

KARASULARININ GENİŞLİĞİ, SINIRLANDIRILMASI VE HUKUKİ STATÜSÜ

Hakkı Aydın*

Anahtar Kelimeler: Karasular, zararsız geçiş, transit geçiş, İslam Hukuku

Özet

Karasularının genişliği, bir kıyı devletinin ülkesi olan bu deniz kuşağının, kıyından açıkdenize doğru kaç deniz miline kadar uzanabileceğini ifade eder.

Milletlerarası hukuk, karasularının asgari genişliğini 3, azami genişliğini ise 12 deniz mili olarak belirlemiştir.

Türk karasularının Ege denizinde genişliği 6, Akdeniz ve Karadeniz'deki genişliği ise 12 mildir.

Milletlerarası hukuk, yabancı gemilere, karasularından zararsız ve transit geçiş hakkı tanımıştır. Buna karşılık kıyı devletinin karasularında yargı yetkisi mevcuttur. Ancak harp gemileri yargılamadan muafırlar.

Medeniyetin en büyük fetihlerinden biri sayılan denizlerin serbestliği prensibini İslamiyet de kabul etmiştir.

Abstract

The wideness of a territorial sea means how many sea miles the sea band, which is considered the country of a coastal state, can extend from the shore to the open sea.

The international law has determined the wideness of a territorial sea at least 3, at most 12 sea miles.

The international law has given foreign ships the right of harmless transit passage from territorial seas. In return for this, a coastal state has the authority of judgement on the territorial sea, but warships are exempted from this judgement.

İslam has also accepted the principle of the freedom of seas that is considered one of the greatest victories.

Giriş

Çok eskiden beri devletler, karasuları üzerinde kendilerine ait ve sınırlı bazı yetkilerden başlamak üzere, hakimiyete kadar giden istek ve iddialarda bulunmuşlardır. Onların bu iddia ve isteklerinin devletler hukukundan daha eski olduğu vurgulanmaktadır. Bu istek ve iddiaların mahiyeti ve kapsamı, karasuları müessesesinin tarihi seyri içerisinde çeşitli safhalardan geçmiştir. Bugün kara ülkesini kuşatan deniz alanlarının belirli kesimlerinde az veya çok her kıyıdaş devletin bir takım hak ve salahiyetlere sahip olduğu, esasen bütün devletler tarafından herhangi bir çekişmeye de gerek duyulmaksızın kabul görmektedir.¹

Karasuları devletler hukukunun en eski müesseselerinden birisidir. Fakat karasularının hukukî statüsüyle ilgili devletler hukuku kuralları, çekişmelere mani olacak şekilde açık olmadığı gibi yerleşmiş de değildir. Karasuları hem milletlerarası hayatın, hem de devletler hukukunun en önemli konularından biri olduğundan, her yönüyle incelemeye tabi tutulmuştur.

Karasularının devletin kara ülkesinin bir parçası ve devamı bulunduğu fikri, günümüzde artık ağırlık kazanmış olduğu gibi karasularının genişliği meselesi de XVII. Yüzyıldan beri önemini ve değerini artırmıştır. Buna göre, devletin kara ülkesine bitişik olan karasularında azamî (en fazla) hangi genişliğe kadar hakimiyet sahibi olabileceği hususu, karasuları mefhumunun önem kazandığı ilk günden beri devletler arasında münakaşa ve müzakere mevzuu teşkil etmiş ve bu meseleye bu güne kadar kesin bir hal yolu bulunamamıştır. Başka bir ifade ile karasularının azamî genişliği meselesi, deniz hukukunun en fazla tartışılan ve henüz bütün devletler tarafından kabul edilebilecek kesin bir çözüme kavuşturulmamış önemli bir mevzuudur. Çünkü devletlerin çok yönlü menfaatleri ve karasularının sağladığı siyasî, iktisadî ve diğer imkanlardan en fazla faydalanma gayretleri denizler konusunda teamüli ve ahdi (andlaşmaya dayalı) devletler hukukunun başka bir mahiyet ve başka bir istikamet almasına sebebiyet vermektedir.²

İlim ve teknolojinin bu güne kadar gelişmediği dönemlerde denizlerden sadece seyrüsefer, harp ve balıkçılık yönünden istifade ediliyordu. Daha sonra ileri deniz gücüne sahip olan devletlerin, sayılan istifade şekilleri ile birlikte kendi karasularına ilave olarak, diğer devletlerin karasularından da daha çok faydalanma arzusuna kapılmaları karasularının söz konusu devletlerin tesiriyle oldukça dar tutulmasına yol açmıştır. Zamanla kıyıya bitişik olan sularda fazlaca balıkçılık yapılması, toprağın altında bulunan minarelerin elde edilmesi ve kıyıdaş devletlerinin emniyetinin sağlanabilirle endişesi kıyı suları üzerindeki hakimiyet sahasının oldukça geniş tutulmaya çalışılmasına amil olmuştur.

Bu sebeple, başlangıçta, devletin kıyıdan denizlere hakim olabileceği genişliği ifade eden top menzili, görüş mesafesi, 1 fersahlık genişlik ve 3 mil (yaklaşık 5500 m) esası gibi ölçülere istimat ettirilerek umumiyetle dar tutulan karasuları genişliği, XX. Yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren genişletilmeye gidilmiştir. Hatta bir kısım devletler, karasularının genişliğini 200 eniz miline kadar uzattıklarını ilan etmişlerdir. Bunlar içerisinde 3 millik karasuları genişliği, o dönemden bu yana

¹ Gönlübol, s.V.

² Gönlübol, s.1. Toluner, s. 84; Pazarıcı, 11, 294; Baykal.s. 77

karasuları genişliği konusundaki en uzun süreli uygulama olmuştur.³

Görülüyor ki, karasularının genişliğiyle alakalı olarak bütün devletler tarafından kabul edilmiş ve uygulamaya konulmuş kesin bir hukuki kural yoktur.

Karasularının asgari (en az) genişliği meselesiyle alakalı olarak pratikte herhangi bir problemle karşılaşmadığı kabul edilmektedir. Zira hiçbir kıyı devleti karasuları üzerinde hakimiyet hakkının olmadığını deklare etmemiştir. Üstelik bu hakkının tabii bir hak olduğunu iddia etmiş ve karasularının olmasını hiçbir vesile ile reddetmemiştir. Ayrıca milletlerarası hukukta bu mesele, tartışma konusu edilmemiştir. Bunun yanında karasularının asgari genişliği meselesi bugün, karasularının azami genişliği meselesi kadar olmasa da önemi haiz bir meseledir. Şu da bir gerçektir ki, herhangi bir devletin karasularına sahip olabilmesi için bunu isteme mecburiyeti de yoktur. Kıyı devletli olması sebebiyle bu hakkını, milletlerarası hukuk doğrudan doruya kendisine ülkesi nedeniyle ab initio ve ipso facto vermiştir. Buna mukabil milletlerarası hukuk, kıyı devletine, bir takım milletlerarası mükellefiyetler de yüklemiştir. Bu itibarla bir kıyı devleti, milletlerarası hukukun kendisine yüklemiş olduğu yükümlülükleri ihmal edemez. Eğer kendisine yüklenen mükellefiyetleri ihmal eder veya bunları kasıtlı olarak yerine getirmez veya milli kanunlarında karasuları genişliğinin ne kadar olduğunu açık yahut örtülü olarak tespit etmezse kendisine mecburi olarak sorumluluk ve yetki verilebileceği kesindir.⁴

Karasuları, açık deniz ile kara ülkesi arasında mutavassıt (kalan) bir deniz parçasıdır.⁵ Karasuları kavramı, aslında hukuki bir kavramdır. Çünkü coğrafi bakımdan karasularını açık denizden ayıran tabii bir ölçü yoktur. Karasuları, denizin karayı bitişik olan belli bir genişliğe sahip olan kısmıdır. Bu suların özel bir düzeni olmakla birlikte, gene de devlet ülkesine dahildir.⁶

Devletle karasuları arasındaki hukuk ilişkisi doktrin de bir süre münakaşa konusu olmuşsa da, günümüzde bu münakaşanın önem ve değeri kalmamıştır. Bu bakımdan bu mesele üzerinde fazla durmanın ve öne sürülen karşılıklı tezleri derinliğine incelememiz gerekmiyor. Kısaca söylemek gerekirse bazıları karasuları açık denizin bir parçası saymaktadır. Keza açık deniz rejiminin sahil devletlerin kanunî çıkarları ve yararları bakımından yumuşatıldığı da söylenmektedir. Yani milletlerarası hukukun karasuları üzerinde sahil devletine bazı yetkiler tanıdığının gerçek olduğu belirtilmektedir. Milletlerarası tatbikata ve büyük çoğunluğa göre karasuları, milli ülkenin bir parçası ve bu sular kıyı devletinin hudutları içerisindedir. Buna göre devletle arasındaki hukuk ilişkisinin aynıdır. Zaten milletlerarası hukuk bakımından önemli olan, karasularının sahil devletinin ülkesinin bir devamı ve onun milli sınırları içerisinde bulunmaktadır.⁷

Doktrinde, artık Karasularının Milli Ülkenin bir parçası olduğu ihtilafsız kabul edilmektedir. Hatta 2674 Sayılı Karasuları Kanununun birinci maddesine göre "Türk Karasuları Türkiye Ülkesine dahildir." 1930 yılında La Haye'de toplanmış olan Konferansta da, Karasularının ülkenin bir parçası olduğu konusunda görüş birliğine

³ Gönlübol, s. 17 vd; Çelik, II, 78; pazarcı, II, 294; Toluner, s. 84; Baykal, s.77.

⁴ Baykal, s.77.

⁵ Lüttem, II, 418; Akipek, II, 30.

⁶ Akipek, II, 31.

⁷ Çelik, II, 75, Akipek, II, 31.

varılmıştır.⁸

Bu konuda 1958 Cenevre Sözleşmesinin 1/1 maddesi, ve 1982 Sözleşmesinin 2/1 maddesi "Bir kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin ve içsuların...ötesinde karasuları olarak tarif edilen kıyıya bitişik bir deniz bölgesini kapsar" diyerek karasularının ülkeye dahil olduğunu vurgulamıştır.⁹ Buna göre devlet hakimiyetinin tamamı karasularında da kullanılabilir.

Şurası da bir gerçektir ki, hukuk bakımından kara ülkesinin hukuki rejimi, karasularıyla aynı sayılmaktadır. Fakat karasularının hukuk bakımından bazı özellikleri sahip olduğu da açık bir vakiydir. Öncelikle fiziki bakımdan karasuları ile açık deniz arasında bir vasıf ve keyfiyet farkı vardır. İkinci olarak, karasuları, milletlerarası seyüşefer açısından büyük bir önemi haizdir. Böyle olunca, kıyı devletinin kara ülkesi üzerinde kullanmakta olduğu selahiyetlerinin bir bölümünü karasuları üzerinde kullanamaz. Devletin bu sular üzerinde sahip olduğu veya olmadığı selahiyetlerini de Milletlerarası hukuk tanzim eder. Nitekim 1930 La Haye Konferansında, kıyı devletinin karasuları üzerinde "egemenliğine bağlı yetkilerin tümünü" kullanabileceği belirtildikten sonra "bu egemenliği kullanırken, devletin, milletlerarası hukukun koyduğu sınırlara saygı göstermesi gerektiğinin açık" olduğu da ekleniyordu.¹⁰

Keza 1958 Sözleşmesinin "Devletin selahiyeti... karasuları denilen bir deniz bölgesine kadar uzanır" kaidelerini koyan 1/1 maddesinin devamında "bu egemenlik, işbu maddeler hükümleri ve Milletlerarası Hukukun diğer kuralları tarafından tespit edilen şartlar içinde kullanılır" diyen ikinci bir paragraf mevcuttur. 1982 Sözleşmesinin 2/3 paragrafı da aynı hükmü ifade etmektedir.¹¹

"Karasularında denize kıyısı olsun olmasın" bütün yabancı devletler gemilerine "zararsız geçiş" olarak adlandırılan bir geçiş hakkı tanınmıştır. "Geçiş yapmakta olan gemi" de kıyı devletinin kural ve düzenlemelerine uymak ve zararsız geçiş sınırları dahilinde karasularını sırf ulaşım maksadıyla katetmek şartıyla kıyı devletinin yetkisi dışında kalabilmektedir,¹²

Karasuları bir kıyı devletinin etrafını saran ve içsularla açık deniz arasında kalan deniz parçasıdır. İçsular sahasının imkân vermesi halinde ise, karasuları olağan esas hattı meydana getiren en alçak su seviyesindeki kıyı çizgisinden başlar. Kıyıların "Karasuların içsuların dış hududunu teşkil eden esas hatlardan itibaren milletlerarası hukukun bugün için tanıdığı azamî 12 deniz mili mesafeye kadar uzanabilen, kıyı devletinin karasuları genişliğine dair herhangi bir beyanda bulunmamış olması durumunda ise asgarî 3 mil genişlikte olduğu kabul edilecek olan kıyıya bitişik bir deniz kuşağıdır. İçsular ve karasular, sahasına dahil olan deniz yatağı, toprak altı ve üzerlerindeki hava sahası da kıyı devletinin hakimiyetine tabidir." Karasuları aynı zamanda içsuların dış hududunu meydana getiren esas düz hatlardan başlar.

⁸ Lütem, II, 418 vd.; Çelik, II, 76.

⁹ Çelik, II, 76, Gündüz, s. 348, 374.

¹⁰ Çelik, II, 77; Lütem, II, 420.

¹¹ Çelik, II, 77.

¹² Baykal, s. 133.

Kararlarının dış sınırının ise, kıyı devletinin hakimiyetine imkân verecek şekilde belirlenmesi kabul edilmiştir.¹³

Biz bu çalışmamızda kararlarının azami ve asgari genişliği meselesini ve hukuki statüsünü değerlendirmeye çalışacağız. Kararlarının genişliği ve hukuki statüsü konusunda özellikle XX. Yüzyıl öncesi tatbikatının ayrıntılı değerlendirilmesi günümüzde fazla bir ehemmiyeti haiz olmadığından bazı müelliflerin¹⁴ yaptığı gibi biz de daha çok günümüz uygulamalarına göre değerlendirme yapacağız.

I- Kararlarının Azamî Genişliği (Devletin Kararları Üzerindeki Yetkisinin Azamî Sınırı)

A-1982 Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Sözleşmesine Kadar Olan Devre:

Milletlerarası deniz hukukunda uzun süre, en çapraşık ve en tartışmalı görülen konulardan biri de kararlarının genişliği meselesidir. Onun için bu konunun tarihi gelişime biz de kısaca değinmek istiyoruz.

Antik çağda, milletlerarası seyrüfer bakımından kararları herhangi bir önemi haiz olmadığı gibi, bir kavram olarak belirlediği de söylenemez.

Ortaçağda kararları ortaya çıkmıştı ama kararları meselesinin milletlerarası boyutu hâlâ arka planda kalıyordu. Sadece Kuzey Avrupa ülkelerinde bir gelişme müşahade ediliyordu. Roma İmparatorluğu tarafından çevrili olan Akdeniz'in kıyıya bitişik suları sadece özel hukukun bir meselesi olarak kalıyordu.

