

## AÇIK DENİZLERDE DÜZEN VE GÜVENLİK

Cemal ÖZTÜRK\*

### ÖZET

Uluslararası hukuk devletlerin iç hukuku kadar net olmayıp gelişmekte olan bir hukuktur. Milletlerarası hukukun bir kolu olarak gelişen deniz hukuku örf ve adet hukukunun kodifikasyonu ile oluşturulmuştur. İlk olarak 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi ve daha sonra da 1994'te yürürlüğe giren 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi yapılmıştır. Denizler ülkelerin kullanım amaçları ve yetkilerine göre bir takım kısımlara ayrılmışlardır. Denizler açık deniz, bitişik bölge, kıta sahanlığı, karasuları ve münhasır ekonomik bölge diye kısımlara ayrılabilir. Diğer taraftan denizler bir devletin deniz ülkesine dahil olan ya da hiçbir devletin deniz ülkesine dahil olmayan diye de iki kısma ayrılabilir. Açık denizler hiçbir ülkenin deniz ülkesine dahil olmayan denizlerdir. Bu nedenle bu deniz kısımlarının kullanımı, buradaki yetkiler, buradaki suçlarla mücadele, kolluk kullanımı, bayrak devletlerinin yetkileri, bayrak devleti dışındakilerin sınırlı yetkileri, buradaki canlı kaynaklardan yararlanma ve koruma, deniz haydutluğu ve önlenmesi, ziyaret ve arama yetkisi, köle ticareti ve uyuşturucu ticareti ile izinsiz yayın yapılmasının önlenmesi ve kesintisiz takip konuları çok karmaşık ve kuralları ve işleyişinin belirlenmesi gereken son derece önemli konulardır. Bu çalışmada, açık denizlerde sözü geçen konuların netleştirilmesi ve sorunların giderilmesi, çözüm yolları bulunması için uluslararası sözleşmeler ve literatür taranmış, karşılaştırmalar, örneklendirmeler ve değerlendirmeler yapılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Açık Deniz, Açık Denizlerde Düzen, Açık Denizlerde Güvenlik, Uluslararası Deniz Problemleri.

## THE LAYOUT AND SECURITY AT THE HIGH SEAS

### ABSTRACT

International law is not as clear as national laws but it is a developing law. As a branch of international law Law of the Sea was created with the codification of customary law . First 1958 Geneva Convention on the Law of the Sea and then the 1982 United Nations Convention on Law of the Sea which came into force in 1994 is made. The seas are divided into a number of parts according to the purpose and powers of the countries. The Seas can be divided into parts as open sea or offshore sea, contiguous zone, continental shelf, territorial waters and exclusive economic zones. On the other hand seas can be divided into two parts as first one included in the country's maritime countries and second one is not included in any of the country's maritime countries. Offshore-High seas are not included in any of the country's maritime countries. Fort this reason the subjects of; the use of this parts, the powers on this part, combating crime here, use of law enforcement, authority of the flag state , the limited powers of the states except flag state, utilization and protection of living resources, piracy and prevention, visit and search authority, prevention of the slave trade, drug trafficking and unauthorized broadcasting and continuous chase are very complex and very important subjects which its rules and mechanism should be determined. At this study, we scanned international conventions and literature, made comparisons, saamplings and evaluations for solving the problems at open seas and making clear the subjects were talked here.

**Key Words:** High Sea, Layout at high seas, Security at High Seas, International Sea Problems.

---

\* Yrd. Doç. Dr. Bitlis Eren Üniversitesi, İİBF, Kamu Yönetimi, cozturk@beu.edu.tr

## GİRİŞ

Milletlerarası Hukuk kuralları egemen olan devletlerarasında gelişen, değişen şartlara göre şekillenen, hatları, ayrıntıları iç hukuk kadar belirgin olmayan ancak gelişmesine devam eden bir hukuk dalıdır. Genel olarak milletlerarası hukukta egemen olan şey karşılıklı ilkesi olmakla birlikte bunun istisnaları da olabilmektedir.

Milletlerarası hukukun bir dalı olarak deniz hukukuna gelince eskiden beri uygulana gelen, örf ve adet hukukunun kodifikasyonu sonucu şekillenmiş ve şekillenmeye de devam etmektedir. İlk olarak çok kapsamlı olarak deniz hukuku alanında 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi yapılmış ve nitekim çoğu konularda onun tekrarı niteliğinde olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 1982 tarihinde kabul edilmiştir. 1982 Sözleşmesi 1994'de yürürlüğe girmiştir.

Denizler ülkelerin yetkilerine göre ve kullanım amaçlarına göre çeşitli bölümlere ayrılmıştır. Genel olarak bir devletin deniz ülkesi ya da herhangi bir devletin ülkesine tabi olmayan açık denizler olmak üzere ikiye ayrılabilir. Ancak bir de bazı devletlerin münhasır hakları olduğu bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölgeler ve kıta sahanlığı bölümleri vardır ki, kıta sahanlığı bazen açık denizlere yayabilmekte, Bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge ise kıyı devletine bazı münhasır haklar vermektedir.

Deniz ülkesi olan deniz bölümlerinde kıyı devletinin idari ve vargı yetkileri tam sayılsa da, açık denizlerdeki boşluğu doldurmak için de bazen bayrak devleti olarak gemilerin tabiiyetlerini taşıdıkları gemilere bazen de tüm devletlere bir takım yetkiler ve görevler yüklenmiştir.

Biz de deniz hukukunun kavramı ve gelişiminden bahsedip, deniz bölümlerine genel olarak değinip nitekim, asıl konumuz olan açık denizlere geleceğiz. Açık denizlerdeki inceleyeceğimiz bölüm asıl olarak bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı dışında kalan deniz kesimleridir. Burada düzenin nasıl sağlanacağını, kimlerin hangi yetkilere sahip olacağını, birlikte ve ayrı ayrı devletlerin yetki ve görevlerinin neler olduğunu irdelemeye çalışacağız.

## ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU VE TARİHİ GELİŞİMİ

Devletler hukuku, bağımsız devletlerarasındaki ilişkileri düzenleyen kurallar olarak tanımlanırken, özellikle birinci dünya savaşından sonra öyle oluşumlar gözlemlendi, öyle örgütler ortaya çıktı ki artık bağımsız devletlerin dışındaki bazı varlıkların da devletler hukuku öznesi olarak kabul edildiğini görüyoruz. Örneğin; Birleşmiş Milletler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), UNESCO, Papalık. Devletlerarasındaki ilişkilerde büyük yere sahip ilişkilerden biri de denizlerle ilgili olan uluslararası deniz hukukudur.<sup>1</sup>

Milletlerarası hukukun yeryüzü ve evren konusunda getirmiş olduğu hukuki düzeni, üç ayrı hukuki statüye ayırarak, değerlendirebiliriz:

- 1- Bir devletin ülkesel egemenliğine tabi olan ülkeler statüsü,
- 2- Herhangi bir devletin ülkesel egemenliğine tabi olmamakla beraber, devlet egemenliğine tabi kılınabilecek olan, sahihsiz ülkeler statüsü,

<sup>1</sup> Gündüz Aybay, **Deniz Hukuku**, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998, s.825.

3- Herhangi bir devletin egemenliğine tabi olmayan ve kural olarak kazanılması da mümkün olmayan ülkeler statüsü. Bu statü bugün açık denizler ile uzay ve gök cisimlerine uygulanır. Bunların milletlerarası toplum üyelerinin ortak yararlanmasına açık olduğu kabul edilir.<sup>2</sup>

Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesi devletler hukukunun kaynaklarını gösteren en önemli metin olarak kabul edilir. Bu maddede “ödevi kendisine havale edilen uyuşmazlıkları devletler hukukuna uygun olarak çözmek olan Divan;

a) Uyuşmazlık halindeki devletlerce kabul edilmiş kurallar koyan gerek genel, gerek özel uluslararası antlaşmaları;

b) Hukuk kuralı olarak kabul edilmiş olan genel bir uygulamanın beyinesi olarak uluslararası teamülü;

c) Uygur uluslarca kabul edilen genel hukuk ilkelerini;

d) Muhtelif ulusların adli kararları ile en yetkili müelliflerin öğretilerini (doktrinlerini; bilimsel görüşlerini) uygular”<sup>3</sup> denilmektedir.

Paris Kongresi’nde, 1856’da imzalanan ve bütün devletlerin katılımına açık tutulan Paris Beyannamesinin ön gördüğü kurallar şunlardır;

1- Korsanlık yasaktır,

2- Tarafsız bayrak taşıyan gemilerdeki düşman eşyası harp kaçağı olmadıkça müsadere edilemez,

3- Düşman bayrağı taşıyan gemideki tarafsız devlete ait eşya, harp kaçağı olmadıkça müsadere edilemez,

4- Ablukaların ‘uyulması zorunlu’ sayılabilmesi için eylemsel olması, yani düşman kıyılarına yaklaşmayı önlemeye yetecek kuvvetle yapılması şarttır<sup>4</sup>.

