyi başka bir noktaya kaydırması sebebiyle Türkiye-İsrail ilişkilerinin normalleşmesi açısından atılacak adımlar ikinci planda kalmaya başladı. Bu sırada BM tarafından hazırlanan Palmer Raporu da ilişkilerin alacağı seyrin ortaya çıkması açısından önemsenmekteydi. Eylül 2011 itibariyle Palmer Raporu'nun henüz açıklanmadan The New York Times tarafından ayrıntılarının

<sup>88</sup> Olaylarla Türk Dış Politikası (Kollektif), Siyasal Kitabevi, Ankara, 1996



yayınlanması Türk tarafınca son derece olumsuz karşılandı. Raporun açıklanmadan medyaya sızdırılmasının ortaya çıkardığı skandalın yanı sıra, İsrail'in Mavi Marmara'ya düzenlediği saldırının ve Gazze Ablukası'nın meşru olduğunu ifade etmesi Türkiye'yi yaklaşık bir yıl sonra İsrail'e karşı tutumunu sertleştirmeye ittiği görülmektedir.<sup>89</sup>

Bu olayın BMDH sözleşmesine aykırı davranıldığını belirtmek yerinde olabilir. Bu olayın bir savaş nedeni olabileceği belirtilmiştir. Bu olay sonrasında yapılan açıklamalarda; “bundan böyle Türkiye ikinci katip düzeyinde diplomatik ilişkilerini sürdürecektir. Tabii bu da bir yere kadar. İki; savunma sanayine yönelik ticari ilişkilerimizi dondurmuş bulunuyoruz. Bu noktada da İsrail dürüst davranmıyor, ticaret ahlakı diye bir anlayışı yok. Nedir o; kendileriyle yapmış olduğumuz bir alışveriş neticesinde, insansız hava araçlarının bakımı, onların bir defa görev alanı içerisinde, bakıp teslim etmesi lazım. Aramızdaki bu sıkıntılar sebebiyle hala bu insansız hava araçlarını da teslim etmemiştir. Üç; artık Doğu Akdeniz'de uluslararası sularda Türk gemilerini, askeri gemileri kastediyorum, çok daha sık göreceğiz. Özellikle de münhasır ekonomik alanlarda gemilerimizi dünya çok daha sık görecek. Ve bir beşinci madde daha vardı, o da yani özellikle şu anda o beşinci madde bizim oradaki mağdur olan tüm kardeşlerimizin, vatandaşlarımızın uluslararası hukuklarını koruma noktasında onlara en büyük hukuki desteği vereceğiz ve de Gazze'deki ablukayı Lahey Adalet Divanı'na taşıyarak onların haklarını koruma noktasında, savunma noktasında, sonuna kadar o sürecin de takipçisi olunacağı” bildirilmiştir.

Bu olay sonucunda gelinen noktaya dikkat edilmesi gerekirse; İsrail'e yönelik Türk gerginliğinin tırmanışının, Türkiye'nin tarafsızlıktan çıkıp kendi topraklarında İran'a karşı Amerikan füzeleri yerleştirilmesine izin verdiği bir zamanda gelmesi. Bu da İran'ın, Türkiye karşısında gerginliği tırmandırmasına açıklık getiriyor. Bir Arap

<sup>89</sup> SDE Analiz, Türkiye-İsrail İlişkileri, Ekim 2011, S.35

dışişleri bakanının da belirttiği gibi, “Siyasette en önemli şey, zamanlamadır”. Ankara, gerçekçi olmayan 'sıfır sorun' yaklaşımını bir kenara bırakıp Tahran'a karşı taraf olduğunu ilan etti. Bu konu, bilhassa Kürt grupların Ankara'yı hedef almasından sonra birçok göstergeye sahip. Türkiye'ye karşı gerginliğin tırmandırılmasının, Ankara'nın Suriye'deki Beşşar Esad rejimine yönelik tutumuna karşı bir cezalandırma olduğu görülmektedir.

### 3.6. KIBRIS PETROL ARAMA ÇALIŞMALARI VE ETKİLERİ

Doğu Akdeniz'de, uçak gemisine benzetilen Kıbrıs'ın en önemli stratejik özelliği coğrafi konumudur. Askeri strateji bağlamında tartışılmaz bir öneme sahip olan bu durumun deniz gücü ile bir araya geldiğinde mutlak bir üstünlük sağlayacağı da kesindir. Bölgede askeri, siyasi ve ekonomik çıkarları olan ABD'nin, AB'nin ve Rumların bölgeye ilgisi tam da bu noktada başlar. Bu aktörler, bölgede petrol ve doğalgaz aranmasında aktif rol üstlenmenin yanında, Türkiye'nin deniz yetki alanlarını çok daha önemli hale getiren, geçiş ülkesi olmasını sağlayan bin 776 kilometrelik Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC), Kerkük-Yumurtalık ve 50milyon tonluk kapasitesiyle Samsun-Ceyhan hatlarından gelecek petrolün dünya pazarlarına ulaştırılmasında aslan payını kapmayı hedeflemektedir. Bu hatlara Musul- Hayfa, Rumeyla-Hayfa, Ceyhan-Aşkelon, Mısır-Ceyhan, Kerkük-Hayfa ve Trans-Arabian petrol boru hatları da eklenince bölgede Kıbrıs odaklı olarak 15Aralık 2006'da enerji antlaşması imzalamış olan Türkiye ve İsrail'in bir adım öne çıktıkları da görülür. Öte yandan Yunanistan gibi deniz taşımacılığında 26milyon grostonluk 2 bin 700 gemiyle üstünlük sağlayan Rum Kesimi'nin Türkiye'nin AB üyeliği konusunda limanlar, hava sahası ve havaalanlarının açılması talepleri geniş bir perspektiften bakıldığında böylece daha net anlaşılmaktadır. Gerek petrol taşımacılığı gerekse petrol terminallerinin yoğunluğu, ayrıca petrol rezervleri bölgeyi böylece petrol tabanlı stratejik bir havza haline getir. Basra Körfezi-Hürmüz Boğazı-Babülmendep Boğazı-

Kızıldeniz-Girit-Malta-Cebelitarık Boğazı petrol ulaşım hattının en hassas noktalarından birisinde yer alan Kıbrıs, bu konumuyla Avrupa'nın Ortadoğu ve Uzakdoğu ile ticaretini sağladığı hat üzerinde de yerini almakta olduğu görülmektedir.<sup>90</sup>

Petrol ve doğal gaz tüketiminde AB'nin ithal kaynaklara olan bağımlılığının sürekli artması, Birlik içerisinde ciddi bir güvenlik sorunu olarak algılanmaktadır. AB'nin artan enerji ithalatını hangi bölgelerden ve hangi yöntemlerle karşılayacağı sorusu daha da önem kazanmaktadır. Dünyanın en büyük petrol ve doğal gaz rezervleri Orta Doğu, Kuzey Afrika ve içerisinde Rusya'nın da yer aldığı Hazar Havzası'nda bulunmaktadır.<sup>91</sup>

Petrolün deniz çevresindeki etkilerinin boyutları karmaşık ve tartışmalı bir konu olarak göze çarpmaktadır. Bu durum uzun vadede petrolün zehirliliğinin saptanması bakımından tam ve ayrıntılı bir hesaplama yapmak çok zor olmaktadır. Petrol ve türevlerinin en azından kısa vadede deniz çevresinde çok fazla olumsuz etkilere neden olduğu bilinen bir gerçek olarak ortaya çıkmaktadır. Yüksek yoğunluktaki petrol kirliliği olaylarında, petrol ve türevlerinin neden olabileceği ilk etki, öldürücü olabilecek toksik (zehirleyici) etkidir. Petrol ve türevlerinin zehirleyici etkisi, kirlenen ortamdaki canlıların türüne göre değişik oranlarda görülebildiği saptanmıştır<sup>92</sup>. Öldürücü yoğunlukta olmadığı zaman bu etki, balıklar ve diğer canlılar üzerinde genelde ölümle sonuçlanan davranış bozuklukları ve diğer anomaliler yaratabildiği görülmektedir. Deniz çevresine yayılan petrol ve türevleri, aynı zamanda ışık

<sup>90</sup> Ulvi Keser, 2011, Türkiye, Doğu Akdeniz'de Petrol Ve Doğalgaz Sorunuyla Karşı Karşıya, Cumhuriyet ,ENERJİ, 1 Şubat s.21

<sup>91</sup> Veysel Ayhan, 2009, Avrupa'nın Enerji Arz Güvenliğinde Türkiye: Petrol, Doğal Gaz Ve Entegrasyon, Uluslararası İlişkiler, Cilt 5, Sayı 20, Kış ss. 155 - 178

<sup>92</sup> Samim Ünan, 1987, Gemilerden Sızan Veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul s. 13-14

transferini, planktonlar tarafından oluşturulan fotosentez olayını olumsuz yönde etkilediği gibi, yüzeydeki gaz transferini de engelleyerek, çözünmüş oksijen düzeyinin alçalması sonucunu doğurmaktadır<sup>93</sup>.

Petrol kirliliğinin insan sağlığı bakımından da tehlikeli yanları bulunmaktadır. Çeşitli petrol türevleri, bitki ve hayvanların çoğu tarafından tümüyle bünye dışına atılamamaktadır. Suya karışan petrol türevleri, organizmanın sudaki yaşamı boyunca vücudunda birikir ve değişime uğramadan vücutta kalabilmektedir.. Beslenme sırasında insan vücuduna girebilen bu maddeler, gizli bir sağlık riski oluşturduğu belirtilmiştir.

Petrol kirliliğinin en dikkat çeken boyutu ise, ekonomik ve turistik değerleri olan kıyılardaki doğal güzelliklerin zarar görmesine ve ayrıca yaşam ve beslenmelerini denizlere ve deniz ürünlerine bağlı olarak sürdüren kuş türlerinin yok olmasına neden olmasıdır. Petrol ve türevlerinin neden olduğu deniz kirliliği ile ilgili en önemli sorunlardan biri, bu tür kirliliğe karşı mücadelenin zorluğudur. Zira kirliliğin daha geniş alanlara yayılmasının önlenmesi amacıyla denize dökülen petrolün yakılması, çevreye dağılan petrol ve türevlerinin deniz yüzeyinden ayrıştırılarak toplanması yada kimyasal maddeler kullanılarak inceltmesi gibi her olayın özelliğine göre kullanılacak yöntemler bile deniz çevresi açısından bazı sorunlar yaratabildiği belirtilmiştir<sup>94</sup>.

Deniz alanlarına üzerindeki faaliyetler, uluslar arası uygulamada, çok uzun bir süre örf ve adet kurallarına dayalı olarak sürdürüldüğü belirtilmiştir.<sup>95</sup> Örf ve adet

<sup>93</sup> Hilal Zilelioğlu, 1994, "Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler", Prof. Dr. Jale. G. Akipek'e Armağan, S. Ü. Hukuk Fakültesi, Konya ss. 511-512

<sup>94</sup> Tütüncü, s. 12.

<sup>95</sup> Aydoğan Özman, 2006. Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi , Ankara, s.29.

hukuku uluslararası deniz hukukun temel kaynağını oluşturduğu bildirilmiştir.<sup>96</sup> 1958 yılında, bir taraftan yüzyıllar boyu örf ve adet hukuku olarak gelişen deniz hukukuna yazılı bir biçim vererek, genel kabule dayanan bu kuralları daha sağlam bir yapıya kavuşturmak, diğer taraftan yeni istekleri cevaplamak maksadıyla Birleşmiş Milletler Teşkilatı çerçevesinde Cenevre’de “Birleşmiş Milletler I. Deniz Hukuku Konferansı” toplanmıştır.<sup>97</sup> Evrensel planda ilk defa tedvin ve formüle edilen düzenlemeler Deniz kamu hukuku alanında Konferans sonunda ortaya çıkan; 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri olduğu belirtilmiştir. 1958 yılında Birleşmiş Milletler Teşkilatı öncülüğünde Cenevre’de imzalanan Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu, Kıta Sahaneliği Konvansiyonu, Açık Denizler Konvansiyonu ile Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına dair Konvansiyon hakkındaki sözleşme, karasularının genişliği sorunu gibi bazı konulara bir çözüm getiremediği ve kısa zamanda ihtiyaçları karşılayamaz hale geldiğinden, iki yıl sonra 1960 yılında yine Cenevre’de “Birleşmiş Milletler İkinci Deniz Hukuku Konferansı” toplanmış, fakat bu konferans bir sonuca ulaşamayarak dağılmış olduğu belirtilmiştir.<sup>98</sup>

Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Konferansını, teknoloji ve Uluslararası ilişkilerdeki gelişmeler, 1958 sözleşmelerinin hukuki boşlukları ile aksayan yönleri, ve deniz yatağı ve toprak altının hukuksal statüsü, takımada devletlerine ait deniz alanlarının sınırlandırılması gibi henüz örf ve adet hukuku halini almamış bazı konularda yeni bir takım uluslar arası hukuk kurallarının düzenlenmesi ihtiyacının doğması şekillendirmiştir. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi sonrasında yeni bir deniz hukuku sözleşmesinin oluşturulmasını gerektiren nedenler;

<sup>96</sup> Sevin Toluner, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, s.57.

<sup>97</sup> Aslan Gündüz, 2003. Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler, Örnek Kararlar, 5. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, ss.86-87.

<sup>98</sup> Melda Sur, 2006. Uluslar Arası Hukukun Esasları, 2.Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, s.293.; Kuran, Selami, 2006. Uluslar Arası Deniz Hukuku, Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd.Şti., İstanbul, s.3.

- Ülkelerin doğal kaynaklara olan ihtiyaçlarının artması,
- Karasal kaynakların yetersiz kalmaya başlaması,
- Teknolojik gelişmelerin deniz dibi ve toprak altındaki kaynakların kullanılmasına ve işletilmesine olanak sağlaması, bu alanların bakır, manganez, kobalt ve nikel içeren maden yumruları ve hidrokarbürler bakımından çok zengin olduklarının ortaya çıkması,
- Denizde trafiğin ve balıkçılığın giderek yoğunlaşması,
- Bağımsızlığına yeni kavuşmuş devletlerin eski kuralları tanımak istememeleri ve ülkelerini denizler yönünde genişletmeyi arzu etmeleri,
- Deniz zenginliklerinin gelişmiş devletlerce yağmalanmasının önlenmek ve canlı kaynakların tükenmesinin önüne geçilmek istenmesi,
- Devletlerin denizler üzerinde giderek artan, gelişigüzel iddialarını kurallara bağlamak arzusu,
- Deniz kirlenmesinin önlenmesi veya azaltılmasının sağlanmak istenmesi,
- Kıta sahanlığının dış sınırına ilişkin kriterlerin hızla gelişen teknoloji karşısında anlamını yitirmesi ve bu kriterlerin değiştirilmesine yönelik itirazlar,
- Takımda devletlerine ait deniz alanlarının belirlenmesi,
- Zararsız geçişin tanımlanması ve karasularının genişliğinin belirlenmesi ihtiyacı,
- Bilimsel araştırma faaliyetlerinin tabi olacağı hukuksal rejimin belirlenmesi isteği,

Olarak kabul edildiği belirtilmektedir.

Deniz Bilimsel Araştırmaları konusu ile ilgili, Deniz Hukuku'nda ilk yazılı çalışma olan 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinde Deniz Bilimsel Araştırmasına ilişkin detaylı düzenleme bulunmadığı görülmektedir.

Deniz araştırmaları açık denizlerin bir serbestliği olarak kabul edilmektedir. Açık Denizler Sözleşmesi'nde serbestilerin açıklandığı madde 2'de bundan bahsedilmemiştir ve sonunda madde 2 haline gelen taslak metnin yorumunda, Uluslar arası Hukuk Komisyonu deniz araştırmalarından maddede belirtilmeyen serbestilerin bir rneği olarak özellikle bahsetmiştir. Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin ise kıyı devletine; kıyıya bitişik, fakat karasularının dışında 200 metre derinliğe kadar olan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme konusunda münhasır egemen haklar verdiği görülmektedir.(mad.1-2/1) Münhasır egemen haklardan kasıt; Kıyı Devleti kıta sahanlığını araştırmazsa veya kaynaklarını işletmezse bile, Kıyı Devletinin rızası olmadan hiç kimsenin bu faaliyetlere başlayamayacağı veya kıta sahanlığı üzerinde talepte bulunamayacağıdır.(mad.2/2)

I. Deniz Hukuku Konferansı'na göre; Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Konferansı, denizde bilimsel araştırmalar üzerindeki kontroller konusunda çok daha güçlü taleplerle karşı karşıya kalmıştır. Bu talepler en çok gelişmekte olan devletlerden gelmiş ve bu talepler iki faktörden esinlenmişlerdir. İlk olarak gelişmekte olan ülkeler kıyılarından itibaren 200 mil olarak tanımlanan MEB'deki kaynaklardan tam olarak faydalanamayacaklarını, bu sularda yapılan araştırmalar üzerinde kontrole sahip olmadıkları takdirde kaynaklarının sömürülerek kullanılacağı hissetmişlerdir. İkinci sebep olarak en azından bazı gelişmekte olan devletlerin arasındaki, araştırma gemilerinin, özellikle büyük askeri glerin araştırma gemilerinin casusluk için kullanıldıkları konusundaki şpheleridir. Bu şüpheler 1968'de Pueblo olayı ile krklenmiş bulunmaktadır. İddialara göre karasularının 12 mil içerisinde bir US gemisi, araştırma gemisi rolünde casusluk faaliyetinde bulunurken Kuzey Kore tarafından bulunmuştur. Denizlerdeki bilimsel araştırmalar

konusunda daha çok yapılan taleplere, ilk ve en başta Bilim Komitesi karşı koymuştur. Bilim Komitesi, 1960ların ortalarında uygulanmaya başlayan Kıta Sahanlığı Konvensiyonu'nun gücüyle ve münhasır avlanma sahasının gelişmesiyle, külfetli, daha çok kontrol korkusunun, bu araştırmaların reddedilmesine ya da istenmeyen şartların oluşmasına ya da uzun bürokratik süreçlere neden olabileceğini keşfetmişlerdir. Bilimsel araştırmaların bütün insanlığa faydalı olduğunu ve okyanus birliğinin talep edilmesini, bilimsel araştırmaların birkaç insan yapımı sınırlarla engellendiğini tartışmışlardır. Bilim adamlarının bu kaygısı, şu anda icra edilen araştırmaların büyük çoğunluğundan sorumlu olan gelişmiş ölkeler tarafından UNCLOS'ta başlamış,. Yine de gelişmekte olan ölkelerin bilimsel araştırmalar konusundaki daha fazla talepleri büyük bir oranda BMDHS'de karşılanmaktadır.

Ağustos 2011 sonrasında gelişen bir olayda, Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin Kıbrıs açıklarında Münhasır Ekonomik Bölgesi olarak adlandırılan bölgede petrol ve doğalgaz sondajına başlayacağı konusu idi. Bu bölgede milyarlarca varil ham petrol ve Avrupa'nın 100 yıllık ihtiyacını karşılayacak miktarda doğalgaz olduğu veya bulunduğu söylenerek olay daha da heyecanlı bir hale getirilmekteydi.

Kıbrısta petrol arama çalışmaları ile ilgili Ata Atun'un "Doğu Akdeniz'deki Enerji Rezervleri ve Kıbrıs'ın Konumu" adlı yazısında belirtilmekte olan durum;<sup>99</sup>

Güney Kıbrıs Rum Yönetimince çizilmiş orijinal haritada münhasır ekonomik bölge yazmaktadır. Ekonomik, münhasır ekonomik bölge tanımlarından, Türkiye'nin 1958'de Cenevre Anlaşmasına imza atmasını, Türkiye o dönemde bir şekilde evet madem kıtaların, ana karaların, kıta sahanlıkları var, ben bu anlaşmaya imza atmakla bu hakları elde ettiğini belirtmektedir. 1958'in ortalarında yapılan bu konferanstan sonra 1960 yılında 27 Mayıs'ta ihtilalin olması, ondan sonra Türkiye Cumhuriyetinin

<sup>99</sup> Ata Atun'un "Doğu Akdeniz'deki Enerji Rezervleri Ve Kıbrıs'ın Konumu", Yakın Doğu Üniversitesi, 2008



tekrar bir kuruluş aşamasına girmesi, Anayasaların yapılması bu anlaşmanın münhasır ekonomik bölgenin ilan edilmesini maalesef geciktirdiği belirtilmiştir. Türkiye’de ilan etmediği için bir yerde sanki hak sahibi değilmiş gibi gözükmektedir. 1958 Cenevre Anlaşmasına imza atmış olması bence bu hakkını doğurmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti. 1983 Üçüncü Deniz Hukuku Konferansına ise imza atmamıştır Niçin imza atmamıştır? Bu bakın 58’e göre Türkiye’nin kara sularını göstermektedir, kara suları değil münhasır ekonomik bölgesini göstermektedir ve 1982 Üçüncü Deniz Hukuku adalara kıta sahanlığı hakkı verdiği için Türkiye bunu kabul etmemiş ve imzalamamıştır. Eğer imzalamış olsaydı bakın Türkiye’nin buradaki münhasır ekonomik bölgesi küçük küçük kısım olacağı belirtilmekte idi. Çünkü Yunanistan’ın iddiası Rodos’tan Arnavut hududunu birleştiren hattı kendi hududu yani, Yunanistan ve Kıbrıs’ın birleşik hududu olduğu yönünde olduğu belirtilmiştir. 1980’li yıllarda. Ekonomik, stratejik, ekonomik işbirliği anlaşmasına göre bir silahlanma anlaşması yaptığı bildirilmiştir.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansına göre Türkiye Cumhuriyeti’nin Münhasır Ekonomik Bölge Haritası hazırlandığı anlaşmaya göre çizdikleri harita ve bakın Arnavut burnundan Rodos’a kadar gitmekte ve orayı ikisinin birleşik savunma hattı olarak ilan etmektedir. Eğer Türkiye Cumhuriyeti bu 1982’deki Üçüncü Deniz Hukuku Konferansını imzalamış olsaydı Ege’den tamamen kopmuş ve Ege Adalarının kıta sahanlıklarını kabul etmiş olacağı bildirilmektedir. Anlaşmaya imza atmış olsaydı gördüğümüz gibi Kıbrıs Rum Cumhuriyeti’ni veya Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin münhasır ekonomik bölgesinin ekonomik bölge haklarını göstermekteydi o sınırların içindeki mavi çizgiler. Şimdi her iki haritayı, yani Rumların açıkladığı petrol arama ve münhasır ekonomik bölge haritasını bir tarafa ve 82 haritasını bir kenara koyarsak bakın ikisi de üst üste aynen çakışmaktadır. Tabii sol tarafı çizmedim ben. Burada gördüğümüz gibi Rumların asıl hedefi şu bölgede, daha doğrusu KKTC’nin Kuzey sularında sinsice hak iddia etmektir. Asıl hedefleri bana göre siyasi kazanım hedefleri olduğu belirtilmektedir. Bu bölgelerdeki petrol

çıkarmı o kadar pahalıdır ki şu anda Meksika Körfezinde sadece denizde 1898 metrede fizibil, ekonomik olan bir petrol çıkarılmaktadır. Buradaki derinlikler ortalama 3 bin metre civarındadır. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin ulusal politikasına göre, Rumların ulusal politikalarında bir kere istedikleri şudur; Adadaki Türkleri, Kıbrıs Cumhuriyeti'nde koruma altına alınmış azınlık statüsüne indirgemek istemedikleri belirtilmiştir. İzolasyonların tekrar devamına bakarsak 24 Nisan 2004 tarihinde kabul edilen Doğrudan Ticaret Tüzüğü, aynı tarihte kabul edilen Mali Yardım Tüzüğü ve 29 Nisan'da kabul edilen Avrupa Birliği Kıbrıs Tüzükleri bunlar bir yerde izolasyonları azaltmak için çıkarılmış olmasına rağmen Rumların 1 Mayıs 2004'te Avrupa Birliğine girmesi ile komisyondan tam olarak bilinçli bir şekilde yer almaları Yunanistan'ın sağcı bir partinin Başkanı olan Karacaferis özellikle yüksek temas grubu içinde yer almak istemiş ve yüksek temas grubunun aldığı tüm kararlara da şerh koyduğu belirtilmiştir. Yüksek temas grubu AB ile Kıbrıs Türkleri arasındaki diyalogu geliştirmek için de özellikle görev alıp bunları sabote etmeye çalışıldığı belirtilmiştir. Rumlar elden geldiğince bu sıkıntıları çıkarmaya çalışmaktadırlar. Doğrudan Ticaret Tüzüğü içinde Maraş'ın iadesi var. Maraş'ın iadesi ile Doğrudan Ticaret Tüzüğü'nün uzaktan yakından hiçbir ilgisi yok. Hatta geçen iki hafta evvel komisyon raporunda, Avrupa Birliği komisyon raporunda Maraş'ın görüşmelerde yer almayacağı görüşmeler bittikten sonra kapsamlı çözümün bir parçası olduğuna dair raporda maddeler vardı ve Cuma günü Avrupa Birliğinde Rum ve Yunanlı Parlamenterlerin yaptıkları itirazdan sonra bu cümle çıkarıldı ve Olli Rehn'e de bayağı bir saldırı yapılmıştı. Bu yüzden bu Doğrudan Ticaret Tüzüğü'nün ve Mali Yardım Tüzüklerinin çalışmaması için elden geleni Rumlar yapmaktadır. Hedefleri Kuzeyi ele geçirmeye çalışmakta ve Doğrudan Ticaret Tüzüğü'nde Avrupa Birliği 133'üncü, anlaşmasının 130'uncü anlaşmasına sokarak oybirliği değil, oyçokluğuna göre karar almaya çalışırken Rum Hükümeti de bunu pasifize etmek için elinden gelenini yapmaktadır. Aynı şekilde de Mali Yardım Tüzüğü vardır, Mali Yardım Tüzüğü'nde de hepinizin bildiği, hepinizin hatırlayacağı gibi daha giriş bölümündeki ana maddelere geçmeden tanım maddelerinin en sonuncusu ne der? Der

ki, Kıbrıs tümü ile Avrupa Birliği toprağıdır. Fakat Kıbrıs'ın Kuzeyinde şimdilik, Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin hükümranlığı, egemenliği geçmemektedir. Bu yüzden mükteşebat da geçerli değildir demektir. Yani Adanın tümünü Rumların idaresi altında kabul etmekte ama şimdilik KKTC'den dolayı da bunun olmadığını söylemektedir.

## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bilim ve teknolojideki son yıllarda yaşanan gelişmelerin denizlerden ekonomik bakımdan yeni yararlanma imkânlarını da sağladığı görülmektedir. Deniz tabanlarının derinliklerinde karalara oranla daha bol bulunan petrol ve doğal gaz ile mineral zenginlikleri buna örnek olarak gösterilebilir. Dünya nüfusunun hızla çoğalması ve bu artan nüfusun beslenme ve enerji ihtiyaçları problemi, sadece denizlerin ve okyanusların deniz alanlarının önemini ortaya koymamış, aynı zamanda denizdeki bu zenginliklerin ve deniz alanlarının aidatı, deniz alanları genişliklerinin tespiti problemlerini de beraberinde getirmiştir.

Uluslararası deniz ticaretinde oldukça önemli bir yer tutan gemiler, denizde seyrüseferleri sırasında müsadere, alıkonulma, hacedilme gibi çeşitli uygulamalara maruz kalmaktadır. Gemilere el konulması genellikle, çevreye ya da balıkçılık kaynaklarına zarar verilmesi hallerinde olduğu gibi kamu yararı gözetilerek yapılmaktadır. Savaş zamanında gemilerin müsadere edilmesi ya da insanlık adına yapılan el koymalar da kamu yararına hizmet etmektedir. Gemilerin, deniz alacak taleplerinin güvenceye alınması gibi sebeplerle ihtiyati hacze konu olması da mümkündür.

Karasuları, ülkelerin denizle bağlantılarında ilk kavram olarak görülmektedir. Ülkelerin sahillerinden başlayarak denize doğru 3-12 mil genişliğinde ve sahile paralel olarak uzanan deniz şeridi olup, o ülkenin kesin hakimiyetinde sayıldığı belirtilmektedir. bu şerit kapsamında ülke, kendi toprağındaki kanuni haklarını kullanmaktadır. Karasuların bitiminden sonra açık deniz başlamaktadır. Açık denizlerden ise tüm ülkeler faydalanmaktadır. Karasuların genişliği ülkelere göre farklılık göstermektedir. Bazı ülkeler 3 mili kabul eder iken bazıları bu genişliği 12 mile kadar çıkabildiği görülmektedir. Bu genişlik açık denizler ile okyanuslara kıyısı olan ülkelere bir sorun teşkil etmemekle birlikte sahilleri birbirine yakın olan

ülkelerde bazı anlaşmazlıklara sebep olmaktadır. Karasuları genişliğinin ülkemiz açısından özellikle Ege Denizinde önem taşıdığı net olarak görülmektedir.

Denizlerdeki çeşitli terörist faaliyetler, gemileri, yolcu ve gemi çalışanlarının can ve mal güvenliğini tehdit etmektedir. Kıyı devletinin gemilere el koyma yetkisi onun hakimiyet yetkisinin doğal bir sonucudur. Bu yetkiye dayanan kıyı devletleri gerek özel hukuktan kaynaklanan ve bir takım alacakların emniyete alınmasını sağlamak amacıyla uygulanan bir yöntem olan ihtiyati haciz (arrest) yoluyla gemiye el koyabilecekleri gibi, kamu hukukundan kaynaklanan ve çevre, balıkçılık gibi ulusal kanunlarına aykırı davranılması gibi sebeplerle de gemiye el koyabilmektedir.

Uluslararası kıta sahanlığı kapsamında, Türkiye açısından ilişkilerin gerilmesinin sonuçları da kısa ve orta vadede değişkenlik göstermiştir. Geline nokta Türkiye – İsrail ilişkilerinin kötüleşmesi, İran’la hem Suriye hem de füze kalkanı konularında yaşanan sıkıntılar, Suriye rejimi ile ilişkilerin bitme noktasına gelmesinin yanı sıra Ermenistan’la sürdürülen ilişkilerin normalleştirilmesine yönelik görüşmelerin akim kalması, Kıbrıs sorununun çözümü konusunda yaşanan tıkanma ve AB ilişkilerinin durma noktasına gelmesi Türkiye’nin önünde önemli diplomatik sınavlar olduğunu göstermektedir. Geçtiğimiz 10 yıl boyunca izlenen “sıfır sorun” politikası ve bölgedeki görece objektif duruş uluslararası politikada Türkiye’nin sürdürülebilir bir Ortadoğu barışında etkin rol oynayabileceği düşüncesini ortaya çıkarmıştı. Ayrıca İsrail’in GKRY ile geliştireceği ilişkilerin Kıbrıs sorununun çözümünü zorlaştıracak olması da Türk dış politikasının mesai alanları ve dikkat yoğunluğu açısından dikkate alınması gereken bir unsurdur.

İsrail’in Doğu Akdeniz’de Güney Kıbrıs’la yapacağı tatbikatlara misilleme olarak Türkiye ve Mısır’ın da Doğu Akdeniz’de askeri tatbikat yapması seçeneği masada bulunmaktadır. Türkiye’nin Mavi Marmara saldırısını UAD’a götüreceğini açıklaması da sonuç vermeyecek gibi görünmektedir. Statüsüne göre iki devlet

arasında ortaya çıkan uyuşmazlıkları görüşen UAD'da bir davanın görülebilmesi için her iki devletin de olumlu irade beyanına ihtiyaç bulunmaktadır.

Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Konferansı, I. Deniz Hukuku Konferansı'ndakine nazaran, denizde bilimsel araştırmalar üzerindeki kontroller konusunda çok daha güçlü taleplerle karşı karşıya kalmıştır. Bu talepler en çok gelişmekte olan devletlerden gelmiş ve bu talepler iki faktörden esinlenmişlerdir. İlk olarak gelişmekte olan ülkeler kıyılarından itibaren 200 mil olarak tanımlanan MEB'deki kaynaklardan tam olarak faydalanamayacaklarını, bu sularda yapılan araştırmalar üzerinde kontrole sahip olmadıkları takdirde kaynaklarının sömürülerek kullanılacağı hissetmişlerdir. İkinci sebep olarak en azından bazı gelişmekte olan devletlerin arasındaki, araştırma gemilerinin, özellikle büyük askeri güçlerin araştırma gemilerinin casusluk için kullanıldıkları konusundaki şüphelerdir. Bu şüpheler 1968'de Pueblo olayı ile körüklenmişlerdir. İddialara göre karasularının 12 mil içerisinde bir US gemisi, araştırma gemisi rolünde casusluk faaliyetinde bulunurken Kuzey Kore tarafından bulunmuştur. Denizlerdeki bilimsel araştırmalar konusunda daha çok yapılan taleplere, ilk ve en başta Bilim Komitesi karşı koymuştur. Bilim Komitesi, 1960ların ortalarında uygulanmaya başlayan Kıta Sahanlığı Konvansiyonu'nun gücüyle ve münhasır avlanma sahasının gelişmesiyle, külfetli, daha çok kontrol korkusunun, bu araştırmaların reddedilmesine ya da istenmeyen şartların oluşmasına ya da uzun bürokratik süreçlere neden olabileceğini keşfetmişlerdir. Bilimsel araştırmaların bütün insanlığa faydalı olduğunu ve okyanus birliğinin talep edilmesini, bilimsel araştırmaların birkaç insan yapımı sınırlarla engellendiğini tartışmışlardır. Bilim adamlarının bu kaygısı, şu anda icra edilen araştırmaların büyük çoğunluğundan sorumlu olan gelişmiş ülkeler tarafından UNCLOS'ta başlamış, yine de gelişmekte olan ülkelerin bilimsel araştırmalar konusundaki daha fazla talepleri büyük bir oranda BMDHS'de karşılanmıştır.

Son zamanlarda artış gösteren deniz haydutluğu günümüzde önemli bir sorun olarak uluslararası barış ve güvenliği tehdit etmeye devam etmektedir. Sorunun giderek derinleşmesinde, haydutların sahip olduğu teknolojik imkanlar kadar mevcut hukuk kurallarının yetersizliği de önemli bir rol oynamaktadır. BMDHS dahil deniz haydutluğu ile mücadeleye yönelik mevcut düzenlemeler, sorunun çözümü için yeterli hukuki zemini sağlamaktan uzaktır. Söz konusu hükümlerin gözden geçirilmesi ve günümüz şartları dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi yoluna gidilmelidir. Bu bağlamda, deniz haydutluğunun tanımının tüm deniz alanlarını içerecek şekilde yeniden düzenlenmeli, haydutların açık deniz dışında kalan alanlarda da takibini mümkün kılan değişiklikler yapılmalıdır. Ayrıca evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç sayılan deniz haydutluğu, bir suç olarak yeniden düzenlenmeli ve haydutların cezai sorumluluklarına gidilmelidir. Son olarak sorunun köklü bir şekilde çözüme kavuşturulabilmesi için Somali gibi otorite ve denetimin zayıf olduğu ülkelerde yaşanan iç karışıklık ve siyasi istikrarsızlık ortadan kaldırılmalıdır. Bu amaçla düzenli bir şekilde işleyen devlet yapılanması tesis edilmeli ve hukuk kurallarının egemenliği sağlanmalıdır.

Yıllar içerisinde UDÖ de değişen koşullara ve gereksinimlere uyum sağlamak üzere evrim geçirmiştir. İlk zamanlarında UDÖ, uluslararası kodlar ve sözleşmelerin hazırlanması üzerinde yoğunlaşmıştır. Ancak günümüzde UDÖ bu sözleşmelerin, kodların ve diğer kuralların ülkeler tarafından kabul edilip iç hukuka geçirilmesi ve etkin bir şekilde uygulanması ile de ilgilenmektedir.

Bu tesbitler ışığında, genel olarak uluslararası suların hukukî durumu ve özel olarak Doğu Akdeniz uluslararası sularının hukuk-politika ilişkileri açısından ele alındığı çalışmamızda şu noktanın vurgulanması gerektiği ortaya çıkmaktadır: Uluslararası ilişkilerde hâlâ en temel birim olarak kabûl edilen ulus-devletlerin konjonktürel olarak değişebilen “çıkarları” temelinde oluşturdukları doktrinler ve politikalar ile uluslararası ilişkileri bir barış düzenine kavuşturmayı amaçlayan hukukî

kavram ve normlar arasında bir gerilim bulunmaktadır. Bu gerilim, devletlerin kendi değişken kavrayışlarına göre algıladıkları ulusal çıkarlarına göre uluslararası hukuk normlarını ve mekanizmalarını biçimlendirmeye veya bu çalışma boyunca gösterildiği gibi, yer yer yok saymaya yönelişlerinde açıkça ortaya çıkmaktadır. Doğu Akdeniz uluslararası suları bağlamında, özellikle Mavi Marmara ve Kıbrıs'ta petrol arama faaliyetleri örnekleriyle gösterildiği üzere, bu gerilimin uluslararası hukukun üstünlüğü ile giderilmesi bölge ve dolayısıyla dünya barışı için bir zorunluluktur. Bu zorunluluğun gerçekleşebilmesi ise, devletin tikel ve değişken çıkarları temeline dayalı politik tercihlerinin uluslararası hukuk normlarına tâbi kılınmasını sağlayabilecek bir uluslarüstü örgütlü gücün oluşmasına bağlı bulunmaktadır. Dolayısıyla, çağdaş gelişmelerin, hem genel olarak uluslararası hukuk, hem de özel olarak deniz hukuku alanlarında bir tür uluslararası anayasallaşma sürecini teşvik etmesi gerektiğini emredici bir nitelik taşıdığını tesbit etmemiz gerekmektedir.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Bkz. Jan Klabbbers, Anne Peters, and Geir Ulfstein, **The Constitutionalization of International Law**, Oxford: Oxford University Press, 2009.



## KAYNAKLAR

- Atun A., “Doğu Akdeniz’deki Enerji Rezervleri ve Kıbrıs’ın Konumu”, Yakın Doğu Üniversitesi, 2008
- Başeren, S. H.: “Doğu Akdeniz’de Son Gelişmeler Ve Türkiye’nin Bölgedeki Kıta Sahanlığı İle Muhtemel Münhasır Ekonomik Bölgesinin (Meb) Sınırları”, Silahlı Kuvvetler Der., 2007, S.393.
- Başeren, S. H.: *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, Sh. 117.
- Baykal, F. H., *Deniz Hukuk Dersleri II*, İstanbul, 1998, S.10,
- Baykal, F.H., *Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa/ Aktüel Kitabevleri*, Temmuz 1998, İstanbul.
- Burgess, Douglas R.: “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism And A New International Law”, U. Miami Int’l & Comp. L. Rev., Sayı 13, 2006, S. 307–308; Bahar, Michael: “Attaining Optimal Deterrence At Sea: A Legal And Strategic Theory For Naval Anti-Piracy Operations”, Vand. J. Transna’l L., Sayı 40, 2007, S. 12, Dip. 37.
- Caminos, H., *Recueil Des Cours*. Martinus Nijhoff Publishers, 1989, S.151;
- Churchill,R.R., Lowe, A.V. *The Law Of The Sea*, Third Edition, Manchester, Manchester University Press, S.400
- Cihan Seymen, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010
- Cihan Seymen, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010

- Cottrill, Kl: 'Asia Fights Piracy', Traffic Vvorld, V.262, No 6 (May 8 200), S.2.
- Çelik, İ, 88; Toluner, S. 79; Pazarcı, İ, 296; Baykal, F.H., Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa/ Aktüel Kitabevleri, Temmuz 1998, İstanbul. S.29.
- Çevik, 2004:17; Murat Ayan Ve Tan Baykal, Uluslararası Denizcilik Örgütü Ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2010; 7: 13, 275-297
- De Yturriaga, J.A. Straits Used For International Navigation, A Spanish Perspective, Martinus Nijoff Publications On Ocean Development, Vol 17, S.178
- Denizcilik Müsteşarlığı, 2005
- Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, 4. Baskı, İstanbul, 1993, S.5; Tair Çağa, Deniz Hukuku, Mı, 6. Baskı, İstanbul, 1982, S.1
- GÖNLÜBOL, Mehmet, Barıs Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara, 1959. S. 138;
- Gündüz A., The Concept Of The Continental Self In Historical Evolution, İstanbul, 1990 S.1; Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, İi. Kitap, Ankara, 1990, S.338; Toluner S, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1984, S.176
- Gündüz Aybay, Türk Boğazlarından "Uğraksız" Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest'i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra, Mart, 2001, S.33
- Gündüz, Aslan (2003). Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler, Örnek Kararlar, 5. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, S.86-87.
- Günes Sule (2005), "Mediterranean Environmental Programme", Proceedings Of The Seventh International Conference On The Mediterranean Coastal Environment, 25-29 October 2005, S. 95-102.

Gürdeniz, C.: "Security, Stability And Co-Operation İn The Meditarranean Region: Building A Vision" , 1st International Conference On Mediterranean And Middle East, Roma-Kasım 2005, Sh.101.

Hakapaa, K., Marine Pollution İn International Law, Helsinki, 1981, S.205

[Http://Www.Maden.Org.Tr/Resimler/Ekler/950ca92a4dcf426\\_Ek.Pdf](http://www.maden.org.tr/resimler/ekler/950ca92a4dcf426_ek.pdf) -02 Kasım 2011

Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, Iı. Kitap, 2. Baskı, Ankara, 1990, S.288

Ilgaz, H., Denizde Bilimsel Araştırmaların Uluslararası Hukukta Düzenlenmesi İhtiyacının Ortaya Çıkışı, *Journal Of Naval Science And Engineering* 2009, Vol. 5 , No.1, Pp. 39-48

Imo, 1998.

International Maritime Organization,1993.

International Law Association , 2000, S.24

KARAN, H.- KARAN, G. : *Deniz Ticareti Mevzuatı*, B.2, Ankara 2001 S.23.

KLABBERS, Jan, Anne Peters ve Geir Ulfstein, *The Constitutionalization of International Law*, Oxford: Oxford University Press, 2009.

KNIGHT, G./Chiu H. (1991) *The International Law Of The Sea*, Elsevier Publications, London, S. 666.

KURAN, S., 2006, *Uluslar Arası Deniz Hukuku*, Arıkan Yayınevi, İstanbul, B. 1.

Kuran, S., 2007, *Uluslararası Deniz Hukuku*, 2. Bası; 1958 Cenevre Kbbs M. 5, 1982 Bmdhs M.8

Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, Sh.266.

- Mayama A., "The Influence Of The Straits Regime On The Law Of Neutrality At Sea", ODIL, Vol.26, 1995 S. 10-
- Meray, S. Devletler Hukukuna Giriş,I, 3. Bası, Ankara, 1968, S.419; F. Tekil, Deniz Hukuku, İstanbul, 1993, S.329
- Meray, Seha L.: "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık Ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", Aüsbfd, Cilt 18, Sayı 3, 1963, S. 106.
- Molenaar, E.J., Coastal State Jurisdiction Over Vessel- Source Pollution, Kluwer Law International, 1998, S.149
- Nemli,2000:36.
- Olaylarla Türk Dış Politikası (Kollektif), Siyasal Kitabevi, Ankara, 1996
- ÖZMAN, A. : "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler", Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986. S. 16.-Ege Kıta Saharı
- Özman, Aydoğan (2006). Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi , Ankara, S.29.
- PAZARCI, H., Uluslar Arası Hukuk, Turhan Yayınevi, Ankara, B. 4., 2006
- Pazarcı, H., Uluslararası Hukuk Dersleri II, Ankara, 1990, S. 306
- Pazarcı, H., Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap, Ankara, 3. Bası, 1993, S.293; Eroğlu, H., Devletler Umumi Hukuku, 2. Bası, Ankara, 1984, S.213
- Pazarcı, Hüseyin (1998). Uluslar Arası Hukuk Dersleri Iı. Kitap, 5.Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, S.312-313.
- Pharand, D., "The Northwest Passage İn Int. Law", The Canadian Y. Int. Law, XVII, 1979, S. 7
- ROACH, J.A., (2001): "Access To Clearance For Marine Scientific Research İn The Exclusive Economic Zone And On The Continental Shelf", First Meeting Of The Advisory Body Of Experts On The Law Of The Sea, Paris.

- Scovazzi, T., "Management Regimes And Responsibility For International Straits- With Special Reference To The Mediterranean Straits" MP, Vol 19, Spring 96, No.1, S.141
- SDE Analiz, Türkiye-İsrail İlişkileri, Ekim 2011, S.35
- Seymen, C., 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010
- Sule Anlar Günes, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Ve Deniz Çevresinin Korunması, Aühfd, 2007, S.2
- Sur, Melda (2006). Uluslar Arası Hukukun Esasları, 2.Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, S.293.;
- The Free Library, 2010
- Toluner, S. Milletlerarası Hukuk Dersleri İstanbul, 1984, S.171;
- Toluner, Sevin (1996). Milletlerarası Hukuk Dersleri, 5. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, S.57.
- Toluner, Sevin Milletlerarası Hukuk Dersleri İstanbul 1989, S.109,
- Turgay, M.İşık "Deniz Hukuku Ve Denizlerdeki Mineral Kaynakları", (Çevrimiçi)
- Keser, U. Türkiye, DOĞU AKDENİZ'DE PETROL VE DOĞALGAZ SORUNUYLA KARŞI KARŞIYA, Cumhuriyet ,ENERJİ, 1 Şubat 2011, S.21
- ÜNAN, Samim: Gemilerden Sızan Veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1987, S. 13-14 Van Dyke, (1996)S.124.

AYHAN, V., Avrupa'nın Enerji Arz Güvenliğinde Türkiye: Petrol, Doğal Gaz Ve Entegrasyon, Uluslararası İlişkiler, Cilt 5, Sayı 20, Kış 2009, S. 155 - 178

ZİLELİOĞLU, H., "Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler", Prof. Dr. Jale. G. Akipek'e Armağan, S. Ü. Hukuk Fakültesi, Konya 1991, S. 511-512

Murat KORKMAZ, Güran YAHYAOĞLU, İrfan GÜNSEL, "TCMB Merkez Bankası Aktif ve Pasif Hesapları Arasındaki Uzun Dönem İlişkisinin Ekonometrik Analizi"

<http://www.iibdergisi.com/?sayfa=dergiayrinti&no=90&icerik=tcmb-merkez-bankasi-aktif-ve-pasif-hesaplari-arasindaki-uzun-donem-iliskisinin-ekonometrik-analizi&kategori=bankacilik>, Sayı: 2, Yıl: 2001

Safiye EKMEKÇİOĞLU, Murat KORKMAZ, Nesrin CEYLAN,

Güran YAHYAOĞLU, İrfan GÜNSEL, "Bankacılık Sektöründe Rekabet"

<http://asosindex.com/journal-article-abstract?id=18861>

Murat KORKMAZ, Güran YAHYAOĞLU, İrfan GÜNSEL, "Mal ve Hizmet Alımlarında Ayıp"

<http://asosindex.com/search?command=quick-search&author=%C4%B0rfan+G%C3%9CNSEL>

Serdar MORAL, İrfan GÜNSEL,, Serhan BAYKARA, Göksel AKMAN, 2008

"Küresel Krizi ve Türk Ulaştırma Sektörünün Yapısı"

<http://asosindex.com/journal-article-abstract?id=14986>

Özlem KARLIDAĞ, Nesrin CEYLAN, İrfan GÜNSEL, "Çalışma Yaşamında Esnekliğe Duyulan İhtiyaç Uygulamalı Bir Çalışma"

<http://www.iibdergisi.com/?sayfa=dergiayrinti&no=130&icerik=calisma-yasaminda-esnelige-duyulan-ihtiyac-uygulamali-bir-calisma&kategori=insan-kaynaklari-yonetimi>

## **EK 1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ**

### **KISIM 1**

#### **GİRİŞ**

Birinci madde

Terimlerin kullanılışı ve uygulanma alanı

1- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca:

1) “Bölge ”den, ulusal yetki sınırları ötesindeki deniz yatakları ve bunların toprak altı;

2) “Otorite ”den, Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesi;

3) “Bölge’de yürütülen faaliyetler ”den Bölge’nin kaynaklarının araştırılmasına ve işletilmesine ilişkin bütün faaliyetler, anlaşılmaktadır;

4) “Deniz çevresinin kirlenmesinden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi, anlaşılmaktadır;

5) a) "Suya batırmadan:

(i) Atık veya diğer maddelerin, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması;

(ii) Denizlerde gemilerin, uçakların, platformların veya diğer yapıların her türü batırılması, anlaşılmaktadır;

b) "Suya batırma" terimi aşağıdakileri kapsamamaktadır:

(i) Gemilerin, uçakların, platformların veya denizlerdeki diğer yapıların ve bunların teçhizatının normal olarak işletilmesi sırasında doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ortaya çıkan artık veya diğer maddelerin boşaltılması; bununla beraber, bu maddelerin yok edilmesi için kullanılan gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya denizlerdeki diğer yapılarda taşınan veya bunlara aktarılan artıklar veya diğer maddeler veya yukarıda zikredilen artık ve diğer maddelerin bu gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya yapılarda işleme tabi tutulmaları sonucu ortaya çıkan artık veya diğer maddeler bundan hariçtir;

(ii) İşbu Sözleşmenin amaçlarına aykırı düşmemek şartıyla, maddelerin, salt yok edilme amacı dışında depo edilmesi;

2.1- "Taraf Devletler "den işbu Sözleşme ile bağlı olma hususunda rızalarını belirten ve haklarında işbu Sözleşmenin yürürlükte bulunduğu devletler anlaşılmaktadır.

2- İşbu Sözleşme gerekli değişikliklerle, 305. maddenin 1. paragrafının b), c), d), e) ve f) fıkraların da öngörülen ve her biri kendisi ile ilgili şartlara uygun olarak



Sözleşmeye Taraf olan birimlere de uygulanır; bu ölçü içerisinde “Taraf Devletler” teriminden bu birimler de anlaşılır.

## **KISIM II**

### **KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE**

#### **BÖLÜM 1**

##### **GENEL HÜKÜMLER**

###### **Madde 2**

Karasularının, karasuları üzerindeki hava sahası ile karasularının deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimi

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

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

3- Karasuları üzerindeki egemenlik işbu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dahilinde kullanılır.

## **BÖLÜM 2**

### **KARASULARININ SINIRLARI**

#### **Madde 3**

##### **Karasularının genişliği**

Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.

#### **Madde 4**

Karasularının dış sınırı Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattan oluşur.

#### **Madde 5**

##### **Normal esas hat**

İşbu Sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı normal esas hat, sahil devlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.

## Madde 6

### Kayalıklar

Mercan kümelerinin ada niteliğindeki kısımları veya serpiştirilmiş kayalıklarla çevrili adalar söz konusu olduğunda, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hat, sahildar devlet tarafından resmen kabul edilmiş deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, kayalık üzerinde, açık deniz tarafındaki, en düşük cezir hattıdır.

## Madde 7

### Düz esas hatlar

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

2- Bir deltanın mevcudiyeti ve diğer doğal özellikler sebebiyle sahilin son derece değişken olduğu bölgelerde, uygun noktalar en düşük cezir çizgisi boyunca seçilebilir; en düşük cezir çizgisinin daha sonra yükselmesi halinde dahi, bu düz esas hatlar, işbu Sözleşmeye uygun olarak sahildar devlet tarafından değiştirilmedikçe yürürlükte kalacaktır.

3- Düz esas hatların oluşturduğu çizginin sahilin genel yönünden 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.

4- 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.

5- 1. 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.

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

#### Madde 8

##### İç Sular

1- IV. Kısım saklı kalmak şartıyla, karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin iç sularına dâhildir.

2- 7. maddede belirlenen yönetime uygun olarak tespit edilen bir düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dahil ettiği takdirde, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sulara da uygulanacaktır.

#### Madde 9

##### Nehirlerin ağızları

Bir nehir haliç oluşturmaksızın denize dökülürse, esas hat nehir ağzında bir kıyıdan diğerine en düşük cezir noktaları arasında çizilen düz hat olacaktır.

## Madde 10

### Körfezler

1- İşbu madde yalnızca, sahilleri tek bir devlete ait olan körfezleri ilgilendirir.

2- İşbu Sözleşmenin amaçları açısından “körfez” belirli bir deniz girintisi olup, karalara doğru girişinin ağız genişliğine oranı içerde sahille çevrili sular ihtiva edecek şekildedir ve sahilin basit bir kıvrımından ibaret değildir. Bununla beraber, bir girinti ancak, yüzölçümü bu girinti ağzına çizilen bir doğruyu çap olarak alan bir yarım dairenin yüzölçümüne eşit veya ondan büyük olduğu takdirde bir körfez sayılacaktır.

3- Bir girintinin yüzölçümü, girintinin kıyıları boyunca uzanan en düşük cezir hattı ile, doğal giriş noktalarını en düşük cezir halinde birleştiren doğru arasında kalan kısmın yüzölçümüdür. Adaların varlığı sebebiyle, bir girintinin pek çok girişi olduğu takdirde, yarım dairenin çapı, geçitli girişleri birleştiren doğruların uzunluklarının toplamına eşit olacaktır. Bir girinti içerisinde bulunan adaların yüzölçümü girintinin toplam yüzölçümüne dahil olacaktır.

4- Bir körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafe 24 deniz milini aşmadığı takdirde, bu en düşük cezir noktaları arasında bir sınırlandırma çizgisi çizilebilir, bu çizginin berisinde kalan sular iç sular olarak kabul edilecektir.

5- Bir körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafe 24 deniz milini aştığı takdirde, körfez içerisinde en fazla su alanı bırakacak şekilde, 24 deniz millik bir düz esas hat çizilecektir.

6- Yukarıdaki hükümler “tarihi” körfezlere uygulanmadığı gibi, 7. maddede öngörülen düz esas hatlar yönteminin izlendiği hallerde de uygulanmaz.

#### Madde 11

##### Limanlar

Karasularının sınırlandırılması amacı ile, bir liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan daimi tesislerden açık denize doğru en uçtakiler sahilin bir parçası olarak kabul edilir. Sahillerin açığındaki tesisler ve sun’i adalar, daimi liman tesisleri olarak kabul edilmeyecektir.

#### Madde 12

##### Demir yerleri

Normal olarak tamamen veya kısmen karasularının dış sınırının ötesinde kalan demir yerleri, mutaden gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlenmesinde kullanıldığı takdirde karasularının parçası olarak kabul edilirler.

#### Madde 13

##### Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler

I- “Cezir zammı ortaya çıkan yükseklikler ”den, deniz ile çevrili olan, cezir zamanı açıkta kalan ve med zamanı örtülen doğal kara yükseklikleri anlaşılır. Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler, kıtadan veya bir adadan, tamamen veya kısmen karasuları genişliğini aşmayan bir uzaklıkta buldukları takdirde bu yüksekliklerdeki en düşük cezir hattı, karasularının genişliğinin ölçülmesinde esas hat olarak alınabilir.

2- Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler kıtadan veya bir adadan karasuları genişliğini aşan bir uzaklıkta buldukları takdirde, bunların kendilerine özgü karasuları yoktur.

#### Madde 14

Esas hatları tesbit üzere yöntemlerin birleştirilmesi

Sahildar devlet çeşitli durumlara bağlı olarak, yukarıdaki maddelerde öngörülen yöntemlerden birine veya bir çoğuna göre esas hatlar tespit edebilir.

#### Madde 15

Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması

İki devletin sahilleri bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hüküm, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasını gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz.

#### Madde 16

Deniz Haritaları ve coğrafi koordinatlara ilişkin listeler

1- 7.,9. ve 10. maddeler uyarınca tespit edilen karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar veya bu çizgilerle ortaya çıkan sınırlar ve 12. ve 15.

maddeler uyarınca çizilen sınır çizgileri, yerlerinin tespiti amacıyla uygun ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Bu olmadığı takdirde, bunun yerine, kullanılan jeodezik sistemi belirten noktaların coğrafi koordinatlarına ilişkin bir liste ikame edilebilir.

2- Sahildar devlet bu haritaları veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri gereken şekilde yayınlayacak ve bunların bir nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

### **BÖLÜM 3**

#### **KARASULARINDAN ZARARSIZ GEÇİŞ**

##### **ALT BÖLÜM A -BÜTÜN GEMİLERE UYGULANABİLECEK KURALLAR**

###### **Madde17**

###### **Zararsız geçiş hakkı**

İşbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

###### **Madde 18**

###### **“Geçiş” teriminin anlamı**

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar



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

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

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

#### Madde 19

##### “Zararsız geçiş” deyiminin anlamı

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

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

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

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

- c) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;
- d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;
- e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;
- h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;
- i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;
- j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;
- k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;
- l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

## Madde 20

### Denizaltılar ve diğer sualtı araçları

Karasularında, denizaltılar ve diğer sualtı araçları su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadırlar.

## Madde 21

### Sahildar devletin zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları

1- Sahildar devlet işbu hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve aşağıdaki hususları kapsayan kanun ve kurallar kabul edebilir:

- a) Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;
- b) Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;
- c) Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;
- d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;
- e) Sahildar devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesi;
- f) Sahildar devletin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması;

h) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi;

2- Bu kanun ve kurallar yabancı gemilerin çizimlerine, inşaasına veya donatım ve denize elverişliliğine uygulanmayacaktır; meğer ki bunlar genel kabul görmüş uluslararası kural ve normlara ilişkin olsun.

3- Sahildar devlet bu kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.

4- Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu kanun ve kurallara olduğu gibi, denizde çatışmayı önlemeye ilişkin olup genel kabul görmüş bütün uluslararası kurallara uyacaklardır.

## Madde 22

### Karasularında gidiş geliş yolları ve trafik ayırım şemaları

1- Seyrüsefer güvenliği gerektirdiği taktirde sahildar devlet, kendi karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir.

2- Özellikler, tankerlerden, nükleer güçte çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemilerde, sadece bu ulaşım yollarını kullanmaları talep edilebilir.

3- Sahildar devlet işbu madde uyarınca ulaşım yollarını tespit ederken ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken, aşağıdaki hususları göz önünde bulunduracaktır:

- a) Yetkili uluslararası Kuruluşun tavsiyeleri;
- b) Uluslararası deniz seyrüseferinde geleneksel şekilde kullanılan bütün dar su yolları;
- c) Bazı gemilerin ve dar su yollarının özel nitelikleri;
- d) Trafik yoğunluğu.

4- Sahildar devlet, bu ulaşım yollarını ve bu trafik ayırım şemalarını, gerekli şekilde yayınlayıp duyuracağı deniz haritalarında açıkça belirtecektir .

#### Madde 23

Nükleer güçle çalışan yabancı gemiler ve radyoaktif maddeler veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeler taşıyan gemiler

Yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlar ile aynı şekil radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası anlaşmalarda öngörülen belgeleri bulundururlar ve özel tedbirleri alırlar.

#### Madde 24

Sahildar devletin yükümlülükleri

1- Sahildar devlet, işbu Sözleşmede öngörülen haller dışında, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmayacaktır. Özellikle, işbu Sözleşmeyi veya işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul edilmiş herhangi bir kanun veya herhangi bir kuralı uygularken, sahildar devlet aşağıdaki davranışlardan kaçınacaktır.

a) Yabancı gemilere, bunların zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmek;

b) Belirli bir devletin gemilerine veya belirli bir devletten veya devlete veyahut da belirli devlet hesabına yük taşıyan gemilere karşı hukuki veya fiili ayırım yapmak.

2- Sahildar devlet, karasularında seyrüsefere ilişkin bilgisi dahilindeki her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyuracaktır.

#### Madde 25

#### Sahildar Devletin koruma hakları

1- Sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir.

2- Sahildar devlet, keza iç sulara veya bu sular dışındaki bir liman tesisine giden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin bu sulara veya bu liman tesisine girişlerinin tabi olacağı şartların ihlalini önlemek üzere gereken tedbirleri almak hakkına sahiptir.

3- Sahildar devlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayırım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.

**Madde 26****Yabancı gemilerden alınabilecek rüsumlar**

1- Yabancı gemilerden sadece karasularından geçmeleri sebebiyle herhangi bir rüsum alınmaz.

2- Karasularından geçen bir yabancı gemiden ancak bu gemiye yapılan özel hizmetler karşılığında rüsum alınabilir. İşbu resimler herhangi bir ayırım gözetmeksizin tahsil edilir.

**ALT BÖLÜM B -TİCARET GEMİLERİNE VE TİCARİ AMAÇLARLA KULLANILAN DEVLET GEMİLERİNE UYGULANABİLECEK KURALLAR****Madde 27****Yabancı bir gemide cezai yargı yetkisi**

1- Karasularından geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunması amacıyla sahildar devlet aşağıdaki durumlar dışına cezai yargı yetkisini kullanmamalıdır:

a) eğer suçun sonuçları sahildar devlete uzanıyorsa;

b) eğer suç ülkenin barışını veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise;

c) eğer yerel makamların yardımı gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise;  
veya

d) eğer bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise;

2- 1. paragraf hükümleri, sahildar devletin, iç sulardan gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri almak hakkına halel getirmez.

3- 1. ve 2. paragraflarda öngörülen hallerde sahildar devlet kaptan talep ettiği takdirde, herhangi bir tedbir almadan önce geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanını veya bir konsolosluk memurunu bundan haberdar edecek ve bu ajan veya memur ile gemi mürettebatı arasındaki teması kolaylaştıracaktır. Bununla beraber, acil durumla da bu haber verme, tedbirler uygulanırken yapılabilir.

4- Yerel makamlar tutuklamanın uygun olup olmadığını veya nasıl yapılacağını incelerken, seyrüsefer gereklerini de gerektiği şekilde göz önünde bulundurlar.

5- XII. Kısımın uygulanması veya V. Kısımına uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç olmak üzere; sahildar devlet, karasularından geçen yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeksizin sadece karasularından geçmekte ise, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla tutuklama veya soruşturma yapmak için hiç bir tedbir alamaz.

#### Madde 28

##### Yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisi

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



2- Sahildar devlet, bu gemi hakkında özel hukuk alanında icrai veya ihtiyati tedbirleri, bu tedbirler ancak bizzat geminin sahildar devletin sularından geçişi sırasında veya geçiş sebebiyle yüklendiği yükümlülüklerle veya tabi olduğu sorumluluklara ilişkin ise, alabilir.

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

### **ALT BÖLÜM C -SAVAŞ GEMİLERİNE VE TİCARİ OLMAYAN AMAÇLARLA KULLANILAN DİĞER DEVLET GEMİLERİNE UYGULANABİLECEK KURALLAR**

#### **Madde 29**

##### **“Savaş Gemisi”nin tanımı**

İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca “savaş gemisinden, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi anlaşılır.

#### **Madde 30**

##### **Bir savaş gemisinin sahildar devletin kanun ve kurallarına uymaması**

Bir savaş gemisinin sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanunlarına ve kurallarına uymaması ve bunlara uyması konusunda kendisine yapılan talebi

dikkate almaması halinde, sahildar devlet bu geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir.

#### Madde 31

Bir savaş gemisinin veya ticari bir devlet gemisinin fiilinden dolayı bayrak devletinin sorumluluğu Bayrak devleti, bir savaş gemisinin veya ticari amaçlar dışında kullanılan diğer herhangi bir devlet gemisinin, sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanun ve kurallarına veya işbu Sözleşme hükümlerine veya diğer uluslararası hukuk kurallarına uymaması sonucu sahildar devletin maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.

#### Madde 32

Savaş gemilerinin ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıkları

Alt-Bölüm A'da ve 30. ve 31. maddelerde öngörülen istisnalar saklı kalmak şartıyla, işbu Sözleşmenin hiç bir hükmü, savaş gemilerinin ve ticari amaçlar dışında kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıklarına halel getirmez.

## **BÖLÜM 4**

### **BİTİŞİK BÖLGE**

Madde 33

Bitişik bölge

1- Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildar devlet aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir:

a) Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek;

b) Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularına meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak.

2- Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçemez.

### KISIM III

## ULUSLARARASI SEYRÜSEFERE AÇIK BOĞAZLAR

### BÖLÜM 1

#### GENEL HÜKÜMLER

##### Madde 34

Uluslararası seyrüsefere açık boğaz sularının hukuki rejimi

1- İşbu Kısımda düzenlenen, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejimi, diğer herhangi bir yönden bu boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği gibi, kıyıdaş devletlerin bu sular üzerinde bunlara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında ve aynı şekilde bunlar üzerindeki hava sahasında, egemenliklerini veya yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir.

2- Boğazlara kıyıdaş olan devletler egemenliklerini veya yetkilerini işbu Kısımda ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlara göre kullanırlar.

##### Madde 35

Bu Kısımın uygulanma alanı

İşbu Kısımın hiç bir hükmü:

a) 7. maddede belirtilen yöntemine uygun olarak çizilen bir düz esas hat, daha önce iç su sayılmayan suları da iç sulara dahil etmiş olmadıkça, bir boğazdaki iç suları;

b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin karasularının ötesindeki suların, bunlar ister münhasır ekonomik bölgenin veya isterse açık denizin bir kısmı olsun, hukuki rejimini;

c) Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini, etkilemez.

#### Madde 36

Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarda açık deniz yolları ve bir münhasır ekonomik bölgeden geçen yollar

İşbu Kısım seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından geçilebilecek eşit uygunlukta bir açık deniz yolunun veya münhasır ekonomik bölgeden geçen bir yolun bulunduğu hallerde, uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar hakkında uygulanmaz; bu çeşit yollarda, seyrüsefer ve üsteki sahadan uçuş serbestisine ilişkin hükümler de dahil olmak üzere, işbu Sözleşmenin ilgili diğer Kısımları uygulanır.

## BÖLÜM 2

### TRANSİT GEÇİŞ

#### Madde 37

Bu bölümün uygulanma alanı

İşbu bölüm, açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır.

#### Madde 38

Transit geçiş hakkı

1- 37. maddede öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar; ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmayacaktır.

2- "Transit geçiş "den, işbu Kısma uygun olarak yalnızca açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması anlaşılır. Bununla beraber, devletin ülkesine giriş şartları saklı kalmak üzere, geçişin devamlılığına ve hızlılığına ilişkin zorunluluk, boğaza kıyıdaş bir devletin ülkesine girmek, ülkeyi terk etmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez.

3- Boğazlardan transit geçiş hakkının kullanılmasına ilişkin olmayan her faaliyet, işbu Sözleşmenin uygulanabilir diğer hükümlerine tabidir.

#### Madde 39

Transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri

1- Transit geçiş hakkının kullanılmasında, gemiler ve uçaklar:

a) Boğazı hiç gecikmesiz kastedecekler veya üzerinden uçacaklardır;

b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır;

c) Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrüsefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır.

2- Transit geçiş halindeki gemiler:

a) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara;

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.

### 3- Transit geçiş halindeki uçaklar:

a) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından kabul edilen ve sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır; devlet uçakları bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve seyir güvenliğini her zaman gerektiğı biçimde göz önünde bulundururlar.

b) Sürekli olarak, hava trafiğinin kontrolü amacıyla uluslararası alanda yetkili kılınan makamın kendilerine tahsis ettiğı radyo frekansını veya uluslararası tehlike radyo frekansını kollayacaklardır.

#### Madde 40

#### Araştırma ve Hidrografik

Transit geçiş sırasında denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapmaya veya hidrografik ölçümler almaya tahsis edilenler de dahil olmak üzere, yabancı gemiler, boğaza kıyısı olan devletlerin önceden izni olmaksızın araştırmalar veya ölçümler yapamazlar.

#### Madde 41

Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarda gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları

1- İşbu Kısım hükümlerine uygun olarak, boğazlara kıyısı olan devletler, boğazlarda gemilerin güvenliğinin gerektirdiğı durumlarda, gidiş-geliş yolları tespit edebilir ve trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilirler.



2- Bu devletler, şartlar gerektirdiği takdirde ve yeterli ölçüde duyuru yaptıktan sonra, daha önce tespit ettikleri veya uyulmasını istedikleri herhangi bir gidiş-geliş yolu veya trafik ayırım şeması yerine, yeni gidiş-geliş yolları tespit edebilir veya yeni trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilirler.

3- Gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları, genel olarak kabul görmüş uluslararası kurallara uygun olacaktır.

4- Gidiş-geliş yollarını veya bunların yerine yenilerini tespit etmeden veya trafik ayırım şemalarına veya bunların yerine yenilerine uyulmasını istemeden önce, boğazlara kıyası olan devletler, tekliflerini, onaylamak üzere, yetkili uluslararası kuruluşa sunacaklardır. Bu kuruluş, ancak kıyıdaş Devletlerle üzerinde uyuşmaya varılan gidiş- geliş yollarını ve trafik ayırım şemalarını onaylayabilir; bu devletler, ancak bundan sonra, yolları tespit edebilirler, şemalara uyulmasını isteyebilirler veya yerlerine yenilerini ikame edebilirler.

5- Bir boğazda iki veya daha fazla devletin sularını ilgilendiren alanda gidiş-geliş yollarının veya trafik ayırım şemalarının tespiti teklif edildiğinde, ilgili devletler yetkili uluslararası kuruluş ile danışmalarda bulunarak tekliflerini yapmak üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

6- Boğazlara kıyası olan devletler, gereken şekilde ilan edecekleri deniz haritalarında tespit ettikleri bütün gidiş-geliş yollarını veya uyulmasını istedikleri bütün trafik şemalarını açık bir şekilde belirteceklerdir.

7- Transit geçiş sırasında gemiler işbu maddeye uygun olarak tespit edilen gidiş-geliş yollarına ve trafik ayırım şemalarına uyacaklardır.

## Madde 42

### Boğazlara kıyısı olan devletlerin transit geçişle ilişkin kanun ve kuralları

1- İşbu Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, bir boğaza kıyısı olan devletler, boğazdan transit geçişle ilgili olarak, aşağıdaki hususların herhangi birine veya bütününe ilişkin kanun ve kurallar kabul edebilirler.

a) 41. maddede öngörüldüğü şekilde, seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b) Boğaza petrol ve yağ, petrol ve yağ atıkları ve diğer zararlı maddelerin atılmasına ilişkin uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırarak, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

c) Balıkçı gemileri ile ilgili olarak, balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dahil olmak üzere, balık avlama yasağı;

d) Kıyısı olan devletlerin gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı olarak mal ve kişilerin gemiden çıkartılması veya gemiye alınması.

2- Bu çeşit kanun veya kurallar yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili herhangi bir ayırım yapmayacağı gibi, bunların uygulanmalarının da, işbu bölümde tarif edildiği şekildeki transit geçiş hakkının kullanımını engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu sonuçları olmayacaktır.

3- Kıyıdaş devletler bu kanun ve kuralları gerektiği şekilde ilan edeceklerdir.

4- Boğazdan transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler bu kanun ve kurallara uyacaklardır.

5- Egemenlikten doğan bağışıklıktan yararlanan bir geminin veya bir uçağın bu kanun ve kurallara veya işbu Kısım hükümlerine aykırı davranması halinde, geminin bayrağını taşıdığı devlet veya uçağın tescil edildiği devlet, bu ihlal sonucunda kıyıdaş devletler için ortaya çıkacak her türlü kayıp ve her türlü zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.

#### Madde 43

Güvenlik tesisleri, seyrüsefer yardımcıları ve diğer gereçler ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması

Bir boğazı kullanan devletler ile boğaza kıyısı olan devletler, anlaşarak, aşağıdaki hususlarda işbirliği yapmalıdırlar:

a) Boğazda gerekli güvenlik tesisleri ve seyrüsefer yardımcıları ile uluslararası seyrüseferi kolaylaştıracak diğer tesislerin kurulması ve bakımı; ve

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması.

#### Madde 44

##### Boğazlara kıyısı olan devletlerin yükümlülükleri

Boğazlara kıyısı olan devlette transit geçişi engellemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup bilgileri dâhilinde bulunan her türeli tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir.

Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.

### **BÖLÜM 3**

#### **ZARARSIZ GEÇİŞ**

Madde 45

Zararsız geçiş

1- II. Kısımın 3. Bölümünde öngörülen zararsız geçiş rejimi uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan:

a) 38. maddenin 1. paragrafı dolayısıyla transit geçiş rejiminin uygulanma alanı dışında bırakılan ve

b) Bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğeri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara uygulanacaktır.

2- Bu boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.

## KISIM IV

### TAKIMADA DEVLETLERİ

#### Madde 46

##### Terimlerin kullanılışı

İşbu Sözleşme amaçları uyarınca:

a) "Takımada Devleti"nden, bütünüyle bir veya birçok takımadadan oluşan ve başka adaları da ihtiva edebilen bir devlet;

b) "Takımadadan, birbirleri ile olan bağları coğrafi, ekonomik ve politik yönden bir bütün oluşturacak derecede sıkı olan veya tarihi açıdan bu şekilde kabul edilen ada kısımları, bunlara bitişik sular ve diğer doğal unsurlar da dâhil olmak üzere, bir adalar grubu anlaşılır.

#### Madde 47

##### Takımada esas hatları

1- Çizilen esas hatlar belli başlı adaları içermesi ve hatlar içerisinde kalan suların yüzölçümünün, su üzerinde kalan kayalıklar da dâhil olmak üzere, karaların yüzölçümüne oranı bire bir ila dokuza bir olan bir alana eşit olması şartıyla, takımada devleti en uzak adaların en uç noktalarını ve takımadanın su üzerinde kalan kayalıklarını birleştiren takımada düz esas hatları çizilebilir.

2- Bu esas hatların uzunluğu 100 deniz milini geçmeyecektir; bununla beraber, belirli bir takımadayı çevreleyen esas hatların toplam sayısının en çok %3 'ü, 125 deniz milini aşmamak şartı ile 100 milden daha fazla bir uzunluğa sahip olabilir.

3- Esas hatlar, takımadanın genel çerçevesinden hissedilir biçimde ayırarak şekilde çizilmeyecektir.

4- Bu esas hatlar cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklere doğru veya bunlardan başlamak üzere çizilmeyecektir; meğerki bunlar üzerinde devamlı olarak suyun üstünde kalan deniz fenerleri veya benzer tesisler inşa edilmiş olsun veya cezir zamanı açıkta kalan yükseklik, tamimiyle veya kısmen, en yakın adaya, karasuları genişliğini aşmayan bir mesafede bulunsun.

5- Bu çeşit esas hatlar yöntemi, bir takımada devleti tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanmayacaktır.

6- Eğer bir takımada devletinin takımada suları sınırdaş bir devletin ülkesinin iki parçası arasında kalırsa, bu son devletin geleneksel olarak bu sulara sahip olduğu hakları ve yasal çıkarları ile iki devlet arasında akdedilen anlaşmalardan doğan haklar varlıklarını devam ettirecek ve bunlara riayet olunacaktır.

7- 1. Paragrafta öngörülen, suların yüzölçümünün karaların yüzölçümüne oranının hesaplanmasında, adaları çevreleyen serpiştirilmiş mercan kayalarının ve atollerin berisindeki sular ile kalker yapıları zinciri ve su üstünde kalan kayalarla tamimiyle veya hemen hemen tamimiyle çevrilmiş olan keskin yamaçlı okyanus yaylaları da kara parçası olarak kabul edilebilir.

8- İşbu maddeye uygun olarak çizilen esas hatlar, yerlerinin belirlenebilmesi için uygun ölçekli deniz haritalarında işaretlenecektir. Kullanılan jeodezik sistemi belirleyen coğrafi koordinat noktalarının listesi bu haritaların yerine ikame edilebilir.

9- Takımda devleti, haritaları veya coğrafi koordinatların listesini gerektiği şekilde ilan edecek ve bunların birer nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

#### Madde 48

Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının genişliğinin ölçülmesi

Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının genişlikleri 47.

Maddeye göre çizilen takımda esas hatlarından itibaren ölçülecektir.

#### Madde 49

Takımda sularının, bu sular üzerindeki hava sahası ile buna tekabül eden deniz yatakları ve toprak altının hukuki rejimi

1- Takımda devletin egemenliği, derinliği veya kıyıdan uzaklığı ne olursa olsun 47. Maddeye göre çizilen takımda esas hatlarının berisinde kalan ve takımda suları olarak adlandırılan suları kapsar.

2- Bu egemenlik, takımda suları üzerindeki hava sahası ile bu suların dip yatağı ve toprak altını ve buralardaki kaynakları da kapsar.

3- Bu egemenliğin kullanılması, işbu Kısımın hükümlerine tabidir.

4- Takımda sularındaki yollardan, işbu Kısımda tespit edilen geçiş rejimi, diğer hiç bir yönden, gidiş geliş yolları da dahil olmak üzere takımda sularının ne hukuki rejimi ve ne de takımda devletin bu sular, sular üzerindeki hava sahası, bu suların yatağı ile toprak altı ve buralardaki kaynaklar üzerindeki egemenliğini kullanmasını etkileyecektir.

#### Madde 50

##### İç suların sınırlandırılması

Takımda sularının içerisinde, Takımda Devleti, iç sularını sınırlandırmak için 9., 10., ve 11. maddelere uygun olarak kapatma hatları çizebilir.

#### Madde 51

Mevcut sözleşmeler, geleneksel balıkçılık hakları ve mevcut bulunan denizaltı kabloları

1- 49. maddeye hâlel gelmeksizin, takımda devletleri, diğer devletlerle akdedilmiş mevcut antlaşmalara riayet edecekler ve sınırdaş devletlerin takımda sularının , bazı bölgeleri içindeki kısımlarda geleneksel balıkçılık haklarını ve yasal faaliyetlerini tanıyacaklardır. Bu hak ve faaliyetlerin, mahiyet ve kapsamı, kullanılacakları ve icra edilecekleri bölgeler de dahil olmak üzere, şartları ile kullanılış ve icra biçimleri ilgili devletlerden herhangi birinin talebi üzerine, bu devletler arasında akdedilecek ikili anlaşmalar yoluyla tespit edilecektir. Bu haklar, üçüncü devletlere veya onların vatandaşlarına devredilmeyecek veya onlarla paylaşma konusu yapılmayacaktır.



2- Takımda devletleri, diğer devletler tarafından daha önce yerleştirilmiş olan ve sahilde son bulmaksızın sularını kasteden denizaltı kablolarına dokunmayacaklardır. Yerlerinden ve tasarlanan bakım veya değiştirme çalışmalarından gereken şekilde haberdar edildikten sonra, takımda devletleri, bu kabloların bakımına ve değiştirilmesine izin vereceklerdir.

#### Madde 52

##### Zararsız geçiş hakkı

1- 53. madde hükmü saklı kalmak şartıyla ve 50. madde ihlal edilmeksizin, bütün devletlerin gemileri takımda sularında II. Kısımın 3. bölümünde belirlenen zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

2- Takımda devleti, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili bir ayırım yapılmaksızın, takımda sularının belirli bölgelerinde, eğer güvenliği için gerekli ise, yabancı gemilerin zararsız geçişini geçici olarak durdurabilir. Böyle bir durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.

#### Madde 53

##### Takımadalar arasından geçiş hakkı

1- Takımda devleti, takımda suları ve bunlara bitişik karasuları ile bunlar üzerindeki hava sahasından yabancı gemilerin ve uçakların hızlı ve sürekli geçişlerine imkan verecek deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları tespit edebilir.

2- Bütün gemiler ve uçaklar bu deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları boyunca takımda arasından geçiş hakkından yararlanırlar.

3- "Takımda arasından geçiş "den normal seyrüsefer usullerine göre ve işbu Sözleşmeye uygun olarak, herhangi bir engel olmaksızın, yalnızca açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçasından açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına sürekli ve hızlı transit geçiş amacıyla seyrüsefer ve uçuş haklarının kullanılması anlaşılır.

4- Takımda sularını ve bunlara bitişik karasularını veya bunlar üzerindeki hava sahasını kasteden, bu deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları, takımda sularında ve bunlar üzerindeki hava sahasında normal olarak uluslararası seyrüseferde kullanılan bütün yolları ihtiva edecektir; gidiş-geliş yolları gemiler söz konusu olduğunda, belirli bir giriş noktası ile belirli bir çıkış noktası arasında ayrı derecede kullanılıya sahip çeşitli yolların tespitine gerek olmaksızın, normal olarak seyrüsefer için kullanılan kanalları takip edecektir.

5- Bu deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları, giriş noktalarını çıkış noktalarına birleştiren, bir seri kesintisiz eksen çizgileri ile belirlenecektir. Geçişleri sırasında, gemiler ve uçaklar bu eksen çizgilerinden 25 deniz milinden fazla sapma yapamayacaklar ve kıyıya bir gidiş-geliş yolu kenarındaki adaların en yakın noktaları arasındaki mesafenin % 10'undan daha yakın bir mesafede seyredemeyeceklerdir.

6- İş bu madde uyarınca gidiş-geliş yollarını tespit eden takımda devleti, bu yollardaki dar geçitlerden faydalanan gemilerin geçiş güvenliğini sağlamak için trafik ayırım şemaları da tespit edebilir.

7- Şartlar gerektirdiğinde, gereken şekilde duyuru yaptıktan sonra, takımda devleti kendisi tarafından daha önce tespit edilmiş yolların veya trafik ayırım şemalarının yerine geçmek üzere yeni gidişgeliş yolları tespit edebilir veya yeni trafik ayırım şemaları yürürlüğe koyabilir.

8- Bu gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları, genel olarak kabul edilmiş uluslararası kurallara uygun olacaktır.

9- Gidiş-geliş yollarını veya bunların yerine yenilerini tespit ederken veya trafik ayırım şemalarını veya bunların yerine yenilerini yürürlüğe koyarken, takımda devleti tekliflerini, onaylanmak üzere, yetkili uluslararası kuruluşa sunacaktır. Bu kuruluş, ancak takımda devleti ile üzerinde uyuşmaya varılan gidişgeliş yollarını ve trafik ayırım şemalarını onaylayabilir; takımda devleti ancak bundan sonra yolları tespit edebilir, şemalara uyulmasını isteyebilir veya yerlerine yenilerini ikame edebilir.

10- Takımda devleti gereken şekilde ilan edeceği deniz haritalarında tespit ettiği gidiş-geliş yollarının eksen çizgilerini ve yürürlüğe koyduğu trafik ayırım şemalarını açık bir şekilde belirtecektir.

11- Takımda arasından geçişte gemiler, işbu maddeye uygun olarak tespit edilen gidiş-geliş yollarına ve trafik ayırım şemalarına uyacaklardır.

12- Eğer takımda devleti deniz gidiş geliş yolları veya hava seyrüsefer yolları tespit etmemişse, takımda arasından geçiş hakkı normal olarak uluslararası seyrüsefer için kullanılan deniz gidiş-geliş yollarında ve hava seyrüsefer yollarında kullanılabilir.

#### Madde 54

Geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri, araştırmalar ve hidrografik ölçümler takımda devletlerinin yükümlülükleri ve takımadalar arasından geçiş ilişkin olarak takımda devletin kanun ve kuralları

39., 40.,42., ve 44. Maddeler gerekli değişikliklerle takımada arasından geçişlere de uygulanır.

## **KISIM V**

### **MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE**

#### **Madde 55**

#### **Münhasır ekonomik bölgenin özel hukuki rejimi**

Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup işbu Kısımda belirlenen özel hukuki rejime tabidir ve rejim gereği sahildar devletin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri işbu Sözleşmenin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir.

#### **Madde 56**

Münhasır ekonomik bölgede sahildar devletlerin hakları, yetkisi veya yükümlükleri

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

a) Deniz yatağı üzerindeki sulara, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynaklarını araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar:

b) İşbu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak;

i) suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma;

ii) denize ilişkin bilimsel araştırma yapma; .

iii) deniz çevresinin korunması ve muhafazası; konularına ilişkin yetki;

c) İşbu sözleşmede öngörülen diğer hak ve yükümlülükler.

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

3- İşbu maddede deniz yatağına ve bunların toprak altına ilişkin olarak belirtilen haklar, VI Kısmaya uygun olarak kullanılacaktır.

Madde 57

Münhasır ekonomik bölgenin genişliği

Münhasır ekonomik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanmayacaktır.

## Madde 58

### Münhasır ekonomik bölgede diğer Devletlerin hakları ve yükümlülükleri

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

2- 88, 115. Maddeler ve ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları işbu Kısım aykırı olmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye de uygulanır.

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

## Madde 59

Münhasır ekonomik bölge içerisinde Sözleşmenin ne hak ve ne de yetki tanıdığı durumda uyuşmazlıkların çözümünün esası

İşbu sözleşmenin münhasır ekonomik bölge içerisinde ne sahildar devlete ve ne de diğer devletlere haklar ve yetki tanımadığı ve sahildar devletin menfaatleri ile

diğer devlet veya devletlerin menfaatleri arasında uyuşmazlık çıkan durumlarda bu uyuşmazlık, hakkaniyete dayanarak ve diğer bütün ilgili şartlar ışığında söz konusu menfaatlerin taraflar için ve uluslararası toplumun bütünü için olan önemi göz önünde bulundurularak çözümlenmelidir.

#### Madde 60

Münhasır ekonomik bölge içerisinde sun'î adalar tesisler ve yapılar

1- Münhasır ekonomik bölgede, sahildar devleti:

a) Sun'î adalar;

b) 56. Maddede öngörülen amaçlar veya diğer ekonomik amaçlarla tesis ve yapılar;

c) Bölgede sahildar devletin haklarını kullanmasını engelleyebilecek tesis ve yapılar inşa etmek ve bunların inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin vermek ve inşasını, işletilmesini ve kullanılmasını düzenlemek konularında münhasır hakka sahip olacaktır.

2- Sahildar devlet, bu sun'î adalar, tesisler ve yapılar üzerinde gümrük, maliye, sağlık, güvenlik ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallardan doğanlar dahil olmak üzere, münhasır yetkiye sahip olacaktır.

3- Bu sun'î adaların tesislerin ve yapılan inşaatı gereken şekilde duyurulmalı ve mevcudiyetlerini sürekli olarak belirtecek işaretler idame ettirilmelidir. Terkedilen veya kullanılmayan tesisler ve yapılar, seyir güvenliğini sağlamak amacıyla, bu konuda yetkili uluslararası kuruluş tarafından konulmuş ve genel kabul görmüş uluslararası kurallar göz önüne alınarak, kaldırılacaktır. Bunların kaldırılmasında

balıkçılık deniz çevresinin korunması ve diğer devletlerin hakları ve yükümlülükleri de gereken şekilde göz önüne alınacaktır. Tamimiyle kaldırılamayan bir tesis veya yapıdan geride kalan parçaların yeri, boyutları ve derinliği uygun şekilde ilan edilecektir.

4- Sahildar devlet gerektiği takdirde, bu suni adalar, tesisler veya yapıların etrafında, hem seyir güvenliğini ve hem de suni adaların, tesislerin ve yapıların güvenliğini sağlamak üzere içerisinde uygun tedbirler alabileceği, makul boyutlarda güvenlik bölgeleri kurabilir.

5- Sahildar devlet uygulanabilir uluslararası kuralları göz önünde bulundurarak, güvenlik bölgelerinin genişliğini tespit edecektir. Bu güvenlik bölgeleri, sun'i adaların, tesislerin veya yapıların niteliği ve işlevleri ile makul bir bağlantı içerisinde tespit edilecek ve bunların genişliği, genel kabul görmüş uluslararası kuralların izin verdiği veya yetkili uluslararası kuruluşun tavsiye ettiği saptamalar dışında, suni ada, tesis veya yapının dış kenarlarından itibaren ölçülmek üzere 500 metreden fazla olamayacaktır.

Güvenlik bölgelerinin genişliği, gereken şekilde duyurulacaktır.

6- Bütün gemiler, bu güvenlik bölgelerine saygı gösterecekler ve sun'i adaların, tesislerin, yapıların ve güvenlik bölgelerinin yakınlarında seyrüsefer konusunda genel kabul görmüş uluslararası kurallara uyacaklardır.

7- Sun'i adalar, tesisler veya yapılar ve bunlar etrafındaki güvenlik bölgeleri, uluslararası seyrüseferde kullanılan belli başlı deniz yollarına engel olabilecek yerlerde kurulamaz.



8- Sun' i i adalar, tesisler ve yapılar ada statüsüne sahip değildir. Kendilerine özgü karasuları yoktur ve varlıkları, karasularının, münhasır ekonomik bölgenin veya kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemez.

#### Madde 61

#### Canlı kaynakların muhafazası

1- Sahildar devlet, kendi münhasır ekonomik bölgesinde avlanacak canlı kaynakların kabul edilebilir av hacmini tespit edecektir .

2- Sahildar devlet, kendi ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların idamesinin, aşırı işletme sonucu tehlikeye düşmesini önlemek amacıyla; sahip olduğu en güvenilir bilimsel verileri göz önünde bulundurarak uygun muhafaza ve yönetim tedbirlerini alacaktır. Sahildar devlet ve yetkili alt-bölgesel veya evrensel uluslararası kuruluşlar bu amaçla, uygun şekilde, işbirliğinde bulunacaklardır.

3- Bu tedbirler aynı zamanda, sahillerde balıkçılıkla yaşayan toplulukların ekonomik ihtiyaçları ve kalkınmakta olan devletlerin özel ihtiyaçları da dahil olmak üzere, ilgili ekolojik ve ekonomik faktörler muvacehesinde ve balıkçılık konusundaki usuller, sürülerin birbirlerine olan bağımlılığı ve alt-bölgesel, bölgesel, bölgesel veya evrensel düzeyde genellikle tavsiye edilen uluslararası asgari bütün ilkeler göz önüne alınarak işletilen sürülerin stoklarının azami sabit randıman verecek seviyede tutulmasını veya yeniden bu seviyeye getirilmesini amaçlayacaklardır.

4- Bu tedbirleri alırken sahildevlet, bu ortak veya bağlı türlerin stoklarını, üretimlerinin tehlikeye düşmeyeceği bir seviyede tutmak veya yeniden bu seviyeye getirmek amacıyla, bu tedbirlerin avlanan türlerle veya onlara bağlı türler üzerindeki etkilerin göz önünde bulunduracaktır.

5- Elde bulunan bilimsel bilgiler, avlara ve balıkçılığa ilişkin istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler, gerektiği takdirde, ilgili bütün devletlerin ve özellikle uyruklarına münhasır ekonomik bölgede balık avlama izni verilmiş olanların iştiraki ve yetkili alt-bölgesel veya evrensel kuruluşlar aracılığı ile, muntazaman yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir.

## Madde 62

### Canlı kaynakların işletilmesi

1- Sahildar devlet, 61. maddeyi ihlal etmeksizin, münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarının azami derecede işletilmesini sağlamayı gaye edinecektir.

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

3- İşbu madde uyarınca, kendi münhasır ekonomik bölgesini diğer devletlerin girişine açarken, sahildar devlet ilgili bütün faktörleri ve bu meyanda, diğerleri yanında, şunları dikkate alacaktır: bölgenin canlı kaynaklarının kendi ekonomisi ve diğer ulusal çıkarları açısından önemi; 69. ve 70. Madde hükümleri; bakiyenin bir kısmının avlanması yönünden bölgede veya alt-bölgede yer alan kalkınmakta olan devletlerin ihtiyaçları ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan veya balık

sürülerinin araştırılmasına ve miktarlarının tespitine büyük ölçüde katkıda bulunan devletlerdeki ekonomik düzensizlikleri asgariye indirme zorunluluğu.

4- Diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgede avlanan uyrukları sahildevletinin kanun ve kuralları ile tespit edilen muhafaza tedbirlerine ve diğer usul ve şartlara riayet edeceklerdir. Bu kanun ve kurallar işbu Sözleşmeye uygun olacaktır; bunlar, inter alia, aşağıdaki konulara ilişkin olabilir.

a) Rüsurlarına ödenmesi veya kalkınmakta olan sahildevletleri söz konusu olduğunda balıkçılık endüstrisinin mali yönden, araç-gereç yönünden ve teknik yönden geliştirilmesi için uygun katkıdan oluşacak diğer her türlü ödemeler de dahil olmak üzere, balıkçılara veya balıkçı teknelerine ve araç-gereçlerine lisans verilmesi;

b) İster belirli sürü veya sürü grupları için veya gemi ile belirli bir zaman boyunca avlanma için olsun; ister bir devletin uyruklarına belirli bir süre boyunca avlanma için olsun, izin verilen türlerin belirtilmesi ve kotalarının tespiti;

c) Av kampanyasının ve bölgelerinin araç-gereç tipinin, büyüklüğünün ve sayısının ve de kullanılabilir balıkçı gemilerinin tiplerinin büyüklüklerinin ve sayılarının düzenlenmesi;

d) Avlanabilecek balıkların ve diğer türlerin yaşının ve büyüklüklerinin tespiti;

e) Av ve balık çekme gücüne ilişkin istatistikler ve teknelerin yerlerinin bildirilmesi de dahil olmak üzere, balıkçı teknelerinden talep olunan bilgiler;

f) Avlanan ürünün örneklenmesi, örneklerin tasnifi, biriktirilmesi, gideceği yer ve bunlara ilişkin bilimsel verilerin iletilmesi de dahil olmak üzere, sahildevletinin

izni ile ve onun kontrolü altında balıkçılık konusunda araştırma programları yapılması ve bunların yürütülmesinin düzenlenmesi yükümlülüğü;

g) Sahildar devlet tarafından, bu gemilere gözlemciler veya stajyerler konulması;

h) Avlanan ürünün bütününe veya bir kısmının bu gemilerden, sahildar devletin limanlarına boşaltılması;

i) çok uluslu ortak yatırımlara veya diğer işbirliği şekillerine ilişkin usul ve şartlar;

j) Sahildar devletin balıkçılık konusundaki araştırma yeteneklerinin güçlendirilmesi de dahil olmak üzere, balıkçılık alanında kişilerin yetiştirilmesi ve balıkçılık teknolojisi için gerekli şartlar;

k) Uygulamaya ilişkin tedbirler.

5- Sahildar devlet, muhafaza ve işletme ile ilgili olarak kabul ettiği kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.

#### Madde 63

Birçok devletin münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde veya münhasır ekonomik bölge ile buna bitişik bir alanda aynı zamanda mevcut bulunan balık stokları

1- Aynı türden veya ortak türden balık sürüleri iki veya daha çok devletin münhasır ekonomik bölgeleri içinde bulunursa, bu devletler, işbu Kısımın diğer hükümlerine hanel gelmeksizin, doğrudan doğruya veya ilgili alt-bölgesel veya

bölgesel kuruluşlar aracılığı ile, bu sürülerin muhafazasını ve geliştirilmesini düzenlemek ve sağlamak için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmak için gayret göstereceklerdir.

2- Aynı türden veya ortak türden balık sürüleri, aynı zamanda hem münhasır ekonomik bölgede ve hem de bu bölgeye bitişik alanda bulunursa sahildar devlet ve bu sürüleri bitişik alanda işleten devletler, doğrudan doğruya veya ilgili alt-bölgesel kuruluşlar aracılığı ile bitişik alanda bu sürülerin muhafazası için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmak hususunda gayret göstereceklerdir.

#### Madde 64

#### Büyük sürü oluşturan göçmenler

1- Sahildar devlet ile, uyrukları o bölgede Ek I'de zikredilen büyük sürü oluşturan göçmen türlerini avlayan diğer devletler, doğrudan doğruya veya ilgili uluslararası kuruluşlar aracılığı ile, münhasır ekonomik bölgede olduğu kadar bunun ötesindeki bütün bölgede, söz konusu türlerin muhafazasını ve bu türlerin azami derecede işletilmesini sağlamak için işbirliğinde bulunacaklardır. İlgili uluslararası kuruluşun bulunmadığı bölgelerde, sahildar devlet ile uyrukları o bölgede bu türleri avlayan devletler, böyle bir kuruluş kurmak ve onun çalışmalarına katılmak için işbirliğinde bulunacaklardır.

2- 1. Paragraf hükümleri, işbu Kısımın diğer hükümlerine ilaveten uygulanır.

## Madde 65

### Deniz Memelileri

1) İşbu Kısımın hiçbir hükmü, deniz memelilerinin işletilmesinin yasaklanmasına, sınırlandırılmasına veya düzenlenmesine ilişkin olarak işbu Kısımda öngörülen hükümlerden daha katı hükümler koyma konusunda sahildevletinin haklarını veya uluslararası bir kuruluşun yetkisini sınırlandırmaz. Devletler, deniz memelilerinin korunmasını sağlamak üzere işbirliğinde bulunacaklar ve özellikle ilgili uluslararası kuruluşlar aracılığı ile balinagilleri korumak, yönetmek ve incelemek için gayret göstereceklerdir.

## Madde 66

### Anadrom balık stokları

1- Akarsularında anadrom balık türleri üreyen devletler, bunlar üzerinde çıkarları en başta gelen ve bunlardan ilk sorumlu olan devletler olacaktır.

2- Anadrom balık sürüsünün menşee devleti, bunların muhafazasını, kendi münhasır ekonomik bölgesinin dış sınırının berisinde kalan bütün sulardaki avlanmanın ve 3. Paragrafın b) fıkrasında öngörülen avlanmanın düzenlenmesine ilişkin uygun tedbirleri kabul ederek, sağlayacaktır. Menşee devleti 3. ve 4. paragrafta zikredilen ve bu sürüleri işleten diğer devletlere danıştıktan sonra, akarsularında üreyen balıkların kabul edilebilir toplam av hacmini tespit edebilir.

3- a) Avlanması menşee devletinden başka bir devletin ekonomisinde düzensizliklere sebebiyet vermedikçe anadrom balık türleri sadece münhasır ekonomik bölgelerin dış sınırlarının berisinde kalan sularda avlanacaktır. Münhasır

ekonomik bölgelerin dış sınırlarının ötesindeki avlanmalara ilişkin olarak, ilgili devletler, bunların muhafazasını ve söz konusu stoklar yönünden menşe devletinin ihtiyaçlarını gerektiği şekilde dikkate alarak, bu avlanmanın usul ve şartları üzerinde uyuşmak üzere danışmalarda bulunacaklardır.

b) Menşe devleti, bu stokları avlayan diğer devletlerin normal olarak avladıkları miktar ile avlanma şekillerini ve bu stokların avlandığı bütün alanları dikkate alarak, bu devletlerin ekonomik düzensizliklerinin asgariye indirilmesine katkıda bulunacaktır.

c) (b) fıkrasında zikredilen ve menşe devleti ile anlaşma yoluyla, anadrom balık türlerinin ıslahını amaçlayan tedbirlere, özellikle bunlarla ilgili harcamalara katkıda bulunarak katılan devletler, menşe devleti tarafından akarsularında üreyen türlerin avlanması açısından, özellikle göz önüne alınacaklardır .

d) Münhasır ekonomik bölgenin ötesindeki anadrom balık sürülerine ilişkin düzenlemelerin uygulanması, menşe devleti ile diğer ilgili devletler arasında anlaşma ile sağlanacaktır .

4- Anadrom balık sürüleri menşe devletinden başka bir devletin münhasır ekonomik bölgesinin dış sınırının berisindeki sulara doğru göç eder veya bu sulardan geçerse, bu devlet menşe devletiyle bu sürülerin muhafazası ve yönetilmesi için işbirliğinde bulunacaktır.

5- Anadrom balık sürülerinin menşe devleti ile bu balıkları avlayan devletler, işbu madde hükümlerinin uygulanması amacıyla gerektiğinde bölgesel kuruluşlar aracılığı ile düzenlemelere gideceklerdir.

## Madde 67

### Katadrom türler

1- Sularında katadrom balık türlerinin hayatlarının büyük çoğunluğunu geçirdiği bir sahildar devlet, bu türlerin yönetiminden sorumlu olacak ve göçmen balıkların buralara girip çıkabilmelerine dikkat edecektir.

2- Katadrom balık türleri, ancak münhasır ekonomik bölgelerin dış sınırlarının berisinde kalan sularda avlanacaktır. Münhasır ekonomik bölgelerde avlanma, işbu madde hükümlerine ve işbu Sözleşmenin bu bölgelerde balık avcılığı ile ilgili diğer hükümlerine tabi olacaktır.

3-Yavru olsun veya büyük olsun, katadrom balıkların başka devletin münhasır ekonomik bölgesi boyunca göç etmeleri halinde, avlanması da dahil olmak üzere, bu balıkların yönetimi, I. Paragrafta zikredilen devletle diğer ilgili devlet arasında anlaşma yoluyla düzenlenecektir. Bu anlaşma söz konusu türlerin makul şekilde yönetimini sağlayacak ve I. paragrafta zikredilen devletin bu türlerin muhafazasına ilişkin sorumluluğunu göz önünde bulunduracaktır .

## Madde 68

### Sedanter türler

İşbu Kısım 77. maddenin 4. paragrafında tanımlanan sedanter türlere uygulanmaz.



## Madde 69

### Sahili bulunmayan devletlerin hakkı

1- İlgili bütün devletlerin özel ekonomik ve coğrafi durumları dikkate alınarak , işbu maddeye ve

61. ve 62. maddelere uygun olarak, sahili bulunmayan bir devletin, hakkaniyet esasları içerisinde, aynı alt bölge veya aynı bölgede bulunan devletlerin, münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynaklar bakiyesinin uygun bir bölümünün avlanmasına katılmaya hakkı olacaktır.

2- Bu katılmanın şartları ve usulleri, ilgili devletler arasında iki taraflı-alt bölgesel veya bölgesel anlaşmalarla ve inter alia, aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurularak tespit edilecektir .

a) Sahildar devletlerin balıkçılar topluluğuna veya balıkçılık endüstrilerine zarar verici her türlü etkilerden kaçınılması zorunluluğu;

b) Sahili bulunmayan devletin, işbu maddeye uygun olarak, mevcut alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar uyarınca, diğer sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılmasının veya katılma hakkının boyutları;

c) Sahili bulunmayan diğer devletlerin veya coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin, sahildar devletin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların avlanmasına şimdiki katılımlarının boyutu ve böyle bir sahildar devlete veya bunun bu çeşit bir bölgesine, özellikle ağır bir yük yüklemekten kaçınma zorunluluğu;

d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

3- Sahildar devletin gücü, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların avlanması hususunda, kabul edilebilir av hacminin hemen hemen bütününe erişmesine imkan veriyorsa; bu devlet ve diğer ilgili devletler, aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki sahili bulunmayan kalkınma yolundaki devletlere, bütün tarafları tatmin edici uygun şart ve hükümlerle, sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılma imkanı veren, hakkaniyete uygun iki taraflı alt-bölgesel veya bölgesel düzeyde anlaşmalar akdetmek için işbirliğinde bulunacaklardır. İşbu hükmün uygulanmasında, 2. paragrafta zikredilen unsurlar da, aynı şekilde dikkate alınacaktır.

4- Sahili bulunmayan gelişmiş devletler, işbu madde uyarınca, canlı kaynakların avlanmasına katılma hakkına, ancak aynı alt-bölgesel veya aynı bölgedeki gelişmiş sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde sahip olacaklar; ve bu husus diğer devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklardan yararlanma imkanı tanırken sahildar devletin balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgari düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde bulundurması ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

5- Yukarıdaki hükümler, sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklardan yararlanma konusunda aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki sahili bulunmayan devletlere eşit veya tercihli haklar tanıyabilecekleri ve alt-bölge veya bölgede gerektiğinde akdedilmiş olan düzenlemelere halel getirmeyecektir.

## Madde 70

### Coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin hakkı

1- İlgili bütün devletlerin özel ekonomik ve coğrafi durumları dikkate alınarak ve işbu maddeye ve 61. ve 62. maddelere uygun olarak, coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin, hakkaniyet esasları içerisinde, aynı alt-bölge veya aynı bölgede bulunan devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynaklar bakiyesinin uygun bölümünün avlanmasına katılmaya hakkı olacaktır.

2- İşbu Kısımın amaçları uyarınca, "coğrafi bakımdan elverişsiz devletler"den, kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı bulunan devletler de dâhil olmak üzere, coğrafi durumları nüfuslarının bütününün veya bir kısmının besin olarak balık ihtiyacını yeterli şekilde sağlamalarını alt-bölgesel veya bölgesel devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakları kullanmalarına bağlı kılan sahildar devletler ile; kendilerine has bir münhasır ekonomik bölge iddiasında bulunamayan sahildar devletler anlaşılır.

3- Bu katılmanın şartları ve usulleri, ilgili devletler arasında iki taraflı alt bölgesel veya bölgesel anlaşmalarla ve inter alia, aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurularak tespit edilecektir:

a) Sahildar devletlerin balıkçılar topluluğuna veya balıkçılık endüstrilerine zarar, verici her etkilerden kaçınılması zorunluluğu;

b) Coğrafi bakımdan elverişsiz devletin, işbu maddeye uygun olarak, mevcut alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar uyarınca, diğer sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılmasının veya katılma hakkının boyutları;

c) Coğrafi bakımdan elverişsiz diğer devletlerin ve sahili bulunmayan devletlerin, sahildar devletin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların avlanmasına şimdiki katılmalarının boyutu ve böyle bir sahildar devlete veya bunun bu çeşit bir bölgesine, özellikle ağır bir yük yüklemekten kaçınma zorunluluğu;

d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

4- Sahildar devletin gücü, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların avlanması hususunda, kabul edilebilir av hacminin hemen hemen bütününe erişmesine imkân veriyorsa; bu devlet ve diğer ilgili devletler, aynı alt-bölge veya bölgedeki coğrafi bakımdan elverişsiz kalkınma yolundaki devletlere, bütün tarafları tatmin edici uygun şart ve hükümlerle, sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılma imkanı veren, hakkaniyete uygun iki taraflı alt- bölgesel veya bölgesel düzeyde anlaşmalar akdetmek için işbirliğinde bulacaklardır. İşbu hükmün uygulanmasında 3. paragrafta zikredilen unsurlar da, aynı şekilde dikkate alınacaktır.

5- Coğrafi bakımdan elverişsiz gelişmiş devletler, işbu madde uyarınca canlı kaynakların avlanmasına katılma hakkına, ancak aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki gelişmiş sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde sahip olacaklar; ve bu husus diğer devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklardan yararlanma imkanı tanırken sahildar devletin, balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgari düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde bulundurması ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

6- Yukarıdaki hükümler, sahildar devletlerin aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki coğrafi bakımdan elverişsiz devletlere, münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı

kaynaklardan yararlanma konusunda eşit veya tercihli haklar tanıyabilecekleri ve alt-bölge veya bölgede gerektiğinde yapılmış düzenlemelere halel getirmeyecektir.

#### Madde 71

##### 69. ve 70. maddelerin uygulanabilir olmaması

69. ve 70. maddeler, ekonomileri çok büyük ölçüde, kendi münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine bağlı olan sahildar devletlere uygulanmaz.

#### Madde 72

##### Hakların devrinde kısıtlamalar

1- İlgili devletler aksini kararlaştırmadıkça, 69. ve 70. maddelerde öngörülen canlı kaynakların işletilmesine ilişkin haklar ne kira veya lisans yoluyla, ne çok uluslu ortak yatırımlar kurulması, yoluyla ve ne de böyle bir devirle sonuçlanacak diğer herhangi bir düzleme uyarınca doğrudan doğruya veya dolaylı olarak üçüncü devletlere veya bunların uyruklarına devredilecektir.

2- 1. paragrafta öngörülen sonuçları doğurmaması şartıyla, yukarıdaki hükümler, ilgili devletlerin, 69. ve 70. maddelere uygun olarak haklarını kullanmalarını kolaylaştırmak amacıyla, üçüncü devletlerden ve uluslararası kuruluşlardan teknik veya mali yardım almalarını engellemez.

### Madde 73

#### Sahildar devletin kanun ve kurallarının yürürlüğe konulması

1- Münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, sahildar, devlet işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanunlara ve kurallara riayeti sağlamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, gemiye el konulması ve hakkında dava açılması da dahil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabilir.

2- Bir teminat veya diğer yeterli bir garanti gösterilirse, el konulan gemi ve tutuklanan mürettebatı, gecikmeksizin serbest bırakılacaktır.

3- Münhasır ekonomik bölgede balıkçılık konusundaki kanunlara ve kurallara riayetsizlikler hakkında sahildar devletin öngördüğü müeyyideler, ilgili devletler başka türlü kararlaştırmadıkça, hapis cezasını veya diğer bir bedeni cezayı içeremez.

4- Yabancı bir gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması halinde, sahildar devlet gecikmeksizin bayrak devletini, uygun vasıtalarla, alınan tedbirlerden ve daha sonra verilen cezalardan haberdar edecektir.

### Madde 74

#### Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması

1- Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır.

2- Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde ilgili devletler XV. Kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.

3-1. paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya halel getirmeyecektir .

4- İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir.

#### Madde 75

#### Deniz haritaları ve coğrafi koordinatlara ilişkin listeler

1- İşbu Kısım hükümleri saklı kalmak üzere, münhasır ekonomik bölgenin dış sınır çizgileri ve 74. maddeye göre çizilen sınırlandırma çizgileri, yerlerinin tespiti amacıyla uygun ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Gerektiği takdirde bu dış sınırların çizgileri veya sınır çizgileri yerine, kullanılan jeodezik sistemi belirten noktaların coğrafi koordinatlarına ilişkin bir liste ikame edilebilir.

2- Sahildar devlet bu haritalar veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri gereken şekilde yayınlayacak ve bunların bir nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

## KISIM VI

### KIT' A SAHANLIĞI

#### Madde 76

##### Kıt'a sahanlığının tanımı

1- Sahildar bir devletin kıt'a sahanlığı, karasularının ötesinde kıt'a kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir.

2- Kıt'a sahanlığı 4. ila 6. paragraflarda öngörülen sınırların ötesine uzamayacaktır.

3- Kıt'a kenarı sahildar devletin toprak kitlesinin su altındaki uzantısıdır; kıt'a kenarı, kıt'a sahanlığının, yamacının ve yüksekliğinin deniz yatağı ve toprak altından oluşur. Kıt'a kenarı ne sıradağları ile birlikte derin okyanus tabanlarını ve ne de bunların toprak altlarını içerir.

4- a) İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca sahildar devlet, kıt'a dış eşiğini, eğer bu eşik, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanıyorsa aşağıdaki esaslardan birine göre tespit edecektir:

i) Sedimanter kayaların yüksekliğinin, kıt'a yamacı ayağı ile sabit uç noktalar arasındaki mesafenin en az yüzde birine eşit olduğu yerdeki sabit uç noktaları esas alınarak 7. paragrafa göre çizilen bir çizgi ile veya



ii) Kıt'a yamacı ayağından en çok 60 deniz mili uzaklıkta sabit noktalar esas alınarak, 7. paragrafa göre çizilen bir çizgi ile

b) Aksi ispatlanmadıkça, kıt'a yamacı ayağı, yamacın eğiminin dipte en belirgin kırılmaya uğradığı yer olacaktır.

5- Deniz yatağında kıt'a sahanlığının dış sınırını belirleyen ve 4. Paragrafın a), i), ii) fıkralarına göre çizilen çizgiyi oluşturan sabit noktalar, ya karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini veya 2500 metre su derinliği noktalarını birleştiren 2500 metre eş derinlik çizgisinden itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır.

6- 5. Paragraf hükmüne rağmen, bir denizaltı sıra dağı üzerinde, kıt'a sahanlığının dış sınırı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini aşmayacaktır. İşbu paragraf, kıt'a kenarının doğal unsurlarını oluşturan, yaylar, eşikler, tepeler, taş katmanları veya çıkıntılar gibi, kıt'a kenarının içerdiği denizaltı yüksekliklerine uygulanmaz.

7- Kıt'a sahanlığı, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, sahildar devlet kıt'a sahanlığının dış sınırını, enlem ve boylam koordinatları ile tespit edilmiş sabit noktaları, uzunluğu 60 deniz milini aşmayan düz çizgilerle birleştirerek belirleyecektir.

8- Kıt'a sahanlığı, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, sahildar devlet kıt'a sahanlığının sınırları hakkındaki bilgileri II. Ek'e göre hakkaniyete uygun bir coğrafi temsil esasına göre kurulmuş bulunan Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na bildirecektir. Komisyon sahildar devletlere kıt'a sahanlıklarının dış sınırlarının

tespitine ilişkin konularda tavsiyelerde bulunacaktır. Sahildar bir devlet tarafından bu tavsiyeler esas alınarak tespit edilen sınırlar kesin ve bağlayıcı olacaktır.

9- Sahildar devlet, kıt'a sahanlığının dış sınırını kalıcı bir şekilde belirten haritaları ve jeodezik veriler de dahil olmak üzere, ilgili bilgileri, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreterine tevdi edecektir. Genel Sekreter bu belgeleri gereken şekilde ilan edecektir.

10. İşbu madde, sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında kıt'a sahanlığının sınırlandırılması sorununa hanel getirmez.

#### Madde 77

#### Kıt'a sahanlığı üzerinde sahildar devletin hakları

1- Sahildar devlet, kıt'a sahanlığı üzerinde araştırmada bulunmak ve buranın doğal kaynaklarını işletmek amacı ile egemen haklar kullanır.

2- 1. paragrafta öngörülen haklar şu anlamda münhasırdır ki, sahildar devlet kıt'a sahanlığında araştırmada bulunmadığı veya buranın doğal kaynaklarını işletmediği takdirde hiç kimse, sahildar devletin açık rızası olmadan bu çeşit faaliyetlere girişemez.

3- Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki hakları fiili veya nazari işgalden bağımsız olarak mevcut olduğu kadar hertürlü açık beyandan da bağımsız olarak mevcuttur.

4- İşbu kısımda öngörülen doğal kaynaklar, deniz yatağı ve toprak altının madensel kaynaklarını ve diğer cansız kaynaklarını ve keza sedanter türden canlı organizmaları; yani hasatta elverişli duruma geldikleri zaman, deniz yatağında veya

bu yatağın altında ya hareketsiz bulunan veyahut da hareketleri deniz yatağı veya toprak altı ile sürekli temasa bağlı olan organizmaları içerir.

#### Madde 78

Suların ve suların üzerindeki hava sahasının hukuki rejimi ve diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri

1- Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki hakları bu alanın üstündeki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki rejimine halel getirmez.

2- Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki haklarını kullanması, seyrüsefere veya işbu Sözleşme ile diğer devletlere tanınmış olan diğer haklara ve serbestilere zarar vermemeli ve de bunların kullanılmasını haksız şekilde engellememelidir.

#### Madde 79

Kıt'a sahanlığı üzerinde denizaltı kabloları ve petrol boruları

1- Bütün devletlerin kıt'a sahanlığı üzerine işbu maddeye uygun olarak denizaltı kabloları ve petrol boruları döşemeye hakkı vardır.

2- Kıt'a sahanlığı üzerinde araştırmalar yapmak, bu alandaki doğal kaynakları işletmek, petrol bboruları ile kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla makul tedbirler alma hakkı saklı kalmak üzere sahildar devlet, bu kabloların ve petrol borularının döşenmesini veya bakımını engelleyemez.

3- Kıt'a sahanlığına döşenen petrol borularının takip edeceği hat sahildar devlet tarafından kabul edilmelidir.

4- İşbu Kısımın hiç bir hükmü, sahildevletinin, ülkesine veya kara sularına giren kabloları veya petrol borularına uygulanacak şartları tespit etme hakkına ve kendi kıt'a sahanlığının araştırılmasına veya kaynaklarının işletilmesine; veyahut da kendi yetkisi altındaki sun'i adaların, tesis veya yapıların işletilmesine ilişkin olarak yerleştirilmiş bulunan veya bu amaçlarla kullanılan kablo ve petrol boruları üzerindeki yetkisine hâlel getirmez.

5- Denizaltı kabloları veya petrol boruları döşerken, devletler daha önceden mevcut olan kabloları ve petrol borularını gerektiği şekilde göz önünde bulunduracaklardır. Devletler özellikle, bunların tamir imkanını tehlikeye düşürmemeye dikkat edeceklerdir.

#### Madde 80

#### Kıt'a Sahanlığı üzerinde sun'i adalar, tesisler ve yapılar

60. Madde, kıt'a sahanlığı üzerindeki sun'i adalara, tesis ve yapılara, gerekli değişikliklerle uygulanır.

#### Madde 81

#### Kıt'a sahanlığı üzerinde sondaj faaliyetleri

Sahildevletinin, hangi amaçla olursa olsun, kıt'a sahanlığı üzerindeki delme faaliyetlerine izin verme ve bu konuda düzenlemelerde bulunma konusunda münhasır hakkı olacaktır.

## Madde 82

200 deniz milinin ötesinde kıt'a sahanlığının işletilmesine ilişkin akdi veya ayni katkılar

1- Kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesinde kıt'a sahanlığının cansız kaynaklarının işletilmesine ilişkin olarak, sahildar devlet nakdi veya ayni katkıda bulunacaktır.

2- Nakdi ve ayni katkılar, belirli bir işletme sahasının ilk beş yıllık üretimini takiben, bu sahadaki bütün üretimler için yıllık olarak yapılacaktır. Altıncı yıl için, nakdi veya ayni katkı miktarı işletme sahasının üretiminin değerinin veya hacminin %1'i oranında olacaktır. Bu oran on ikinci yıla kadar, her yıl için %1 oranında artacak ve on ikinci yıldan sonra % 7 olarak kalacaktır. Üretim, işletme çerçevesinde kullanılan kaynakları içermez.

3- Kendi kıt'a sahanlığından çıkartılan bir madeni kesin olarak ithal etme durumunda bulunan kalkınma yolundaki her devlet, bu madene ilişkin olarak, bu nakdi veya ayni katkıda bulunmaktan muaftır.

4- Nakdi veya ayni katkılar, Otorite aracılığı ile yapılacak; Otorite; bunları özellikle en az gelişmiş veya sahili bulunmayan kalkınmakta olan devletlerinkiler başta olmak üzere, kalkınmakta olan devletlerin çıkarlarını ve ihtiyaçlarını göz önüne alarak, hakkaniyete uygun dağıtım kriterlerine göre, işbu Sözleşmeye Taraf Devletlerarasında bölüştürülecektir.

### Madde 83

Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında kıt'a sahanlığının sınırlandırılması

1- Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında kıt'a sahanlığının sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. Maddesinde belirtildiği şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır.

2- Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde, ilgili devletler XV. Kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.

3- 1. paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar, ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler nihai sınırlandırmaya hâle getirmeyecektir .

4- İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, kıt'a sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir.

### Madde 84

Deniz haritaları ve coğrafi koordinatlara ilişkin listeler

1- İşbu Kısım hükümleri saklı kalmak üzere kıt'a sahanlığının dış sınır çizgileri ve 83. Maddeye göre çizilen sınırlandırma çizgileri, yerlerinin tespiti amacıyla uygun ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Gerektiği takdirde bu dış sınırların çizgileri

veya sınırlandırma çizgileri yerine, kullanılan jeodezik sistemi belirten noktaları coğrafi koordinatlarına ilişkin bir liste ikame edilebilir.

2- Sahildar devlet bu haritaları veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri gereken şekilde yayınlayacak ve bunların bir nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine ve kıt'a sahanlığının dış sınır çizgilerini belirtenler söz konusu olduğunda Otorite'nin Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

Madde 85

Yer altı geçitlerinin kazılması

İşbu Kısım, toprak altının üzerindeki suların derinliği ne olursa olsun, sahildar devletin toprak altını tüneller açarak işletmek hakkına hanel getirmez.

## **KISIM VII**

### **AÇIK DENİZ**

#### **BÖLÜM 1**

#### **GENEL HÜKÜMLER**

Madde 86

Bu Kısımın uygulanma alanı

İşbu Kısımın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dahil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır.

İşbu madde, 58. madde uyarınca münhasır ekonomik bölgede bütün devletlerin yararlandıkları serbestileri, hiçbir şekilde kısıtlamaz.

#### Madde 87

#### Açık denizlerin serbestliği

1- Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği, işbu Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar:

- a) Seyrüsefer serbestisi;
- b) Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi;
- c) VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi;
- d) VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, sun'î adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi;
- e) 2. Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlanma serbestisi;
- f) VI. ve XIII. Kısımlar saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisi.

2- Bu serbestiler bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olarak işbu Sözleşme ile tanınmış olanaklar, gerektiği şekilde göz önünde bulundurularak, kullanılacaktır.



#### Madde 88

Açık denizlerin barışçı amaçlara tahsisi

Açık denizler barışçı amaçlarla kullanılacaktır.

#### Madde 89

Açık denizler üzerinde egemenlik iddialarının geçersizliği

Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez.

#### Madde 90

Seyrüsefer hakkı

Sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.

#### Madde 91

Gemilerin Tabiiyeti

1- Her devlet, gemilere hangi şartlar ile tabiiyetini vereceğini, gemilerin kendi ülkesinde tescil şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları tespit edecektir. Gemiler bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetine sahiptir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır.

2- Her devlet, bayrak çekme hakkını verdiği gemilere bununla ilgili belgeleri verecektir.

#### Madde 92

#### Gemilerin Hukuki Statüsü

1- Gemiler tek bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası antlaşmalarda ve işbu Sözleşmede açıkça belirtilen istisnalar dışında, açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır. Mülkiyetin gerçekten nakli veya sicilde değişiklik durumları haricinde bir gemi yolculuk sırasında veya bir limanda bayrağını değiştiremez.

2- İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir gemi, bu tabiiyetlerden hiç birini diğer devletlere karşı ileri süremez ve tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem görür.

#### Madde 93

Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın, Birleşmiş Milletler Uzmanlık Kurumlarının veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın bayrağını taşıyan gemiler

Yukarıdaki maddeler, Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın veya Birleşmiş Milletlerin Uzmanlık Kurumlarının veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın resmi hizmetlerinde kullanılan ve Teşkilatın bayrağını taşıyan gemilerin durumunu etkilemez.

#### Madde 94

#### Bayrak devletinin yükümlülükleri

1- Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacaktır.

2) Her devlet özellikle;

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

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

3- Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde güvenliği sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri alacaktır:

a) Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği;

b) Uygulanabilir uluslararası metinleri göz önüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;

c) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi;

4- Bu tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları içerecektir:

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

b) Her geminin, özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinaların kullanılması konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabıtlere tevdi edilmiş olması; ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinalarına ve donanıma göre yeter sayıda bulunmaları;

c) Kaptanın, gemi zabıtlерinin, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın, denizde can kurtarmaya, çatmaların önlenmesine, kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına ve radyo iletişim hizmetlerinin idamesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri.

5- 3. ve 4. paragraflarda öngörülen tedbirleri alırken, her devlet, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak durumundadır.

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

7- Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına mal olan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda

yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredecektir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır.

#### Madde 95

##### Açık denizlerde savaş gemilerinin dokunulmazlığı

Savaş gemileri, açık denizlerde, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler.

#### Madde 96

Münhasıran, ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemilerin dokunulmazlığı Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıra ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler, açık denizde bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler.

#### Madde 97

##### Çatma ve deniz seyrüseferine ilişkin diğer her türlü olayda cezai yargı yetkisi

1- Açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu intaç ettiren bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde buldukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir.

2- Disiplin konusunda bir kaptan brövesi veya yeterlilik veya ehliyet belgesi vermiş olan devlet, belge sahibi, bu devletin vatandaşı olmasa dahi, yasal yollara

riayet ederek, bu belgelerin geri alınmasına karar verme hususunda münhasır yetkili olacaktır.

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

#### Madde 98

##### Yardım etme yükümlülüğü

1- Her devlet kendi bayrağını taşıyan bir geminin, kaptanından, gemi mürettebat ve yolcular için ciddi bir tehlike oluşturmadan ifa edilebilecek ise, aşağıdaki hususları gerçekleştirmesini talep edecektir.

a) Denizde tehlike içerisinde bulunan her kişiye yardım etmek;

b) Yardım ihtiyaçlarından haberdar edildiği takdirde, tehlikede bulunan kişileri, kendisinden makul olarak beklenebilen ölçüde ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarmaya gitmek;

c) Bir çatmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına ve yolcularına yardımda bulunmak ve mümkün olduğu ölçüde kendi gemisinin adını, tescil limanını ve uğrayacağı en yakın limanı diğer gemiye bildirmek.

2- Sahili bulunan bütün devletle, deniz ve hava güvenliğini sağlamak üzere uygun ve etkili bir sürekli arama ve kurtarma servisinin kurulmasını ve işleyişini kolaylaştıracaklar ve gerektiği takdirde bu amaçla komşu devletlerle bölgesel düzenlemeler çerçevesinde işbirliğinde bulunacaklardır.

#### Madde 99

##### Köle taşınmasının yasaklanması

Her devlet kendi bayrağını çekmeğe yetkili gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak ve bayrağının bu amaçla kullanılmasını önlemek üzere etkili tedbirler alacaktır. Bayrağı ne olursa olsun, bir gemiye sığınan her köle ipso facto hür olacaktır.