Roma İmparatorluğu yıkıldıktan sonra kara ülkesine bitişik sularda devletlerin ancak yargılama hakkının olduğuna dair iddiaları ortaya atılıyordu. Bunun neticesi olarak da söz konusu yargılama hakkının kıyıda başlamak üzere denizin üzerinde nereye kadar olan mesafede kullanılabileceği gündeme geliyordu. O çağdaki İtalyan müellifleri bu mesafeyi 100 mile kadar çıkarıyorlardı. Kara ülkesine bitişik 100 mil genişliğindeki deniz alanında kıyı devletinin hakkının ve yetkisinin bulunduğu XVI. Yüzyılda Fransa'da Jean Bodin ve XVII yüzyılda İngiltere'de Gentilis gibi meşhur yazarlar tarafından savunuluyordu. Bundan böyle kararları kavramı ortaya çıkmış olmakla beraber devletlerin tatbikatında bu suların genişliği açısından kabul edilen ölçüler değişiyordu.

XVII. yüzyılda ortaya çıkan serbest deniz (mareliberum)- kapalı deniz (mare clausum) münakaşası kararlarının genişliği meselesini geri planda bırakmıştır. Diğer taraftan kararlarının genişliğini 100 mil olarak sınırlayan "görüş mesafesi" doktrini de reddedilmiştir. Keza XVII. Yüzyılda top atışı menzili kaidesi ortaya çıkmıştır. Bu kaideye göre bir devlet kıyısına bitişik deniz sahasında kendi topraklarının ateş edebileceği mesafeye kadar olan alanda kendi hakimiyetini sürdürebilecektir. Top atışı menzili fikrini ilk geliştirenlerin Hollandalı olduğu belirtilmektedir.¹⁵

XVIII. yüzyılda ise, en üstün ve münakaşasız kaide haline gelen top atış menzile olmuştur. Bu kural 300 yıl kadar uygulanmış ve çağımıza kadar gelmiştir. 18. yüzyılda en uzun menzile toplar 5,5 kilometreye kadar atış yapabilmektedir ve 5,5

¹³ Lütem, II, 418; Akipek, s. 30; Gönlübol, s.1; (geniş ve tarihi bilgi için aynı müellif, s. 17 vd.) Baykal, s. 165 vd; 1958 K.B.B.S., m.d, I, 2; 1982 BMDHS, mad 2,3. S.L. Meray, I, 296, Toluner, s. 131 vd; Pazarcı, II, 293.

¹⁴ Çelik, II, 78; Toluner, s.84; Baykal, s.78.

¹⁵ Çelik, II, 78; Baykal.s. 78

kilometre 3 deniz miline eşit bulunmaktadır. Fakat bu kuralla yeknesak bir karasuları genişliği tespiti mümkün olamamıştır. 3 mil ölçüsü, hiçbir zaman genel bir kural değeri kazanamamıştır. Çünkü bir taraftan siyah teknolojisinde meydana gelen gelişmelere bağlı olarak bugün 30 mile kadar varan toplar yapılmıştır. Diğer taraftan denizlerde mevcut olan iktisadi zenginliklerin keşfedilmesi ve denizlerden çeşitli yönlerden faydalanma imkanlarının artması nispetinde karasularının önemini artırmıştır. Keza deniz gücü yüksek olan devletler karasularının dar tutulmasını, diğerleri bu suların genişletilmesini istemişlerdir. Zira bunun devletlerin yetki kullanma sınırlarıyla yakın ilgisinin olduğu aşikardır.¹⁶

Daha sonra gerek 1930 La Haye Kodifikasyon gerek 1958 Cenevre Birinci deniz Hukuku Konferansında, karasuların genişliği mevzuunda herhangi bir netice alınamamıştır. Birleşmiş Milletlerin 1960'ta toplanmış olan İkinci Deniz Hukuku Konferansında da bu mesele ile ilgili olarak herhangi bir hal yolu tespit edilememiştir. Ancak 1950'li yıllardan başlamak üzere 3 millik ölçü aşılmış ve karasuları genişliğinin 6 ilâ 12 mil arasında bir genişlik olarak belirlenmesi eğiliminin baskın çıktığı görülmektedir. Esasa yönelik ilk celsesi 1974'te Karakaş'ta başlayan ve 1982 yılına dek süren Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında ise, karasuları genişliğinin 12 mil olarak tespit edilmesi doğrultusunda kuvvetli bir kanaat ortaya çıkmıştır. Hemen belirtelim ki, 1974'te Karakaş'ta toplanan devletlerin takdim ettiği tasarılarından ve beyan ettikleri görüşlerden, 109 devletin 12 millik mesafeye taraftar oldukları açıkça ortaya çıkmıştır. 1974 tarihli toplantının 2. oturumunda 12 mil üzerindeki mutabakat o denli yoğun olmuştur ki, bunun dışında bir genişliğe umumi müzakerelerde gerçek manada herhangi bir atıf bile yapılmamıştır.¹⁷

Görülüyor ki, 1930 öncesi dönemde karasuları kavramı ortaya çıkmıştır. Bu tarihe kadar geçen dönem de genel olarak devletin karasuları üzerinde azamî yetki sahasının genişliği 3 mildir. Bu hususta devletler arasında fazla bir fikir ayrılığı da yoktur. Çünkü en büyük filoya ve deniz gücüne sahip olan İngiltere dahi 3 millik genişliği benimsemiştir, 1920'li yıllardan itibaren deniz gücü bakımından A.B.D. ve Japonya da ortaya çıkmıştır. Bu devletlerin ekonomik maksatlarla da deniz sahasını kullanmak istemeleri, kendilerini daha geniş karasuları talebinde bulunmaya sevk etmiştir. 1930'lu yıllardan itibaren 1980 yılına kadar karasularının genişliği ile ilgili kesin bir kural kabul edilememiştir. Ancak 1950'li yıllardan başlamak üzere devletler tarafından 6 ilâ 12 mil arasında bir genişlik belirlenmesi fikri yaygınlık kazanmıştır. Daha sonra 3 millik minimum ve 12 millik maksimum ölçüleri benimsenmiştir.

B. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesiyle Getirilmiş Olan Düzenleme:

10 Aralık 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinin Karasularının Sınırları başlığını taşıyan II. Kısmında yer verilmiş olan karasularının genişliği başlıklı 3. maddesinde şöyle denilmiştir: "Her devletin, karasularının genişliğini bu sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas hatlardan itibaren ölçülen oniki deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar tespit etme hakkı vardır."

Görülüyor ki, 1982 BMDHS gayet açık bir ifade ile karasularının azamî

¹⁶ Çelik, II, 78; Toluner, s.84; Pazarıcı, 11,294; Baykal, s. 78; Kutluk, Deniz, Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Ankara, 1987, s. 20.

¹⁷ Çelik, II, 79; Toluner, s. 85; Pazarıcı, II, 294; Kutluk, s.29. Bu dönemdeki karasuları genişliği ile ilgili görüş, teklif ve gelişmeler hakkında geniş bilgi için bkz. Gönlübol, s. 17 vd; Toluner, s. 84-105; Baykal, s. 78-112.

başka bir ifade ile kıyı devletinin karasuları üzerinde hakimiyet kullanabileceği sahanın maksimum hududunun 12 mil olduğunu beyan ediyor. Bu madde metninden tabii olarak anlaşılıyor ki, hiçbir kıyı devleti 12 mil üzerinde bir karasuları belirleyemez. Eğer 12 mil genişliğini aşan bir karasuları belirleyecek olursa, sözleşmeye taraf olan devletlere karşı bağlayıcı olacak tarzda bunu ileri süremez. Yine bu madde metninden açıkça anlaşılıyor ki, hiçbir devlet karasularının genişliğini illa 12 mil olarak belirleme mecburiyetinde değildir. Bu madde de söz konusu olan hükmün maksadı, karasularının azamî sınırının tespiti konusunda devletleri serbest bırakmak ve onlara bir takdir hakkı tanımaktır. Bu sebeple bu hüküm sadece bu açıdan beyan edici bir vasıf taşımaktadır. Öte yandan bu madde hükmünü her çeşit kıyı için genel bir kaide olarak görmek de mümkün değildir. Zira bazı deniz sahalarının özel durumları sebebiyle karasularının genişliğinin tespiti de beraberinde karasularının sınırlandırılması meselesini ortaya çıkaracaktır. Karasuların sınırlandırılması meselesi ise, sırf hukukî değil aynı zamanda siyasi vasfı olan bir muameledir. Uygun olan kıyılarda karasuları genişliğinin tespiti, beraberinde karasularının tahdit edilmesi problemini getirmediği için devletler arasında herhangi bir anlaşmazlığa götürmesi uzak bir ihtimaldir.¹⁸

Konferansta kendisine mahsus hususiyetleri bulunan kıyıları için hususi hükümler getirilmemiştir. B.M.D.H.S. nin 3. maddesini her türlü kıyı kesimi için geçerli olacak şekilde yorumlamak mümkün gözükmemektedir. Zira karasularının genişliğinin tespiti, kıyının hususiyetleri nedeniyle beraberinde tahdit problemlerini de getirir. Bu ise olayı sadece karasularının azamî sınırının tespiti problemi olmaktan çıkarır ve hukukî ve siyasi karmaşık bir mesele haline getirir. Karasularının sınırlandırılması işi her devletin kendi iç mevzuatına göre yapılır. Buna rağmen, bunun sonucu direkt olarak milletlerarası bir keyfiyet arz eder ve tüm milletlerarası toplumu ilgilendirir. Çünkü "deniz sahalarının sınırlandırılmasının her zaman milletlerarası bir yönü vardır." Böyle durumlarda kesin bir hüküm konulması, kıyıları karşı karşıya veya bitişik olan devletler arasında milletlerarası büyük anlaşmazlıklar meydana getirebilir. Görülüyor ki, devletler, karasularının sınırlarını 12 mile kadar belirleme hakkı veren 3. maddeden istifade ederken iyi niyet esaslarına göre davranmak ve birbirlerinin müstesap haklarına riayet etmek mecburiyetindedirler. Nitekim, 1982 B.M.D.H.S.'nin 300. maddesinde, sözleşmeye taraf olan devletlerin, bu sözleşme ile tanınan haklarını yetkilerini ve serbest hareket etmelerini hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanmaları hükmüne bağlanmıştır.¹⁹

O halde taraf devletlere karasularının genişliğini 12 deniz miline kadar tespit etme konusunda verilen takdir hakkı mutlak yani sınırsız bir takdir hakkı değildir. Kıyı devletlerine tanınmış olan bu takdir hakkı, coğrafi ve hukukî sebeplere bağlı olarak hukukun temel kurallarıyla sınırlandırılmış bir serbesti hakkıdır. Keyfi olarak kullanılacak bir hak değildir.

Sonuç olarak diyebiliriz ki, 1982 B.M.D.H.S., 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşmeyi Milletlerarası teşkilatlar da dahil olmak üzere 31 Aralık 1996 tarihi itibarıyla 157 devlet imzalamış ve 110'dan fazla devlet onaylayarak

¹⁸ Toluner, s. 105; Pazarcı, II, 295; Baykal, s. 112 Çelik, II, 81

¹⁹ Gündüz, Aslan, Milletlerarası Hukuk., İst. 1998, s. 375,457; Özman. Aydoğan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İst. 1984, s. 143; Toluner, s. 106; Baykal, s. 113; Pazarcı, II, 295.

taraf olmuştur. Konvansiyonun "her devletin karasularının genişliğini" 12 deniz milini aşmayacak bir hududa kadar tespit etme, hakkına sahip olduğuna" dair hükmü, bir çok devletin uygulamaları ile milletlerarası hukuk kuralı haline gelmiştir. Diğer taraftan uzun yıllar çözülememiş ve devletler arasında münakaşa mevzuu olmuş kara sularının genişliğinin azamî sınırı konusu çözüme kavuşturulmuştur. Sözleşme nihayet deniz hukuku ile alakalı uyuşmazlıkların halli konusunda da yeni bir düzenleme ve yeni bir müessese getirmiştir. Bunun, önceki uygulamalara bakılarak önemli bir yenilik olarak değerlendirilmesi yerinde bir tespittir. Nitekim 1982 konvansiyonundan sonra, protesto ile karşılaşmış olan Suriye hariç, hiçbir devlet 12 mil üzerinde bir karasuları genişliği iddiasında ve uygulamasında bulunmamıştır. Bir başka önemli husus da şudur ki, bütün devletlerin karasularının genişliğini 12 mili aşmayacak şekilde tespit etme hakları var olmakla beraber, bu haklarının kullanılması umumi milletlerarası bir sınırlamayla karşı karşıyadır. Bu hak devletler tarafından iyi niyet prensibi doğrultusunda kullanılacaktır. Hakkın kötüye kullanılması bu konuda da hüsnü kabul göremeyecektir. Zira karasularının genişliğinin azami sınırının ilanı, bir devletin iç mevzuatım ilgilendiren bir muamele olmakla birlikte aslında hem milletlerarası bir sonuç meydana getiren hem de hukuki olduğu kadar siyasi bir vasfı da haiz bulunan bir muameledir.²⁰

Görülüyor ki, B.M.D.H.S.'nin 3. maddesi her kıyı devletine, karasularının sınırını prensip olarak 12 mile kadar genişletme imkânını tanıyor. Ne var ki, bu hakkı coğrafi ve hukukî nedenlere tabi olarak sınırlandırılabilir. Nitekim sözleşmenin 15. maddesi de bunu düzenlemektedir. Mesela iki devlet arasındaki karşılıklı kıyıların genişliği zaten 18 mil ise, bu devletlerden biri 7 millik bir karasuyu ilan etmişse diğerinin otomatikman 11 millik bir karasuyu sahası ilan etmesi mümkün değildir. O halde tabii şartlara uygun olarak bu iki komşu devlet 4 er veya 6 şar millik bir karasuyu sınırı ilân edebilirler. Yalnız bunlar eşit uzaklık hattının ötesine geçemezler. Zira aynı sözleşmenin 300. maddesine göre bir kıyı devletinin diğer kıyı devletlerine ait olan bir deniz sahasını takdir hakkına istinaden elde etmesi iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması esaslarına uygun düşmez. Buna göre bu takdir hakkı, mutlak hakimiyet hakkının bir sonucu olarak kabul edilemez. "Deniz sahalarının sınıflandırılmasının her zaman bir milletlerarası yönü vardır; bu yalnızca, kıyı devletinin iç hukukunda açıklandığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz."²¹

Günümüzde devletlerin karasuları konusundaki tatbikatları da şöyledir: 31 Aralık 1990 tarihinde 145 kıyı devletinden 112 tanesi yani bütün kıyı devletlerinin yaklaşık yüzde sekseni karasularının genişliğini 12 mil olarak kabul etmiştir. Diğer devletlerin bir kısmı 12 milden aşağı bir kısmı da 12 milden fazla karasuları genişliğini kabul etmiştir. Bu arada farklı rakamlar 3-4-6, 50-70-100-200 gibi kullananlar da vardır. Ne var ki, azamî genişlik Devletler arasında halen tartışma konusu olmakta devam etmektedir. Karasularının genişliği ile ilgili olarak bütün devletlerin kabul ve tatbik ettikleri katî bir kaide henüz mevcut değildir.²²

²⁰ Gönlübol, s. 78; Toluner, s. 106; Baykal, s. 14, (dipnot 144), 124 vd; Pazarcı, II, 273; Gündüz, s. 370-372.

²¹ Lütem, II, 420; Meray, I, 301 vd; Toluner, s. 97. Pazarcı, II, 296; Baykal, s. 78 vd. Baykal, bu konunun tarihçesini oldukça geniş yazmıştır, s. 78-111.