Milletlerarası deniz hukukunun asıl kaynağı<sup>5</sup> örf ve adet hukukudur. Deniz hukukunu yazılı hale getirmek için yapılan ilk resmi kodifikasyon (tedvin) girişimi Mart-Nisan 1930 tarihinde La Haye’de Milletler Cemiyeti çerçevesinde yapılmış ve başarısız olmuştur. Yapılan kodifikasyon konferansında, karasularının genişliği konusundaki görüş ayrılıkları uzlaştırılmadığı için bir sonuç alınamamış; bu sorunun dışında karasularının hukuki rejimi ile ilgili on üç maddelik bir metin hazırlanmışsa da, bu maddelerin kabulünün karasularının genişliği konusunda anlaşmaya varılması şartına bağlı tutulması karşısında karasularının hukuki rejimine dair bir antlaşma tasarısı hazırlama çalışmaları bitirilememiştir.<sup>6</sup>

Bu yoldaki ikinci girişim Birleşmiş Milletler çerçevesinde olmuştur. Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 21 Kasım 1947 tarih ve 174 (2) sayılı kararı uyarınca kurulan milletlerarası hukuk komisyonunun 12 Nisan 1949’da yapıları ilk toplantısında, karasuları ve açık denizler

<sup>2</sup> Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s.5.

<sup>3</sup> Aybay, s.835-836.

<sup>4</sup> Aybay, s.832.

<sup>5</sup> Hatice Ilgaz, “Denizde Bilimsel Araştırmaların Uluslararası Hukukta Düzenlenmesi İhtiyacının Ortaya Çıkışı”, **Journal of Naval Science and Engineering**, 2009, C.5, No.1, ss.39-48, s.41.

<sup>6</sup> Toluner, s.57.

hukuki rejiminin kodifikasyona uygun olan konular arasında bulunduğu kabul edilmiş; Komisyonun 1950-1956 yılları arasındaki çalışmaları sonunda bir andlaşma taslağı hazırlanarak Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na sunulmuştur. 24 Şubat-27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, bu tasarı üzerinde çalışarak, deniz hukukuyla ilgili dört andlaşma metni kabul etmiştir. Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu; Açık Denizler Konvansiyonu; Kıta Sahanlığı<sup>7</sup> Konvansiyonu; Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynaklarının Korunmasına Dair Konvansiyon.<sup>8</sup>

Milletlerarası Deniz Hukuku alanında ilk yazılı kodifikasyon olarak 1958 andlaşması deniz hukuku için önemli bir belge olurken asıl olarak deniz hukukuyla alakalı örf ve adet hukukunu yazılı hale getiren bu andlaşma, karasularının iç sınırının saptanmasında düz hatlar usulünün kabulü, bitişik bölge ve kıta sahanlığı gibi yeni kavramları da düzenlemektedir. Bu düzenlemeler ise denize kıyısı olan devletlerin yetkilerini genişletme gayretleri olarak ortaya çıkmışlardır.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 17 Aralık 1970 tarihli kararında, 1973 yılında milli yetki sınırları ötesinde kalan açık deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimini saptamak için bir deniz hukuku konferansının toplanmasını önerirken, sınır sorunuyla birlikte deniz hukukunun bütün sorunlarının<sup>9</sup> (açık denizler, kıta sahanlığı, karasuları ve bitişik bölge, açık denizlerde avlanma ve canlı kaynaklarının korunması, deniz çevresinin korunması ve kirlenmenin önlenmesi, denizde bilimsel araştırma) bu konferansın gündemine almak zorunda kalmıştır. Üçüncü deniz hukuku konferansı 20 Haziran-29 Ağustos 1974 tarihinde Karakas'ta yapılan toplantıyla başlamış ve 10 Aralık 1982 tarihinde Montego Bay'de imzaya açılan Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun kabulüyle sonuçlanmıştır.<sup>10</sup> Daha sonra da bu sözleşmeye paralel ve onun gereği olarak doğan<sup>11</sup> bir çok uluslararası sözleşme daha imzalanmıştır.

Bu Sözleşme metni 130 olumlu, 17 çekimser ve 4 karşı oy almıştır. Sözleşmeye konferansta da karşı oy veren Türkiye daha sonra da imzalamamıştır. Yürürlüğe girmesi için en az 60 devletlin onayından sonra 1 yıl geçmesi gereken Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 16.11.1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Eylül 1996 tarihinde Sözleşmeyi 106 devlet onaylamıştır. Başta ABD olmak üzere bazı devletlerin Sözleşmenin uluslar arası deniz yatağını düzenleyen 11.bölümüne eleştirileri üzerine alan bölümün bir andlaşma ile tekrar düzenlenmesi yoluna gidilmiştir. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nde (BMGK) 28.7.1994 tarihinde kabul edilen andlaşma, 16 Kasım 1994'te gerekli sayı olan 60 onayı elde etmiş<sup>12</sup>, 28.7.1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Eylül 1996 tarihi itibarı ile 67 devlet taraf olmuş

<sup>7</sup> Daha geniş olarak kıta sahanlığı için bkz. Arda Özkan, "Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasında Uluslararası Uygulamalar: Sözleşmeler, İçtihat Ve Doktrin", **International Journal of Social Science**, Number: 31, 2015, ss.367-386, s.367 vd.

<sup>8</sup> Toluner, s.57-58

<sup>9</sup> Burak Akçapar, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesi", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 1996, C.51, S.1, ss.19-42, s..26 vd.

<sup>10</sup> Toluner, s.60-61

<sup>11</sup> <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/08/20140828-1-1.pdf>. 2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrol ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme bunlardan bir tanesidir.

<sup>12</sup> Funda Keskin, "1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nden Doğan Sorunların Çözülmesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi", **Ankara Üniv SBF Dergisi**, 1998, C.53, S.1-4, ss.186-205, s.185.

durumdadır. Yeni Sözleşme ile Uluslar arası deniz hukukunda ulusal alanların genişlemesi eğilimi kendini göstermiştir.<sup>13</sup>

Sözleşme 1995’de yeterli katılımın olması ile yürürlüğe girmiştir; Türkiye sözleşmeye katılmamıştır. Türkiye 1958 Cenevre Sözleşmesine de katılmamıştı. Ancak, sözleşmeye taraf olmayan ülkeler açısından da bu sözleşme önemlidir; çünkü:

1- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi<sup>14</sup>’nin (The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS<sup>15</sup>’un) bazı hükümleri teamülü yansıttığı- var olan kuralları açıkladığı- için, uluslararası deniz hukuku kaynağı olarak katılmayan devletleri de bağlar;

2- Birleşmiş Milletler Sözleşmesi’nin yeni kurallar getiren hükümleri, zamanla, yeni teamül kuralları niteliği kazanabilir ve bu bakımdan üye olmayan ülkeleri de bağlayabilir.

Ancak şu önemli noktayı unutmamak gerekir: Bir devlet, bir teamül kuralının oluşması aşamasında sürekli ve tutarlı olarak bu kurala karşı çıkmışsa, o örf ve adet (teamül) kuralı, karşı çıkan devlet için bağlayıcı olmaz.<sup>16</sup>

1958 Konvansiyonu’ndan henüz 16 yıl geçmişken üçüncü Konferansın düzenlenmesinin nedenlerine gelince, 1958 Kodifikasyonu’nda karasuları sorununun çözümlenememiş olması, bazı kavramların teknolojik gelişmelere paralel olarak anlamını yitirmesi ya da değişmesi, 1958 den sonra Birleşmiş Milletlerin yapısında az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin sayısı artınca bu defa denizlerin kullanımında sosyal adalet ilkesine bağlı yeni bir düzenleme ile çözümlenmesini istemeleri, yine gelişen teknoloji sayesinde açık denizlerde petrol çıkarılması, denizde kurulan seyyar fabrikalarla denizlerde üretim yapılması, balıkçılığın daha büyük çerçevelerde yapılabilir hale gelmesi, deniz kirliliği ve deniz canlılarının korunması ve adil olarak faydalanabilme gibi sebeplerdir.

1958 Kodifikasyonu ile aralarında bir tezatlık olduğu durumlarda 1982 Kodifikasyonu’nun uygulanacağı, 1982 Kodifikasyonu’nun 311. maddesinde düzenlenmiş bulunmakla 1982 Kodifikasyonu’nun kendine daha fazla hukuki etkinlik kazandırmıştır.

## AÇIK DENİZLER

Biz açık deniz tanımını 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne göre yapmadan önce farklı tanımlara bir göz atalım. Açık deniz: Kıyıdan uzakta kalan ve bir devletin iç suları ya da karasuları sayılmayan deniz.<sup>17</sup> Hiçbir devletin egemenliği altında olmayan uluslar arası deniz alanlarıdır.<sup>18</sup> Açık deniz ülkelerin karasularının dışında kalan deniz, uluslar

<sup>13</sup> Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 1999, s.318

<sup>14</sup> <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> Erişim tarihi: 27.08.2016. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Türkçe tam metin.

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) Erişim tarihi: 29.08.2016. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İngilizce tam metin.

<sup>15</sup> Şule Anlar Güneş, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **AÜHFĐ**, C.56, S.2, ss.1-37, 2007, s.2.

<sup>16</sup> Aybay, 1998, s.846-847.

<sup>17</sup> Selahattin Bağdatlı, **Temel Hukuk Kavramları**, Tabevi Yayınları, İstanbul, 1955, s. 10.

<sup>18</sup> [www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr) [http://www.mta.gov.tr/v2.0/birimler/redaksiyon/ekonomi-bultenleri/2015\\_20/3.pdf](http://www.mta.gov.tr/v2.0/birimler/redaksiyon/ekonomi-bultenleri/2015_20/3.pdf)’da Nuray Karapınar, Doğal Kaynaklar ve Ekoloji Bülteni, Sayı.20, ss.13-21, 2015, s.14.

arası deniz.<sup>19</sup> Açık deniz bir devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne, karasularına ve iç sularına ve takım ada devletlerinin takım ada sularına girmeyen deniz kesimleri için kullanılan bir deyimdir<sup>20</sup> şeklinde tanımlanmıştır.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin 1. maddesinde, açık deniz, denizin iç sular ya da karasularına ait olmayan bütün parçaları olarak tanımlanmaktadır. Açık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerektiği, Uluslararası Deniz Yatağı Rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle ortaya çıkmaktadır<sup>21</sup>.