#### Madde 100

##### Deniz haydutluğunun önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü

Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır.

#### Madde 101

##### Deniz Haydutluğunun tanımı

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:

i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

ii) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

c) a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.

#### Madde 102

Mürettebatı isyan eden bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı yoluyla deniz haydutluğu

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiğı bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur.

#### Madde 103

Deniz hayduttu bir gemi veya bir uçağın tanımı

Fiilen kontrol altında buldukları kimseler tarafından 101. maddede öngörülen fiillerden birini işlemeye tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar. Bu gibi fiilleri işlemeye hizmet etmiş gemiler veya uçaklar da bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrolü altında kaldıkları sürece deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar.

#### Madde 104

Deniz hayduttu bir gemi veya bir uçağın tabiiyetini muhafaza etmesi veya kaybetmesi Bir gemi veya uçak, deniz haydudu uçak veya gemi niteliğini almasına



rağmen, tabiiyetini muhafaza edebilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı bu tabiiyeti vermiş olan devletin iç hukukuna tabiidir.

#### Madde 105

##### Deniz hayduttu bir gemi veya bir uçağa el konulması

Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan her hangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el koyabilir ve bu gemide ve uçakta bulunan kişileri yakalayabilir ve mallara el koyabilir. El koyan devletin mahkemeleri verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilir.

#### Madde 106

##### Keyfi el koyma halinde sorumluluk

Deniz haydudu olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devlet, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu , devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacaktır.

#### Madde 107

Deniz haydutluğu nedeniyle el koymayı gerçekleştirmeye yetkili gemi ve uçaklar Deniz haydutluğu sebebiyle el koyma, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir.

## Madde 108

## Uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayrimeşru trafiği

1- Bütün devletler açık denizde seyreden gemilerin, uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

2- Kendi bayrağını taşıyan bir geminin uyuşturucu maddelerin veya psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine giriştiği konusunda ciddi gerekçeleri olan her devlet, bu tür trafiğe son vermek üzere diğer devletlerin işbirliğini talep edebilir.

## Madde 109

## Açık denizlerden izinsiz radyo yayınları

1- Bütün devletler, açık denizden izinsiz bir şekilde yapılan yayınlara son vermek üzere işbirliği yapacaklardır.

2- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "izinsiz yayından açık denizlerde, uluslararası kurallara aykırı olarak, kamu kitlesine hitaben radyo ve televizyon yayınlarının bir gemi veya tesisten yaymak anlaşılır. Ancak buna, yardım çağrılarının yayını dahil değildir.

3- İzinsiz yayına katılan herhangi bir kişi aşağıdakilerin mahkemeleri huzurunda yargılanabilir:

a) Yayın yapan geminin bayrak devleti;

b) Tesisin tescil edildiği devlet;

c) İlgili kişinin vatandaşı olduğu devlet;

d) Yayınların alınabildiği herhangi bir devlet; veya

e) Yayınların yasal radyo iletişimini karıştırdığı herhangi bir devlet.

4- Açık denizde 3. paragrafa göre yargılama yetkisi bulunan bir devlet, izinsiz yayın yapan kişiyi 110. maddeye uygun olarak tevkif edebilir veya gemiyi durdurabilir ve yayın araç-gerecine el koyabilir.

#### Madde 110

#### Ziyaret Hakkı

1- Müdahalenin bir antlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde 95. ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir.

a) Geminin deniz haydutluğu yaptığı;

b) Geminin köle ticaretine karıştığı;

c) Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği;

d) Geminin tabiiyetsiz olduğu veya

e) Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu.

2- 1. paragrafta öngörülen durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir subayın kumandasında bir araç gönderebilir. Belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir.

3- Şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartıyla, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir.

4- İşbu hükümler gerekli değişikliklerle askeri uçaklara da uygulanır.

5- İşbu hükümler, keza açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemilere veya uçaklara da uygulanabilir.

#### Madde 111

#### Kesintisiz izleme hakkı

1 -Sahildar devletin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilirler. Bu izleme, yabancı gemi veya bunun araçlarından birini izleyen devletin iç sularında, takımadada sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde iken başlamalıdır ve karasularının veya bitişik bölgenin ötesinde, ancak kesintiye uğramamak şartıyla devam edebilir. Karasularında veya bitişik bölgede

seyreden bir yabancı gemiye dur emrini veren geminin, yabancı geminin dur emrini aldığı zaman bulunduğu sular içerisinde bulunması zorunlu değildir. Yabancı gemi işbu Sözleşmenin 33. maddesinde tanımlanan bir bitişik bölgede bulunuyorsa, izlemeye ancak, bu bitişik bölgenin tesisini gerektiren korunma amaçlarının ihlali halinde girişilebilir.

2- Kesintisiz izleme hakkı, kıt'a sahanlığı üzerindeki tesisleri çevreleyen güvenlik bölgeleri de dahil olmak üzere münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığında, sahildar devletin işbu Sözleşme uyarınca uygulanabilir kanun ve kurallara aykırılık halinde, aykırılığın zikredilen alanlarda meydana gelmiş olması şartı ile, mutatis mutandis uygulanacaktır.

3- İzleme hakkı, izlenen geminin kendi devletinin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erer.

4- İzleme ancak, izleyen gemi, izlenen geminin veya bunun araçlarından birinin veya ekip halinde çalışıp izlenen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların, karasuları içerisinde veya duruma göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığı üzerinde bulunduğu elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirdiği takdirde, başlamış kabul edilir. İzleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilir; bu işaret, yabancı gemiye görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilir.

5- İzleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir.

6- Geminin uçak tarafından izlendiği durumda:

a) 1. ve 4. Paragraf hükümleri gerekli değişikliklerle uygulanacaktır.

b) Dur emrini veren uçak, gemiyi kendisi tutuklamak imkanına sahip olmadıkça, sahildar devlete ait ve ilk uçak tarafından haberdar edilen bir uçak veya gemi izlemeyi devam ettirmek üzere gelene kadar, izlemeyi fiilen sürdürmek zorundadır. Uçak dur emrini verip izlemediği veya diğer uçak ve gemiler izlemeyi kesintisiz sürdürmedikleri takdirde, geminin uçak tarafından suçlu veya şüpheli olarak gözlemlendiği şeklinde bir açıklama, geminin karasuları dışında tutuklanmasını haklı göstermeye yetmez.

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

8- İzleminin haklı gösterilmediği şartlarda, karasuları dışında durdurulmuş veya tutuklanmış bir geminin bu yüzden maruz kalması muhtemel her türlü kayıp veya zararı tazmin edilecektir.

Madde 112

Denizaltı kabloları veya petrol boruları döşeme hakkı

1- Bütün devletler, kıt'a sahanlığının ötesinde, açık deniz yataklarında, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme hakkına sahiptirler.

2- 79. maddenin 5. paragrafı bu çeşit kabloları ve petrol borularına uygulanır.

### Madde 113

Bir denizaltı kablosunun veya petrol borusunun kopması veya zedelenmesi

Her devlet kendi bayrağını taşıyan bir gemi veya kendi yetkisine tabi bir kişi tarafından, açık denizde yüksek gerilimli bir denizaltı kablosuna veya bir denizaltı petrol borusuna bilerek ve isteyerek veya kusurlu bir ihmal ile zarar vermesi veya bunları koparması fiilinin ve bir telgraf veya telefon kablosuna, telefon ve telgraf haberleşmelerini zedeleyecek veya kesintiye uğratacak bir şekilde yine bilerek ve isteyerek veya kusurlu bir ihmal ile zarar vermesi veya bunları koparması fiilinin cezayı gerektirecek bir suç teşkil etmesi amacıyla gerekli kanun ve kuralları kabul edecektir. Bu hüküm, aynı zamanda, bu çeşit kablo veya petrol borularının zedelenmesini veya koparılmasını amaçlayan veya böyle bir sonuç doğurması mümkün olan davranışlara da uygulanacaktır. Bununla birlikte, bu hüküm, bu çeşit kablo ve petrol borularını koparma veya zedeleme fiili, bunu önlemek için gerekli bütün tedbirleri alan, ancak hayatlarını veya gemilerini kurtarma yasal amacıyla, başka türlü hareket edemeyen kişilerin yapmış olduğu koparma veya zedeleme hallerinde uygulanmayacaktır.

### Madde 114

Bir denizaltı kablosunun veya petrol borusunun başka bir kablo veya petrol borusu sahibi tarafından koparılması veya zarara uğratılması

Her devlet, açık denizde, bir denizaltı kablosunun veya petrol borusunun sahibi olup da, bu kablonun veya petrol borusunun döşenmesi veya tamiri sırasında bir başka kablo veya petrol borusunun kopmasına veya zedelenmesine sebebiyet veren ve kendi yetkisine tabi olan bir kişinin bundan doğan tamir masraflarını yüklenmesi için gerekli kanun ve kuralları kabul edecektir.

### Madde 115

Bir denizaltı kablosuna veya petrol borusuna zarar vermemek için uğratılan kayıpların tazmini

Her devlet, bir denizaltı kablosuna veya petrol borusuna zarar vermemek için bir çapasını, bir ağını veya diğer bir av aletini feda ettiğini ispat eden bir gemi sahibinin, makul bütün önleyici tedbirleri almış olması şartı ile, kablonun veya petrol borusunun sahibi tarafından tazmin edilmesi için gerekli kanun ve kuralları kabul edecektir.

## BÖLÜM 2

### AÇIK DENİZLERİN CANLI KAYNAKLARININ KORUNMASI VE YÖNETİMİ

#### Madde 116

Açık denizlerde balık avlama hakkı

Bütün devletlerin

a) Sözleşmeden doğan yükümlülükleri;

b) Sahili bulunan devletlerin, diğerleri arasında, 63. maddenin 2. paragrafında ve 64. ila 67. maddelerde öngörülen hak ve yükümlülükleri ile Çalkarları; ve

c) İşbu bölüm 'ün hükümleri, saklı kalmak şartıyla, vatandaşlarının açık denizde balık avlamaları hususunda hakları vardır.



#### Madde 117

Devletlerin, vatandaşlarına karşı açık denizlerin canlı kaynaklarının muhafazasına ilişkin tedbirleri alma yükümlülüğü

Bütün devletlerin, açık denizlerin canlı kaynaklarının muhafazası için gerekli olabilecek ve kendi vatandaşlarına karşı uygulanabilecek tedbirleri alma veya bunların alınması konusunda diğer devletlerle işbirliğinde bulunma yükümlülüğü vardır.

#### Madde 118

Canlı kaynakların muhafazası ve yönetimi konusunda devletlerin işbirliği

Devletler, açık denizlerdeki canlı kaynakların muhafazası ve yönetimi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır. Vatandaşları, aynı bölgede bulunan farklı canlı kaynakları veya aynı canlı kaynakları işleten devletler, söz konusu canlı kaynakların muhafazası için gerekli tedbirleri almak amacıyla görüşmelerde bulunacaklardır. Bu amaçla, gerektiği takdirde, alt-bölgesel veya bölgesel balıkçılık teşkilatları kurmak için işbirliğinde bulunacaklardır.

#### Madde 119

Açık denizlerin canlı kaynaklarının muhafazası

1- Kabul edilebilir av hacmini tespit ederlerken ve açık denizlerdeki canlı kaynakların muhafazası amacıyla diğer tedbirleri alırlarken, devletler:

a) Ellerinde bulunan en güvenilir bilimsel verilere dayanarak, avlanan tür stoklarının, kalkınmakta olan devletlerin özel ihtiyaçları da dahil olmak üzere, ilgili

ekolojik ve ekonomik faktörler muvacehesinde balık avlama metotları, stokların birbirine bağımlılıkları ve alt-bölgesel, bölgesel veya evrensel düzeyde, genel olarak tavsiye edilmiş asgari uluslararası ilkeleri göz önünde bulundurarak, sabit azami randıman sağlayacak seviyede tutulmasını veya bu seviyede tutulmasını veya bu seviyeye getirilmesini öngören tedbirleri alacaklar;

b) Bu tedbirlerin, avlanan türlerle ortak veya onlara bağlı türler üzerindeki etkilerini, bu ortak veya bağlı tür stoklarını, çoğaltmalarının ciddi bir şekilde tehlikeye düşmesini önleyecek bir seviyede tutmak veya bu seviyeye getirmek amacıyla, göz önüne alacaklardır.

2- Elde bulunan bilimsel bilgiler, avlara ve balıkçılığa ilişkin istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler yetkili uluslararası alt-bölgesel, bölgesel veya evrensel kuruluşlar aracılığı ile ve gerektiğinde ilgili bütün devletlerin katılmaları ile düzenli bir şekilde yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir.

3- İlgili devletler, muhafaza tedbirlerinin ve bunların uygulanmasının, hangi devletin vatandaşı olursa olsun, hiç bir balıkçıya karşı hukuki veya fiili bir ayırımı sebebiyet vermemesine dikkat edeceklerdir.

Madde 120

Deniz memelileri

65. madde, açık denizlerdeki deniz memelilerinin muhafaza yönetimine de uygulanır.

## KISIM VIII

### ADALARIN REJİMİ

#### Madde 121

#### Adaların Rejimi

1- Bir ada, sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır.

2- 3. paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, işbu Sözleşmenin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır.

3- İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır.

## KISIM IX

### KAPALI VEYA YARI KAPALI DENİZLER

#### Madde 122

#### Tanım

İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "kapalı veya yarı kapalı deniz" den, iki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bir bölümü ile, iki veya daha

çok devletin kara sularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz anlaşılır.

#### Madde 123

Kapalı veya yarı kapalı denizlere kıyısı bulunan devletler arasında işbirliği

Kapalı veya yarı kapalı bir denize sahildar olan devletler, işbu sözleşme gereğince kendilerine ait olan hakların kullanılmasında ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde aralarında işbirliğinde bulunmalıdırlar. Bu amaçla, doğrudan doğruya veya ilgili bir bölgesel kuruluş aracılığı ile aşağıdaki konularda gayret göstereceklerdir:

- a) Denizin canlı kaynaklarının yönetimini, araştırılmasını ve işletilmesini koordine etmek;
- b) Deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin haklarının kullanılması ve yükümlülüklerinin yerine getirilmesini koordine etmek;
- c) Bilimsel araştırma politikalarını koordine etmek ve gerektiği takdirde, söz konusu bölgede ortak bilimsel araştırma programlarına girişmek;
- d) İşbu maddenin uygulanmasında, kendileriyle işbirliğinde bulunmaları için, gerektiğinde diğer devletleri veya ilgili uluslararası kuruluşları davet etmek.

**KISIM X****SAHİLİ BULUNMAYAN DEVLETLERİN DENİZE VE****DENİZDEN İTİBAREN ULAŞMA HAKLARI VE TRANSİT SERBESTİSİ**

Madde 124

Terimlerin kullanılışı

1- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca;

a) "Sahili bulunmayan devlet" teriminden, denize kıyısı bulunmayan bir devlet;

b) "Transit geçiş devleti" teriminden, deniz sahili bulunsun veya bulunmasın, sahili bulunmayan bir devlet ile deniz arasında yer alan ve ülkesi üzerinden transit geçiş trafiğinin yapıldığı bir devlet;

c) "Transit geçiş trafiği" teriminden, aktarma, ambarlara, yüklemede kopukluk veya taşıma şeklinde değişiklik olsun veya olmasın, transit geçiş devleti ülkesi üzerinden geçişin, sahili bulunmayan devletin ülkesinde başlayan veya bu ülkede biten tam bir yolculuğun bir bölümünü teşkil etmesi şartıyla, kişilerin, bagajların, malların ve ulaştırma araçlarının bir veya birçok transit geçiş devletinin ülkesinden transit geçişi;

d) "Ulaştırma araçları" teriminden:

i) Demiryolundan giden tekerlekli vasıtalar, deniz, göl veya nehir ulaştırmasında kullanılan gemiler ve karayolu vasıtaları;

ii) Yerel şartlar gerektirdiğinde hamallar ve yük hayvanları, anlaşılır.

2- Sahili bulunmayan devletler ve transit geçiş devletleri, aralarında anlaşarak ulaştırma araçlarına, petrol boru hatlarını, gaz nakil hatlarını ve I. paragrafta zikredilenlerden başka ulaştırma araçlarını dahil edebilirler.

#### Madde 125

#### Denize ve denizden itibaren ulaşma hakkı ve transit serbestisi

1- Sahili bulunmayan devletler, açık denizlerin serbestliğine ve insanlığın ortak mirasına ilişkin olanlar da dahil olmak üzere, işbu Sözleşme ile öngörülen haklarını kullanmak için, denize ulaşma ve denizden ulaşma hakkına sahip olacaklardır. Bu amaçla, transit geçiş devletinin ülkesinden her türlü ulaştırma araçlarıyla transit geçiş serbestisinden yararlanacaklardır.

2- Transit geçiş serbestisinin kullanılmasının şartları ve usulleri, sahili bulunmayan devletler ile ilgili transit geçiş devletleri arasında iki taraflı, alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar yoluyla belirlenecektir.

3- Ülkeleri üzerindeki mutlak egemenliklerini kullanırken, transit geçiş devletlerinin, sahili bulunmayan devletler lehine işbu Kısımda zikredilen hakların ve kolaylıkların kendi yasal çıkarlarını hiçbir şekilde zedelememesini sağlamak üzere gerekli bütün yasal tedbirleri almaya hakları olacaktır.

## Madde 126

En çok gözetilen ulus kuralının uygulanmasının hariç bırakılması

Özel coğrafi durumları nedeniyle işbu Sözleşmenin ve özel anlaşmaların sahili bulunmayan devletler lehine denize ulaşma ve denizden ulaşma konularında haklar ve kolaylıklar öngören hükümleri, en çok gözetilen ulus kuralının uygulanması dışında bırakılır.

## Madde 127

Gümrük resimleri, vergiler ve diğer mali yükümlülükler

1- Transit geçiş trafiği, bu trafik ile ilgili özel hizmetler karşılığı alınan resimler hariç olmak üzere, hiç bir gümrük vergisine, resme veya diğer ödemeye tabi olmayacaktır.

2- Sahili bulunmayan devlet için öngörülen ve onun tarafından kullanılan transit ulaştırma araçları ve diğer transit kolaylıkları, transit geçiş devletinin ulaştırma araçlarının kullanımı için alınan vergi veya resimlerden daha yüksek vergi veya resimlere tabi tutulmayacaktır.

## Madde 128

Serbest bölgeler ve diğer gümrük kolaylıkları

Transit geçiş trafiğini kolaylaştırmak amacıyla, sahili bulunmayan devletlerle transit geçiş devletleri arasında anlaşma yoluyla, bu sonuncuların giriş ve çıkış limanlarında serbest bölgeler veya diğer gümrük kolaylıkları öngörülebilir.

### Madde 129

#### Ulaştırma araçlarının yapımı ve geliştirilmesi konusunda işbirliği

Transit geçiş devletinde, transit geçiş serbestisinin fiilen kullanılmasına imkan verecek ulaştırma araçları bulunmadığı takdirde veya liman tesisleri ve teçhizatı da dahil olmak üzere, mevcut araçlar herhangi bir yönden yetersiz olduğu takdirde; transit geçiş devleti ve sahili bulunmayan ilgili devlet, yenilerini inşa etmek veya mevcutları ıslah etmek üzere işbirliğinde bulunabilirler.

### Madde 130

Transit geçiş trafiğinin akışındaki gecikmeleri veya teknik nitelikteki zorlukları önlemeye veya sebeplerini ortadan kaldırmaya yönelik tedbirler

1- Transit geçiş devleti, transit geçiş trafiğinin akışındaki gecikmeleri veya teknik nitelikteki zorlukları önlemek için uygun bütün tedbirleri alacaktır.

2- Gecikme veya zorlukların ortaya çıkması halinde bunların sebeplerini acilen ortadan kaldırmak üzere, transit geçiş devleti ile sahili bulunmayan devletin yetkili makamları işbirliğinde bulunacaklardır.

### Madde 131

#### Deniz limanlarında eşit işlem

Sahili bulunmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler, deniz limanlarında, diğer yabancı gemilere uygulanan işlemlere eşit bir işlemde yararlanacaklardır.



### Madde 132

#### Daha geniş transit kolaylıkların bahşedilmesi

İşbu Sözleşme hiç bir şekilde, Taraf Devletler arasında kabul edilmiş veya taraf devletlerden birince tanınmış olan daha geniş transit geçiş kolaylıklarının geri alındığı anlamına gelmez. Keza, işbu Sözleşme hiçbir şekilde taraf devletlerin gelecekte daha geniş kolaylıklar tanımalarını yasaklamaz.

## KISIM XVI

### GENEL HÜKÜMLER

#### Madde 300

#### İyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması

Taraf Devletler işbu Sözleşme hükümleri uyarınca üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve işbu Sözleşmede tanınan hakları, yetkileri ve serbestileri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanmalıdırlar.

#### Madde 301

#### Denizlerin barışçı amaçlarla kullanımı

İşbu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırlarken ve yükümlülüklerini yerine getirirlerken, Taraf Devletler, herhangi bir devletin toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkeleri ile bağdaşmayacak diğer herhangi bir şekilde, tehdide veya kuvvet kullanılmasına başvurmaktan kaçınacaklardır.

## Madde 302

## Bilgilerin açıklanması

Herhangi bir Taraf Devletin işbu Sözleşmede öngörülen uyuşmazlıkların çözüm usullerine başvurma hakkı saklı kalmak üzere, işbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Sözleşme dolayısıyla kendisine düşen mükellefiyetlerin yerine getirilmesinde Taraf Devleti, yayımı güvenlik açısından temel çıkarlarına aykırı olacak bilgileri vermeye mecbur kılacak şekilde yorumlanmayacaktır.

## Madde 303

## Denizde ortaya çıkan arkeolojik ve tarihi eşyalar

1- Devletlerin denizde ortaya çıkarılan arkeolojik veya tarihi nitelikteki eşyaları koruma yükümlülüğü vardır ve bu amaçla işbirliğinde bulunacaklardır.

2- Bu eşyaların ticaretini kontrol etmek için, sahildar devlet, 33. Maddeyi uygulayarak, bunların, o maddede öngörülen bölgedeki deniz dibinden, kendi izni olmaksızın çıkarılmasını, ülkesi üzerinde veya karasularında, kendisinin aynı maddede öngörülen kanunlarına ve kurallarına aykırı bir davranış olarak kabul edebilir.

3- İşbu madde, ne kimlikleri tespit edilebilecek maliklerin haklarına, denizde batmış eşyaların çıkarılmasına ilişkin hukuka ve deniz hukukunun diğer kurallarına ve ne de kültürel mübadele konusundaki kanun ve uygulamalara hâle getirir.

4- İşbu madde, arkeolojik veya tarihi eşyaların korunmasına ilişkin diğer uluslararası anlaşmalara ve uluslararası hukuk kurallarına hâle getirmez.

**Madde 304**

**Zarar verilmesi halinde sorumluluk**

İşbu Sözleşmenin, zarar halinde sorumluluğa ilişkin hükümleri uluslararası hukukta mevcut olan kuralların uygulanmasına ve uluslararası hukuk uyarınca sorumluluğa ilişkin yeni kuralların tespitine hanel getirmez.

**KISIM XVII**

**SON HÜKÜMLER**

**Madde 305**

**İmza**

1) İşbu Sözleşme aşağıdakilerin imzasına açık tutulacaktır:

a) Bütün devletler;

b) "Namibya için Birleşmiş Milletler Konseyi" tarafından temsil edilen, Namibya;

c) Genel Kurul'un 1514 (XV) sayılı kararına uygun olarak Birleşmiş Milletler Teşkilatı tarafından desteklenen ve kabul edilen bir kendi kaderini kendisinin tayin etmesi tasarrufu ile bu rejimi seçmiş olan ve işbu Sözleşmenin ele aldığı konularda, bunlar hakkında antlaşmalar akdetme yetkisi de dahil olmak üzere, yetkisi bulunan bütün ortak özerk devletler;

d) Ortaklık belgeleri gereğince, işbu Sözleşmenin ele aldığı konularda, bunlar hakkında antlaşmalar akdetme yetkisi de dahil olmak üzere, yetkisi bulunan bütün ortak özerk devletler;

e) Birleşmiş Milletler Teşkilatı tarafından tanınmış tam bir iç özerklikten yararlanan; ancak

Genel Kurulun 1514 (XV) sayılı kararı uyarınca tam bağımsızlığa kavuşmamış ve işbu Sözleşmenin ele aldığı konularda, bunlar hakkında antlaşmalar akdetme yetkisi de dahil olmak üzere, yetkisi bulunan bütün ülkeler;

f) IX. Ek'e uygun olarak uluslararası örgütler.

2- İşbu Sözleşme 9 Aralık 1984 tarihine kadar Jamaika Dışişleri Bakanlığı'nda ve keza 1 Temmuz 1983 tarihinden 9 Aralık 1984 tarihine kadar New York'ta Birleşmiş Milletler Teşkilatı Merkezi'nde imzaya açık tutulacaktır.

Madde 306

Onaylama ve resmi teyit

İşbu Sözleşme, Devletlerin ve 305. Maddenin I. paragrafının b), c), d), ve e) fıkralarında belirtilen birimlerin onayına ve aynı maddenin I. paragrafının f) fıkrasında belirtilen birimlerin, IX. Ek'e uygun olarak resmi teyitlerine tabi olacaktır. Onay ve resmi teyit belgeleri Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi olunacaktır.

### Madde 307

#### Katılma

İşbu Sözleşme, 305. maddede öngörülen devletlerin ve diğer birimlerin katılmalarına açık olacaktır.

305. maddenin I. paragrafın f) fıkrasında öngörülen birimlerin katılmaları, IX. Ek'e göre düzenlenecektir.

Katılma belgeleri, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi olunacaktır.

### Madde 308

#### Yürürlüğe giriş

1- İşbu Sözleşme, altmışıncı onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2- Altmışıncı onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden sonra Sözleşmeyi onaylayan veya Sözleşmeye katılan her devlet için Sözleşme, I. paragraf hükmü saklı kalmak üzere, onay ve katılma belgesinin tevdi tarihini takip eden otuzuncu gün yürürlüğe girecektir.

3- Otorite'nin Kurul'u Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte toplanacak ve Otorite'nin Meclisi'ni seçecektir. 161. maddenin kesin bir şekilde uygulanamaması halinde Meclis, anılan maddede öngörülen amaçlara uygun bir biçimde oluşturulacaktır.

4- Hazırlık Komisyonu tarafından tespit edilen kurallar, düzenlemeler ve usuller, bunların Otorite tarafından XI. Kısım gereğince resmen kabul edilmelerine kadar, geçici olarak uygulanacaktır.

5- Otorite ve organları, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının II sayılı, hazırlık yatırımlarına ilişkin kararına ve bu kararın uygulanması sonucu Hazırlık Komisyonu'nun aldığı kararlara uygun olarak hareket edeceklerdir.

#### Madde 309

##### İhtirazı kayıtlar ve istisnalar

İşbu Sözleşmeye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne ihtirazı kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir.

#### Madde 310

##### Bildiriler

309. maddede herhangi bir devletin, işbu Sözleşmeyi imzalarken veya onaylarken veya ona katılırken, bildirilerin işbu Sözleşme hükümlerinin o Devlete uygulanmasında hukuki etkilerini hariç bırakmayı veya değiştirmeyi amaçlamaması şartı ile, nasıl kaleme alınırsa, alınsın veya adlandırılması ne olursa olsun bildirilerde bulunmasını yasaklamaz.

## Madde 311

## Diğer uluslararası Sözleşme ve Antlaşmalarla ilişkiler

1- İşbu Sözleşme, Taraf Devletlerarasında, Deniz Hukuku hakkında 29 Nisan 1958 Cenevre Sözleşmeleri yerine geçecektir.

2- İşbu Sözleşme, kendisine aykırı olmayan ve diğer Taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hanel getirmeyen diğer antlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini herhangi bir şekilde değiştirmeyecektir.

3- İki veya ikiden fazla Taraf Devlet işbu Sözleşmenin hükümlerinin uygulanmasını değiştiren veya askıya alan ve sadece karşılıklı ilişkilerinde uygulanacak anlaşmalar akdedebilirler; yeter ki, bu anlaşmalar, Sözleşmenin, riayet edilmemesi onun konusunun ve amacının gerçekleştirilmesine aykırı düşecek bir hükmüne ilişkin olmasın ve yine aynı şekilde, yeter ki bu anlaşmalar, Sözleşmede belirtilen temel ilkeleri etkilemesin ve ne diğer Taraf devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hanel getirsin.

4- 3. Paragrafta öngörülen bir anlaşmayı akdetmeyi amaçlayan devletler, işbu Sözleşmenin tevdi makamı aracılığı ile diğer tarafları anlaşma akdetme niyetlerinden haberdar edecekler ve aynı zamanda işbu Sözleşmenin, değiştirilmesini veya uygulanmasının askıya alınmasını düşündükleri hükümlerini bildireceklerdir.

5- İşbu madde, işbu Sözleşmenin diğer maddeleri ile açıkça izin verilen veya muhafaza edilen uluslararası anlaşmalara hanel getirmez.

6- Taraf Devletler, 136. maddede ifadesini bulan insanlığın ortak mirasına ilişkin temel prensipte herhangi bir değişiklik yapılamayacağını ve bu prensipten sapan hiçbir anlaşmaya taraf olmayacaklarını kabul ederler.

#### Madde 312

#### Değişiklik

1- İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 10 yıllık bir sürenin bitiminde, herhangi bir Taraf Devlet, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri'ne yazı ile başvurarak, Bölge'de yürütülen faaliyetlerle ilgili olmamak şartı ile, belirli konularda işbu Sözleşmede değişiklikler yapılmasını teklif edebilir ve bu şekilde teklif edilen değişiklikleri incelemekle görevli bir konferansın toplanmasını talep edebilir.

Genel Sekreter bu başvuruyu bütün Taraf Devletlere iletacaktır. Başvurunun iletilmesi tarihini takip eden 12 ay içerisinde Taraf devletlerden en az yarısının bu talebe olumlu cevap vermesi halinde Genel Sekreter Konferansı toplayacaktır.

2- Değişiklik Konferansı, aksini kararlaştırmadıkça, kararların alınması konusunda, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın izlediği usulü uygulayacaktır. Konferans, değişiklikler hakkında konsensüs yolu ile bir anlaşmaya varılması için hiç bir gayreti esirgememelidir ve bir konsensüsa ulaşılması için bütün gayretler tüketilmedikçe, bu değişiklikler hakkında oylama yapılmamalıdır.



### Madde 313

#### Basit usulle değişiklik

1- Herhangi bir Taraf Devlet, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri'ne yazı ile başvurarak Sözleşmede, Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olmayan bir değişiklik teklifinde bulunabilir ve bunun, bir konferans toplanmaksızın işbu maddede öngörülen basit usulle kabulünü talep edebilir. Genel Sekreter bu başvuruyu bütün Taraf Devletlere iletacaktır.

2- Başvurunun iletilmesi tarihini takip eden 12 ay içerisinde Taraf Devletlerden biri teklif edilen değişikliğe veya bunun basit usul ile kabul edilmesine yönelik teklife itiraz ederse, teklif edilen değişiklik reddedilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter bu durumu bütün Taraf Devletlere bildirecektir.

3- Başvurunun iletilmesi tarihini takip eden 12 ay içerisinde Taraf Devletlerden hiçbiri teklif edilen değişikliğe veya bunun basit usul ile kabul edilmesine yönelik teklife itiraz etmese, teklif edilen değişiklik, kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter bu durumu bütün Taraf Devletlere bildirecektir .

### Madde 314

Sözleşmenin, münhasıran Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin hükümlerinde değişiklikler

1- Herhangi bir Taraf Devlet, Otorite'nin Genel Sekreterine yazı ile başvurarak, VI Ek'in 4. Bölümü hükümleri de dahil olmak üzere, işbu Sözleşmenin münhasıran Bölgede yürütülen faaliyetlere ilişkin hükümleri hakkında değişiklik teklifinde bulunabilir. Genel Sekreter bu başvuruyu bütün Taraf Devletlere bildirecektir. Meclis

tarafından kabul edilen değişiklik teklifi, daha sonra Kurul tarafından kabul edilecektir.

Taraf Devletlerin temsilcilerinin, teklif edilen değişikliği incelemek ve kabul etmek için yetki belgelerini haiz olmaları gerekecektir. Değişiklik teklifi Meclis ve Kurul tarafından onaylanan şekli ile kabul edilmiş sayılacaktır.

2- 1. paragrafa göre bir değişikliği kabul etmeden önce Meclis ve Kurul, 155. madde uyarınca yeniden gözden geçirme konferansı toplanıncaya kadar, değişikliğin Bölge'nin kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi sistemini haleldar etmediğinden emin olacaklardır.

#### Madde 315

Değişikliklerin imzalanması, onaylanması bunlara katılma ve geçerli değişiklik metinleri

1- İşbu Sözleşmede yapılan değişiklikler, bir kere kabul edildikten sonra, değişikliklerde başka türlü kararlaştırılmış olmadıkça, kabul tarihinden itibaren 12 ay süre ile New York'ta Birleşmiş Milletler Teşkilatı Merkezinde taraf devletlerin imzasına açık tutulacaktır.

2- 306., 307. maddeler işbu Sözleşmede yapılan bütün değişikliklere uygulanır.

#### Madde 316

Değişikliklerin yürürlüğe girmesi

1- Değişiklikleri onaylayan veya bunlara katılan devletler için, işbu Sözleşme 5. Paragrafta öngörülenler dışında yapılan değişiklikler, hangisinin sayısı daha yüksek

ise o kabul edilmek şartı ile, Taraf Devletlerden üçte ikisinin veya altmış Taraf Devletin onay veya katılma belgelerini tevdi ettikleri tarihi izleyen otuzuncu gün yürürlüğe girecektir. Değişiklikler ne diğer Taraf Devletlerin işbu Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hanel getirecektir .

2- Bir değişiklik, yürürlüğe girmesinin işbu maddede istenenden daha fazla sayıda onay veya kutlamayı icap ettirdiğini öngörebilir.

3- 1. Paragrafta öngörülen bir değişikliği gereken sayıda onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden sonra onaylayan veya buna katılan her bir Taraf Devlet için bu değişiklik, Taraf Devletin onay veya katılma belgesini tevdi tarihini izleyen otuzuncu gün yürürlüğe girecektir.

4- Bir değişikliğin, I. Paragrafa uygun olarak yürürlüğe girmesinden sonra, işbu Sözleşmeye taraf olan bir devlet farklı bir niyet beyan etmediği takdirde:

a) Sözleşmeye değiştirildiği şekli ile taraf olmuş kabul edilecek; ve

b) Bu değişiklik ile bağı olmayan her Taraf Devlete karşı da, Sözleşmeye değiştirilmemiş şekli ile taraf olmuş kabul edilecektir.

5- Münhasıran, bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin değişiklikler ve EK VI'ya ilişkin değişiklikler, bütün Taraf Devletler için, Taraf Devletlerden dörtte üçünün onay veya katılma belgelerini tevdi ettikleri tarihten bir yıl sonra yürürlüğe girecektir.

6- 5. Paragrafta öngörülen değişikliklerin yürürlüğe girmesinden sonra işbu Sözleşmeye taraf olan her devlet Sözleşmeye değiştirilmiş şekli ile taraf olmuş kabul edilecektir.

## Madde 317

### Fesih

1- Bir Taraf devlet, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri'ne yazı ile bildirerek işbu Sözleşmeyi feshedebilir; ve fesih gerekçelerini belirtebilir. Gerekçelerin bildirilmemesi, feshin geçerliliğini etkilemeyecektir. Fesih bildiriminde daha sonraki bir tarih öngörülüyorsa, bildirim alındığı tarihten bir yıl sonra geçerli olacaktır.

2- Fesih, bir devleti Sözleşmeye taraf olduğu zamanda üstlendiği mali ve akdi yükümlülüklerinden kurtarmayacağı gibi, bu devlet için, yürürlüğü sona ermeden önce Sözleşmenin kendisi yönünden uygulanmasından doğan hakları, yükümlülükleri ve hukuki durumları etkilemeyecektir.

3- Feshin, herhangi bir Taraf devletin Sözleşmede belirtilen ve Sözleşmeden bağımsız olarak uluslararası hukuk uyarınca tabi olacağı herhangi bir yükümlülüğü yerine getirme görevini hiçbir şekilde etkilemeyecektir.

## Madde 318

### Ek'lerin Statüsü

Ek'ler işbu Sözleşmenin ayrılmaz parçasıdır ve aksine açık hüküm bulunmadıkça, işbu Sözleşmeye yapılan bir atıf aynı şekilde eklere yapılmış ve işbu Sözleşmenin bir kısmına yapılan bir atıf aynı zamanda bununla ilgili eklere yapılmış sayılır.

Madde 319

Tevdi makamı

1- Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri Sözleşmenin ve buna ilişkin değişikliklerin tevdi makamı olacaktır.

2- Tevdi makamı görevlerinden başka, Genel Sekreter:

a) Bütün Taraf Devletlere, Otoriteye ve yetkili uluslararası kuruluşlara işbu Sözleşme ile ilgili olarak ortaya çıkan genel nitelikteki sorunlar hakkında raporlar verecektir;

b) Otorite 'ye işbu Sözleşmenin ve buna ilişkin değişikliklerin konu olduğu onayları, resmi teyitleri ve katılmaları ve aynı şekilde Sözleşmenin feshine ilişkin bildirimleri bildirecektir;

c) Taraf Devletlere, 311. maddenin 4. Paragrafı uyarınca akdedilen anlaşmaları bildirecektir;

d) İşbu Sözleşme uyarınca kabul edilen değişiklikleri onaylamak veya bunlara katılmak için, Taraf Devletlere iletacaktır;

e) İşbu Sözleşme uyarınca Taraf Devletlerin gerekli toplantıları için, çağrıda bulunacaktır .

3- a) Genel Sekreter, 156. maddede öngörülen gözlemcilere aşağıdakileri iletacaktır.

i) 2. Paragrafın a) fıkrasında öngörülen raporlar;

ii) 2. Paragrafın b) ve c) fıkralarında öngörülen bildirimler;

iii) bilgi vermek amacıyla, 2. Paragrafın d) fıkrasında öngörülen değişiklik metinleri.

b) Genel Sekreter. Bu gözlemcileri keza, 2. Paragrafın e) fıkrasında öngörülen Taraf Devletler toplantılarına, gözlemci sıfatıyla katılma davet edecektir.

Madde 320

Geçerli metinler

Arapça, Çince Fransızca, İngilizce, İspanyolca ve Rusça metinleri eşit derecede geçerli sayılan iş bu Sözleşmenin orijinali, 305. Maddenin 2. Paragrafı göz önünde bulundurularak, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edilecektir.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda imzaları bulunan ve bu amaçla gereken şekilde yetkilendirilmiş, tam yetkili temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

MONTEGO BAY 'de, On Aralık Bin Dokuz Yüz Seksen iki 'de DÜZENLENMİŞTİR.

## Öz geçmiş

9 Ekim 1981'de Lefkoşa'da doğdu. Ailenin en büyük çocuğudur. Ortaöğrenimini Yakın Doğu Koleji'nde yaptı. Öğreniminin ilk yıllarından itibaren çalışkanlığıyla hocalarının takdirini kazandı. Kolej'in ilk mezunlarındanır.

İrfan S. Günsel 1998'de Yakın Doğu Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ne girerek yüksek öğrenimini tamamladı. Gerek eğitim hayatında gerekse çevresel ilişkilerinde "Görüm gücü ve ileriye görüş yeteneği"nin özellikle vurgulanması ile birlikte, Hukuk Yüksek Lisans eğitimine devam eden Günsel, 2003-2004 yıllarındaki çalışmasıyla Yüksek Lisans diploması aldı. Hemen akabinde, Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümü'nde lisans eğitimine başladı ve kendisine bu fakültede eğiticilik yolunu da açacak olan bir eğitimi tamamladı.

İrfan Günsel, Hukuk eğitiminin nihai safhasına devam etmek üzere, Kamu Hukuk ve Deniz Hukuku İnterdisipliner Anabilim Dallarında uzmanlaşmak hedefiyle de doktora programını tamamladı.

Yakın Doğu Üniversitesi'nin ve Yakın Doğu kuruluşlarının çeşitli projeksiyonlarında öncü konumda görevler üstlenen Günsel, Yakın Doğu Üniversitesi İnovasyon Merkezi'nin oluşturulmasında ve yönetiminde yoğun mesai içerisinde bulundu. Aynı şekilde, Yakın Doğu Hastanesi'nin yapılandırılması ve yönetimi sürecinde de pay sahibi oldu.

Paralel anlamdaki projeksiyon çalışmalarıyla, Günsel, otomobil üretiminin temel disiplinleriyle yakından ilgilendi. Bu genel çerçeve ve yaklaşım içerisinde, otomobil üretiminin endüstriyel boyutu konusundaki tasarımları yanısıra, YDÜ Klasik Arabalar Müzesi'nin meydana getirilmesiyle görevli birimleri yönetti. İrfan Suat Günsel, 2002-2004 yıllarında YDÜ temsilciliklerinin oluşmasında ve yönetiminde yükümlülük aldı ve bu arada İstanbul ve Mersin temsilcilik birimlerinin geliştirilmesini sağladı.

2004-2009 yılları arasındaki yoğun eğitimsel çalışmaları süresince, sözkonusu projeksiyon ve yönetim faaliyetlerine de devam ederek, bu kapsamda, üniversite Genel Koordinatörü olarak görev yaptı. 2009'da, Üniversite Mtevelli Hey'eti Başkanı seçildi.