²² Meray, I, 301; Toluner, s. 98; Pazarcı, II, 296; Çelik, II, 79; Baykal, s. 116.

II- Karasularının Asgari Genişliği (Devletin Karasuları Üzerindeki Yetki Sahasının Asgari Sınırı)

Devletin kara ülkesine sahip olması sebebiyle, karasularının üzerinde de yetki sahibi olduğu milletlerarası hukuk tarafından kabul edilmiştir. Devletin karasuları üzerindeki yetkisi tabii bir yetkidir. Bu yetkiye sahip olabilmek için devletin herhangi bir işlem yapmasına gerek de yoktur. Milletlerarası hukuk bir taraftan kara ülkesine sahip olan devlete ona bilişik olan karasularında da haklar verirken öbür taraftan da bu saha üzerinde ona milletlerarası mükellefiyetler de yüklemektedir. Mesela, kıyıdaş devlet, karasuları üzerindeki deniz ulaşımı ile ilgili bilgi sahibi olduğu bir tehlikeye münasip şekilde bir aleniyet (açıklık) getirmelidir. Bunu yapmadığı takdirde doğabilecek zararlardan dolayı milletlerarası sorumlulukla karşı karşıya gelir. Nitekim 1958 KBBS m-15/2'nin metni şöyledir. "Kıyı devletinin kendi karasuları içerisinde bilgisi dahilinde olan deniz ulaşımı için herhangi bir tehlikeye münasip şekilde aleniyet kazandırması gereklidir". 1982 BMDHS m-24/2 madde metni de şöyledir: "Kıyı devleti karasuları dahilindeki bilgi sahibi olduğu deniz ulaşımı ile ilgili herhangi bir tehlikeye münasip tarzda aleniyet kazandıracaktır". 1982 sözleşmesinin metni daha net bir ifade ile kaleme alınmıştır. Kıyı devleti kendi karasularında bu sahayı kullanmadığını ileri sürerek sorumluluklarını üzerinden atamaz. Kara ülkesine sahip olan karasularında hak ve hakimiyetini kullanmaya ve sorumluluklarını yerine getirmeye mecburdur. Karasularının bu hususiyeti, onun azami genişliğinin tespiti kadar asgari genişliğinin de tespitini zorunlu kılmaktadır. Buna göre hiçbir devlet karasularını kabul etmeme hakkına sahip değildir. Çünkü bu sahada kendisine yüklenen milletlerarası mükellefiyetlerini yerine getirmeye mecburdur. O halde kıyı devletinin yükümlülüklerini yerine getirebileceği asgari karasuları alanın genişliği ne kadar olacaktır? Karasularının modern manada ele alındığı her dönemde kıyı devletleri karasularının genişliğini 3 milden aşağı belirlememişlerdir. Günümüzde bile kıyı devletleri tarafından tatbik edilen en düşük karasuları genişliği 3 mildir. Milletlerarası hukuk, milletlerarası mükellefiyetlerini yerine getirebilmesi için bir kıyı devletinin 3 milden aşağı karasuları tespit etmesine cevaz vermemektedir. Zira kıyı devleti ister talep etsin isterse etmesin karasuları olarak belirlenen ve kıyılarına bitişik bulunan sahada milletlerarası mükellefiyetleri yerine getirmek mecburiyetindedir.²³

III-Komşu Devletler Arasında Karasularının Sınırlandırılması

İki devletin kıyıları yan yana bulunduğu vakit, bunların karasularının yan hudutlarının tespit edilmesi gerekir. Diğer taraftan iki devlet, karşılıklı kıyılarına sahip bulunuyorlarsa, aralarındaki deniz sahasının genişliği de milletlerarası hukukun tanıdığı karasuları genişliğinin iki katından az ise, yine bunların karasularının hudutlarının belirlenmesi mecburiyeti vardır. Bunun için milletlerarası uygulamada gerek karşılıklı hudut, gerek yan hudut için bazen en derin noktaların birleştirilmesinden doğan thalweg hattının bazen de yalnızca yan hudut için kıyıların genel yönüne indirilen dikey hatların komşu devletler arasında karasuları hattını oluşturur.²⁴

²³ Gönlübol, s. 75; Toluner, s. 66; Baykal, s. 127.

²⁴ Çelik II, 86 vd; Toluner, s. 105 vd; Pazarıcı, II, 296; Baykal, s. 39 vd; Gönlübol, 142 vd.

B.M.D.H.S.'nin 15. ve Cenevre K.B.B.S.'nin 12/1 maddeleri ve bu yöndeki tatbikat hükümlerine göre, karasularının hudutlarının sınırlandırılması şu esaslar dahilinde olacaktır: Eğer taraflar anlaşılabilirse, sınırlandırma anlaşma ile mümkün olur. Eğer kıyı devletleri anlaşamazlarsa, "tarihî haklar veya diğer hususî durumlar başka bir sınırlandırma gerektirmiyorsa," karasularının sınırlandırılması "eşit mesafe" usûlüne göre yapılabilir. Eğer herhangi bir anlaşma yoksa eşit mesafe veya hususî hallerin icap ettirdiği usûller arasında birinin diğerine tercihini sağlayacak herhangi umumî bir esas yoktur. O halde bu belirlemelerde bir umumilik gözükmemektedir. Hala bu konuda örf ve adetın geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu sınırların ilgili hükümler doğrultusunda hak ve nesafete uygun şekilde tespit edilmesi en uygun yoldur. Şunu da belirtelim ki, "hususî haller" mefhumunun neleri ihtiva ettiği hususunda genel bir tarif de yoktur. Ancak Milletlerarası Hukuk komisyonu deniz hukuku raporunda şu örnekleri veriyor: Kıyının olağanüstü nitelikteki biçimi, adaların mevcudiyeti ve ulaşım yollarının varlığıdır. O halde her müşahhas vak'ada başka hususî durumlar göz önünde bulundurulabilir. Eğer bir kıyı devleti, uzun süreden beri diğer devletlerin herhangi bir itirazına muhatap olmadan olağan ölçülerin dışında gerçekleştirilen karasuları genişliğini tatbik ediyorsa, onun, "tarihî hakkının" olduğu kabul edilebilir.²⁵

IV-Karasularının Hukukî Statüsü

A-Genel Bilgiler

"Karasularının hukukî statüsü veya hukukî rejimi demek, kıyı devletlerinin karasuları üzerindeki haklarının ve yetkilerinin tümü ile devletler hukukunda bu haklara ve yetkilere üçüncü devletler lehine getirilen kısıtlamalardır."²⁶ Buna göre Milletlerarası hukuk, kıyı devletinin hem karasuları üzerindeki tanzim salahiyetini kaldırıyor ve bunu kendi tekeline alıyor hem de yargılama salahiyetini tahdit ederek bu tahdit doğrultusunda söz konusu salahiyeti yabancı bir iktidara devrediyor. Milletlerarası hukukun deniz ulaştırması açısından bu dahil o kadar fazladır ki esasen karasularının hukukî statüsü, bir Milletlerarası hukuk rejimi vasfım kazanıyor. Ayrıca günümüzde, 'karasuları rejimi' tabirinin bir milletler arası hukuk rejimi manasına geldiği bir hakikattir. Karasuları üzerindeki devlet hakimiyetinin mahiyeti, bu sularda yabancı gemilere tanınan teamüli zararsız geçiş kuralı ile yumuşatılmaya çalışılmıştır. Öyleyse hava ulaşımına deniz ulaşımında kullanılan kaideler tatbik edilemez.²⁷

Kıyı devletlerinin deniz ülkelerinin bir parçası da karasularıdır. Karasuları, münakaşaya mahal bırakmayacak şekilde kıyı devletinin ülkesine aittir. Karasuları sahildar devletin hakimiyeti altındadır. Nitekim B.M.D.H.S.'nin 2/1 maddesi bu görüşü teyit etmektedir:

"Kıyı devletinin hakimiyeti kara ülkesinin ve içsularının, bir takımada devleti söz konusu olduğunda da takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır." 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 1/1 maddesi de aynı hükmü vazetmiştir. Kıyı devletinin hakimiyeti karasularının altında ve hava sahasında da geçerlidir. "Genel Milletlerarası hukuk, devletin içsularındaki hakimiyetini bütün

²⁵ Toluner, s. 86; Pazarıcı, II, 297; Baykal, 41 vd.

²⁶ Meray, I, 309; Gönlübol, s. 147.

²⁷ Çelik, II, 90; Gönlübol, s. 147.

ülkesi için kabul edilenler dışında, ayrıca sınırlamış değildir."

Yalnız karasularında hukukî tatbikat farklıdır. Kıyı devletinin hakimiyeti milletlerarası deniz taşımacılığının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla sınırlandırılmıştır. Nitekim 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 1/2 ve B.M.D.H.S.'nin 2/3. maddeleri kıyı devletinin hakimiyetini bu maksatlarla sınırlandırmışlardır. Bu sınırlama başlıca iki konuda olmaktadır: Birincisi yabancı devlet gemilerine tanınan zararsız geçiş hakkıdır. İkincisi ise, Karasularında yargı yetkisinin kullanılmasıyla ilgili sınırlamadır.²⁸

B-Zararsız Geçiş Hakkı

I- Genel Bilgiler

Yabancı gemilerin karasularından geçişinin manası ya bu sular, içsulara girmeden katetmek veya içsulara girmek yahut içsulardan açık denize gitmek üzere seferde bulunmaktır. Zararsız geçiş hakkının manası, karşılıklı çıkarların bağdaştırılmasıdır. Zararsız geçiş hakkı, yabancı gemilere teâmüli Devletler Hukuku tarafından tanınmış olan bir haktır. "Geçiş hakkı" deniz ulaştırıcılığının serbest ve inkıtaâ uğramasıyla ilgili çıkarlara; bu geçişin ilgili devlete "zararsız" olması da kıyı devletinin değerlerinin muhafazasıyla ilgili unsurlardır. Devletler hukuku karasularında, kıyı devletine bir çok konuda haklar-yetkiler tanımıştır. Aynı şekilde yabancı devlet bayrağını taşıyan gemilere de bazı şartlar ve kayıtlar altında seyrüsefer hakkı tanımıştır. Harp gemileri hususi bir statüye tabii olduğundan onlar dışındaki bütün gemilere zararsız geçiş hakkı tanınmıştır. Zararsız geçiş hakkı, açık denizin serbestliği prensibinin zaruri bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Karasularından geçiş hakkı tanınmayacak olursa, gemilerin açık denizden faydalanması da engellenmiş olur.²⁹

2-Zararsız Geçiş Hakkının Varlığı Meselesi

1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 14. ve 1982 B.M.D.H.S.'nin 17. maddesi, denize kıyısı bulunsun veya bulunmasın tüm devletlerin gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkı vermektedir. Geçiş hakkının ticaret ve harp gemilerinin tamamına şamil olup olmadığı açık değildir. 1930 La Haye Konferansının raporunda mevcut anlaşma taslağının 12. maddesinde, harp gemilerinin dahi prensip olarak zararsız geçiş hakkına sahip olacakları belirtilirken, diğer sözleşmelerde devletler bir sonuca varamamışlardır.

Bugün için bu konuda açık bir hüküm olmamakla beraber uygulamada karasularından zararsız geçişin savaş gemileri için bir hak oluşturması henüz evrensel bir uygulama kaidesi vasfı kazanmamıştır. Harp gemilerinin, kıyı devletinin bilgisi ve rızası olmadan bu devletin iç sularına veya limanlarına giriş hakkı yoktur.³⁰

3-Geçiş ve Zararsız Geçiş Mefhumları

Geçişin bir hak olabilmesi için zararsız (innocent, inoffensif) olması lazımdır. Geçiş kelimesi geminin menfaatlerini ifade ederken, zararsız kelimesi de kıyı

²⁸ Meray, I, 309; Çelik, II, 90 vd; Gönlübol, s. 147.; Toluner, s. 100 vd; Pazarıcı, II, 297.

²⁹ Gönlübol, s. 153; Toluner, s. 110; Kutluk, s.49; Akın, M.Zeki, s.95 vd.

³⁰ Gönlübol, s. 153; Çelik, II, 91, 117 vd; Meray, s.310; Lütem, II, 424; Toluner, s. 109 vd; Pazarıcı, II, 299 vd; Baykal, s. 138 vd.

devletin menfaatlerini gözetmektedir.

1958 Sözleşmesinin 14/2. maddesi geçişi şöyle tarif ediyor. "Yabancı gemilerin geçişinden maksat, ya bu suların, içsulara girmeden katetmek (geçmek) veya içsulara girmek veya içsulardan açık denize gitmek üzere seferde bulunmaktır." Keza 1982 Sözleşmesinin 18/1 maddesi de geçişi şöyle tarif ediyor: "İçsulara girmeden veya içsular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını katetme; içsulara girme veya içsulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama maksadı ile karasularından seyruşefer etme anlamına gelir." Görülüyor ki eğer yabancı bir gemi bir devletin karasularında seyrediyorsa, mesela bir devletin iç sularından sayılan bir limanına ulaşmak maksadı dışında, yeniden açık denize çıkmak veya başka bir devletin karasularına girmek için seyrediyorsa bu gemi geçiş halindedir. Keza bir gemi karasularını, aynı devletin iç sularına girmek veya aynı devletin iç sularından açık denize çıkmak için katediyorsa, bu gemi de geçiş halindedir.

1982 sözleşmesinin 18. maddesi esasa tesir etmeyen bazı değişikliklerle beraber aynı tarifi yapmıştır. Yalnız aynı maddenin 2. fıkrasına göre "geçiş sürekli ve hızlı olacaktır. Bununla beraber geçiş alelade seyruşeferin tabii bir gereği ise, mücbir sebep veya tehlike nedeni ile veya tehlike veya zaruret içinde bulunan kimselere, gemilere veya uçaklara yardım maksadı ile mecburi ise durma ve demirlemeyi de kapsar."

Bir başka maksalla geçiş, geçişin 'zararsız' olması şartı bakımından dikkate alınır. Geçiş 1982 sözleşmesine ve Milletlerarası hukukun diğer kaidelerine uygun olarak gerçekleşmelidir.³¹

Devletin hakimiyetine tabi olan deniz sahalarının en önemli kesimi karasulardır. Ülke hakimiyete meşruluk kazandırdığı ve hakimiyetin de ülke ile sınırlı bulunduğu esası gereğince kıyı devleti söz konusu deniz kısmında düzenleme yapma ve kural olarak bu düzenlemeleri tatbik etme salahiyetine sahiptir. O halde geçişin zararsızlığının karasularında geçerli olan düzenin ihlalinden uzaklaşması tatbikatta hassaten harp gemilerinin geçişi yönünden değer taşır.

Karasularından geçişin zararsızlığı La Haye Konferansının ilgili raporunda, 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 14/4. maddesinde ve nihayet 1982 B.M.D.H.S.'nde tarif edilmiştir. 1982 sözleşmesinin 19. maddesi şöyledir: "Geçiş, kıyı devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır."