1982 Deniz Hukuku Konferansı dikkate alınarak açık deniz tanımını şu şekilde yapmak daha kapsamlı ve anlaşılır olur; Herhangi bir devletin iç suları, karasuları, münhasır ekonomik bölgeleri, takım adalarının takım ada suları dışında kalan, denize kıyısı olsun ya da olmasın bütün devletlere açık, herhangi bir parçası herhangi bir devletin egemenliğine bırakılmaz bütün deniz kısımlarıdır.

Bitişik bölge ile karasuları 1958 Kodifikasyonunda var iken Münhasır Ekonomik Bölge, 1982 Kodifikasyonu ile milletlerarası deniz hukukuna kazandırılmıştır. O nedenle açık denizlerden faydalanmada kıyısı olan devletlerin bir ağırlık kazandıkları gözlenmektedir.

Asıl olarak devletin deniz ülkesi iç suları ve karasularından oluşuyorsa diğer deniz kısımları da açık denizler olarak değerlendirilebilir. Ancak bu açıklamayı dikkate aldığımızda açık denizleri de ikiye ayırmak gerekecek birinci kısımda, bütün devletlerin eşit haklara sahip olduğu, tam bir serbestinin hakim olduğu açık deniz bölümleri diğer kısımda ise kıyı devletine bazı yetkilerin tanıdığı bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölgeler yer almaktadır. İşte bu noktada bizim özel olarak üzerinde duracağımız deniz kesimleri, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, takım ada suları dışında kalan açık deniz bölümleridir. Bunu incelerken de 1982 Birleşmiş Milletler Denizi Hukuku Sözleşmesini ana metin olarak ele alacağız.

### AÇIK DENİZLERİN HUKUKSAL STATÜSÜ

1982 tarihli BMDHS'nin 86. maddesinde tanımını bulan açık deniz, aynı sözleşmenin 87. maddesinde denize kıyısı olsun veya olmasın bütün devletlere açıktır. Hiçbir devlet, geçerli bir şekilde açık denizin herhangi bir parçasını egemenliğine tabi tutmaya kalkamaz (m.89) ve açık denizler barışçı amaçlar için kullanılacaktır (m. 88).

CK'nun 2. maddesinde de "Açık denizler, bütün milletlere açık olduğu için hiçbir devlet, bunun herhangi bir kesiminin kendi egemenliğine tabi olduğunu, muteber bir biçimde ileri süremez." Denilmekle BMK ile paralellik gösterir. Zaten 1958 Cenevre ve 1982 Birleşmiş Milletler Kodifikasyonları birbirinin tekrarı gibi ise de, 1982 Kodifikasyonu'yla biraz daha ilerlemeler sağlanmıştır. Karasularının 12 mil olarak kabul edilmesi, 1958 Kodifikasyonu'nun bir eksikliğini gidermiştir. Ayrıca 1982 Kodifikasyonu'nda Münhasır Ekonomik Bölge tanımıyla karşılaşırız.

<sup>19</sup> Ali Şafak, **Hukuk Terimleri Sözlüğü**, Rehber Yayınları, Ankara, 1992, s.3.

<sup>20</sup> Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, Alkım Yayınları, 6. Bası, İstanbul, 2001, s.502.

<sup>21</sup> Pazarcı, s .417.

## AÇIK DENİZLER SERBESTİSİ<sup>22</sup>

Açık denizler serbestisi, diğerlerinin yanında (milletlerarası hukuka aykırı olmayan kullanma biçimleri) şu serbestileri kapsar:

- Seyrüsefer, (Bir devletin gemileri açık denizde suyun üzerinden ya da altından seyredebilecektir.)
- Uçma,
- Kıta sahanlığı kısmındaki kurallara uygun olarak, su altı kablo ve boru döşeme
- Kıta sahanlığı kısmına dair kurallara uygun olmak üzere suni adaları veya uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri yapma, inşa etme,
- Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idaresi ile ilgili bölüm şartlarına tabi olmak üzere balıkçılık, (Uluslararası hukukun bu konuda koyduğu kurallar çerçevesinde, bütün devletlerin ya da vatandaşlarının açık denizde balıkçılık yapabileceklerinin kabul edildiği belirtilmektedir. Uluslararası hukukun bu konuda ön gördüğü serbestliği kısıtlayan koşullar ise açık denizde canlı kaynaklarının korunması ve makul olarak işletilmesine dair kurallardan oluşmaktadır.)

- Deniz bilimsel araştırması kaidelerine uygun olarak bilimsel araştırma, (Araştırmalar barışçıl amaçlara ayrılmıştır. Bu hükmün anlamı netleşmemişse de, devletlerin açık denizlerden askeri amaçlarla yararlanması hususunda sınırlayıcı bir hüküm niteliği taşıdığı görülmektedir. Sorun ise barışçıl amaçlardan bir hukuksal terim olarak ne anlaşılacağıdır. Eğer “barışçıl” kelimesi geniş yorumlanırsa, askeri olan bütün aktiviteler yasaklanacaktır. Barışçıl teriminden, saldırgan olmayan askeri faaliyetler anlaşılacaksa o zaman savunma amaçlı faaliyetlerin bu hüküm ile yasaklanması mümkün olmamaktadır. Bugünkü uygulamalarda ikinci olasılık kabul edilmiş görülmektedir. Bugün bütün devletler savunma amaçlı askeri faaliyetlerini açık deniz ve üzerinde, herhangi bir öze ilişkin protesto edilmeden yapabilmektedirler. Ancak bu hükmün açık denize nükleer silah yerleştirilmesini yasakladığı belirtilmektedir.<sup>23</sup>

Serbestisini kapsar.

Bu serbestiler bütün devletlerce kullanılır (m.87). 1958 Konvansiyonunda belirtilen serbestiler ulaşırma, avlanma, uçma, denizaltı kablo ve boru döşeme serbestisinden ibaretti. Görüldüğü gibi 1982 Konvansiyonunda 1958 Konvansiyonundan farklı olarak, suni adalar ve diğer tesislerin inşası ve bilimsel araştırma yapma serbestileri var ki, bundan sonra da teknolojik gelişmelere binaen bu tip serbestilerin artması söz konusudur. Böylece gelişen dünya koşullarında açık denizlerden yararlanma çeşitlenecektir.

Suni ada, doğal adanın dışında kalan ve insanın katkısı ile yapılmış, su yüzünde kalan çıkıntıları belirtmektedir. Bu adalar tamamen insan yapısı olabileceği gibi doğanın tanıdığı bazı olanakların insan eliyle tamamlanması şeklinde de gerçekleşebilmektedir. Bu tür adaların yapımında kullanılan maddelerin niteliği de önemli değildir.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Geniş olarak bkz. Sinan Misli, “Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrukluğu Ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar Ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi”, **Gazi Üniv Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.18, S.1, 2014, ss.179-207, s.179 vd.

<sup>23</sup> Pazarcı, s.421.

<sup>24</sup> Pazarcı, s.324.

Ancak bu serbestiler mutlak değildir. Diğer devletlerin açık deniz serbestilerini kullanmadaki çıkarları makul bir şekilde gözetilerek kullanılabilir. 1958 Konvansiyonunda bu konu “makul bir ölçüde gözetilmek suretiyle”, 1982 Konvansiyonunda “uygun bir biçimde gözetilerek” şeklinde düzenlenmiştir.

Açık deniz dibindeki kaynakların işletilmesi, açık denizde ve üzerindeki hava sahasında askeri manevralar ve nükleer denemeler yapılması, füze atışlarında kullanılması, radyoaktif artıkların depo edilmesi ikinci dünya savaşından sonra ortaya çıkan kullanma biçimleri olup, askeri manevralar veya nükleer denemeler yapılan alanların ulaşımına kapatılması çalışmalarında olduğu gibi, bunların klasik serbestileri engelleyici özellikleri de bulunmaktadır. Bunlar açık deniz canlılarının yok olması tehlikesi yaratması, diğer ülkelerin açık denizi kullanmadaki serbestilerini ortadan kaldırır, barışçı amaçlarla kullanılması sorununa hanel getirir daha da vahimi açık deniz serbestisi haklarının kötüye kullanılması gibi nedenlerle milletlerin menfaatine olmayan çalışmalar olarak bazı devletlere askeri alanda üstünlük sağlayabilecekse de açık deniz serbestisinin ihlali olarak görülebilir ya da bunların durdurulması bilimsel çalışma yapılmasını baltalar<sup>25</sup>.

Bu serbestiler kıyısı olsun olmasın bütün devletlere tanınmıştır. 1958 Konvansiyonunda deniz ile denize kıyısı olmayan devletlerin arasındaki devletler, denize kıyısı olmayan devletlere karşılıklı koşuluyla ülkelerinden transit geçiş hakkını; ve bu devletin bayrağını taşıyan gemilere, kendi gemileri veya diğer herhangi bir devlet gemileri için ön görülen aynı koşullar altında, limanlarına girmek ve bunları kullanma hakkını tanımakla yükümlü iken 1982 Konvansiyonunda transit geçilen devletlerin, denize kıyısı bulunmayan devletlere tanınan hak ve kolaylıkların meşru çıkarlarını ihlâl etmemesini sağlayacak bütün gerekli önlemleri alma hakkı bulunmaktadır.