Bu sözleşmenin ve K.B.B.S.'nin tarifinde zararın objektifliği üzerinde durulmuştur. Buna rağmen B.M.D.H.S. ile zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıran ve geçişi zararlı kılan faaliyetler ayrıntılı biçimde izah edilmiştir. 19. maddenin 2. fıkrası şu hükümlere yer vermektedir:

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

a- Sahildevletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete baş vurulması veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir

³¹ Çelik, 11,91; Toluner, s. 111; Gündüz, s.378; Baykal, s. 257.

durumda bulunulması;

b- Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c- Sahildar devletin savunması 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 makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g- Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı 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- Geçişte doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.³²

Sözleşmenin bu maddesinde belirtilen faaliyetler çerçevesinde ticaret gemilerinin çevreyi kirlletmeleri başta

gelmektedir. Bu kirlletme ise, kimyasal ve nükleer olmak üzere iki çeşittir. Ticaret gemilerinin ikinci zararlı fiilleri balık avlamadır. Ticaret gemileri, yabancı bir devletin karasularında balık avlarsa, 1958 Cenevre K.B.B.S'inin 14/5. ve B.M.D.H.S.'nin 19/2, i maddeleri, geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran bir faaliyet olarak kabul etmişlerdir. Burada kast edilen balık avlama, ticarî maksatlı balık avlamadır. Diğer taraftan kıyı devletinin kendisi yabancı geminin balık avlamasına izin vermesi halinde avlamanın zararlı oluşu tabii olarak ortadan kalkar. Ticaret gemilerinin geçiş sırasında kaçakçılık yapmaları da zararlı geçiş sayılır.³³

Yabancı harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş konusunda doktrinde fikir birliği yoktur. Bazı yazarlar harp gemileri ile diğer gemiler arasında herhangi bir farın olmamasını her iki gemi çeşidinin de hakiki bir geçiş hakkı bulunduğunu beyan etmektedirler. Daha az sayıdaki bir kısım müelliflere göre de harp gemilerinin karasularından geçişi bir hak değil bir müsamahadır. Diğer taraftan 1930 Konferansı'nın Nihai Senedine Ek metinde bu konuda elastiki bir madde konulmasına rağmen 1958 Cenevre Sözleşmesi'ndeki, bu mesele ile ilgili olarak herhangi bir hüküm koymaya muvaffak olunamamıştır.³⁴

Bugün karasularından geçiş yapan harp gemilerinin muhtemel zararlı faaliyetleri olarak şunları sıralayabiliriz: B.M.D.H.S., de belirtildiği veçhile savaş gemisi kıyı devletine karşı kuvvet kullanabilir. Bu da geçişin zararsızlığını sona erdirir. Ayrıca kıyı devleti de söz konusu gemiye karşı meşru müdafaa hakkını kullanabilir. Diğer

³² Çelik, II, 92 vd.; A. Özman, B.M.D.H.S., s.9; Pazarcı, II, 303-304; Gürdüz, s.378; Baykal, s. 258.

³³ Çelik, II, 93 vd; Toluner, s. 111 vd; Pazarcı, II, 301 vd.

³⁴ Gönübol, s. 161.

taraftan geçiş yapan gemi, kıyı devletini hiç bir vesile ile tehdit etmemelidir. Buna göre "Gambot diplomasisi" diye adlandırılan ve bir kıyı devletinin karasularına veya yakınına harp gemileri göndermek suretiyle baskı kurmak gayesini güden geçişler zararsız olamaz.

Bu önemli meselede karşılaşılan bir husus da zararlı geçiş ve aykırı davranışın tespitinin kime ait olacağıdır. Bu konu da ihtilafıdır.³⁵

1982 Sözleşmesi'nde düzenlenen zararsız geçişle alakalı olarak gelişmiş hükümlere rağmen, denizaltıların su altından geçişleri engellenmiştir. Sözleşme'nin 20. maddesinin metni şöyledir: "Denizaltıları ve diğer sualtı araçları, karasularında su üstünden seyretmeye ve bayraklarını göstermeye mecburdur." Diğer önemli bir hüküm de zararsız geçiş rejimine tabi olan sahaların üzerinden uçuşların da mümkün olamamasıdır.³⁶

4- Kıyı Devletinin Karasularındaki Selâhiyeti

Milletlerarası hukukun imkan verdiği zararsız geçiş kaidelerinin haricinde kıyı devleti karasuları üzerinde tüm hakimiyet haklarını kullanabilir. Bu, onun için ülke hakimiyeti prensibinin tabii bir neticesidir.

Zararsız geçiş sırasında kıyı devletinin yetkileri iki bakımdan söz konusudur:

Birincisi, doğrudan geçiş hakkının kullanılması çerçevesindedir. İkincisi, geçiş hakkını kullanan gemilerin üzerinde sahip olduğu yargılama çerçevesindedir.

a. Kıyı Devletinin Zararsız Geçiş Düzenleme Yetkisi

1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 17. maddesi kıyı devletinin kanunî ve idari yetkilerini, "Sözleşme hükümleri ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına aykırı olmamak şartıyla bütün konular" olarak hükme bağlamıştır. Keza yabancı gemilerin de taşıma ve ulaştırma ile ilgili düzenlemelere saygı göstermesi gerektiğini belirtmiştir. Aynı şekilde 1958 Sözleşmesi'nin 16/1 maddesi, şu yetkiyi vermektedir: "Kıyı devleti, karasularında zararsız vasıflı olmayan geçişe mani olmak için mecburi tedbirleri alabilir. Keza sözleşmenin 16/3 maddesi, kıyı devletine, karasularının bazı kesimlerinde zararsız geçiş hakkının kullanılmasını, geçici olarak durdurabilir. Ancak kıyı devleti bu yetkisini şu şartlara bağlı olarak kullanabilir:

1. Münhasıran güvenliğinin korunması bakımından kesin bir zaruretin varlığı.
2. Geçici bir süre için durdurmanın yapılması.
3. Karasularının belirlenmiş bölgelerinde erteleme icra edilmesi.
4. Yabancı gemiler arasında herhangi bir ayırım yapılmaması.
5. Durdurma kararının usulüne uygun olarak ilan edildikten sonar uygulanması.³⁷

1982 B.M.Đ.H.S.'nin 21. maddesi ise kıyı devletinin selahiyetlerini daha ayrıntılı olarak hükme bağlamıştır. Buna göre şu sıralayacağımız hususlarda, kıyı devleti yetkisini kullanabilir:

I- Ulaştırma güvenliğinin ve deniz trafiğinin düzenlenmesi. Kısaca ulaştırma güvenliği... Bunun için de geçiş yolları tespit edebilir. Geçen tankerlerin, nükleer güçle

³⁵ Pazarci, II, 307; Baykal, s. 167; Kutluk, s. 150-151.

³⁶ Çelik, II, 94; Baykal, s. 259.

³⁷ Gönübol, s. 160; Çelik, II, 96.

çalışan gemilerin ve nükleer veya diğer tehlikeli maddeler taşıyan gemilerin yapılan düzenlemelere uymaları mecburidir.

- 2- Deniz ulaşımını sağlayan tesislerin, araç-gereçlerin korunması.
- 3- Denizaltı boru ve kablolarının korunması.
- 4- Denizin canlı kaynaklarının korunması.
- 5- Balıkçılık.
- 6- Çevrenin korunması ve kirlenmenin engellenmesi.
- 7- Denizde bilimsel araştırmalar ve Hidrografik incelemeler.
- 8- Gümrük, maliye, sağlık ve göç

İlgili B.M.D.H.S.nin 21. maddesi, kıyı devletinin, geçiş hakkını kullanmakta olan gemilerin biçimi, yapımı, donatısıyla alakalı hiç bir selahiyetinin olmadığını açıkça vurgulamaktadır. Keza karasularında çatmaların da milletlerarası esaslara uygun olarak düzenlenmesi istenmektedir. Yukarıda sayılanlar örnek kabilindedir. Yoksa kıyı devletinin yetkileri bununla sınırlı değildir. Bugünkü anlayışa göre, milletlerarası hukukun tatbikatında, devletin hakimiyetini engelleyen anlaşmaların dar tefsiri daha doğrudur ve mecburîdir.³⁸

Kıyı devletinin yükümlülüklerine gelince, bunları da şöyle sıralayabiliriz: 1982 B.M.D.H.S.nin 24/1 maddesine göre kıyı devleti, yabancı gemilerin zararsız geçişine mani olamaz. Keza kıyı devleti verdiği hizmetin karşılığı dışında, herhangi bir geçiş ücreti alamaz. Bu sözleşme hükümlerine göre kıyı devleti zararsız geçiş hakkının kullanılmasını engelleyen yükümlülükler getiremez ve yük gemileri arasında herhangi bir ayırım yapamaz. Bu tür engeller yasaktır.³⁹

Diğer taraftan milletlerarası hukukun tatbikatında zararsız geçişle ilgili olarak bazı mükellefiyetler de yüklenmektedir: Kıyı devleti, karasularındaki muhtemel veya mevcut her türlü tehlikeyi münasip yollarla duyurmak mecburiyetindedir. Bu yükümlülük B.M.D.H.S.nin 24/20 maddesinde, 1958 Sözleşmesinin 15. ve 18. maddelerinde ve M.A.D' nin 1949 tarihli Korfo Boğazı Davasına ait raporunda vurgulanmıştır.⁴⁰

Karasularından geçiş sırasında kıyı devletine herhangi bir zarar verilmişse, kıyı devleti, ticaret gemilerine veya ticari maksatlı devlet gemilerine karşı kanunların öngördüğü tedbirleri alır ve uygun cezaları verir. Fakat harp gemileri veya âmme yetkisi kullanan diğer devlet gemileri geçiş esaslarına uymaz veya zararlı faaliyetlerde bulunursa, kıyı devleti gereken uyarılar yapar ve sonra söz konusu gemilerin karasularını terk etmesini talep eder. Ayrıca zarar veren geminin bayrak devletinin milletlerarası faaliyetini ileri sürerek zararlarının ödenmesini ister.⁴¹

b.Kıyı Devletinin Yabancı Gemiler Üzerindeki Yargı Yetkisi

Aslında akla en uygun olan, kıyı devletinin karasularında bulunan yabancı gemilere karşı mecburi yargı yetkisine sahip olmasıdır. Ayrıca her devlet kendisiyle tabiiyet bağı olan fertler veya gemiler üzerinde ülke dışında da bir takım yetkilere, özellikle yargılama yetkisine de sahiptir. Milletlerarası hukuk, kıyı devletinin yargı

³⁸ Çelik, II, 95; Gönübol s. 159; Toluner, s. 123 vd; Pazarıcı, II, 307.

³⁹ Gönübol, s. 156; Çelik, II 94; Toluner, 134, Pazarıcı, II, 308; Baykal, s. 168.

⁴⁰ Çelik, II, 94; Toluner, 134, Pazarıcı, II, 308.

⁴¹ Gönübol, s. 156-158; B.M.D.H.S., mad. 30-32; Toluner, s. 135; Pazarıcı, II, 308.

yetkisini gemilere göre ikiye ayırmıştır. B.M.D.H.S.'nin 27. ve 28. maddeleri ticaret gemileri için başka, harp gemileri için başka hükümler kabul etmiştir. Keza sözleşmenin 27-32. maddeleri Ticari maksatlı olmayan devlet gemilerine de harp gemilerine benzer bir hüküm getirmiştir.⁴² Ayrıca KBBS mad. 18-20 ve B.M.D.H.S. mad. 21-22 aynı hükümleri taşımaktadır.

ba- Ticaret Gemileri Yönünden

Bir ticaret gemisi, karasularından geçtiği sırada, herhangi bir suç işlerse, kıyı devletinin söz konusu suçla ilgili yetkisi suçun dolayısıyla davanın ceza veya hukuk davası olup olmamasına göre farklılıklar arz eder.

Eğer gemide, gemi mürettebatı veya yolcular tarafından bir suç işlenmişse bu, genellikle kıyı devletini etkilemeyecektir. Dolayısıyla böyle bir ceza davasına kıyı devletinin bakması da doğru bulunmamıştır. 1958 Cenevre ve 1982 sözleşmelerinin 19/1 ve 27. maddelerine göre kıyı devleti, şu zikredeceğimiz durumlarda cezaî yargı yetkisini kullanabilir:

- 1- Suçun neticeleri kıyı devletine kadar sirayet ediyorsa;
- 2- Suç kıyı devletinin sulh ve sükûnunu bozuyorsa;
- 3- Yerel makamların müdahalesi geminin kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin diplomasi temsilciliği veya konsolosluğu tarafından işlenmişse;
- 4- Uyuşturucu kaçakçılığı söz konusu ise.

İşte bu dört hal dışında, kıyı devleti geçiş anında herhangi bir işlem yapamaz. Keza Cenevre ve B.M.D.H.S. 19/5 ve 27/5 maddeleri bir yabancı gemi, açık denize münhasır ekonomik bölgede veya yabancı bir devletin sularında bulunduğu sıralarda işlenmiş suçlar sebebiyle kıyı devleti, adı geçen gemi, karasularından geçerken üzerinde herhangi bir yargı yetkisi kullanmaz. Keza Cenevre ve 1982 B.M.D.H.S.'nin 19/4 ve 27/4 maddeleri, kıyı devletinin tutuklama yapması halinde, ulaştırma mecburiyetini de dikkate almasını mecburi kılmıştır. Başka bir ifade ile kıyı devleti, mümkün olduğu nispette geminin ulaşımını aksatmamalıdır. Aynı şekilde sözleşmeler'in 19/3 ve 27/3 maddeleri, gemi kaptanı, kıyı devletinin bayrak devletini temsil eden konsolosluk görevlilerini durumdan haberdar etmesini hükme bağlamaktadır.⁴³

Aynı şekilde Cenevre ve 1982 B.M.D.H.S.'nin 20/1 ve 28/1 maddeleri gemide bulunan insanlara ait hukuk davalarıyla ilgili olarak gemiyi durduramaz ve yolundan çeviremez. Bu, onun için bir mükellefiyettir. Ancak milletlerarası hususî hukukla, kanunlar ihtilafı esaslarına göre yetki kullanma hakkı mevcuttur. Aynı sözleşmelerin 20/3 ve 28/3 maddeleri, kıyı devleti, karasularında duran veya içsullardan çıkarak karasularından geçen yabancı bir ticaret gemisi üzerinde hukukî yargı yetkisi kullanmak istiyorsa, her türlü ihtiyatî tedbirleri alabilir. Sözleşmelerin 20/2 ve 28/2 maddeleri de, başka devletlerin karasularında veya açık denizde geçiş yapan yabancı ticaret gemileri ile alakalı olarak kıyı devletinin yargı yetkisi kullanmasının, ancak geçiş sırasında ve geçiş maksadıyla mükellef olduğu mesuliyetler ve yükümlülükler için kabul etmiştir. İşte bu geçişten doğan kılavuzluk, kurtarma ve

⁴² Celik, II, 97 vd; Pazarıcı, II, 309; Baykal, s. 171 vd.