Ayrıca her devlet bayrağını taşıyan gemi ya da yargı yetkisine tabi kişilerin kasten veya ihmelen kablo veya boru hattının koparılması ya da zarara uğratılmasının cezalandırılır bir suç olarak gerekli kanun ve düzenlemeleri yapacaktır. Ancak bu düzenlemeler sadece hayatlarını veya gemilerini kurtarmak için hareket edildiği durumlarda uygulanmayacaktır (m.113). Aynı şekilde bu hatları döşerken ya da tamir ederken ortaya çıkacak zararlar için de geçerlidir (m.114).

Ortaya çıkacak zararın bu kablo ya da boru hattına zarar vermemek için herhangi bir balıkçılık edvatını kaybedenin zararı kablo veya boru hattının sahibi ülkelere karşılanması yönünde gerekli kanun ve düzenlemeler yapılacaktır. (m.115)

### **BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE GÖREVLERİ**

Bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yetki ve görevlerine başlamadan önce bu “gemi, gemi tabiiyeti, gemi sicili nedir? Sorusuna bir cevap verelim. Gemi, halk dilinde denizde eşya veya yük taşıyan taşıtlar olarak söylenebilir. 1894 İngiliz Merchand Shipping ACT, sec.742’de verilen tanıma göre gemi: denizde kürekten başka aletle sefer yapan her teknedir. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’un 1. maddesine göre, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonalitosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi denir.

Devletlerin uygulamalarına hakemlik ve yargı kararlarına ve öğretisel görüşlerle uyruklu, temelinde bir toplumsal bağlılık olgusu, karşılıklı hak ve görevlerle birlikte gerçek bir

---

<sup>25</sup> Toluner, s.282

varlık, çıkar ve duygu dayanışması yatan bir hukuksal bağıdır. Bundan yararlananlar, iç hukuk kişileri, tüzel kişiler, gemiler ve hava araçlarıdır<sup>26</sup>.

Gemi sicili, belli nitelikleri taşıyan gemilerin hem fiziksel hem de hukuksal durumlarını belirten, böylece bu bilgilerin alenileşmesini sağlayan resmi bir sicildir.

Bir geminin tabiiyeti taşıdığı bayrağa (bandırasına) göre belirlenir. Taşıdığı bayrak o geminin hangi devletin yetkisi altında olduğunu gösteren bir simgedir. Türk bayrağını taşıyan bir gemi Türkiye Cumhuriyetinin yetkisi ve korumasına tabidir. Bu yetki ve koruma, gemi dünyanın neresinde olursa olsun devam eder<sup>27</sup>.

#### a) Yetkileri

Gemilerde idari ve yargısal yetkiler bakımından açık denizde herhangi bir boşluk doğmasının sakıncalarına dikkat edilerek, her devletin kendi ulusal yetkilerinde bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olmaları kabul edilmektedir. Bir devletin tabiiyetinde bulunan açık denizdeki gemiler üzerinde ortaya çıkacak her türlü olayın bayrak devletinin (tabiiyetinde olunan devlet) ülkesinde olmuş gibi ve bayrak devletinin yasalarına göre değerlendirilmesi gerekir. Böylece açık denizdeki bir gemi üzerinde ceza, idare ve hukuk davalarına konu olacak her eylem veya işlem bayrak devletinin yetkisi altında bulunmaktadır. Nitekim güvenliğe dair görevlerini devletler, modern yönetim paradigmalarının yetersiz kaldığını göz önünde tutarak stratejik bir yaklaşımla yerine getirmelidir<sup>28</sup>. Yine bayrak devleti geminin kaptanı ve mürettebatı üzerinde de ulusal hukuka uygun yetkilerini kullanır<sup>29</sup>.

Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrüsefer ettirme hakkına sahiptir (m.90). Gemiler sadece bir devletin bayrağı altında seyrüsefer edecektir. Bir devletin bayrağı altında olmayan gemiler tabiiyetsizdir. Birden fazla devletin bayrağı altında seyredip yerine göre onları kullanan gemi de tabiiyetsiz bir gemi ile aynı tutulabilir. Milletlerarası anlaşmalarda veya bu sözleşmede açıkça ön görülmemiş olan istisnalar hariç, açık denizde bayrağını taşıyan gemiler bayrağını taşıdığı devletin yargı yetkisine tabi olacaklardır.

Bir gemi gerçek bir mülkiyet devri veya tescil yeri değişikliği dışında, bir yolculuk esnasında veya bir uğrak limanında bayrağını değiştiremez (m.92).

Açık denizde mürettebatın cezai veya disiplin sorumluluğunu gerektiren bir çarpışma veya başkaca bir seyrüsefer olayı meydana geldiğinde bu kişilere bayrak devleti veya vatandaşı oldukları devletin kazai veya idari mercilerinden başka bir merci önünde hiçbir ceza ya da disiplin tatbikatı yapılamaz. Bir kaptanlık ya da izin belgesini bu belgeleri veren devlet iptal edebilir. Bayrak devleti dışında kalan hiçbir merci geminin tutuklanmasını veya yakalanmasını hiçbir şekilde emredemez (m.97).

Her devlet bayrağını taşıyan gemiden, gemiye veya mürettebatına ciddi zarar gelmeden yapabileceği ölçüde;

- a) Denizde kaybolma tehlikesi içinde bulunan kimseye yardım etmesini,

<sup>26</sup> Pazarıcı, s. 66.

<sup>27</sup> Aybay, s.481.

<sup>28</sup> Cemal Öztürk, **Kamu Yönetiminde Stratejik Yaklaşımlar**, Sage Yayınları, Ankara, 2016, s.73.

<sup>29</sup> Pazarıcı, s.420.

b) Tehlikede bulunanların yardım ihtiyacından haberdar edildiğinde, onları kurtarmaya makul olan sürede gitmesini,

c) Bir çarpışmadan sonra, diğer gemiye yardım etmesini, mümkün olan yerde diğer gemiyi, kendi isminden, tescil limanından ve uğrayacağı en yakın limandan haberdar etmesini isteyecektir (m.98).

1958 Konvansiyonu'nun 12. maddesi ile aynı içeriği ve hükümleri içermekte olup, bu konuda 1958 Konvansiyonu'nun içeriği aynen korunmuştur.

#### **b) Görevleri**

1- "Her devlet, bayrağını taşıma yetkisi verdiği gemilere, o amaçla belgeler verecektir (m 91, 2.fk.). Her devlet gemilere tabiiyetinin verilmesi, ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşıma hakkı için gerekli şartları tespit edecek. Gemiler tabiiyetini bayrağını taşıdığı ülkeden alırlar. Gemiyle devlet arasında gerçek bağ olmalıdır (m.91, 1 .fk).

2- Her devlet;

a) Bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yargı yetkisini etkin bir biçimde kullanacaktır. (Mürettebat üzerinde de, idari, teknik ve sosyal meseleler konusunda)

b) Milletlerarası düzenlemelerden ihraç edilenler hariç, bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ihtiva eden bir gemi sicilini bulunduracaklardır.

c) Bayrağını taşıyan gemilerin inşası, teçhizi ve denize elverişliliği, gemilerin donanımı, mürettebatın çalışma şartları ve eğitimi, sinyallerin kullanılması, haberleşmenin idamesi ve çarpışmaların önlenmesi ile ilgili tedbirleri alır.

Bu tedbirler;

- Her bir geminin uygun aralıklarla ehil bir gemi sürveyanınca tetkik ve güvertede güvenli bir seyrüsefer için geçerli olan haritalara, deniz yayınlarına ve seyrüsefer teçhizat ve araçlarına sahip olmasını,

- Kaptanın; özellikle denizcilik, seyrüsefer, haberleşme ve deniz mühendisliği alanlarında gerekli niteliklere sahip olmasını, mürettebatın nitelik ve sayı bakımından gemiye uygun olmasını,

- Kaptanın, zabıtların ve mümkünse mürettebatın denizde can güvenliği çarpışmaların önlenmesi, deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü, ve radyo haberleşmesiyle ilgili geçerli milletlerarası düzenlemelere aşina olmalarını, riayet etmelerini kapsar.

Günümüzde gemilerin sahip olmak zorunda oldukları uluslararası standartları belirleyen en temel anlaşma Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) olup, 1.11.1974 tarihinde imzalanmış ve 25.5.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Diğer taraftan, Nisan 1979'da imzalanan Deniz Araştırma ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi de kaza durumunda yardım yöntem ve koşullarını düzenleyen önemli bir anlaşma olarak yürürlüktedir. Türkiye bahsedilen her iki sözleşmeye de taraftır<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Pazarcı, s.427.

Bir gemi üzerinde yargı yetkisinin ve kontrolün kullanılmadığına İnanmak için gerekçeleri olan devlet, olayları bayrak devletine bildirebilir. Bayrak devleti de konuyu ele alacak, uygunsu durumu düzeltmek için gerekli olan bir işlemi yapabilir (m.94).

3- Her kıyı devleti, denizde ve deniz üstünde güvenlikle ilgili yeterli ve etkin bir araştırma ve kurtarma hizmetinin kurulmasını, işletilmesini ve idamesini ilerletecek ve gerekirse bu amaçla komşu devletlerle işbirliği edecektir (m.98, 2 .fk.).

1958 Konvansiyonunun 10. maddesinde ise devletlerin görevi şu şekilde belirtilmiştir;

1- Her devlet bayrağını taşıyan gemiler bakımından, denizde güvenliğin sağlanması için, diğerleri yanında şu hususlarda gerekli olan tedbirleri alacaktır:

a) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin sağlanması ve çatmaların önlenmesi;

b) Uygulanabilecek milletlerarası iş mevzuatını da göz önünde bulundurarak, geminin donatılması ve gemi adamlarının çalışma şartları;

c) Gemilerin inşası, teçhizi ve denize elverişliliği.

2- Bu tedbirleri alırken her devlet, genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası standartlara uymak ve bunlara uyulmasını sağlamak için gerekli olan tedbirleri almak zorundadır.

Görüldüğü gibi 1982 Konvansiyonu konuları biraz daha ayrıntılı olarak düzenlemeye tabi tutmuş. Bu anlamı ile de daha açık ve daha anlaşılır, yoruma daha kapalı olmuştur.

### **BAYRAK DEVLETİ DIŞINDAKİ DEVLETLERİN SINIRLI YETKİLERİ ŞUNLARDIR**

a) Yabancı gemilerin uğradıkları kazalar vb. olaylar sonucunda bir devletin kıyıları kirlenme tehlikesi ile ciddi olarak karşılaşır, o devlet önlemler alabilir. 1969 tarihli müdahale konvansiyonu kıyı devletine, böyle bir durumda açık denizlerde de önlem alma yetkisi tanımıştır.

b) Bütün devletlerin korsanlığa karşı gerekli önlemleri alma hak ve yükümlülükleri vardır. Bir gemi hangi tabiiyete sahip olursa olsun korsanlık yaptığı anlaşılır ya da bundan şüphe edilirse, bir devletin savaş gemisi ya da yetkili kılınmış gemisince durdurulabilir ve tutuklanabilir. Tutuklanan geminin gemi mürettebatı veya yolcuları uyrukları ne olursa olsun götürüldükleri devletin yetkili mahkemelerinde yargılanabilir.

c) Bir devletin iç sularında veya karasularında kuralları çiğneyen gemi, kıyı devletinin savaş gemilerince izlenip açık denizde tutuklanabilir; Bunun için izlemenin karasularında, ya da gümrük vergi, göç ve sağlıkla ilgili kuralların çiğnenmesi hallerinde bitişik bölgede başlamış olmalıdır. Kesintisiz izleme hakkı olarak bilinen bu hakkın kullanılması için izlemenin, ihlali yapan gemi henüz karasularındayken başlamış olması ve kesintisiz olması şarttır. (İhlal bitişik bölgeye ilişkin kuralların çiğnenmesiyle oluşmuşsa izleme bitişik bölgede de başlayabilir.) İhlali yapan gemi karasuları dışında fakat gemiden indirilmiş bir tekne karasularındaysa kesintisiz izleme hakkı yine bulunmaktadır<sup>31</sup>.

d) Bütün devletler, açık denizden izinsiz (radyo) yayını yapmayı önlemek için işbirliği edecektir. İzinsiz yayın açık denizde milletlerarası nizamlara aykırı olarak yapılan radyo veya TV Yayınını kapsamakta olup, tehlike çağrılarını transmisyonu bunun dışındadır.

<sup>31</sup> Aybay, s.964

- İzinsiz yayın yapan bir kimse,
- Geminin bayrağını taşıdığı devletin,
  - Tesisin tescil edildiği devletin,
  - Şahsın vatandaşı olduğu devletin,
  - Yayınların alınabileceği herhangi bir devletin,
  - İzinli yayının müdahaleye uğradığı devletin,

Mahkemeleri önünde kovuşturulabilir, devletlerce izinsiz yayın yapan gemi veya şahsı ilgili devlet tutuklayabilir ve yayın aracına el koyabilir (m.109). İzinsiz yayın yapan bir gemi üzerinde açık denizde, geminin bayrağını taşıdığı devletin yanında, tesisin tescil edildiği devletin, şahsın vatandaşı olduğu devletin, yayınların alınabileceği herhangi bir devletin ve izinli yayının müdahaleye uğradığı devletin de kovuşturabilme, tutuklayabilme ve el koyma yetkisi bulunmaktadır.

### **BM ÖRGÜTLERİNİN GEMİLERİ VE GAYRİ-TİCARİ HİZMETLERDE KULLANILAN GEMİLER İLE HARP GEMİLERİ**

BM'in uzmanlık örgütlerinin, MAEA'nın bayrağını taşıyan gemiler, bu bayrakları taşıyabilir ve tabiiyetsiz kabul edilmezler (m.93).

Harp gemileri veya bir devletin yalnızca gayri-ticari hizmetinde kullanılan gemiler bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamıyla bağıştıktır, yargı yetkilerinin dışındadır (m.95-96).

#### **ZİYARET (ARAMA) YETKİSİ**

- Tam bağıştıklığa sahip olmayan bir yabancı gemi ile karşılaşan bir harp gemisi,
- Geminin haydutluk yaptığından,
  - Geminin esir ticaretine giriştiğinden,
  - . Geminin izinsiz yayına giriştiğinden ve harp gemisinin bayrağını taşıdığı devletin (109. maddeye göre) yargı yetkisine sahip olduğundan,
  - Geminin tabiiyetsiz olduğundan,
  - Yabancı bir bayrak taşıdığı veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde, gemi gerçekte harp gemisi ile aynı tabiiyeti haiz olduğundan,

Şüpheler için makul sebepler olmadıkça yabancı gemiye yanaşmakta haklı olmaz. 1. durumda, harp gemisi, geminin kendi bayrağını çekme hakkını tetkik edebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir subay komutasında tekne gönderebilir. Belgeler kontrol edilir, şüpheler giderilmezse detaylı bir inceleme yapılabilir.

Şüpheler doğru çıkmazsa gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp veya zarar tanzim edilecektir.

Bu hükümler uçaklarda da aynı şekilde uygulanır. Devlet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve teşhis edebilen ve usulüne uygun şekilde yetkilendirilen diğer herhangi bir gemiye veya uçağa da uygulanır (m. 110).'

Bu hükümler 1958 Konvansiyonunun 22. maddesinde de benzer bir düzenleme bulunmakla, 1982 Konvansiyonunda ziyaret yapabilecek gemi türleri genişletilmiş ve kapsamına müsaadesiz radyo yayını yapıldığına dair makul şüphe bulunması halinde de bu yetki tanınmıştır.

Savaş gemilerinin, barış zamanında yabancı ticaret gemilerini açık denizde ziyaret ve durdurma yetkisi bu sınırlar içinde mümkün olabilir. Devletin güvenliğine karşı ani bir tehlikenin bulunması durumunda, düşmanca davranışlarda bulunma şüphesini uyandıran yabancı ticaret gemilerinde bu yetkinin kullanılması Milletlerarası hukuk Komisyonu tarafından 1956 tarihli tasarıda reddedilmiştir<sup>32</sup>.

Üçüncü devletlerin yetkili gemilerinin bu denetleme hakkını kullanırken dikkat etmeleri gereken tek şey, söz konusu suçu işlediğinden şüphelenilen yabancı geminin bir devlet gemisi mi yoksa ticaret gemisi mi olduğu konusudur<sup>33</sup>.

### **KESİNTİSİZ TAKİP**

Kıyı devleti, yabancı bir geminin, karasularında, iç sularında veya bitişik bölgesinde iken, kanunlarını veya düzenlemelerini ihlal ettiğine inanması için haklı sebepleri olduğu zaman, o geminin kesintisiz olarak takibine gidebilir. Takip, yabancı gemi veya botlarından birisi takip edecek devletin iç sularında, takımda sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde iken başlatılmalıdır ve takip kesintiye uğramadıysa karasuları veya “bölge dışında bu takibe devam edilebilir.” Kesintisiz takip hakkı kıta sahanlığı üzerindeki ihlallere de uygulanacaktır. Öncelikle yabancı gemi tarafından görülebilecek ve işitilebilir bir durum işaretinden sonra ancak takibe geçilebilir. 1958 Konvansiyonunun 23. maddesinde ve 1982 Konvansiyonunun 111. maddesinde düzenlenmiştir.

Kesintisiz takip hakkının kullanılabilmesi ancak takip edilen geminin kıyı devletinin kurallarını o devletin yetkisine dahil olan deniz alanlarında ihlal etmesi üzerine o geçiş için geçerlidir. Karasuları dışında kalan sular yönünden takip hakkı sona ermez. Bitişik bölgede takip hakkının kullanılabilmesi için ihlal edilen hakkın o bölgenin ihdasını gerektiren haklardan biri olması gerekir. Gümrük, sağlık, maliye ve muhaceret ile ilgili olması gerekir<sup>34</sup>.

İzleyen gemi, takip edilecek geminin ya da teknelerinden birinin, yahut ekip halinde çalışan ve takip edilen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer teknelerin, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge veya kıta sahanlığında bulunduğu elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirdiği zaman izlemeye başlayabilir. İzleme ancak izlenecek gemiye görüp anlayabileceği mesafeden anlaşılabilir bir işaretin verilmesi sonrasında başlar<sup>35</sup>.