⁴³ Gönübol, s. 163-167; Celik II, 106 vd; Toluner, s. 185 vd; Pazarıcı, II, 309; Baykal, s. 172 vd.

yardım ücreti veya çarpma sebebiyle ödenmesi zarurî olan zararları karşılayıcı ücret ve borçlar nedeniyle kıyı devletinin, hukukî yönden yargı yetkisi kullanması mümkündür.⁴⁴

bb- Savaş Gemileri Yönünden

Harp gemileri, karasularında buldukları müddetçe kıyı devletinin bunlar hakkında yargılama yetkisi kullanamayacağı gerek doktrinde gerekse tatbikatta umumiyetle kabul edilmiştir. Bu gemilerde bulunan şahıslar hakkında da hüküm aynıdır. Ticari maksatla kullanılan devlet gemilerinin ise hususi gemilerin rejimine tabi oldukları da umumiyetle kabul görmektedir. Geçen harp gemilerine veya ticari maksatlı kullanılan devlet gemilerine zararsız geçiş yaparken yargı yetkisi kullanamaz. Bugün artık adı geçen gemilerin dokunulmazlığı esası, yerleşik bir kural haline gelmiştir. Buna göre, harp gemileri yolundan alıkonulamaz, bu gemilere izinsiz girilemez, emi üzerinde ihtiyati haciz veya icrai haciz takibi yapılamaz. Gemi ile alakalı olarak aynı davalar da açılmaz. Milletlerarası hukuk bakımından kıyı devleti ülkesinin karasularında bulunan yabancı bir harp gemisi üzerinde herhangi bir hakimiyet icra edemez. Gemide bulunan personel arasında meydana gelen cezai eylemlerde sadece geminin mensup olduğu devlet salahiyetli olduğu için bu hususta kıyı devletinin hiçbir yetkisi yoktur. Kıyı devleti böyle gemilere ancak kendi kanunlarına ve yönetmeliklerine uymasını ihtar eder. Eğer bu ihtar uymazlarsa, karasularını terk etmelerini bildirir (sözleşmeler, 23 ve 30. maddeler). Keza 1982 B.M.D.H.S.nin 30 maddesi gereğince yabancı gemiler veya ticari maksatlı olmayan devlet gemileri, eğer herhangi bir kayıp ve zarara sebebiyet verilerse kıyı devleti, söz konusu gemilerin bayrak devletinden bu zarar ve ziyanlarının ödenmesini talep edebilir.⁴⁵

Bugün yürürlükte olan 20.05.1982 tarihli 2674 sayılı Karasuları Kanununun 1. maddesine göre Türk karasularının genişliği ilke olarak 6 mildir. Buna rağmen "Bakanlar Kurulu belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün hususiyetleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet esasına uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir (Mad. 1. son fıkrâ). Artık fiili mütekabiliyet 6 milden fazla bir genişliğin hakkaniyete uygunluğu tespit edilirken dikkate alınacak bir unsur olarak yine ağırlığını kabul ettirecektir.

Bakanlar Kurulu mezkur kanuna dayanarak 29.05.1982 tarih ve 8/4742 sayılı bir kararıyla 1982 tarihli kanunun "yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz'de ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesini yani 12 mil olarak kalmasını kabul etmiştir. (R.G. 29.05.1982, sayı 12208, mükerrer)

Bu yüzden bugün Türk karasularının genişliği Ege denizinde 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'de 12 mildir.⁴⁶ O halde Türk Karasularının en az sınırı 6 mildir ve bu Ege'de fiilen tatbik edilmektedir. Akdeniz ve Karadeniz'de ise, mütekabiliyet (karşılıklı olma) esasına göre, 12 mil genişlik uygulanmaktadır.

Bugün yürürlükte olan 1982 tarihli karasuları kanunu 2. maddesi, Türk karasularının komşu devletlerle nasıl sınırlandırılacağını düzenlemektedir. İlgili madde

⁴⁴ Gönlübol, s.167-169; Toluner, s. 187 vd; Çelik II, 107 vd, Pazarıcı, II, 310; Baykal, s. 179 vd.

⁴⁵ Gönlübol, s. 169; Çelik II, s. 103 vd; Toluner, 185; Pazarıcı, II, 312; Baykal, s. 274 vd.

⁴⁶ Toluner, s. 107 vd; Akipek, II, 33 vd.; Pazarıcı, II, 312; Baykal, s. 274 vd. Karasularının genişliği ile ilgili olarak 2674 Sayılı Karasuları Kanunundan önceki durumun tarihçesi için bkz. Baykal, s. 265-274.

metni şöyledir:

"Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları andlaşma ile sınırlandırılır. Bu andlaşma bölgenin bütün ilgili hususiyetleri ve halleri gözönünde bulundurularak hakkaniyet esasına göre yapılır."

Tatbikata bakıldığı zaman bugün için Karadeniz'de, 1991 yılında S.S.C.B.'nin dağılması ile birlikte karasuları yan sınır meselesi kalmamıştır. Şu anda sınırdaşımız Gürcistan devletidir. Andlaşmalardaki haleffiyet esasına göre sınır oluşturan antlaşmalar doğrudan doğruya sonraki devleti bağlar. Buna göre, Gürcistan ile aramızda hukukî bir meselenin olmaması tabiidir. Aksine Bulgaristan'la henüz bir yan sınır andlaşması yapılamamıştır. Hatta Bulgaristan ile Karadeniz yakınlarında bir de anlaşmazlık vardır. Aramızda Rezve deresinin denize döküldüğü ağız kısmına ait bir sınır uyumsuzluğu söz konusudur.⁴⁷

Ege'de komşu Yunanistan'la gerek karşılıklı karasuları sınırının gerek Trakya bölgesindeki yan sınırın açıkça belirlenmesi icap etmektedir. Bugün hem Yunanistan'ın hem Türkiye'nin 6 millik karasuları genişliğine sahip olması sebebiyle, önceden kabul edilmiş olan 3 mil genişliğin aksine, yeni duruma göre bir ayarlama ve yeni bir yan sınır hattı tespit edilmemiştir. Halbuki bunun tespiti zarurî bir durumdur. Diğer taraftan Ege bölgesinde tespit edilmiş olan karasuları hududu, Lozan Barış Andlaşmasının 15. maddesine göre, İtalya'ya bırakılmış olan 12 adalar bölgesine ait İtalya ile Türkiye arasında tespit edilmiş bulunan sınırdır.

İtalya ile Türkiye 4.1.1932 de bir sınır itilafnamesi imzalamıştır. Bu itilafname'nin 5. maddesine göre doğu da Tuğ burnu ile batıda Volo adası çevresindeki bir noktaya kadar oniki adalar ile Türkiye arasındaki karasuları bilfiil tespit edilmiştir. Yunanistan da bugüne kadar sadece 4.1.1932 tarihli Türkiye - İtalya antlaşmasından söz etmektedir. Hatta bu komşumuz, Ege Kıta Sahaneliği Davası görülürken, bu bölgede karasularını ancak söz konusu andlaşmanın sınırlandırdığını ileri sürmüş ve 1947 yılında Oniki Adaların da Yunanistan'a geçmesiyle mezkur andlaşmanın halefi olduğunu beyan etmiştir.⁴⁸

O halde "Meric'in ağızından başlayan yarım yan sınır ile Oniki Adalarla Türkiye arasında 1932'de belirlenen karşılıklı karasuları sınırlandırılması dışında, bugün Ege'de andlaşmalarla tespit edilmiş bir başka karasuları sınırına rastlanmamaktadır. Böylece Oniki Adalar bölgesinin kuzeyinden başlayan Orta Ege ile Kuzey Ege bölgesi için Türkiye ile Yunanistan arasında herhangi bir karasuları sınırlandırılması andlaşması bulunmamakta olup, bu durum Ege Kıta Sahaneliği Davası sırasında Yunanistan'ın avukatları aracılığı ile teyit edilmiştir."⁴⁹

Netice itibariyle 1964 tarihli kanunu, 1982 tarihli kanun ortadan kaldırmıştır. Buna göre, 1982 tarihli kanunun 2. maddesi, karasularının karşılıklı (mütekabiliyet esasına göre) sınırlandırılması konusunda andlaşma yapılmasını hükme bağlamış, andlaşmanın yapılabilmesi için de bölgenin her türlü hususiyetinin dikkate alınmasını istemiş ve hakkaniyet esastından uzaklaşmamasını gerekli görmüştür.⁵⁰

⁴⁷ Pazarıcı, II,313.

⁴⁸ Toluner, s. 90; Akipek, II, 35, Pazarıcı, II, 313.

⁴⁹ Pazarıcı, II, 315.

⁵⁰ Çelik II, 84; Pazarıcı, II, 315.

Akdeniz'de Türk karasularının sınırlandırılması meselesine gelince, burada Meis adası On iki adaya dahil edilmiştir. Onun haricinde Suriye ile bir yan sınır söz konusudur. Suriye ile Türkiye arasındaki sınırla ilgili 1939 tarihli andlaşmanın 1. maddesi, kara hududunun Karaduran deresini takip ederek denizde nihayet bulacağıının kabul edilmesini hükme bağlamıştır. O halde iki devlet arasındaki karasuları yan sınırının başlama noktasını Karaduran deresinin ağızı teşkil etmektedir. Diğer taraftan 9.6.1971 tarihli Türkiye-Suriye Hudut Komisyonu Toplantıları Protokolünün 14. maddesine göre, her iki devletin vatandaşları balık avladıkları veya zararsız geçiş haklarını kullandıkları esnada, hakimiyetleri altındaki karasularında milletlerarası hukuka uygun hareket edeceklerdir.⁵¹

B-Türk Karasularının Hukukî Rejimi

Türk karasularının hukukî rejimi denilince akla gelecek ilk düzenleme zararsız geçiş hakkıdır. Bu meselenin tarihi yönünü⁵² bir tarafa bırakacak olursak, 24.11.1988 tarih ve 83/7467 sayılı Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik "İçsulara girmeden karasularından zararsız geçişe ait herhangi bir düzenlemeye gitmemek suretiyle, bu konuda geçerli olan milletlerarası hukuk kuralları dışında ek bir şart öngörmektedir. Bugün 1983 yönetmeliği yürürlüktedir."⁵³

Türk karasularındaki hakimiyet haklarının kullanılmasıyla ilgili mevzuatın başlıcaları şunlardır:

a) 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı kabotaj yasası; b) 12.01.1932 tarihli ve 1918 sayılı kaçakçılığın men ve takibi kanunu; c) 25.04.1973 tarih ve 1710 sayılı eski eserler yasası; d) 18.12.1981 tarih ve 2565 sayılı askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgeleri yasası; e) 05.04.1983 tarih ve 2813 sayılı telsiz yasası; f) 10.06.1946 tarih ve 4922 sayılı denizde can ve mal korunması yasası; g) 24.04.1930 tarih ve 1593 tarih "Umumi Hıfzısıhha yasası; ğ)22.03.1971 tarih 1380 sayılı su ürünleri yasası; h) 15.07.1950 tarih ve 5683 sayılı yabancıların Türkiye'ye giriş ve kalışlarını düzenleyen yasa; ı) 06.11.1981 tarih ve 2548 sayılı gemi sağlık resmî yasası; i) 09.07.1982 tarih ve 2692 sayılı "Sahil Güvenlik Komutanlığı" yasası; k) 09.08.1983 tarih ve 2872 sayılı çevre yasası; l) 10.07.1940 tarih ve 270 sayılı "Deniz Zapt ve Müsaderesi" yasası; m) 19.07.1972 tarih ve 1615 sayılı, 07.05.1975 tarih ve 1894 sayılı ve 25.02.1981 tarih ve 2419 sayılı gümrük yasaları; n) 12.03.1982 tarih ve 2634 sayılı turizmi teşvik yasası.⁵⁴

Karasularında bulunan yabancı gemiler içindeki yargılama yetkisi hususu oldukça karmaşık meseleleri ihtiva etmektedir. Bu vesile ile ticaret gemileriyle alakalı olan hukukî davalar yönünden Deniz Ticaret Hukukuna ve Milletlerarası hususî hukuka, ceza davaları açısından da ceza hukukuna gönderme yapılmaktadır. Harp gemileri, zaten yargı muafiyetinden faydalanmaktadırlar. Bu yüzden de Türk yargı hakimiyeti haricinde kalmaktadırlar. Hatta 20.5.1982 tarih ve 2675 sayılı kanunun 33. maddesi üstü kapalı olarak ve dolayısıyla bu muafiyeti kabul etmiştir. Söz konusu

⁵¹ Pazarıcı, II, 315.

⁵² Bu konuda geniş bilgi için bkz. Pazarıcı, II, 316.

⁵³ Pazarıcı, II, 317; Çelik, II, 90, 100 vd.

⁵⁴ Pazarıcı, II, 317.

"Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanununun" 33. maddesinde şöyle denmiştir.⁵⁵

"Yabancı devlete, özel hukuk münasebetlerinden doğan hukukî ihtilaflarda yargı muafiyeti tanınmaz."

VI-GENEL DEĞERLENDİRME

Bu konuda genel olarak şu sonuçlara varılmıştır:

1- Milletlerarası hukuk, bir devletin iç sularında bulunan ve yabancı devlet bayrağını taşıyan ticarî maksatla kullanılan veya doğrudan ticaret yapan gemilerle ilgili olarak kıyı devletinin, hukukî ve cezaî yargı yetkisini kullanmasına, kara ülkesinden farklı olarak herhangi bir engelleme getirmemiştir. Buna göre tüm kıyıdaş devletler iç sularında, liman veya körfezlerinde söz konusu gemiler hakkında kendi kanun ve kaidelerini uygulayabilir. Ne var ki, bir çok devlet, milletlerarası dostluk ve nezaketin bir sonucu olarak iç sularında veya limanlarında olan gemiler hakkında, bu gemilerde işlenmiş olan suçlar şayet kıyıdaş devletin liman düzenini bozmamışsa, yargılama yapma gereği duymamaktadır. Fakat bu uygulama henüz milletlerarası bir örf ve âdet kuralı haline gelememiştir.

2- Milletlerarası hukuk, bir devletin iç sularında veya limanlarında bulunan harp gemileri hakkında, kıyı devletinin yargılama yapma yetkisini sınırlamıştır. Buna göre kıyı devleti, söz konusu gemiler üzerinde ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz yahut alkoyma gibi muamelelerde bulunamaz. Keza mezkur gemiler herhangi bir zarara sebebiyet vermişlerse, kıyı devleti kendi mahkemelerinde muhakeme ve murafaa yapamaz. Şayet bu tür gemiler, kıyı devletinin limanlarıyla ilgili esaslarına veya iç sularının nizamına uymamışlarsa, derhal iç veya karasularını terk etmeleri kendilerinden talep edilir. Eğer talebe karşılık vermezlerse, kıyı devleti zor kullanarak bu gemileri iç ve karasularından atma ve çıkarma hakkına sahiptir. Harp gemileri direnme eylemine girişir veya zor kullanırsa, kıyı devleti meşru müdafaa sınırları dahilinde kalarak ve harp gemisinin saldırısıyla orantılı olarak maddi kuvvet kullanabilir. Söz konusu hükümler sadece âmme hizmetinde istihdam edilen devletlere ait veya devletler tarafından işletilmekte olan gemilere de tatbik edilebilir.

3- Karasularından geçtiği sırada bir gemide suç işlenmişse, bundan dolayı gemide soruşturma yapmak veya bir kimseyi tutuklamak için belli şartlar gerekmektedir. 1958 Sözleşmesinin 19/1 a-d ve 1982 Sözleşmesinin 27/1 a-d maddelerine göre kıyı devleti, işlenen suçun sonuçları kıyı devletinin barışını veya Karasularının düzenini bozacak türde ise veya mahalli mercilerin yardımı geminin kaptanı ve geminin bayrağını taşıdığı Devletin konsolosu tarafından işlenmişse yahut uyuşturucu maddenin kanun dışı trafiğini önlemek için gereklyse cezaî yargı yetkisi kullanılabilir.⁵⁶ Ne var ki, bu hükümler âmir hükümler olmadığından kıyı devletinin kendi kanun ve kaideleri muvacehesinde aksi tanzim ve tatbikatta bulunma imkânları da yok değildir. Keza bir ülke, kendi karasularının nizam ve intizamını hangi tür fiillerin ihlal ettiğine, kendisi her zaman karar verme yetkisine de sahiptir.