Kıyı ülkelerinin kendilerine bitişik deniz alanlarında korunmuş bir takım çıkarları bulunur. Kıyı devleti iç sularında hukuki ve cezai kuralları zorla yaptırma hakkına sahiptir. Karasularında zararsız geçiş hakkının kullanılması nedeniyle getirilen sınırlamalar dışında kıyı devletinin mutlak bir egemenliği vardır. Ayrıca kıyı devleti bitişik bölgesinde kendi gümrük, maliye, sağlık ve muhaceratla ilgili kurallarının uygulanması için kontrol yapmak hakkına da sahiptir. Bununla birlikte kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgesinde ve kıta sahanlığında da doğal kaynakları münhasıran idare edebilir. Deniz kirliliğinin önlenmesi için de aynı haklara

<sup>32</sup> Toluner, s.301.

<sup>33</sup> Pazarıcı, s.424.

<sup>34</sup> Fent Hakan Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1998, s.383.

<sup>35</sup> Baykal s.384.

sahiptir. Bu nedenle kesintisiz takip hakkı kıyı devletinin bu alanlardaki menfaatlerinin korunabilmesi için gereklidir<sup>36</sup>.

Takip, takip edilen geminin kendi devletinin veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erer. Gemi tekrar açık denize açılrsa dahi takibe devam edilemez. Takip eden geminin durdurma, ziyaret, zapt ve limana götürme yetkileri kullanırken gerekli ve makul ölçülerde zor kullanması yasak değildir<sup>37</sup>.

Kesintisiz takip hakkı, harp gemileri, askeri uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemiler veya uçaklarca kullanılabilir.

Geminin esir ticareti yaptığına ilişkin makul sebepler bulunsa ve bu husus gemide yapılan incelemede doğrulansa dahi, diğer devletlere bu durumda yabancı ticaret gemisini zapt etme yetkisi tanınmamıştır. Esir ticaretinin özellikle insan haklarındaki gelişmeler karşısında, milletlerarası hukuka aykırı bir durum olduğu kesindir. Fakat bunun önlenmesi konusunda bayrak devletinin yetkili olması anlayışından vazgeçilememiştir<sup>38</sup>.

Uçakla yapılan takipte, uçağın kendisi veya takibe devam eden diğer uçak veya gemiler tarafından takip edilen geminin hem durması emredilecek hem de bu takiplerin kesintisiz olması gerekecektir.

Bu şartlara uygun olmadan bir gemi açık denizde durdurulmuş veya tutuklanmış ise izleyen gemi, izlenen gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp veya zararı tanzim edecektir (m.111).

Kesintisiz takipte amaç esasen zararsız ve masum gemiler için milletlerarası hukuk tarafından tanınan serbest ulaşım prensibinin arkasına suç işleyen gemilerin sığınmalarını engellemektir. Kıyı devletinin yetki alanı dahilindeki deniz alanlarında suç işlenmesinden sonra açık denize çıkan teknelerin bu deniz alanında kovalanmasının sona erdirilmesi bunun cezalandırılmaksızın kaçmasına fırsat vermek olacak ki, bundan adaletin tecelli etmemesi nedeniyle milletlerarası toplum da zarar görecektir. Bu hakkın kabul edilmemesi suçlu geminin cezalandırılmamasına sebep olacak ve karasularında işlenen suçların büyük bir kısmının cezalandırılmaması nedeniyle kıyı devletinin bu alan hakkında yeterince etkinliği olmayacaktır. Kesintisiz takip konusu, gelecekte kıyı devletlerinin daha ileri teknolojiye sahip olmaları ve kıyılarına bitişik suları daha iyi kontrol edebilmeleri halinde daha fazla önem kazanacaktır. Böylece kıyı devleti yasal olmayan uyuşturucu trafiğini önleyebilecek, kıyı balıkçılık kaynaklarını bunların başka devletlere ait gemiler tarafından işlenmesi ve kirletilmesine karşı koruyabilecektir. Teknoloji arttıkça suç işleyen gemiler gözlemci teknelerce tespit edilip, yakalama için özel olarak geliştirilmiş teknelerce yakalanabilecektir. Kesintisiz takip hakkı açık denizlerde ulaştırmanın kesintisiz olması ile kıyı devletinin kanunlarının etkin bir biçimde uygulanabilmesi için gereklidir. Bu hakkın tanınması kıyı devletinin kanunlarını daha etkin bir biçimde uygulama imkanı vererek kamu düzeninin korunmasını, milletlerarası uyuşmazlıkların azalmasını sağlamaktadır. Kıyı devletinin yetki alanındaki sularda işlenen suçlar açısından atık denizlerde bu suçları işleyenlerin izlenebilmesinin diğer bir önemli sebebi de, bu takibin kaçan

<sup>36</sup> Baykal, 1998, s.380.

<sup>37</sup> Toluner, s.303-304.

<sup>38</sup> Toluner, s.300

gemi ile kovalayan gemi arasında surat olarak pek de bir fark olmamasındandır. Bu sebeple denizdeki kovalama olayında, teknik yönden zayıf olan, gelişmekte olan bir kıyı devleti söz konusu olması halinde yüzlerce mil sürebilmektedir. Dolayısıyla kıyı devletine, kaçan suçlu gemiyi açık denizlerde de takip imkanı verilmemesi halinde neredeyse hiçbir teknenin yakalanabilmesi ve cezalandırılabilmesi imkanı olmayacaktır<sup>39</sup>.

İzleyen bir gemi takip edilen geminin ya da teknelerinden birinin yahut ekip halinde olan ve takip edilen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer teknelerin, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge veya kıta sahanlığında bulunduğu elindeki kullanılabilir araçlarla kanaat getirince izleme başlatılır. İzleme ancak görülür ve işitilir bir durma işaretinin verilmesini müteakip başlar ve bu işaret izlenecek gemiye görebileceği ya da işitebileceği şekilde verilir. Kesintisiz takip sadece yabancı devletlere ait kamu niteliği bulunmayan tekneler üzerinde kullanılabilir. Kıyı devletinin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde her zaman bu gemilerin hangi deniz alanında olup olmadıklarına bakılmadan yargı yetkisini kullanma hakkı vardır. Kıyı devletinin takip eden tekneleri kaçan geminin giriş yaptığı karasularına sahip olan devletin açık ya da zımni muvafakati ile bu gemiyi yakalayabilirler. Kıyı devletinin açık ya da zımni muvafakati olmadan teknenin kovalanabilmesi için karasularına girilirse bu gemi karasularına girdiği anda bu devletin barışını, düzenini ve güvenliğini ihlal eder kabul edileceği için geçişi zararsız geçiş olmayacak ve kıyı devletinin müdahalesine maruz kalacaktır. Ne var ki takip eden gemi kesintisiz takip hakkına göre devlet gemisi olacağından kıyı devleti bu gemiyi tutuklamak yerine karasularını terk etmesini isteyecektir. Tabi ki bu tekne, kıyı devletinin karasularındayken bir zarar vermiş ise bunun milletlerarası sorumluluğunu taşıyacaktır. Kovalama sırasında yabancı bir devletin karasularına giren geminin bu karasularından geçişi zararsız geçiş kapsamında değerlendirilecektir.

Münhasır Ekonomik bölgedeki duruma gelince, kıyı devletine genel olarak kabul edilen milletlerarası kirletme standartlarını bu alanda uygulama yetkisi verilmiştir. Burada sözü edilen, genel olarak kabul edilmiş ve zorla uygulanabilecek milletlerarası kirletme standartları gemilerden kaynaklanacak kirlenmeyi önlemek için milletlerarası konvansiyonunda yer almaktadır. Bir kıyı devletinin yabancı bir özel geminin münhasır ekonomik bölgede bulunduğu sırada milletlerarası kirlenme standartlarını ihlal ettiği veya kıyı devletinin kirletmeye ilişkin kurallarını ihlal ettiği konusunda açık sebepler olduğuna inanıyorsa, bu devlet söz konusu gemiden kimliğini ve yolculuğuna ilişkin bilgileri talep ederek geminin bir ihlalinin olup olmadığını saptamaya yardım etmesini isteyebilir. Eğer ihlal önemli bir kirlenmeye sebep olan, kirletme tehdidi yaratan bir madde boşaltımı ile sonuçlanmışsa kıyı devleti gemide fiziki olarak araştırma yapma hususunda ısrar edebilir. Ancak, kıyı devleti gemiyi ancak ortada açık objektif bir delil bulunması halinde alıkoyabilir. Bu standart kesintisiz takibin başlatılabilmesi için gerekli olan genel standardın ötesine geçmektedir ki, bu husustaki genel standart yukarıda da belirtildiği gibi geminin suç işlediğine dair inandırıcı iyi bir sebebin mevcut olmasıdır<sup>40</sup>.

Gerek milletlerarası teamül hukuku ve gerekse konvansiyonel hukuk açık denizlerde bulunan bir geminin, yorumsal olarak kıyı devletinin üzerinde yetkiye sahip bulunduğu denizlerde bulunduğu varsayılabilmesini kabul etmektedir. Bir geminin teknelerinden birinin kıyı devletinin sularındayken kıyı devletinin hukukunu ihlal etmesi veya bu geminin ana gemi olması

<sup>39</sup> Baykal, s.378-379.

<sup>40</sup> Baykal, s.389-390.

hallerinde, takım halindeki gemilerden birinin kıyı sularındayken kıyı devletinin kurallarını ihlal etmesi halinde bu tekne yorumsal olarak milli yetkiye tabi sularda kabul edilecektir.