4- Milletlerarası hukuk, herhangi bir gemi kıyı devletinin karasularına girmeden önce bir suç işlemişse, kıyı devletinin, gemideki kişileri tutuklamak veya

⁵⁵ Pazarcı, II, 317; Baykal, s. 169

⁵⁶ Gündüz, Milletlerarası Hukuk, s. 351, 381.

suçla ilgili soruşturma yapmak için gemiyi durdurmasına izin vermez. Çünkü zararsız geçiş gemileri için tanınmış ve korunması gerekli olan bir haktır. 1958 sözleşmesinin 19/5 ve 1982 sözleşmesinin 27/5 maddelerinde kıyı devletinin cezaî yargı salahiyeti kesin bir ifade ile kısıtlanmıştır. Fakat Türkiye gibi böyle hükümlere baştan beri karşı çıkmış olan ülkeleri bu gibi hükümler bağlamaz. Onlar kendi kanun ve kurallarını tatbik edebilirler. O halde Türkiye açısından da bu hükmün geçerliliği ve herhangi bir değeri söz konusu olamaz. Ancak 1982 Sözleşmesi, kıyı devletinin karasuları dışında kalan bazı kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi gibi alanlarda işlenmiş olan deniz kirlenmesi ile alakalı suçlardan dolayı cezaî yargı yetkisi kullanma imkanı tanımıştır.

5- Normal seyrüseferinin tabii bir sonucu olarak bir gemi, karasularında demirlemiş ise, bu gemiye karasularından zararsız geçiş yapıyor gibi muamele edilir. Kıyı devleti, bu gemi hakkında aynen karasularından geçerken kullanabileceği yargı yetkisi kullanabilir. Fakat bir gemi karasularında yatıyor, geziniyor veya demir atıyorsa, kıyı devletinin cezaî yargılama yetkisine herhangi bir tahdit getirilmemiştir. Böyle hallerde gemide bir suç işlenmişse, mezkur gemi iç sularda veya kıyı devletinin herhangi bir limanında tabi olabileceği hukukî statüye tabi olur.

Eğer bir gemi, bir devletin karasularından zararsız geçiş yaparken yolculuk maksadıyla mecbur olduğu mükellefiyetlerini veya sorumluluklarını yerine getirirse, kıyı devleti herhangi bir hukukî dava sebebiyle söz konusu gemiye haczedemez veya alıkoyamaz (1958 Sözleşmesi mad. 20/2; 1982 Sözleşmesi mad. 28/2) Ancak 1958 Sözleşmesinin 20/3 ve 1982 Sözleşmesinin 28/3. maddeleri uyarınca, bir gemi kıyı devletinin karasularından geçiyorsa, kıyı devleti herhangi bir hukuk davası sebebiyle kanunlarına uymak kaydıyla söz konusu gemiyi haczedebilir veya tutuklayabilir.

1958 Sözleşmesinin 20/1 ve 1982 Sözleşmesinin 28/1 maddelerine göre, bir kıyıdaş devlet, karasularından geçen yabancı bir gemide bulunan bir kişiyle ilgili hukukî muhakeme yetkisi kullanmak sebebiyle, söz konusu kişi nedeniyle gemiyi durdurmamalıdır veya yolundan çevirmemelidir. Eğer kıyı devleti bir kişi sebebiyle yargı yetkisi kullanmak istiyorsa, bunu geminin zararsız geçişine engel olmadan yapmalıdır.

6- Ticari maksatlı kullanılan devlet gemileri veya devlet tarafından işletilen gemiler, hukuk davaları yönünden aynı hukukî rejime tabidirler. Fakat harp gemileri hukuk davaları açısından da, kıyı devletinin yargılanmasından muaf tutulmuştur. Ticari olmayan devlet gemileri de harp gemileri ile aynı hukukî rejime tabi kılınmışlardır.

7- Meseleye Türkiye açısından bakıldığında şunları kaydedebiliriz. Malum olduğu üzere Türkiye ne 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu ne de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olmuştur. Her iki Sözleşmeyi de henüz kabul etmemiş ve onaylamamıştır. Halbuki her iki Sözleşme hem yürürlükte, hem de Sözleşmelerin yer alan karasularında kıyı devletinin yargı yetkisiyle alakalı hükümler aynı zamanda milletlerarası teamül kurallarını oluşturan hükümlerdir. 1958 tarihli Sözleşmede yer alan hükümler bir iki değişiklik hariç 1982 Sözleşmesinde olduğu gibi yer almıştır. O halde bu hükümler bir nevi milletlerarası tatbikat oluşturan ve yansıtan hükümlerdir. Böyle hükümler gitgide milletlerarası teamül hukuku esasları haline gelmektedir. Böyle teamül kurallarının, zamanla onu onaylamayan devletleri de bağlayacağı bir hakikat ortadadır. Ama

şu da bir gerçektir ki, bu gibi teamüli kurallara, bunların ortaya çıkışı anından itibaren ısrarlı ve açık bir şekilde karşı çıkan devletlerin, bu hükümlere tabi olmak ve uymak mecburiyetleri de yoktur. Buna göre Türkiye bakımından deniz hukukunda kıymet ifade eden hükümler bu mevzuuda var olan örf ve adet hukuku kurallarıdır. Bu kurallara da Türkiye başlangıçtan beri karşı çıkmamıştır. Bu bakımdan Türkiye gerek karasularında gerek iç sularda bulunan yabancı gemiler üzerinde cezaî veya hukukî yetkisine getirilen kısıtlamalarla ilgili milletlerarası hukukî kaideleri iyi bilmelidir. Türkiye harp gemileriyle alakalı olan milletlerarası örf ve adet hukuku kaidelerini çok zamandır devamlı olarak hem tatbik ediyor hem de buna göre kanunî düzenlemeler yapıyor. Türkiye ticari devlet gemilerine 1955 de kabul ettiği 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak davranmakta ve böyle gemilere yargı muafiyeti sağlamaktadır. Denizcilik bakımından Türkiye çok yüksek nisbette çok taraflı milletlerarası andlaşmanın aynı zamanda tarafıdır. Bu yüzden iç sularında ve karasularında meydana gelen hukukî veya cezaî anlaşmazlıklarda evvela bu andlaşmaya taraf olan devletler açısından bu sözleşme ahkâmına uyulacaktır. Eğer böyle bir andlaşma yoksa; milletlerarası örf ve adet hukukuna uygun bir biçimde iç hukuk hükümleri tatbik edilir. Herhangi bir devlet ve bu arada Türkiye gerekli hassasiyeti ve dikkati göstermezse, bu hiç şüpheye mahal bırakmayacak şekilde milletlerarası sorumluluğunu doğurur... Bu bakımdan bu mevzularda hata yapılmamışsa ve deniz hukukunun layıkı veçhile değerlendirilebilmesi için bir an önce memleketimizde de Özel Denizcilik Mahkemelerinin tesis edilmesinde büyük faydalar olduğu doktrinde hep temenni edilmektedir.⁵⁷

VII- İSLAM HUKUKUNA GÖRE KARASULARI

A- Fıkhî Genel Kurallar

İslam hukukunun iki temel kaynağı olan Kur'an ve Sünnet'te herhangi bir İslam devletine karasularının genişliği konusunda bugünkü milletlerarası tatbikatı yasaklayan hiç bir açık bir nas olmadığı hemen anlaşılmaktadır. İslam hukuku her zaman sulthan yana olmuştur. Anlaşmak ve paylaşmak, yeryüzünde ve gökyüzünde olan her şeyden karşılıklı faydalanmak, bu hukukta esastır. İslamiyet, her zaman almadan ziyade, vermeyi ön planda tutar.

Keza İslam hukukçuları, İslam nüfusunun yetkisinin, kontrol edebileceğine şamil olduğunu zımnen kabul etmişlerdir. Nitekim bir zamanlar Türkler mesela Karadeniz'de tüm yetkilerini kullanmışlar ve hiç bir İslam hukukçusu bunun muteber olmadığını söylememiştir.⁵⁸

Karasuları münasebetiyle, Hz.Peygamber'in pek umumi ve her şeyi ihtiva eden bir ifade ile söylemiş olduğu şu mealdeki hadisi misal olarak zikredebilir. O'nun şöyle söylediği rivayet edilmiştir. "Her toprak parçasının (sahibinden başkasının girmesine) yasak olan bir parçası (harimi=çevresi) vardır. (Ennehu Sallahu aleyhi ve sellem caale li külli ardın harima)⁵⁹ Bu esas belediye hukuku bakımından kuyulara, yollara, su yollarına, kanallara ve evlere vesaire⁶⁰ tatbik edilmek üzere geliştirildi. Bununla beraber devletler hukukuna, bilhassa deniz alanlarına tatbik edilmek üzere

⁵⁷ Baykal, s. 184-187.

⁵⁸ Hamidullah, s. 162.

⁵⁹ Ebu Yusuf, Kitabu'l-Harac, Kahire, 1397, s. 108-109; Kasani, Bedâyi, VI, 195.

⁶⁰ Ebu Yusuf, Kitabu'l-Harac, Kahire, 1397, s. 108-109; Hamidullah, s. 162.

işlenip geliştirilmişse benzemiyor. Ve büyük ihtimal, o zamanlar buna ihtiyaç da yoktu. İslam hukukuna göre, deniz de insanların kontrolü altına bırakılmıştır.⁶¹ Zira Allah şu ayette açıkça bunu beyan etmektedir:

"Kendi emriyle üzerinde gemilerin akıp gitmesi ve fazla kereminden rızkınızı aramanız için denizi emrinize veren Allahdır. O halde şükrederseniz... O göklerde olanı her şeyi de yer yüzünde olan her şeyi de kendi tarafından emrinize verdi. Hakikaten bunda, düşünen bir millet için kesin deliller vardır."⁶²

Bu konuda Hz. Peygamberden şu hadis rivayet edilmiştir:

"Müslümanlar, su, at ve ateş hususunda ortaklırlar." Bu hadis İbn Mâce, İbn Abbas'tan rivayet etmiştir. Ayrıca Tabarâ'nî, Ebu Davut Buyu' 60, Ahmet b. Hanbel Müsned V, 364, İbn Mâce, Rahun, 16 ve İbn Ebî Şeybe musannefinde rivayet etmişlerdir. Hemen hemen bütün fıkıh kitapları nehirler ve denizler yani su konusunda bu hadisi birinci derecede delil olarak kabul etmişlerdir.

Suyun bitişik olduğu toprağa bağlı ve tabii bulunduğu ve aksinin varit olamayacağı İslam hukukunun umumi ve kabul görmüş bir kaidesidir.⁶³ O halde su ile çevrilmiş bir arazi parçasına veya ülkeye sahip olan bir devletin ilk bakışta bitişik olan suya da (mesela göle veya deniz) sahip olduğuna kolayca hükmedilir. Fakat suya sahip olan devlete bu hal, bitişik toprağa sahip olma hakkı vermez.⁶⁴ Bu konuda Ebu Hanife'den rivayet edilen şu umumi prensibi de zikredebiliriz:

İslam topraklarının tamamı (kara, deniz ve hava sahaları) müslümanların İmamı (hükümdarı) nın hakimiyeti ve selahiyeti altındadır. Onun selahiyeti müslüman milletinin ve devletin selahiyeti demektir.⁶⁵

Bu genel bilgilerden sonra şunu hemen belirtelim ki bugünkü Milletlerarası deniz hukukunun umumi prensiplerini aynen karşılayan ifade ve istihlamlara konu ve konu planına yani bugünkü anlayıştaki plan ve sisteme uygun ifadeler ve geniş bilgiler İslam hukuk kitaplarında yoktur. Bugünkü milletlerarası deniz hukukunun tanzim ettiği esaslar da zaten son elli yılın içerisinde gelişmiş, iktisadi ihtiyaçlar ve teknolojik gelişmeler sonucunda teşekkül etmiştir. Ama İslam hukukunda her asra ve her ihtiyaca cevap verebilecek umumi kaideler vardır. Milletlerin karışıklık menfaatlerine hak ve nesafete uygun her türlü çözüm yolu bu hukukta mevcuttur. Dolayısıyla her hal ve şartta insanlığın ortak menfaatinde olan her türlü düzenlemeye imkan veren genel prensipler bu hukukta da yer almaktadır. Aşağıda 'deliller' bahsinde Kur'an ve hadisten vereceğimiz bir çok ayet ve hadis mealî bunun canlı delilidir.

Gönlübol'un haklı olarak belirttiği gibi, karasuları kavramı, aslında hukukî bir kavramdır. Coğrafi bakımından karasularını açık denizden ayıran bir tabii ölçü yoktur. Aslında karasuları tabii olarak açık denizin bir parçasıdır. Denizin karaya bitişik olan belli bir kısmı, karasularını teşkil etmektedir. Yine belirtelim ki İslamî nasslarda karasularının azamisi de devlet ülkesine dahildir.

Öyleyse gerek 1958 Cenevre Sözleşmesinin 1. gerekse 1982 Sözleşmesinin 2. maddesinde tanzim edilmiş olan hükümlerinin İslam hukuku açısından kabulü ve tasdiki mümkündür. Diğer taraftan milletlerarası deniz hukuku, karasularında denize kıyısı olsun veya olmasın, bütün yabancı gemiler lehine "zararsız geçiş" hakkı tanımıştır. Bu hüküm dahi İslam hukukuna aykırı değildir. Zira aşağıda

⁶¹ Hamidullah, s. 162.

⁶² Casiye, 12.

⁶³ Kasani, VI, 189, 190, Hamidullah, s. 160.

⁶⁴ Hamidullah, s. 160.

⁶⁵ Serahsî, Ebu Bekr Muhammed b. Ali, Kitâbü'l-Mesut, Beyrut, ty., X, 93; Hamidullah, s. 159.

zikredeceğimiz deliller bizi bu kanaata götürmektedir. Bu delillerden birinin mealini ve onunla ilgili yorumu da zikrederim: "... İçinde gemilerin akıp gitmesi ve lutfundan istekte bulunmanız için denizi (kullanmanız maksadıyla) emrinize amede kılan Allah'tır."⁶⁶

Diğer ayetlerde de olduğu gibi buradaki ifadede de "Bütün deniz sahalarına bu arada deniz kısımlarından biri olan "kara sularına"da şamildir. Böylece, hakkaniyet ve nesafet esaslarına ve karşılıklı anlaşmalara göre herkes veya her devlet karasularından da yararlanabilir. "Allah'ın lütuf ve ihsanından, fazl-ı kereminden isteyip arayasınız" demek, ticaret gemileri çalıştırmak, harp gemileri geçirmek, dalgalılık, avcılık, balıkçılık v.s. yapmak manalarına gelmektedir.⁶⁷

O halde her devlet, karasularının özelliğine binaen zararsız geçiş hakkını kullanabilir. Özellikle milletlerarası hukuk andlaşmaları yoluyla bunu öngörmüşse, İslam hukukunun da bunu aynen kabul edip caiz görebileceği kanaatindeyiz...