Bazı kişiler kaçan teknenin açık denizlere dönmesi durumunda takibin yeniden devam edebileceğini ileri sürseler de bu sözleşmeye göre, kesintiye uğramış olması nedeniyle mümkün görülmemektedir.

Kıyı devletinin bitişik bölge ya da MEB’de bulunan bir yabancı gemiyi izlemesi, ancak bu deniz alanları ile ilgili yasaların çiğnenmesi halinde yapılabilir. Bir yabancı geminin iç sular ya da karasularıyla ilgili olarak izlenmeye bitişik bölgede ya da MEB’de bulunduğu sırada başlanması mümkün değildir. Bir yabancı geminin bir deniz alanı içinde bulunduğu sırada o konudaki takibin başlaması izleyecek geminin de o anda aynı deniz alanı içinde bulunmasını da gerektirmemektedir. İzlemenin kesilmesi, izlenen geminin sis ya da karanlık veya fırtına gibi doğal olaylarla ya da sürat farkı gibi teknik etkenlere bağlı olarak izini kaybettirmesi şeklinde gerçekleşebilir. Takip edilen geminin tutuklanması, el konulması ya da batırılması durumlarında tabiiyete sahip olan devletin en kısa sürede haberdar edilmesi gereklidir<sup>41</sup>.

Kesintisiz takibin takip edilen geminin tabiiyetini taşıdığı devletin ya da üçüncü bir devletin münhasır ekonomik bölgesine girmesi ile sona ermesi gerekmemektedir. Takip eden devlet islenen suçla ilgili olarak gemideki kişinin tutuklanması ya da teknenin alıkonulması için gerekli olan tedbirlerin dışında tedbirlere başvurmamalıdır. Hakkın kötüye kullanılmasını teşkil edecek tarzda zorlayıcı tedbirlere müracaat etmesi ilgili devletin bu işlemi neticesinde takip ettiği gemiye vereceği zararlardan dolayı bu teknenin bayrak devletine karşı milletlerarası sorumluluğuna muhatap olacaktır. Kesintisiz takiple alakalı usulü kısıtlamalarda kıyı devletiyle milletlerarası toplumun menfaatleri arasındaki dengenin korunması yatmaktadır. Bu hak açık denizlerin serbestliği ve bu alanda bayrak devletinin yetkili olması kuralına müdahale etmekle beraber bu hakkın kullanımında kıyı devleti kadar milletlerarası toplumunda menfaati vardır<sup>42</sup>.

### **CANLI KAYNAKLARDAN YARARLANMA VE KORUMA**

Bütün devletler, ahdi yükümlülüklerine 63. 64. ve 67. maddelere aykırı olmamak kaydıyla vatandaşlarının açık denizde balıkçılık yapmaları hakkına sahiptir (m.116).

Bütün devletlerin canlı kaynaklarının muhafazası için gerekli tedbirleri ayrı ayrı vatandaşları için alma veya bunları almak için diğer devletlerle işbirliği yapma görevi vardır (m. 117).

Açık denizlerde müsaade edilen avlanma miktarını tespit ederken devletler, avı yapılan türleri, azami rekolteyi sağlayabilecek seviyelerde muhafaza edecek veya o seviyelere getirecek tedbirleri alacaklardır. İlgili çevresel ve ekonomik faktörler göz önünde tutulacaktır.

Mevcut bilimsel bilgi, avlanma miktarı ve balıkçılık faaliyetleri ile ilgili faaliyetler, istatistikler, yetkili milletlerarası örgütler aracılığı ile yerine göre bütün ilgili devletlerin iştiraki ile değiştirilecek ve değiş tokuş edilecektir. Muhafaza tedbirlerinde herhangi bir devlet balıkçılarına karşı ayırım yapılmayacak (m.119).

<sup>41</sup> Pazarcı, s.421-422.

<sup>42</sup> Baykal, s.395.

Devletler deniz memelilerinin muhafazası amacı ile işbirliği edecekler. Memelilerin muhafazası, işletilmesi ve araştırılması konusunda özellikle milletlerarası kuruluşlar vasıtasıyla çalışacaklardır (m.120).

Vatandaşları aynı alanda avlanan yada aynı canlıyı avlayan devletler canlı kaynaklarının muhafazası için gerekli tedbirleri alacaklar, müzakerelere gireceklerdir. Bu amaçla uygunsa alt bölge veya bölge seviyesinde balıkçılık örgütleri kurmak için işbirliği edeceklerdir (m. 118).

Denizin canlı kaynaklarının korunması niteliği itibarıyla devletlerarasında sıkı bir işbirliği yapmayı gerektirmektedir. Bu nedenle 1958'de Cenevre'de kabul edilen Balıkçılık ve açık denizin canlı kaynaklarının korunmasına dair Konvansiyon ile bu konuda genel bir işbirliği yapabilmek için çalışılmış ancak 1982 Konvansiyonu bu konuda çok daha geride kalmıştır. Canlı kaynaklarının korunması önlemleri 1958 Konvansiyonunda "azami bir gıda ve diğer deniz ürünleri ihtiyatı sağlayacak şekilde, bu kaynakların en yüksek verimini mümkün kılan tüm tedbirleri almak olarak düzenlenmiştir.

1958 Konvansiyonu bir balık ya da diğer canlı türünün korunması için, bazı devletlerarasında kabul edilmiş olan koruma önlemlerinin o türde avlanacak kişilerin faaliyetleri nedeniyle etkisiz kalmasını önlemek amacıyla, açık denizin herhangi bir kesiminde, sonradan o türde avlanacak olan kişilerin mensubu buldukları devletlere, bu düzeni kendi vatandaşlarına uygulamak yükümlülüğünü yüklemiş; Bir devletin karasularına bitişik açık deniz kesiminde kıyı devletinin koruma önlemlerine öncelik tanımış ve diğer devletlere bu düzeni kendi vatandaşlarına uygulamak yükümünü yüklemiştir. Bu sadece canlı kaynaklarının korunması ile ilgili önlem almak yetkisidir<sup>43</sup>.

### **KÖLE TİCARETİ VE UYUŞTURUCU TİCARETİ İLE İZİNSİZ YAYIN YAPILMASININ ÖNLENMESİ**

Devletler köle ticaretini önlemek için gerekli tedbirleri alacaklar, herhangi bir gemiye sığınan köle serbest olacaktır (m.99).

Köle ticareti kişilerin alınıp satılması ve kişiler üzerinde mülkiyet haklarına sahip olunması olgularını içerir. Örf ve adetler hukuku ve yapılan andlaşmalar devletlere böyle eylemleri yasaklama ve cezalandırma görevi vermektedir. Devletler bu önlemleri kendi ülkelerinde ya da tabiiyetindeki gemilerde uygulayabilirler. Deniz haydutluğundaki gibi üçüncü devletler bu gemileri yakalama ve yargılama yetkisine sahip değillerdir. Bir devletin savaş gemileri köle ticareti yapıldığına dair ciddi şüphe ettiği üçüncü devletlerin ticaret gemileri ile ticaret amaçlı devlet gemilerini açık denizde durdurup denetleme hakkına sahiptir<sup>44</sup>.

Bütün devletler gemilerinin milletlerarası anlaşmalara aykırı olarak yaptığı kanun dışı uyuşturucu madde veya psikotropik madde ticaretini bastırmada işbirliği edeceklerdir. Bayrağını taşıyan bir gemi için bu gerekçeyle diğer devletlerin işbirliğini isteyebilir (m. 108).

Bütün devletler açık denizden izinsiz (radyo) yayını yapmayı önlemek için işbirliği edecektir. İzinsiz yayın, açık denizde milletlerarası nizamla aykırı olarak yapılan radyo veya TV yayınına kapsamakta olup tehlike çağrılarının transmisyonu bunun dışındadır.

<sup>43</sup> Toluner, s.343.

<sup>44</sup> Pazarcı, s. 173-174.

- İzinsiz yayım yapan bir kimse,
- Geminin bayrağını taşıdığı devletin,
  - Tesisin tescil edildiği devletin,
  - Şahsın vatandaşı olduğu devletin,
  - Yayınların alınabileceği herhangi bir devletin,
  - İzinli yayının müdahaleye uğradığı devletin,

Mahkemeleri önünde kovuşturulabilir, devletlerce izinsiz yayın yapan gemi veya sahsı ilgili devlet tutuklayabilir ve yayım aracına el koyabilir (m. 109). 1959 Uluslararası Telekomünikasyon Andlaşması'na ekli Radyo Yönetmeliği, bir devletin ülkesinin dışındaki gemilerden bu devlete yayın yapılmasını yasaklamaktadır<sup>45</sup>.

### DENİZ HAYDUTLUĞU VE ÖNLENMESİ

Bütün devletler, deniz haydutluğunun bastırılması konusunda azami derecede işbirliği edeceklerdir (m. 100).

Deniz haydutluğu; özel bir gemiden, bu geminin yolcu veya mürettebatından özel amaçlarla işlenen, başka bir gemi veya uçak ile bu gemi veya uçakta bulunan kişilere karşı yöneltilmiş, gayri hukuki şiddet ve tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi ile böyle bir geminin bilerek işletilmesine katılma, bu hareketi teşvik eden veya kolaylaştıran herhangi bir harekettir (m. 101). Bu madde 1958 Konvansiyonunun 15. maddesinde aynen geçmektedir.

Buradan da anlaşılacağı gibi bir deniz haydutluğundan bahsedebilmek için, açık denizde veya hangi bir devletin yetki alanı dışında gerçekleşmesi gerekir, haydutluğun özel bir gemiden ya da uçaktan bu geminin yolcu veya mürettebatı tarafından özel çıkarlar için yapılmış olması (siyasi amaçlarla yapılan bu tür hareketler haydutluk olarak değerlendirilemez), bu gemi dışında başka bir gemi veya mürettebatına yönelmiş olması gerekir (aynı gemi içindeki yolcu veya mürettebata karşı yapılmış olması kapsam dışındadır), hukuka aykırı şiddet, tutuklama ya da yağma hareketi olması gerekir ya da bu durumu bilerek bu haydut gemisine yardım, katılma ya da işlerini kolaylaştırma eylem ya da eylemsizlikleri olmalıdır. Bir savaş gemisinin veya bir devlet gemi ya da uçağının bu tür hareketleri mensubu olduğu devlete izafe edilir ve buna göre değerlendirilir<sup>46</sup>.

Mürettebatı isyan eden bir harp gemisi ki harp gemilerinin yargı bağımsızlıkları<sup>47</sup> oldukça geniştir, haydutluk yaparsa özel bir gemi veya uçağın işlediği hareketlerle bir tutulur (m.102).

Yukarıda belirtilen bir hareketi yapmak amacı ile bir geminin kullanılması tasarlandı ise, gemi veya uçak bir haydut gemisi veya uçağı olarak değerlendirilir. Böyle bir hareket için kullanılmışsa gemi, bu hareketin suçlusu olan şahısların kontrolünde kaldığı sürece aynı hükümler uygulanır (m.103).

Bu gemilerin tabiiyetlerini kaybedip kaybetmeyecekleri, tabiiyeti veren devletin kanunlarına göre belirlenir (m.103).

<sup>45</sup> Pazarıcı, s.425.

<sup>46</sup> Toluner, s.296-297.

<sup>47</sup> Selami Kuran, "Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağımsızlığı", **Milletlerarası Hukuk Bülteni**, Yıl 25, S.1-2, ss.229-240, s.232.

Bir devletin yargı yetkisi dışındaki herhangi bir yerde, her devlet bir haydut gemiye veya uçağa, haydutlukla alınan veya haydutların kontrolünde olan bir gemiye veya uçağa el koyabilir ve gemideki kişileri tutuklayıp mallara el koyabilir. El koyan devlet mahkemeleri verilecek cezaları kararlaştırabilir, iyi niyetli üçüncü şahısların hakları saklı kalmak üzere gemi, uçak veya mallar hakkında alınacak tedbiri de kararlaştırabilir (m.105).

Yeterli gerekçe olmadan el koyan bir devlet, uçağın tabiiyetini taşıdığı devlete karşı, el koymanın sebep olduğu zararlar için hukuken sorumlu olacaktır (m. 106).

El koyma hareketi, sadece harp gemileri veya askeri uçaklar veya açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir ve o amaçla yetkilendirilmiş gemiler veya uçaklar tarafından gerçekleştirilebilir. Bugün artık deniz haydutluğu pek yaygın değildir. Bu tür eylemlere halen özellikle Çin Hindi açıkları ve Güney Pasifik bölgeleri ile Afrika kıyılarında rastlanmaktadır<sup>48</sup>

## SONUÇ

Deniz hukukunun tarihi gelişimi, milletlerarası hukukun özellikleri çerçevesinde gelişmiş ve 1958 ve 1982 Kodifikasyonu ile belli çerçevelere kavuşmuştur. Bu Sözleşmeler kabul etmesin bütün devletler için belli bir öneme sahiptir. Zaten bu sözleşmelerdeki hükümler ya devletlerarasında var olan örf ve adet hukukunun kodifikesi ya da bundan sonra devletlerce uygulana uygulana örf ve adet hukuku haline gelecektir.

Sözleşmeler de yasalar gibi her şeyi içeremezler zaman zaman hukukun genel prensipleri de milletler arasındaki problemlerin çözümünde yardımcı olmaktadır. Milletlerarası hukuk problemlerinin çözümünde öncelikle andlaşmalar, yoksa örf ve adet hukuku, hukukun genel prensipleri ya da doktrinler esas alınır ve çözüme ulaşılmaya çalışılır.

Denizleri incelerken bir takım kısımlara ayırmak hem onu anlatırken kolaylık sağlayacağı gibi hem de özellikleri itibarı ile farklı kategorilerde değerlendirilmeleri yerinde olmaktadır. Konumuz itibarı ile bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı dışındaki açık deniz bölümlerini ağırlıklı incelemeye çalıştık. Açık denizlerin bazı kesimlerinde (bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı) devletlerin münhasır bir takım yetkilerinden bahsetsek de bunların dışındaki bölümlerde devletlerin birbirine üstünlüklerinin bulunmadığı kısımlar yer almaktadır. Bu bölgelerde devletlerin bazı konularda ortak hareket etmeleri gerekmekte, bazı konularda yalnızca kendi tabiiyetindeki gemilerde bazı konularda da tek başlarına ve kendi tabiiyetinde olsun ya da olmasın savaş gemisi veya bir devletin resmi görevli olmayan gemileri üzerindeki yetkileri bulunmaktadır.

Açık denizlerde devletlerin bayrağını taşıyan, gemiler üzerindeki yetkileri tamdır oysaki diğer gemilere kesintisiz izleme hakkını ya da ziyaret hakkını kullanırken dikkat etmeleri gereken şeyler bulunmakta ve bunlara azami özeni göstermek zorundadırlar. Unutulmaması gereken milletlerarası alanda bütün devletlerin egemen olduğu ve kurallara uymayan hareketlere girildiğinde de milletlerarası sorumluluk altına girileceğidir.

Deniz haydutluğunun önlenmesi ve izinsiz yayın yapılması durumunda bütün devletlerin sahip oldukları yetkiler insanlık suçları, savaş suçları, uluslararası mahkeme kararlarına uygunluk, ya da bunlarla ilgili kişilerin açık denizlerdeki gemilerde bulunmaları halinde ya da köleliğin ve uyuşturucu ticaretinin önlenmesi amaçları ile de sağlanmalıdır. Bu amaçlara dair

<sup>48</sup> Pazarcı, s. 173.

kolluk kullanım koşulları usulleri son derece önemlidir. Açık denizlerin silahların denenme sahaları olarak kullanılmasının önüne geçilmesi en azından bunun, uluslararası kuruluşlarca barışçıl amaçlara uygunluğu yönünde denetlenmesi sağlanmalıdır.

Açık deniz alanlarındaki canlıların korunması ve kontrolleri için uluslararası kuruluşlara görevler verilip, bunun etkinliğinin sağlanması ve bu kuruluşların uzmanlık kuruluşları olmasını temin etmek gerekmektedir. Deniz kirliliğinin önünü almak için de uluslararası kuruluşlara ihbarlarda bulunup bu kuruluşları harekete geçirmek, tespit edildiğinde yargılanmalarının temin edilmesi çok önemlidir.

#### KAYNAKÇA

Akçapar, Burak. “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesi”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C.51, S.1, 1996, ss.19-42.

Aybay, Gündüz. **Deniz Hukuku**, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998.

Bağdatlı, Selahattin. **Temel Hukuk Kavramları**, Tabevi Yayınları, İstanbul, 1955.

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

Güneş, Şule Anlar. “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **AÜHFD**, C.56, S.2, 2007, ss.1-37.

Ilgaz, Hatice. “Denizde Bilimsel Araştırmaların Uluslararası Hukukta Düzenlenmesi İhtiyacının Ortaya Çıkışı”, **Journal of Naval Science and Engineering**, C.5, No.1, 2009, ss. 39-48.

Karapınar, Nuray. **Doğal Kaynaklar ve Ekoloji Bülteni**, Sayı.20, 2015, ss.13-21.

Keskin, Funda. “1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nden Doğan Sorunların Çözülmesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi”, **Ankara Üniv SBF Dergisi**, C.53, S.1-4, 1998, ss.186-205.

Misli, Sinan. “Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyraklığı Ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar Ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi”, **Gazi Üniv Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.18, S.1, 2014, ss.179-207.

Özkan, Arda. “Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılmasında Uluslararası Uygulamalar: Sözleşmeler, İctihat Ve Doktrin”, **International Journal of Social Science**, Number: 31, 2015, ss.367-386.

Öztürk, Cemal. **Kamu Yönetiminde Stratejik Yaklaşımlar**, Sage Yayınları, Ankara, 2016.

Pazarcı, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk Dersleri**, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 1999.

Selami Kuran, “Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı”, **Milletlerarası Hukuk Bülteni**, Yıl 25, S.1-2, ss.229-240.

Şafak, Ali. **Hukuk Terimleri Sözlüğü**, Rehber Yayınları, Ankara, 1992.

Tekil, Fahiman. **Deniz Hukuku**, Alkım Yayınları, 6. Bası, İstanbul, 2001.

Toluner, Sevin. **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/08/20140828-1-1.pdf>. Erişim Tarihi: 25.08.2016.

[www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr). Erişim Tarihi: 23.08.2016.

[http://www.mta.gov.tr/v2.0/birimler/redaksiyon/ekonomi-bultenleri/2015\\_20/3.pdf](http://www.mta.gov.tr/v2.0/birimler/redaksiyon/ekonomi-bultenleri/2015_20/3.pdf). Erişim Tarihi: 23.08.2016.

<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> Erişim tarihi: 27.08.2016. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Türkçe tam metin.

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) Erişim tarihi: 29.08.2016. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İngilizce tam metin.