B- Deliller

1- "Şüphesiz göklerin ve yerin yaratılmasında gece ile gündüzün birbiri ardından gelmesinde insanlara fayda sağlayan şeylerle yüklü olarak denizde yüzüp giden gemilerde, Allahın gökten indirerek ölü toprağa can verdiği suda, yeryüzünde her nevi canlıyı yaymasında, rüzgarları ve yer ile gök arasında emre hazır bekleyen bulutları yönlendirmesinde düşünülen bir kavim için nice âyetler vardır."⁶⁸

Denizin tehlikelerine dikkat çeken şu ayetlerde Allah şöyle buyuruyor:

2- "De ki; karanın ve denizin karanlıklarından (büyük tehlikelerinden) sizi kim kurtarabilir? (tehlike anında) O'na gizli gizli yalvararak "eğer bizi bundan kurtarırsan andolsun şükredici olacağız" diye dua ediyorsunuz."⁶⁹

3- "O, kara ve denizin karanlıklarında kendileri ile yol bulabilmeniz için yıldızları yaratandır. Hakikaten biz, bilen bir kavim için âyetleri tafsilatlı olarak açıkladık"⁷⁰

Denizden de haberi olduğunu ve onu insanlığın emrine verdiğini de şu ayette beyan ediyor:

4, "Gaybın anahtarları Allah kalındadır; onları O'ndan başka kimse bilemez. O, kara ve denizde ne varsa, hepsini bilir, O'nun ilmi haricinde tek bir yaprak bile yukardan aşağıya düşemez. O yerin karanlıkları içindeki tek bir dane bile bilir. Yaş ve kuru her şey apaçık bir kitaptadır"⁷¹

Suya kaldırma gücü vererek gemilere denizde seyrüsefer imkânı yaratan da Allah'tır.

5- "Sizi karada ve denizde yürüten Allah'tır. Hatta siz gemilerde iken o gemiler de içindekileri tatlı bir rüzgarla alıp götürdükleri ve (yolcular) bu sebeple neşelendikleri zaman, o gemiye, şiddetli bir fırtına gelip çatar, her yerden onlara dalgalar hücum eder ve onlar çepeçevre kuşatıldıklarını anlarlar da dini Allah için halis kılarak "yemin olsun eğer bizi bundan kurtarırsan mutlaka şükredenlerden olacağını diye Allah'a

⁶⁶ Casiye, 12.

⁶⁷ Yazır, M. Hamdi, Hak Dini Kuran Dili, İstanbul, 1935-1938, VI, 4312.

⁶⁸ Bakara, 164

⁶⁹ En'am, 63

⁷⁰ En'am, 97,

⁷¹ En'am, 59.

yalvarırlar."⁷²

6- "O Allah, gökleri ve yeri yarattı, gökten su indirdi ve rızık olarak size türlü meyveler çıkardı; kendi izniyle denizde yüzüp gitmeleri için gemileri emrinize verdi; nehirleri de sizin (faideniz) için akıttı"⁷³

İnsanlığın denizden, balıkçılık yaparak süs eşyaları çıkararak ve seyrüsefer yaparak faydalanabileceğini beyan eden şu ayete de kullak verelim:

7- O Allah, içinden yemeniz için taze et (balık) ve takacağınız bir süs eşyası çıkarmanız için denizi emrinize verdi. Gemilerin denizde (suları) yara yara gittiklerini de görüyorsunuz. Bunların tamamı Onun lütfunu elde etmeniz ve hizmetine şükretmeniz içindir."⁷⁴

8- "Allah'ın yeryüzündeki eşyayı ve emri gereği denizde yüzen gemileri hizmetinize verdiğini görmüyor musunuz? Allah göğü de kendi izni olmadıkça yerin üzerine düşmekten korur. Çünkü Allah, insanlara çok şefkatli ve çok merhametlidir."⁷⁵

9- Kendi emriyle üzerinde gemilerin akıp gitmesi ve fazl-ı kereminden-rızıkınızı aramanız için denizi emrinize veren Allahdır. O halde şükredersiniz... O göklerde olanı her şeyi de yer yüzünde olan her şeyi de kendi tarafından emrinize verdi. Hakikaten bunda, düşünen bir millet için kesin deliller vardır."⁷⁶

Deniz hukuku bakımından değerlendirdiğimiz vakit, bu ayetlerin bugün milletlerarası kabul edilmiş olan andlaşmalara zıt hükümler ihtiva etmedikleri açıktan ve yakından görünür. Yukarıda örnek olarak verdiğimiz delillerden 1. sinde, "İnsanlara faydalı şeylerle yüklü olarak seyrüsefer eden gemilerden" bahsediliyor. Buna göre gemicilik eskiden beri Allah'ın uygun bir şekilde yarattığı denizlerde yapılmaktadır. Bugünde bu durum devam etmektedir. Buradaki yüklü gemiler, normalde yolcu taşıyan ulaştırma gemileri veya ticaret malı taşıyan ticari gemileri yahut harp alet ve edevatı taşıyan yahut denizler de ilmî araştırmalar yapan ilim adamlarını ve ilmî malzemeyi taşıyan veyahut denizlerdeki haberleşmeyi sağlayan yer altı ve yerüstü kabloları taşıyan ticari veya harp gemileri olabilir. Geniş bir tefsirle denizlerdeki her türlü taşımacılığı, zararsız veya transit geçişi kapsar... Hiç bir kayıt ve şart taşımayan mutlak ve umumî olarak vazedilen bu ayet, zaman ve mekan şartlarına göre her türlü tefsire (yoruma) açıktır. Her ne kadar bu ve benzeri ayetler bugünkü çağdaş-teknik anlayışı aynen aksettirmese de her çağda geçerli genel ve devamlı esasları, ortaya koymaktadır... Mesela gemilerin denizlerden geçişi sırasında herhangi bir devletin bunları engellemesinden v.s. bahsedip herhangi bir yasak koymuyor. İlgili ayetten karasularından zararsız geçişin serbest olduğu ortaya çıkıyor. Keza bu ayet açık denizlerin serbestliği prensibini de kabul ediyor.

10- "Müslümanlar, su, at ve ateş hususunda ortaklırlar." Bu hadisi İbn Mâce, İbn Abbas'tan rivayet etmiştir. Ayrıca Tabarâ'nî, Ebu Davut, Ahmet b. Hanbel Müsnedinde ve İbn Ebî Şeybe Musannef inde rivayet etmişlerdir. Hemen hemen bütün fıkıh kitapları nehirler ve denizler yani su konusunda bu hadisi birinci derecede delil olarak kabul ediyorlar."⁷⁷

⁷² Yunus, 22.

⁷³ İbrahim, 32.

⁷⁴ Nahl, 14. Aynı mahiyette, İsrâ, 66, 68, 70, Kehf, 61, 63, 76, 109. Taha, 77.

⁷⁵ Hac, 65. Aynı mahiyette, Nur, 40, Suara, 63; Nemi, 63; Rûm, 41, Lokman, 27, 31, Süre, 32, Duhan, 24, 12, Tur, 6, Rahman, 19, 24, Fatır, 12, Kehf, 60, Furkan, 53, Tekfir, 6, İnfitar, 3.

⁷⁶ Casiye, 12-13.

⁷⁷ Ebu Davud, Buyu' 60; İbn Mace, Rahûn 16; Ahmet b. Hanbel. Müsned, V, 364.

Hemen belirtelim ki tefsir kitaplarımızda bu ayetlerle ilgili olarak bugünkü deniz hukuku kavramlarını karşılayabilecek yorumlar yapılmamıştır. Esasen eski dönemlerde deniz hukukunun bugünkü kavramları da teşekkül etmemiş ve deniz teknolojisi de bugünkü seviyede gelişmemiştir. Söz konusu tefsirlerde daha çok savaş, itikat, yolculuk, Allah'ın nimetlerini hatırlama gibi kavramlarla ilgili ve fazla detaylı da olmayan bilgiler verilmektedir. Halbuki bu ayetler mutlak, mukayyed, muhtevaları geniş, her türlü tefsire açık, bütün zaman ve zeminlerde geçerli, İslâm hukukuna daima dinamiklik ve uygulanabilirlik kazandıran ayetlerdir.

Yukarıda meallerini verdiğimiz ayetler, deniz hukukunun çeşitli konularına temas etmekte, bu konular hakkında genel bilgiler vermekte ve genel hükümler ortaya koymaktadır. Bu konular, ilgili ayetler doğrultusunda teker teker ele alınabilir. Bizim makalemiz karasularının genişliği ve hukuki statüsüdür. İlgili ayetler karasularının genişliğini tamamen zaman ve zeminin şartlarına bırakmıştır. Bilindiği üzere bugün dahi karasularının genişliği ile ilgili kesin ve bağlayıcı milletlerarası bir kural yoktur. Gönlübol'un doğru olarak belirttiği gibi bu gibi kurallar ve prensipler teamüli mahiyettedir. Aynı zamanda her asırda ortaya çıkacak olan meseleleri kuşatacak şekilde ge/ereldir. Bu evsâftaki kurallar hukuka daima bir dinamizma kazandırdığı gibi onu her zaman geçerli kılar. Deniz veya denizlerin tamamına hakim olamayan devlet veya devletlerin bir çoğu bugün milletlerarası deniz hukukunda uzun yıllardır sonucu oluşmuş örf ve adet kurallarına ve hukukçuların uzun araştırmalar ve inceleme sonucu ortaya koydukları görüşlerine dayandırılarak gerçekleştirilmiş ve milletlerarası anlaşmalarda tespit edilmiş olan kurallara uymayı ve onları uygulamayı kabul etmişlerdir. İşte söz konusu bu ayet ve hadislerde bu kuralları açıkça ve doğrudan doğruya reddeden bir durum yoktur. Esasen milletlerarası kurallar da zaman zaman değişmektedir. Nitekim önceki asırlarda karasularının genişliği top menzili esasına göre belirlenirken ve bu esas, devletler tarafından uzun yıllar tatbik edilmiştir. Daha sonra çok uzun menzilli toplar icat edilince bu kuraldan vazgeçildi. Bugün için yürürlükte olan fakat başta Türkiye, ABD, Venezuela ve İsrail'in imzalamadığı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu hükümleri de zamanla değişebilir. Diğer taraftan halkı Müslüman olan bütün İslâm ülkeleri bu anlaşmayı onaylamış ve uygulamaya koymuştur.

Buna göre diyebiliriz ki, bu İslâm ülkeleri naslara aykırı bir durum görmedikleri için bu anlaşmaları onaylamışlardır. Bizim kanaatimizde karasularının sınırlarının tespiti konusunda açık bir nass olmadığı gibi, bunu açıkça yasaklayan bir nass da yoktur. Bunun için 157'den fazla devletin imzaladığı ve 110'dan fazla devletin onayladığı 1982 B.M.D.H.S.'nin ve diğer sözleşmelerin karasularının sınırlarının tespiti ile ilgili hükümlerinin İslâmiyet'e aykırı bir tarafının bulunmadığını söyleyebiliriz.⁷⁸

C- Fikhi Açıdan Karasularının Hukuki Statüsü

Yukarıda karasularına dair İslam hukukunun bakışıyla genel olarak aksettirmeye çalışırken değindiğimiz gibi, bu hukuk deniz ve deniz alanlarına dair genel ve her dönemde geçerli bilgiler vermiş ve denizleri tanzim işini zamana ve

⁷⁸ Gündüz, s. 347,371. 1958 KBBS ve 1982 B.M.D.H. sözleşmelerinin Arap ülkelerindeki uygulamaları için bkz. İdris ed-Dahhak, Kanunu'l-Bihar ve Tatbikatu fi'd-Düveli'l-Arabiyye, 1987, yy.

milletlerin karşılıklı yapacakları andlaşmalara, hatta İslamın herhangi bir dönemindeki uygulanabilirliğine ve dolayısıyla hukukçuların anlayışına bırakmıştır. Nitekim bugün gerek 1958 sözleşmesini gerek 1982 sözleşmesini imzalayan ve onaylayan bir çok İslam ülkesi de vardır. İslam dini bu sözleşme hükümlerine ters düşen naslar ihtiva etseydi, ilgili devletler bu andlaşmaları yapamazlardı.⁷⁹ En azından katılmaz ve onaylamazlardı. Bugün bile A.B.D. Türkiye, İsrail ve Venezualla 1982 Sözleşmesini imzalamamışlardır. Diğer taraftan bir zamanlar Osmanlılar, Karadeniz'in tamamına ve Boğazlara hakim olmuş ve buralarda istediği gibi bir uygulama yapmıştır. İslamiyet denizlere hakim olma veya olmama durumlarının her ikisinde de uygulanabilecek genel hükümleri vazetmiştir. Bir İslam devleti bir denizin tamamına hakim olup, onun hukuki statüsünün gücüne göre istediği gibi tanzim edebilir. Keza bir denizin bir kısmına hakim olup ve diğer devletlerle yapacağı andlaşmalara göre ilgili andlaşma hükümlerine de uyabilir. Hiç bir denize sahip olamaz ve diğer milletlerin yine andlaşmalarla kendisine sağlayacağı hak ve yetkileri kullanabilir. Bu ve benzeri her türlü uygulamaya dair İslam genel prensipler vaz etmiş, bağlayıcı herhangi bir delil serdetmemiştir. Bunu Kur'an ve sünnetteki delillerden anladığımı ve çıkardığımı düşünüyorum...

"Ticaret Gemileri Yönünden" "Savaş Yönünden" gibi başlıklar altında verdiğimiz bilgilerin ve hükümlerin İslam hukuku açısından da geçerli olabileceği kanaatına varıyoruz... Bu gibi konuların tabii ve devletlerin kara ülkesine tabi olarak selim akıl, örf ve adet ve devletler hukukunun mevcut yerleşik tatbikatına göre tanzim edileceği tabiidir. İslam hukukuna göre İslam devleti, kontrolü altındaki ülkesinin her bir kısmında tam bir İlahimiyete sahiptir.⁸⁰ Çünkü İslamiyet bazı konuların tanzim ve tertibini selim akla bırakmıştır. İslamiyet dünya hayatının hemen hemen her yönünü kendi çerçevesi içerisine almıştır. O kendi emirleri ve ilgisi dışında olan her alanı ve her şeyi bizzat tayin ve tesbit etmiş, her şeyi doğrulamıştır. Ve bu gibi alanlarda işlerin idaresini ve tanzimini söylediğim gibi selim akla havale etmiştir. Buna göre alakası olduğu sahalar dahi kendi kuşatması altındadır ve kendi malıdır. Bunlar İslam hukukunun serbest olduğu mevzulardır...

Şimdi gerek 1958 gerek 1982 Sözleşmesinde karasularının hukukî statüsü ile ilgili hükümleri, İslam hukukuna göre değerlendirebiliriz:

a. Zararsız Geçiş Hakkı

Sık sık söylediğimiz gibi İslamiyet, denizi bugünkü manada karasuları-İçsular, Bitişik Bölge, Açık deniz v.s. gibi kısımlara ayırmadan genel olarak, su, ateş ve ottan her devletin birbirlerine zarar vermeden ortaklaşa faydalanabileceğini belirtmiştir. Kur'andaki deniz ve gemilerle ilgili ayetler⁸¹ denizlerden veya denizin bir kısmı olan karasularından veya açık denizlerden, insanlara faydası olan gerek ticaret, gerek harp gemilerinin geçirilebileceğini açıkça beyan etmektedir. Bunlardan iki tanesinin mealini yukarıda zikrettik. Bu hususta bütün hukuçuların kabul ettiği ve delil olarak aldığı bir

⁷⁹ Bu konuda 1958 ve 1982 Sözleşmeleri doğrultusunda 21 İslam ülkesinin tatbikatıyla ilgili yaklaşık 1000 sayfalık bir çalışma hakkında bkz. İdris ed-Dahhak, Kanunul-Bihâr ve Tatbikatuhu fi'd-Düveli'l-Arabiyye, 1987, yy.

⁸⁰ Hamidullah, s. 163.

⁸¹ Mesela, Yunus, 22, İbrahim, 32, İsrâ 66, 70, Kehf, 76, Hac 65 v.s.

hadisi de belirttik. Ayrıca İslam hukukunun en genel esaslarından ve Mecellenin külli kaidelerinden olan "zarar ve mukabele bizzarar yoktur" prensibi de söylediklerimizin doğruluğunu vurgulamaktadır. İster karada ister denizde, her devlet kendisine andlaşmalarla tanınmış olan hakları ve yetkileri başkalarına zarar vermeden kullanabilir. Keza Mecellenin 1237. maddesi, "Denizler ve göller mubahtır" diyerek karasularından zararsız geçişin de mümkün olduğunu belirtmektedir. Yine 1264. maddesinde Mecelle, "Herkes hava ve güneş ışığından faydalandığı gibi, denizlerden ve büyük göllerden dahi faydalanabilir" diyerek her devletin denizin diğer alanlarından faydalandığı gibi, kendisine faide sağlayan "zararsız geçiş" den de istifade edebilir.

O halde Milletlerarası birer andlaşma olan 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde ve yapılacak başka bir andlaşmada bugün için kabul edilmiş olan zararsız geçiş hakkıyla ilgili hükümleri karşılıklı anlayışa ve devletin iç ve dış çıkarlarına, adalet ve hakkaniyete uygun bulunduğu takdirde kabul edilir ve onaylanabilir.

Kanaatimca bu gibi andlaşmaların tüm hükümlerine katılma, biraz da zaman ve zamanın şartlarına göre devletin ülke ve milletinin menfaatlerine ters düşmemesine bağlıdır.

b. Kıyı Devletinin Karasularındaki Yetkileri

Muhammed Hamidullah'ın haklı ve yerinde olan şu tespitleri konumuza ışık tutar niteliktedir: Şüphesiz eski devirlerde teknolojinin bu kadar çok inkişaf etmediği zamanlar, devletler yalnız doğrudan doğruya hakim olabildikleri, Allah'ın yarattığı şeyler üzerinde hak iddia ediyorlardı. Bu arada İslam zuhur etti ve insanoğlu daha o zamanlarda, maden gibi tabiatın yeraltı servetini olduğu kadar suyu da hakimiyeti altına almış bulunuyordu.⁸² Burada İslam hukukçularının kabul ettiği şu önemli esası da tekrar edelim: İslam toprağının her parçası, müslümanların devlet başkanın otoritesi altındadır. Onun otoritesi müslüman halkının otoritesidir.⁸³

Karasularında devletin hakimiyetini belirleyen şu hadis de konumuz açısından önemlidir. Onun mealini de burada tekrar edelim: "Her toprak parçasının (devletin izni dışında devletten başkasına girmesi) yasak olan bir parçası vardır."⁸⁴

Buradaki toprak parçası da mutlak ve umumî bir lafız olduğu için, devletin karasularına da şamildir. O halde andlaşmalarla kabul edilmiş istisnalar dışında, devletin karasularında, zararsız geçiş haricinde hakimiyet hakkı vardır.

SONUÇ

Bugüne kadar milletlerarası hukuk, karasularının genişliğinin en az sınırını belirten kesin bir esası tespit edememiştir. Yalnız devletlerin deniz sahasındaki devletlerarası mükellefiyetleri göz önünde bulundurduğunda, karasularının genişliğinin üç milden daha az olarak tespit edilmesi, milletlerarası hukukla bağdaşmaz. Buna karşılık karasularının en fazla genişliği, milletlerarası bir teamül kuralı haline gelmiştir ki, bu genişlik, 12 deniz milidir. Bunun dışında ve çok istisnai haller haricinde 12 milin üzerinde bir karasuları genişliğinin belirlenmesine milletlerarası hukukun izin

⁸² Hamidullah, s. 156.

⁸³ Serahsi, X, 93.

⁸⁴ Ebu Yusuf, s. 108-109, Kasani, VI, 195.

vermesi mümkün gözükmemektedir.

Türk karasularının genişliği meselesine gelince, 2674 sayılı karasuları kanunu, karasularının genişliğini en az 6 mil olarak kabul etmiştir. Ege denizindeki bu 6 millik genişlik, hali hazır hiçbir çekişmeye yer vermeksizin tatbik edilmektedir.

2764 sayılı kanunun verdiği yetki doğrultusunda Bakanlar Kurulu, Akdeniz ve Karadeniz'de mütekabiliyet (karşılıklı olma) esaslı doğrultusunda karasularının genişliğini 12 mil olarak belirlemiştir. Buna göre bugün Türk karasularının genişliği, Ege'de 6 deniz mili, Akdeniz ve Karadeniz'de 12 deniz milidir.

Yabancı devlet bayrağına sahip olan, ticari maksatlarla kullanılan devlet gemileri ve ticari gemiler, iç sularda buldukları esnada, milletlerarası hukukta, kıyı devletinin, bu gemilere uygulayacağı hukuki ve cezai yargı yetkisine getirilmiş bir engelleme yoktur. Fakat genel bir örf ve adet kuralı olmamakla birlikte devletlerin çoğu, iç sularında veya limanlarında bulunan gemilerde işlenmiş suçlar, kıyı devletinin içsularının düzenini ihlal etmiyorsa, dostluk ve nezaket gereği yargı salahiyeti kullanmamaktadır. Ama içsularında ve limanlarda bulunan harp gemileri hakkında milletlerarası hukuk, kıyıdaş devletin yargı salahiyetini kısıtlamıştır. Ancak bu gemiler, kıyı devletinin içsularının düzenine uymuyorsa, kıyı devleti bu gemilerden içsularını terketmesini isteyebilir.

Yabancı devlet bayrağını taşıyan ticari gemilerde karasularında buldukları sırada, bir suç işlenirse, bu suç kıyı devletine yansımadığı sürece, bu suç kıyı devletinin huzurunu ve barışını ve karasularının nizamını bozmadıkça veya gemi adamlarından biri yardım istemedikçe yahut uyuşturucu ticaretini önleme ile ilgili bir tedbirin alınması söz konusu değilse, cezai yargı salahiyeti kullanma yoluna gidilmemelidir. Ancak milletlerarası hukukta, bu sayılanlarla ilgili emredici ve kesin kurallar yoktur. Sadece temenni niteliğinde hükümler vardır.

Zararsız geçiş hakkının muhafazası için, yalnız karasularından geçen gemilerde önceden işlenmiş suçlar söz konusu ise, kıyı devleti yargılama yapma hakkına sahip değildir.⁸⁵ Fakat, bu esasın oluşumuna baştan beri karşı çıkan devletler açısından zikredilen milletlerarası örf ve adet kuralı haline gelmiş olan bu esasın hiçbir kıymeti olamaz ve ilgili devlet böyle konularda kendi kanunlarını uygular. Bunun en müşahhas örneği de Türkiye'dir. Türkiye, 1927 yılında Birleşmiş Milletler Adalet Divanı tarafından karara bağlanmış olan Lotus davasından beri, ülke dışında işlenen suçlarda, Türk Ceza kanununu tatbik etme yolunu seçmiştir.

Yabancı bir gemi, karasularında yolculuk yaparken, yolculuktan dolayı veya yolculuk maksadıyla üstlendiği veyahut maruz kaldığı mükellefiyetler ve sorumluluklar haricinde kıyı devleti tarafından herhangi bir hukuk davası sebebiyle haciz veya tutuklama işlemine tabi tutulamaz.

Eğer bir kıyı devleti, karasularından geçen yabancı bir gemideki bir kimse ile alakalı olarak hukuki yargı salahiyetini kullanmak isterse, bu gemiyi yolundan alıkoymadan, dolayısıyla zararsız geçişe zarar vermeden kullanılmalıdır.

Harp gemileri ise, hukuk davaları açısından, kıyı devletinin yargılamasından muaf tutulmuştur. Türkiye, 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşme

⁸⁵ 1958 KBBS., m. 19/5; 1982 BMD.HS., m. 27/5.

ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olmamıştır. Bu bakımdan, bu Sözleşme hükümleriyle bağlı değildir. Yalnız Türkiye, harp gemileriyle ilgili milletlerarası örf ve adet hukuku kaidelerini devamlı bir şekilde uygulamış ve buna göre hukuki düzenlemeler yapmıştır.

Türkiye, 1955 yılında kabul ettiği 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesine uygun davranarak ticari maksatlı devlet gemilerini için yargılama yoluna gitmemiştir. Yalnız Türkiye denizle ilgili olarak çok taraflı milletlerarası andlaşmaya taraf olmuştur.

İslamiyet öncelikle denizi herkesin veya her devletin serbestçe istifade edebileceği ortak şeylerden saymıştır. Buna göre bugün Karasuları veya içsuları dediğimiz deniz bölümünde hakkaniyet ve nisfet esası dahilinde başkasına zarar vermeyecek şekilde herkes bu deniz kısımlarından istifade edebilir. Bu istifadenin şartları, karşılıklı olmak, adalet ve hakkaniyet esaslarına bağlı kalmak kaydıyla andlaşmalarla tesbit edilebilir.

BİBLİYOGRAFYA VE KISALTMALAR

- Ahmet b. Hanbel, el-Müsned, I-V, Beyrut, ty.
 Alemgir, Sultan Muhyiddin, el-Fetâvâ-Hindîyye, I-VI, Mısır, 1310, I-VI.
 Akipek, Ö. İlhan, Devletler Hukuku, Devlet, İkinci Kitap, (1969) (Çalışmamızda bu kitabı II. Cilt olarak kabul ettik)
 Ali Haydar, Dururu'l-Hukkam Serhu Mecelleti'l-Ahkâm, İstanbul, I-IV, 1330.
 Ayni, Bedruddin, el-Binâye fi Şerhi'l-Hidâye, I-X, Darulfikr, 1981.
 _____, Umdetu'l-Kaarî Şerhu Sahîhi'l-Buhârî, I-XII, Darulfikr, ty.
 Baykal, F. Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, 1998.
 Bilmen, Ö. Nasuhi, Hukuk-ı İslamiyye ve Istilahatı Fıkhiyye Kamusu, I-VIII, İstanbul, 1967-1970.
 BMDHS: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
 Cin, Hâilil, Osmanlı Hukukunda Kıyıların Hukukî Rejimi, Seha L. Meray Armağanı, Ankara, 1979, cilt, I, s. 79-105.
 Çelik, Edip F., Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap, İstanbul, 1987. (Bu kitabı II. cilt kabul ettik)
 ed-Dahhak, Kanunu'l-Bihar ve Tatbikatuhu fi'd-Düveli'l-Arabiyye, 1987, yy.
 Demir, Ahmet, Türkiye İçsularından Faydalanma Meseleleri, Ankara, 1963.
 Ebu Davud, Sünen-i Ebî Davud, Hattabî'nin Meâlimu's-Süneni ile birlikte, Hazırlayanlar ve Talik Yazanlar: İzzet Ubeydü'd-Deâs-Adil es-Seyyid/ I-V, Beyrut, 1969-1974.
 Ebu Yusuf, Kitabul-Harac, Kahire, 1397.
 Endülüsî, Ebu Ubeyd Abdullah b. Abdilaziz el-Bekrî, Mu'cemü mâ Üstucim min Esmâil-Bilâd ve'l-Mevâdi, I-IV Beyrut, 1403
 Gönübol, Mehmet, Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Ştatüsü, Ankara, 1959
 Gündüz, Aslan, Milletlerarası Hukuk Têmel Belgeler ÖrneK Kararlar, İstanbul, 1998.
 _____, Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk, İstanbul, 1984.
 Hamidullah, Muhammed, İslamda Devlet İdaresi (Tercüme eden, Kemal Kuşçu) Ankara, 1979.
 Haskefi, ed-Dürü'l-Muhtar (Reddü'l-Muhtar'ın kenarında), I-VI, İstanbul, 1309;
 İbn Abidin Muhammed Emîn, Haşiyetü Reddi'l-Muhtar ale'd-Dürri'l-Muhtar, I, VI, ty.yy.
 İbn Ebî Şeybe, el-Musannaf fi'l-Ahâdisi ve'l-Âsâr, I-VIII, (Talik, Saîd Elliham) Beyrut, 1989.
 İbn Mace, Sünenü İbn-i Mace, I-II, Mısır, 1953.
 İdris ed-Dahhak, Kanunu'l-Bihaz ve Tatbikatuhu fi'd-Düveli'l-Arabiyye, 1987, yy.
 İmam Mâlik, el-Muvatta (M.Fuad Abdulbakî nesri) I-II, ty.yy.
 İnan, Yüksel, Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara, 1976.
 İzbirak, Reşat, Coğrafya Terimleri Sözlüğü, İstanbul, İstanbul, 1992.

- KBBS 1958.: 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
 Kâsânî, Alauddin Ebu Beki b. Mes'ud, Kitabu Bedâ'i's-Sanâyi fi Tertîbî's-Şerayi, I-VII, Beyrut, 1986.
 Kuhistânî, Şemsüddin Muhammed, Camiu'r-Rumûz Şerhu Muhtasari'l-Vikaye (Kuhistânî) İstanbul 1300.
 Kutluk, Deniz, Deniz Hukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Ankara, 1987.
 Lütem, İlhan, Devletler Hukuku Dersleri, I-II, Ankara. 1956.
 Mâverdî, Ebu'l-Hasen, el-Ahkamu's-Sultaniyye ve'l-Vilâyâtü'd- Diniyye, (Talik, Abdullâtif el-Alemî) Beyrut, 1990.
 Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye.
 Miras, Kamil, Sahih-i Buhârî Muhtasarı Tecrid-i Sarîh Tercemesi ve Şerhi, I-XII, Ankara, 1969-1973.
 Müslim b. el-Haccâc, el-Kuşeyrî, Sahilin Müslim, I-V, İstanbul, ty.
 Meray, Seha L., Devletler Hukukuna Giriş, I-II, İstanbul, 1959, 1975.
 M.D.A.D.: Milletlerarası Daimi Adalet Divanı.
 Nesâî, Sünenü'n-Nesâî, (Ebu Gudde Neşri), I-IX, Beyrut, 1988.
 Öngör, Sami, Coğrafya Sözlüğü, İstanbul, 1962.
 Özman, M. Aydoğan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul, 1984.
 Pazarıcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap (Biz,bu kitabı II. cilt kabul ettik), Ankara, 1993.
 R.G.:Resmi Gazete.
 Serahsî, Ebu Bekr Muhammed b. Ali, Kıtabu'l-Mebcut, I-XXX, Beyrut, ty.
 Tirmizî, Ebu İsa Muhammed, Sünenü't-Tirmizî, I-V. Beyrut ty.
 Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, İstanbul, 1996.
 Yazır, M. Haindi, Hak Dini Kuran Dili, İstanbul, 1935-1938.
 ty: tarih yok
 yy: basıldığı yer yok.
 1958 KBBS.: 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
 1982 MBDS: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi