

# TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ YAPAN YABANCI TİCARET GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ SORUNU

(THE ISSUE OF THE CAUTIONARY ATTACHMENT OF FOREIGN FLAGGED  
MERCHANT SHIPS PASSAGE THROUGH THE TURKISH STRAITS)

**Yard. Doç. Dr. Fevzi Topsoy\***

## ÖZ

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1353. maddesi uyarınca bir deniz alacağı ancak ihtiyati haciz ile teminat altına alınabilir. Bu açıdan alacaklının alacağına kavuşması açısından gemilerin ihtiyati haczi büyük önem taşımaktadır. Gemiler ise sürekli olarak denizde hareket eden taşınır eşyadır. Bu nedenle özellikle yabancı bayraklı gemilerin ihtiyati haczi, deniz ticareti hukukunun en sorunlu alanlarından birisi olmuştur. Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerinde Türkiye'nin, ihtiyati haciz yetkisine sahip olup olmadığı tartışmaları da doktrin ve uygulamayı epey meşgul etmiştir. Bu kapsamda, çalışmada Türkiye'nin, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı ticaret gemileri üzerindeki hukuki yargı yetkisi tartışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Gemi, Türk Boğazları, İhtiyati haciz, Deniz alacağı, Zararsız geçiş

## ABSTRACT

*A maritime claim will only be secured in accordance with the article 1353 of the 6102 Turkish Commercial Code. In this respect, cautionary attachment of the ship is very important for creditor to obtain his claim. Ships are movable properties that are sailing in the sea continuously. Therefore, especially the cautionary attachment of foreign flagged vessels have become one of the most problematic areas of maritime law. Whether Turkey has precautionary attachment of foreign flagged vessels' passage through the Turkish Straits or not has been a discussion in the doctrine and practice. In this context, Legal Jurisdiction of Turkey on foreign flagged merchant ships' passage through the Turkish Straits is discussed in this study.*

**Keywords:** Ship, Turkish Straits, Cautionary attachment, Maritime claim, Innocent passage

\*\*\*

## GİRİŞ

Bir deniz alacağının<sup>1</sup> teminat altına alınması için başvurulabilecek yegane hukukî tedbir yolu olan gemilerin ihtiyati haczi müessesesi<sup>2</sup> (TTK m. 1353), alacaklının alacağına kavuşması açısından büyük önem taşımaktadır<sup>3</sup>. Bununla birlikte gemilerin, özellikle yabancı bayraklı gemilerin ihtiyati haczi, deniz ticareti hukukunun en sorunlu alanlarından birisi olmuştur<sup>4</sup>. Türk Boğazları'ndan<sup>5</sup> geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerinde Türkiye'nin, hukukî yargı yetkisine, daha özel bir ifadeyle ihtiyati haciz<sup>6</sup> yetkisine, sahip olup olmadığı tartışmaları da doktrin ve uygulamayı epey meşgul etmiştir<sup>7</sup>.

Doktrinde, "Boğazlar rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename (Montrö Boğazlar Sözleşmesi)"nin<sup>8</sup> sadece Türk Boğazları'nın geçiş rejimini belirlemesi ve bu Sözleşme ile taraf olduğu

<sup>1</sup> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nun 1352. maddesinde deniz alacağı (maritime claims), maddede yirmi iki bent halinde sayılan hususlardan biri veya birkaçından doğan istem olarak tanımlanmıştır. Tarihsel süreç hakkında geniş bilgi için bkz. Fehiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, Bozak, 1973, s. 281; Fehiman Tekil, *Deniz Hukuku*, 6. bs., İstanbul, Alkım, 2001, s. 483; Kerim Atamer, *Deniz Hukukunda Cebri İcra: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre*, İstanbul, Arıkan, 2006, s. 207.

<sup>2</sup> "Deniz alacağının teminat altına alınması için, sadece geminin ihtiyati haczine karar verilebilir. TTK m. 1353(1)(Birinci Cümle).

<sup>3</sup> Gemilerin ihtiyati haczinin önemi için bkz. Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, İstanbul, Beta, 2000, s. 1; Ergon Atilla Çetingil, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi*, İstanbul, Kurtulmuş Matbaası, 1972, s. 1; Kerim Atamer, "Gemilerin İhtiyati Haczi, Seferden Men Önleminin Uygulanması", *İ.Ü. Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LV, No: 3, 1997, s. 282.

<sup>4</sup> Kerim Atamer, Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, 1. c, İstanbul, XII Levha, 2013, s. 715.

<sup>5</sup> Çalışmada Türk Boğazları terimi, 1936 tarihli Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi'nin "Giriş Kısmı" ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 2(b) maddesi anlamında, İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini kapsayan su yolunu göstermek üzere kullanılmıştır.

<sup>6</sup> 1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde doktrin ve uygulamada ihtiyati haciz yerine sıklıkla ihtiyati tedbir kavramları tercih edilmiş olsa da (tercihin yanlışlığı için bkz. Kerim Atamer, "Gemilerin İhtiyati Haczi Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar", *Deniz Hukuku Dergisi*, C. II, No: 1, 1997, s. 79) Türk Hukukunda ihtiyati haciz ve ihtiyati tedbir farklı kavramlardır. İhtiyati haciz, alacaklının bir para alacağı'nın zamanında ödenmesini güvenceye almak için mahkeme kararı ile borçlunun mallarına geçici olarak el konulmasıdır. İhtiyati tedbir ise davanın açılmasından önce veya dava sırasında mevcut bir hakkın korunmasına yönelik tedbirlerdir. İki kavramın karşılaştırılması için bkz. Muhammet Özkes, *İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz*, Ankara, Seçkin, 1999, s. 52; Hakan Pekcanitez, Oğuz Atalay, Muhammet Özkes, *Medeni Usul Hukuku*, 12. bs., Ankara, Yetkin, 2013, s. 1048.

Çalışmanın konusu genel olarak Türkiye'nin, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerindeki ihtiyati haciz yetkisi olsa da yeri geldiğinde ihtiyati tedbir veya cebri icra gibi yabancı bayraklı gemiler üzerindeki hukukî yargı yetkisine de değinilmiştir. Bu anlamda çalışmada yerine göre özel olarak ihtiyati haciz terimi, yerine göre de bu terimi kapsayacak şekilde hukukî yargı yetkisi kavramı tercih edilmiştir.

<sup>7</sup> Genel olarak tartışma ve görüşler için bkz. Barış Peker, "Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi", *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010, s. 91 vd.

<sup>8</sup> Metin için bkz. RG, 05.08.1936, Sayı: 7026.

diğer uluslararası sözleşmelerde Türkiye'nin yargı yetkisini kısıtlayan bir düzenlemenin bulunmamasını gerekçe gösteren bir kısım yazar<sup>9</sup>, haciz şartların bulunmasıyla, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı ticaret gemilerinin alıkonulabileceğini ileri sürmüştür. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin boşluklarının zararsız geçiş rejimi ile doldurulması gerektiğinden yola çıkan diğer görüş ise Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin haciz muafiyetine sahip olduğu yönündedir<sup>10</sup>. Uygulamada ise Türk mahkemeleri, genel olarak, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı ticaret gemileri üzerinde ihtiyati haciz kararının uygulanabileceğine hükmetmişlerdir<sup>11</sup>.

Bu ihtilafın oluşmasında özellikle 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu (6762 sayılı eski TTK)'nda konu hakkında özel bir hükmün olmaması önemli rol oynamıştır<sup>12</sup>. Bu nedenle Kanun Koyucu, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nun 1367(1)(b) maddesine özel bir hüküm derç ederek<sup>13</sup>, yabancı bayraklı gemiler hakkında verilen ihtiyati haciz kararının, geminin Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabilmesine imkan tanımıştır<sup>14</sup>.

<sup>9</sup> Tahir Çağa, Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku*, 3. c., İstanbul, Beta, 2005, s. 133; Nuray Ekşi, *Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul 2006, s. 98.

<sup>10</sup> Dilek Bektaşoğlu, "Türk Boğazları'ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?", *Deniz Hukuku Dergisi*, C. V, No: 1-4, 2000, s. 211; Gündüz Aybay, "Türk Boğazlarından Uğraksız Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest'i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra", s. 6, (Çevrimiçi) [www.denizhukuku.bilgi.edu.tr/.../turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandirali\\_gemiler.doc](http://www.denizhukuku.bilgi.edu.tr/.../turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandirali_gemiler.doc), 23 Şubat 2015; H. Murat Demirkan, "Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K: 2001/1073 Sayılı Kararı", Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s. 457.

<sup>11</sup> Örneğin Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi, 9.12.1994 tarihli kararında (E.1993/589, K.1994/853), Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilere geçiş özgürlüğünü tanımakla birlikte Türkiye'nin yargı yetkisini ortadan kaldırmadığı gerekçesiyle alınan ihtiyati tedbir kararının kesinleşmesine hükmetmiştir. Tuzla Asliye Hukuk Mahkemesi ise 5.4.2000 tarihli kararında (E. 2000/115, K. 2000/115), hakkında ihtiyati haciz kararı verilen geminin Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapsa dahi durdurulmasına karar vermiştir (Daha sonra mahkeme uğraksız geçiş yapan geminin durdurulması ibaresinin yazılmamış sayılmasına hükmetmiştir). Yine Kadıköy Asliye Ticaret Mahkemesi 8.9.1999 tarihli kararında (E.1999/825) geminin uğraksız geçmesi halinde dahi ihtiyati tedbir kararının uygulanması yönünde karar vermiştir. Kararlar ve değerlendirmeler için bkz. Gündüz Aybay, *Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000, s. 740 vd.

<sup>12</sup> Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin*, s. 75; Atamer, *Deniz Hukukunda Cebri İcra*, s. 1.

<sup>13</sup> "Tasarınının 1355 ilâ 1359 inci maddelerinde, uygulamada tereddütlere ve sorunlara yol açan, gemiler üzerindeki rehin haklarının takibiyle ilgili temel kurallar sevk edilmiştir." *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)*, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayı: 96, s. 63, (Çevrimiçi) <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf>, 18 Aralık 2014; Kanununun hazırlık çalışmaları ve tarihsel süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz Hukukunda Cebri İcra*, s. 78 vd.

<sup>14</sup> Aslında Madde, kıyı devletlerinin, karasularına geliş veya karasularından geçişi sırasında doğan sorumluluklar hariç olmak üzere, zararsız geçiş yapan gemiler hakkında icrai veya ihtiyati tedbirler alamayacağına ilişkin 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone - 1958 CKBS)'nin 20(2) ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea - BMDHS)'nin 28(2) maddesine de uygundur.

TTK'nın 1367(1)(b) maddesi de Türk Boğazları bağlamındaki tartışmaları sona erdirmeye yetmeyecek gibi görünmektedir. Zira söz konusu özel hüküm gereği Türkiye'nin, Marmara Denizi'ndeki bir limandan doğan bir alacak için hakkında ihtiyati haciz kararı verilen bir gemiyi, Türk Boğazları'ndan geçişi sırasında durdurma ve muhafaza altına alma yetkisine sahip olduğu tartışmasızdır. Hatta ihtiyati haciz kararı, gemi Türk karasularını terk etmemiş olması şartıyla, Türk Boğazları'nı geçtikten sonra da uygulanabilir. Bununla birlikte İskenderun, İzmir, Samsun gibi Marmara Denizi dışındaki bir limandan ayrılan gemi hakkında, limandan doğan bir alacak için verilen ihtiyati haciz kararının, geminin Türk Boğazları'ndan geçişi sırasında uygulanıp uygulanamayacağı çok açık değildir.

Bu itibarla konunun ayrıntılı şekilde analizi, hem doktrindeki tartışmaların sona erdirilmesi hem de uygulamada yaşanan sıkıntıların giderilmesine ışık tutması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda çalışmada, öncelikle Türk Boğazları'nın mevcut hukukî statüsü açıklanarak, kıyı devletlerinin karasularındaki yabancı bayraklı gemiler üzerindeki hukukî yargı yetkisi tarihsel süreciyle birlikte ayrıntılı olarak analiz edilmiş, ardından bağlayıcı ulusal ve uluslararası hukuk kuralları ışığında Türkiye'nin, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı bayraklı ticaret gemileri üzerindeki hukukî yargı yetkisi tartışılmıştır.

## I. TÜRK BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜ

### A. GENEL OLARAK

Coğrafi açıdan iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolları olarak tanımlanan<sup>15</sup> boğazlar, uluslararası hukukta; “ulusal boğazlar” ve “uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar<sup>16</sup>” olarak ikiye ayrılır. Ulusal boğazlar, her iki yakası tek bir devlet tarafından kontrol edilen ya da kapalı denize bağlayan ve statüsü özel bir antlaşmayla belirlenmemiş dar su yollarıdır<sup>17</sup>. Kıyı devletinin

<sup>15</sup> Genel olarak boğaz tanımları için bkz. Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. c., 6. bs., Ankara, Turhan, 1999, s. 368; Edip F. Çelik, Milletlerarası Hukuk, 2. c., İstanbul, Filiz, 1987, s. 108; Aydoğan Özman, Deniz Hukuku, 1. c., Ankara, Turhan, 2006, s. 355; Robin Rolf Churchill, Alan Vaughan Lowe, The Law of the Sea, Manchester, Manchester University Press, 1983, p. 81; Jia Bing Bing, The Regime of Straits in International Law, London, Clarendon Press, 1998, p. 3.

<sup>16</sup> Türk doktrininde “uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar” terimi yerine genel olarak “uluslararası (milletlerarası) boğazlar” ifadesinin kullanıldığı görülmektedir. Bkz. Çelik, Milletlerarası Hukuk, s. 108; Pazarcı, Uluslararası Hukuk, s. 368; Özman, Deniz Hukuku, s. 357; Enver Bozkurt, Mehmet Akif Kütükçü, Yasin Poyraz, Devletler Hukuku, 5. bs., Ankara, Yetkin, 2009, s. 128; İlyas Doğan, Devletler Hukuku, Ankara, Seçkin, 2008, s. 217. Bununla birlikte Pazarcı, uygulamada “uluslararası boğaz” ifadesinin yer almadığı gibi boğazın bütün yönleriyle uluslararası hukuk rejimine tâbi olduğu şeklinde bir yanlış anlamaya meydan vermemek amacıyla uluslararası hukuk belgelerinde “uluslararası boğaz” ifadesinin kullanılmamasına özen gösterildiğini belirtmektedir. Hüseyin Pazarcı, “Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri”, Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul, Aybay Yayıncılık, 2004, s. 67. Bu tür bir karışıklığa meydan vermemek için çalışmada, BMDHS'a uygun olarak, “uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar (straits used for international navigation)” ifadesi tercih edilmiştir.

<sup>17</sup> Doktrinde bu boğazlara en iyi örnek olarak Azak Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan Kerç Boğazı gösterilmektedir. Bkz. Pazarcı, Uluslararası Hukuk, s. 368; Ferit Hakan Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, Alfa, 1998, s. 233. Ancak Boğaz, Sovyetler Birli-

egemenliği altında olan ulusal boğazlardan geçiş rejimi, kural olarak, kıyı devletin ulusal hukukuna tabidir. Bununla birlikte, iki yakası arasındaki uzaklığın karasuları genişliğinin iki katından fazla olduğu ulusal boğazlarda, tarihsel haklara dayanan aksine bir durum olmadıkça, karasularının ötesinde kalan deniz alanının hukukî statüsü uluslararası deniz hukuku kurallarına göre belirlenir<sup>18</sup>.

Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar ise uluslararası ulaştırmada kullanılan ve iki açık deniz alanını, bir açık deniz ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini, iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgesini (BMDHS<sup>19</sup> m. 37) veya bir devletin karasuları ile diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesini [BMDHS m. 45(1-b)] birbirine bağlayan dar su yollarıdır<sup>20</sup>. Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara ilişkin hükümler sadece geçiş rejimine<sup>21</sup> ait olup boğazların hukukî rejimini, kıyı devletin bu sular ile bunlara ait deniz yatakları, toprak altı ve hava sahası üzerindeki egemenliğini veya yetkilerini etkilemez [BMDHS m. 45(1)(b)]. Bu açıdan uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazların geçiş rejimi dışındaki hukukî statüsü, deniz alanının statüsüne göre içsular, karasuları veya açık deniz rejimine göre belirlenir.

## **B. HUKUKİ STATÜSÜ**

Geçiş rejimi Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle özel olarak düzenlenmiş olduğundan, hukukî anlamda Türk Boğazları, geçiş rejimi özel bir sözleşmeyle belirlenmiş boğaz statüsündedir<sup>22</sup>. Bu nedenle uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda geçerli olan transit geçiş rejimi<sup>23</sup> Türk Boğazları'nda uygula-

---

ğinin 1991 yılında dağılmasından sonra batı yakasının Ukrayna doğu tarafının Rusya Federasyonu'na kalmasıyla bu özelliğini kaybetmiştir. Bkz. Özman, Deniz Hukuku, s. 357.

<sup>18</sup> Seha L. Meray, Devletler Hukukuna Giriş, 2. c., Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi, 1959, s. 318.

<sup>19</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea – BMDHS). Sözleşme metni için bkz. “United Nations Convention on the Law of the Sea” (Çevrimiçi) [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), 01 Eylül 2014.

<sup>20</sup> Uluslararası Adalet Divanı'nın 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararı gereği, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğaz olma koşulunda coğrafi durum belirleyicidir. Su yolundaki deniz trafiğinin çok veya az olması ya da uluslararası ulaştırmadaki öneminin bir etkisi yoktur. Bkz. Pazarcı, Uluslararası Hukuk, s. 369; Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, s. 233.

<sup>21</sup> Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan geçiş rejimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Pazarcı, “Uluslararası Boğaz Kavramı”, s. 67; Sayta N. Nandan, D. H. Anderson, “Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea”, Law of the Sea, Ed. by Hugo Caminos, Aldershot, Dartmouth Publishing Company, 2001, p. 67.

<sup>22</sup> Churchill, Lowe, The Law of the Sea, s. 87; Özman, Deniz Hukuku, s. 380; Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, s. 245.

<sup>23</sup> 1960'ların sonlarında karasuları genişliğinin 12 deniz miline çıkarılmasının bir sonucu olarak, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı 116 boğazın ulusal boğaz statüsü kazanmasının etkisiyle BMDHS ile ilk kez uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda, diğer devletlere daha geniş serbestlikler tanıyan transit geçiş rejimi adında yeni bir geçiş rejimi düzenlenmiştir (BMDHS m. 37-44). Transit geçiş rejiminde, zararsız geçişten farklı olarak, uçaklar da yararlanırken, denizaltı ve öteki sualtı gemileri su üzerinden ve bayraklarını göstererek seyretmek zorunda değildirler. Ayrıntılı bilgi için bkz. Aydoğan Özman, “Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler”, Ege'de Deniz Sorunları Semine-

namaz [BMDHS m. 35(1)(c)]. Bununla birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi, kural olarak, sadece geçiş rejimini düzenlemekte<sup>24</sup> olup, Türk Boğazları'nın geçiş rejimi haricindeki hukukî statüsü genel hükümlere tabidir. Bu açıdan öncelikle Türk Boğazları'nın, Türkiye'ni hangi deniz yetki alanına dahil olduğunun belirlenmesi büyük önem taşımaktadır.

Türk karasuları genişliğinin, kural olarak, altı deniz mili olduğu<sup>25</sup> dikkate alındığında İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın tamamı ile Marmara Denizi'nin büyük bir kesiminin, en kötü olasılıkla, Türkiye'nin karasularına dâhil olduğu söylenebilir<sup>26</sup>. Bununla birlikte, 2011 tarihli İstanbul Liman Yönetmeliği'nin<sup>27</sup> 5. maddesinde İstanbul Boğazı'nın tamamı ile Marmara Denizi'nin bir kısmı İstanbul Limanı", 1982 tarihli Çanakkale Liman Yönetmeliği'nin<sup>28</sup> 4. maddesinde ise Çanakkale Boğazı'nın büyük bir kısmı Çanakkale Limanı olarak tanımlanmıştır. Uluslararası hukuk kuralları gereği liman daimî tesislerinin kara tarafında kalan suları ile dış limanlar içsulara dâhildir<sup>29</sup>. Bu itibarla İstanbul Boğazı'nın tamamı ile Çanakkale Boğazı'nın büyük bir kısmının Türk içsularına dahil deniz alanı statüsünde olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır<sup>30</sup>. Ayrıca Marmara Denizi de; geçmiş yıllarda sahip olduğu hukukî statüsü<sup>31</sup>, geçiş rejiminin tarih boyunca özel antlaşmalarca belirlenmesi ve bütün kıyılarının Türkiye'ye ait olması nedeniyle bir içdeniz olarak kabul edilmelidir<sup>32</sup>.

Sonuç olarak Türk Boğazları, geçiş rejimi dışında, tümüyle Türkiye'nin içsularına dâhil deniz alanlarıdır. Uluslararası hukuka uygun olmak şartıyla Türkiye, bu deniz alanının hukukî statüsünü, hatta geçiş rejimini belirleme, konusunda egemen hak ve yetkilere sahiptir.

---

ri, Ankara, AÜSBF Yayını, 1986, s. 22; Deniz Kızılsümer, "Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. VII, No: 3, 2005, s. 257.

<sup>24</sup> Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersler - Devletin Yetkisi, İstanbul, Beta, 1996, s. 165. Bu durum BMDHS'nin 34. maddesinde düzenlenen kurala da uygundur.

<sup>25</sup> 2674 Sayılı Kararların Kanunu m. 1 (Kanun için bkz. RG. 29.05.1982, Sayı:17708). Bununla birlikte aynı maddenin üçüncü paragrafına göre Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkili kılınmıştır. Bu yetkiye istinaden Bakanlar Kurulu, Türk Karasularını Ege Denizi'nde 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'de ise 12 mil olarak belirlemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, s. 360.

<sup>26</sup> Türkiye'nin Marmara Denizi havzasında herhangi bir karasuyu ilanı ve dolayısıyla buna esas normal veya düz esas hat çizgisi belirlememiş olduğu özellikle vurgulanmalıdır.

<sup>27</sup> RG. 10.09.2011, Sayı: 28050.

<sup>28</sup> RG. 11.09.1982, Sayı: 17809.

<sup>29</sup> 1958 CKBS m. 8; BMDHS m. 11.

<sup>30</sup> Bu itibarla Türkiye'nin, içsular ve karasulardaki bütün hak ve yetkilerini, İstanbul ve Çanakkale boğazlarında da kullanabileceği tartışmadan uzaktır.

<sup>31</sup> Osmanlı Devleti döneminde Marmara Denizi'ne içdeniz statüsü uygulanmış ve bu durum 1 Ekim 1914 tarihinde İstanbul'da bulunan elçiliklere bir nota ile duyurulmuştur. Bkz. Mehmet Gönlübol, Barış Zamanında Sahil Sularının Hukukî Statüsü, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1959, s. 129.

<sup>32</sup> Birinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nın, Birinci Komisyon çalışmaları esnasında da Türkiye, Marmara Denizi'nin Türkiye'nin bir içdenizi olduğunu açık şekilde vurgulamıştır. Bkz. İlhan Lütem, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, Ankara, A.Ü. Hukuk Fakültesi Yayınları No: 137, 1959, s. 29.

### C. GEÇİŞ REJİMİ

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, ilke olarak, sözleşme hükümlerine uygun kullanılmak şartıyla Türk Boğazları'nda geçiş serbestliği ilkesini kabul edilmiştir (m. 1). Hatta, Sözleşme süresi yirmi yıl olarak öngörülmüş olmasına rağmen, objektif bir hukuk niteliği verilen<sup>33</sup> geçiş serbestliği ilkesinin süresi sonsuzdur [m. 28(2)].

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi, savaş ve barış durumuna göre ticaret ve savaş gemileri ayırımı yapılarak farklı şekilde düzenlenmiştir. Buna göre ticaret gemileri<sup>34</sup>, barış veya Türkiye'nin tarafsız bulunduğu savaş zamanında, gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, sağlık denetimi hariç<sup>35</sup> hiçbir formaliteye bağlı olmaksızın geçiş serbestliğinden yararlanırlar [m. 2(1) ve 4(1)]. Kılavuzluk isteğe bağlıdır [m. 2(3) ve 4(2)]. Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidi altında sayması durumunda ticaret gemileri geçiş serbestliğinden ancak gündüzleri geçmeleri şartıyla yararlanabilirler [m. 6(1)]. Bu durumda Türkiye, ücretsiz olmak şartıyla, kılavuz almayı zorunlu kılabilir [m. 6(2)]. Milletler Cemiyeti Konseyi'nin<sup>36</sup> üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidi karşısında almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar vermesi ve sözleşmeye taraf devletlerin çoğunluğunun da aynı görüşte olması durumunda, Türkiye, almış olduğu önlemleri kaldırmak zorundadır [m. 21(4)]. Türkiye'nin savaşan devlet olduğu savaş durumunda ise Türkiye ile savaşta olmayan devletlerin ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek ve boğazlar gündüz girmek şartıyla geçiş serbestliğinden yararlanırlar (m. 7).

Görüldüğü üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, o dönemde uluslararası hukukta kabul edilen zararsız geçiş rejiminden farklı, kendine özgü (*sui generis*) bir geçiş rejimi kabul edilmiştir. Bununla birlikte, Sözleşmenin imzalanması sürecinde yaşanan tartışma ve özellikle devletlerin tutumundan tarafların, aslında, “geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini” uluslararası hukukta zaten var olan genel kuralın tekrarı olarak kabul ettikleri anlaşılmaktadır<sup>37</sup>. *Toluner*'in de vurguladığı gibi Sözleşme'de Türkiye'nin yetkilerinin açık olarak belirtilmemesi, tarafların, geçiş serbestliği ilkesine özel bir anlam vermediklerini teyit etmektedir<sup>38</sup>. Bu anlamda Sözleşme'deki boşluklar, “geçiş ve ulaşım serbestliği” ile “zararsız geçiş” ilkeleri kapsamında doldurulmalıdır<sup>39</sup>.

<sup>33</sup> Mahmut R. Belik, Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü, İstanbul, Sermet Matbaası, 1962, s. 17.

<sup>34</sup> Ticaret gemileri terimi, sözleşmenin savaş gemilerinin boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen II. Kesim'in kapsamına girmeyen bütün gemileri kapsar (Montrö Boğazlar Sözleşmesi m. 7).

<sup>35</sup> Uluslararası sağlık koşulları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş sağlık denetimi, gündüz ve gece ve olabilen en büyük hızda yapılacak ve bu gemiler Boğazlardan geçişleri sırasında başka hiçbir nedenle durdurulamayacaktır (Montrö Boğazlar Sözleşmesi m. 3).

<sup>36</sup> Milletler Cemiyeti'nin infisah etmiş olmasının, doktrindeki, Sözleşme'nin 21(4) maddesinde düzenlenen denetim hükmünün uygulama alanının kalmadığı ile bu yetkinin Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından kullanılacağı şeklindeki farklı iki görüş ve tartışmalar için bkz. Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 176.

<sup>37</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Fevzi Topsoy, “Türk Boğazları'nın Mevcut Hukukî Statüsü Işığında Alternatif Kanal Tartışmaları: Hukukî Yaklaşım”, Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. I, No: 1, 2012, s. 48 vd.

<sup>38</sup> Yazara göre sözleşmede bu ilkeye özel bir anlam verilmesi durumunda, hem bu kavramların genel hukukta öngörülen anlamı az yada çok değiştirilmiş olacak hem de bu

## II. KIYI DEVLETİNİN YABANCI TİCARET GEMİLERİ ÜZERİNDEKİ HUKUKİ YARGI YETKİSİ

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, Türkiye'nin hukukî yargı yetkisine dolayısıyla Türk Boğazları'ndan geçen yabancı bayraklı gemilerin ihtiyatî haczine ilişkin özel hüküm yoktur. Konunun mevcut ulusal ve uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde analiz edilmesi gerektiğinden, öncelikle, kıyı devletinin zararsız geçiş yapan yabancı gemiler üzerindeki hukukî yargı yetkisi belirlenmelidir. Zira kıyı devleti, kural olarak, karasularında zararsız geçiş halinde olmayan<sup>40</sup> yabancı gemiler üzerinde her türlü hukukî yargı yetkisi kullanabilir<sup>41</sup>.

### A. TARİHSEL SÜRECİ

Kıyı devletinin, karasularında bulunan yabancı gemiler üzerindeki hukukî yetkisine ilişkin ilk kodifikasyon çalışmaları 1920'li yıllarda başlamıştır. Bu dönemde, genel olarak uygulamada, kıyı devletinin, deniz yetki alanlarındaki yabancı ticaret gemileri üzerinde hukukî yargı yetkisine sahip olduğu kabul edilmekle birlikte<sup>42</sup>, uluslararası hukuk araştırma enstitülerince birbirinden farklı öneriler sunulmuştur<sup>43</sup>. Önerilerde, ağırlıklı olarak kıyı devletinin, karasularından geçiş esnasında meydana gelen olaylar üzerinde hukukî yargı yetkisi olduğu belirtilmiştir<sup>44</sup>. Uygulamada bazı devletler<sup>45</sup> kendisine veya dost bir

---

kavramlar anlaşmada öngörüldüğü biçimde dondurulmuş olacaktı. Aynı zamanda, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde oluşturulacak yeni "zararsızlık" ve "yetki" kavramı, genel hukukta öngörülenden saptığı ölçüde, sözleşmeye taraf olmayan devletleri, rızası olmaksızın, bağlaması da söz konusu olmayacaktır. Sevin Toluner, Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, İstanbul, Beta, 2000, s. 315; Sevin Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, 1994, s. 13.

<sup>39</sup> Y. HGK. 21.11.2001 E: 2001/4-955 K: 2001/1073; Yüksel İnan, Türk Boğazlarının Hukuksal ve Siyasal Rejimi, 2. bs., Ankara, Turhan, 1995, s. 86; Toluner, Türkiye'nin Bazı, s. 311; Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", s. 11; Turgut Turhanlı, "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Yetkileri Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisine İlişkin Genel Hukukî Çerçeve", İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999, İstanbul, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, 1999, s. 112; Rauf Versan, "Montreux Sözleşmesi ve Uygulanmasından Kaynaklanan Bazı Sorunlar", İstanbul Barosu Dergisi, C. LXXX, No: 4, 2006, s. 1446; Samim Ünan, "Türk Boğazları'na İlişkin Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme", Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s. 1168; Nihan Ünlü, The Legal Regime of the Turkish Straits, The Hague, Martinus Nijhoff, 2002, s. 76.

<sup>40</sup> Örneğin karasularında demirlemiş ya da zararsız geçişi bozulmuş olan gemi.

<sup>41</sup> Lindy S. Johnson, Coastal State Regulation of International Shipping, New York, Oceana Publications, 2004, p. 62; Özman, Deniz Hukuku, s. 330.

<sup>42</sup> Aksi görüş için bkz. C. John Colombos, The International Law of the Sea, 5. ed., Londra, Longman, 1962, p. 293. Yazar, o dönemin uluslararası teamül ve uygulamasında, eylemin barış veya kamu düzenini bozmadığı ya da gemi kaptanı yahut diplomatik temsilcisinin kendisinden yardım istemediği sürece kıyı devletinin, karasularından geçiş yapan yabancı bayraklı gemi veya gemide bulunanlar üzerinde hukukî yargı yetkisine sahip olmadığını kabul edildiğini belirtmektedir.

<sup>43</sup> Haijiang Yang, Jurisdiction of the Coastal State Over Foreign Merchant Ships in International Waters and the Territorial Sea, Berlin, Springer, 2006, p. 256.

<sup>44</sup> Yang, Jurisdiction of the Coastal State, p. 256.



devlete zarar veren önceki ya da mevcut davranışı nedeniyle karasularındaki yabancı gemileri alıkoyma hakkına sahip olduklarını ilan etmiş olsalar da konuyla ilgili herhangi bir uluslararası hukuki düzenleme yapılmamıştır<sup>46</sup>.

Kıyı devletinin hukukî yargı yetkisi Birinci Uluslararası Hukuk Kodifikasyon Konferansı (1930 La Haye Konferansı)<sup>47</sup> sürecinde, karasularının hukukî statüsü kapsamında gündeme gelmiştir<sup>48</sup>. Hazırlık Komitesi'ndeki tartışmalarda karasularında bulunan yabancı ticaret gemileri üzerinde kıyı devletine hukukî yargı yetkisi tanınması, zararsız geçişe bir tehdit olarak görülmemiştir. Öyle ki görüşmeler neticesinde, kıyı devletinin karasularındaki yabancı ticaret gemisinde bulunan bir kişiyi alıkoyabileceği ilke olarak kabul edilmiştir<sup>49</sup>. Aynı dönemde Uluslararası Denizcilik Komitesi Konferansı (*Conference of the Committee Maritime International – CMI Konferansı*)'na sunulan önerilerde Almanya, kıyı devletinin, çatmaya karışan gemiyi, doğrudan ilgili olmasa bile çatmadan kaynaklanan diğer alacaklar için alıkoyabilmesini önermiştir<sup>50</sup>.

Doktrin ve uygulamadaki bu genel eğilime rağmen 1930 La Haye Konferansı görüşmeleri<sup>51</sup> sonrasında kabul edilen taslak metnin 9. maddesinde, kıyı

---

<sup>45</sup> Örneğin Birleşik Krallık, 1854 tarihli Ticaret Gemisi Kanunu'nda, Birleşik Krallığın nehir ve liman ile 3 millik içerisinde bulunan bütün yabancı gemilerde meydana gelen gemi adamının şahsını veya malvarlığını ilgilendiren her türlü zararı soruşturma hakkına sahip olduğu düzenlenmişti. Daniel Patrick O'Connell, Ivan Anthony Shearer, *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, 1984, p. 868; ABD, genel olarak, zararsız geçiş yapan yabancı ticaret gemilerinin kendi hukukî yetkisi altında olduğunu kabul etmiş ve geçiş halinde olan gemiler hakkında yargı yetkisini kullanmıştır. Philip C. Jessup, *The Law of Territorial Waters and Jurisdiction*, New York, Kraus, 1970, p. 122; Benzer şekilde Fransa da karasularındaki yabancı bayraklı gemiler üzerinde içsularında sahip olduğu yetkilerini kullanmaktan çekinmemiştir. T. Kochu Thommen, *Legal Status of Government Merchant Ships in International Law*, Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962, p. 70.

<sup>46</sup> Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 257.

<sup>47</sup> Uluslararası hukuka ait tartışılmalı konular hakkında kodifikasyon yapılması amacıyla, 13 Mart-13 Nisan 1930 tarihleri arasında aralarında, Türkiye'nin de bulunduğu 47 devletin katılımıyla gerçekleştirilen konferanstır. Konferans, La Haye'de yapıldığı için doktrinde çoğunlukla "La Haye Kodifikasyon Konferansı" olarak anılır. Konferans'ta; "tabiiyet", "karasuları" ve "yabancılara karşı işlenecek fiillerde devletin sorumluluğu" konularında kodifikasyon çalışmaları yapılmış ancak hiçbir konuda neticeye ulaşılamamıştır. Özellikle karasularının genişliği konusunda taraflar arasında uzlaşmaya varılamamış, sadece yabancı gemilerin hukukî statüsü ve balıkçılık konusunda bazı temennilerde bulunulabilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Seha L. Meray, *Devletler Hukuku*, 1. c., Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1968, s. 113.

<sup>48</sup> Konu, karasularının hukukî statüsünün tartışıldığı İkinci Komite'de, bağlantılı yedi konu kapsamında tartışılmıştır: (i) zararsız geçiş, (ii) geçiş esnasında ücret alınması, (iii) esnasında gemiye çıkarak personeli alıkoyma, (iv) ihtiyatı veya icrai haczi, (v) devlet gemilerinin haczi, (vi) kesintisiz takip ve (vii) savaş gemilerinin geçişi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Norman Letalik, "Arrest of Vessels and the Law of the Sea", *The Developing Order of the Oceans*, Ed. by Robert B. Krueger, Stefan A. Riesenfeld, Honolulu, University of Hawaii, 1985, p. 687.

<sup>49</sup> Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 257.

<sup>50</sup> Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, 5. Ed. London, Informa, 2011, p. 184.

<sup>51</sup> İkinci Komite'ye başlangıçta çok farklı tartışma konuları iletilmiş olsa da temelde iki çok önemli konu öne çıkmıştır: Karasularının genişliği ve kıyı devletinin karasuları dışına uzanan bitişik bölgedeki yetkisi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Manley, O. Hudson, "The

devletinin, karasularında geçiş yapan yabancı gemiyi, gemide bulunan kişi hakkında hukukî yargı yetkisini kullanmak üzere durduramayacağı ve yolundan çeviremeyeceği kabul edilmiştir. Ayrıca bir gemi hakkındaki ihtiyatî veya icrai haciz yetkisinin ancak geçiş esnasında ya da geçişe ilişkin bir yükümlülükten kaynaklaması durumunda uygulayabileceği hükme bağlanmıştır. Ancak bu istisnalar içsularında bulunan, karasularında duran veya içsuları terk ettikten sonra henüz karasularını terk etmemiş gemiler hakkında uygulanmayacaktır<sup>52</sup>.

1930 La Haye Konferansı'nın taslak 9. maddesi, çok az değişiklikle<sup>53</sup>, Uluslararası Hukuk Komisyonu (*International Law Commission - ILC*)'nin 8. Dönem çalışmaları sonunda hazırlanan "Deniz Hukukuyla İlgili Maddeler" başlıklı taslak metnin 21. maddesi olarak düzenlenmiştir<sup>54</sup>. Bu metin; çok az değişiklikle, önce 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (*Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone - 1958 CKBS*)'nin<sup>55</sup> 20. maddesi<sup>56</sup> daha sonra da 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Law of the Sea - BMDHS*)<sup>57</sup>'nin 28. maddesi

First Conference for the Codification of International Law", *American Journal of International Law*, V. XXIV, 1930, p. 447.

<sup>52</sup> Metin için bkz. "Convention on Certain Questions Relating to the Conflict of Nationality Laws", *League of Nations - Official Records*, 1930, V. III, p. 917.

<sup>53</sup> 1930 La Haye Konferansı'nın taslak 9. maddesinin birinci fıkrası iki ayrı fıkraya ayrılmış, "tekne (vessel)" terimi "gemi (ship)" olarak değiştirilmiştir. 1956 taslak metnin 21. maddesinin üçüncü fıkrası olan taslak metnin 9. maddesinin ikinci fıkrasındaki "devletin içsularında bulunan" ibaresi çıkarılmıştır.

<sup>54</sup> "Report of the International Law Commission to the General Assembly", *Yearbook of the International Law Commission*, Vol. II, New York, 1957, p. 259; Maddenin Türkçe çevirisi için bkz. Mehmet Zeki Akın, *Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kit'a Sahanlığı*, Ankara, Öztuğ Matbaası, 1978, s. 182.

<sup>55</sup> 10 Eylül 1964 tarihinde yürürlüğe giren ve 51 devletin onayladığı sözleşmenin İngilizce metni için bkz. [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8\\_1\\_1958\\_territorial\\_sea.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf) (30 Mart 2008); Türkçe metin için bkz. Ömer İlhan Akipek, *Devletler Hukuku Kaynaklarından ve Belgelerinden Örnekler*, Ankara 1966, s. 54; Lütem, *Birleşmiş Milletler Deniz*, s. 452; Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, 5. bs., İstanbul, Beta, 2003, s. 331.

<sup>56</sup> 1958 CKBS maddenin birinci fıkrasındaki "may not" ibaresi "should not", "tutuklama (arrest)" kelimesi ise "durdurma (stop)" şeklinde değiştirilmiştir. ABD delegasyonu bu değişikliğe gerekçe olarak, metnin orijinalinde bulunan Fransızca "arret" kelimesini İngilizce karşılığının "stopping" kelimesinin, "arrest"e göre daha iyi karşılmasını göstermiştir. Ayrıca ikinci fıkrasına "üstlenilen borçlar (liabilities assumed)" ifadesi eklenmiştir. Bkz. *Official Records V. III*, p. 82.

<sup>57</sup> 1958 CKBS hâla yürürlükte olmakla birlikte, BMDHS'nin 1994 yılında yürürlüğe girmesiyle statüsünde farklılıklar meydana gelmiştir. Taraf devletler açısından BMDHS'nin, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinin yerine geçeceğini (üstün olacağını) düzenleyen BMDHS'nin 311(1) maddesi gereği; hem 1958 CKBS hem de BMDHS'a taraf devletlerin arasında meydana gelecek ihtilaflarda BMDHS kuralları uygulanacaktır. BMDHS'nin 311(2) maddesi gereği ise her iki sözleşmeye taraf devlet ile sadece 1958 CKBS'ye taraf olan bir devlet (örneğin ABD) arasındaki ihtilaflarda ise yine 1958 tarihli CKBS hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ayrıca 1958 CKBS'nin örf ve âdet hukuku kuralı haline gelen pek çok hükmü, her iki sözleşmeye de taraf olmayan devletler (örneğin Türkiye) açısından bağlayıcı olmaya devam etmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Nikos Skourtos, "Legal Effects for Parties and Nonparties: The Impact of the Law of the Sea Convention", *Entry Into Force of the Law of the Sea Convention*, Ed. by Myron H. Nordquist, John Norton Moore, The Hague: Martinus Nijhoff, 2008, p. 204;

olarak kabul edilmiştir<sup>58</sup>. Kabul edilen bu maddelerin genel amacının, seyrüsefer serbestliği ile kıyı devletinin çıkarları arasında bir denge oluşturmak olduğu belirtilmektedir<sup>59</sup>.

## B. GEMİLERDE BULUNAN KİŞİLER BAKIMINDAN

1958 CKBS'nin 20(1) ile BMDHS'nin 28(1) maddesinde, kıyı devletinin, gemide bulunan bir kişi hakkında hukukî yargı yetkisini kullanmak üzere, karasularından geçmekte olan yabancı bir gemiyi durduramayacağı veya yolundan çeviremeyeceği hükme bağlanmaktadır. Genel olarak doktrin ve uygulamayla benimsenen temel ilke<sup>60</sup> gereğince kıyı devleti, karasularından geçmekte olan yabancı bayraklı bir gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukukî yargı yetkisini kullanacağı gerekçesiyle durduramaz<sup>61</sup>. Madde de herhangi bir istisna belirtilmediğinden; kişinin vatandaşlık bağının veya hukukî yargı yetkisini doğuran olayın nerede ya da ne zaman doğduğunun bir önemi olmamalıdır.

Yukarıda tarihsel süreç kısmında açıklandığı üzere 1958 CKBS'nin 20. maddesi ile BMDHS'nin 28. maddesi, genel olarak, ILC'nin taslak 21. maddesinin birebir aynıdır. Sadece ABD'nin önerisiyle<sup>62</sup> metindeki "*may not*" ibaresi "*should not*" şeklinde değiştirilmiştir. Bu değişikliğe rağmen maddelerin ikinci fıkralarındaki "*may not*" ibaresinin değiştirilmeden bırakılmış olması, maddelerin birinci fıkralarında kıyı devletine daha geniş inisiyatif bırakan zayıf bir yasaklamanın tercih edildiği şeklinde yorumlanabilir<sup>63</sup>. Öneri sahibi ABD delegasyonu (*Yingling*) da ILC'nin taslak 21(1) maddesinde benimsenen sınırlamanın, uluslararası hukukta kabul edilmiş bir sınırlama olmadığını, bu değişikliklerle kıyı devletinin hukukî yargı yetkisinin, karasularının dış sınırına kadar genişletildiğini vurgulamıştır<sup>64</sup>.

1958 CKBS'nin 20(1) ile BMDHS'nin 28(1) maddesinde, "zararsız geçiş (*innocent passage*)" terimi yerine "karasularından geçen (*passing through the territorial sea*)" ifadesi tercih edilmiştir. Maddenin aksi ile kanıt yorumundan, içsulara bulunan yabancı bayraklı gemilerin bu bağışlıktan yararlanamaya-

---

David Anderson, *Modern Law of Sea: Selected Essay*, Leiden, Martinus Nijhoff, 2008, p. 95.

<sup>58</sup> BMDHS'nin 28. maddesi ile 1958 CKBS'nin 20. maddesinin 1 ve 2. fıkraları birebir aynıdır. Üçüncü fıkrasında ise 1958 CKBS'nin 20(3) maddesinden farklı olarak; "yukarıdaki fıkra hükümleri (the provisions of the previous paragraph)" ifadesi "2. fıkra (paragraph 2)" şeklindedir.

<sup>59</sup> Lee T. Luke, "Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on The Law of the Sea", *American Journal of International Law*, 1961, Vol. LV, No: 1, p. 93.

<sup>60</sup> Meray, *Devletler Hukuku*, s. 418; Gönlübol, *Barış Zamanında*, s. 168; Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 258.

<sup>61</sup> Aksine davranış yabancı bayraklı geminin zararsız geçiş hakkının ihlali anlamındadır. Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, 2. bs., İstanbul, Arıkan, 2007, s. 134.

<sup>62</sup> UN. Doc. A/CONF.13/C.1/L.42 (United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, V. III, United Nations Publications, p. 212) (Official Records V. III).

<sup>63</sup> Luke, "Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships", p. 83; Treves, Tullio: "Navigation", *A Handbook on the Law of the Sea*, 2. c., Ed. by., Rene-Jean Dupuy, Daniel Vignes, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1991, p. 939; Ferit Hakan Baykal, "İçsulara ve Karasularında Kıyı Devletinin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. X, S. 1-3, 1996, s. 681.

<sup>64</sup> Official Records V. III, p. 82. Ayrıca bkz. Lüttem, *Birleşmiş Milletler Deniz*, s. 145.

cakları açıktır<sup>65</sup>. Ayrıca her iki madde sistematik bakımdan incelendiğinde, karasularından zararsız geçiş rejimini düzenleyen üçüncü bölüm içerisinde yer aldığından, kıyı devletin egemenlik yetkisinin sadece karasularından zararsız geçiş yapan gemiler açısından sınırlandırıldığı kabul edilmelidir. Dolayısıyla zararsız geçiş yapmayan ya da zararsız geçişi bozulan bütün gemiler, kural olarak, kıyı devletin hukukî yargı yetkisine tabidir<sup>66</sup>.

1958 CKBS'nin 20(1) maddesinde düzenlenen bu genel kuralın istisnası, 1958 CKBS'nin 20(3) maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre kıyı devleti; gemide bulunan bir kişi hakkında hukukî yargı yetkisini kullanacağı gerekçesiyle, karasularında yatan veya iç sularını terk etmiş olmasına rağmen henüz karasularını terk etmemiş yabancı bir gemiyi durdurabilir. Bununla birlikte BMDHS'nin 28(3) maddesinde ise sadece ikinci fıkraya yollama yapılmıştır. Dolayısıyla sadece 1958 CKBS taraf kıyı devletin (örneğin ABD), karasularında duran veya içsularından karasularına geçen bir gemide bulunan kişiler hakkında özel hukuktan doğan yetkilerini, gemi hakkında icrai veya ihtiyati tedbirler uygulayarak kullanmasında bir engel yoktur. Sadece BMDHS'a taraf (örneğin Fransa) veya hem 1958 CKBS hem de BMDHS'a taraf (örneğin İtalya) bir kıyı devleti ise karasularından zararsız geçen gemide bulunan kişi hakkında hukukî yargı yetkisini kullanmak istiyorsa, bunu gemiyi durdurmadan ya da yolundan geçişini engellemeden yapmalıdır<sup>67</sup>.

## C. GEMİLER BAKIMINDAN

### 1. Genel Olarak

1958 CKBS'nin 20(2) ile BMDHS'nin 28(2) maddesi gereği kıyı devleti, kural olarak, karasularından geçiş yapan yabancı ticaret gemileri üzerinde herhangi bir icrai veya ihtiyati tedbir alamaz. Madde metninde, birinci fıkralarının aksine, karasuları yerine "kıyı devletin suları (*waters of the coastal State*)" terimi tercih edilmiştir. Doktrindeki ağırlıklı görüşün kıyı devletin suları teriminin sadece karasularını gösterdiği yönünde olduğu belirtile<sup>68</sup> de terim değişikliğinin, karasuları yanında içsuları da içine aldığı, dolayısıyla kıyı devletin içsularında bulunan yabancı gemiler üzerinde hukukî yargı yetkisini bulunmadığı şeklinde yorumlanması mümkündür<sup>69</sup>. Zira BMDHS'nin 8(2) maddesi uyarınca zararsız geçiş rejimi sadece karasularında değil, aynı zamanda, daha önce içsulara dahil olmayan ancak düz hat yönetimine göre sonradan içsulara dahil olan deniz alanında da uygulanmaktadır. Ayrıca aşağıda ayrıntılı olarak tartışılacağı üzere kıyı devleti, zaten geçiş esnasında ve geçişten doğan yükümlülükler nedeniyle karasularında bulunan yabancı bir gemiyi durdurma

<sup>65</sup> Kıyı devletin içsulardaki hukukî yetkisine ilişkin özel bir düzenleme olmamakla birlikte genel olarak kıyı devletin, içsularında bulunan yabancı gemiler üzerinde cezai yargı yetkisine benzer şekilde hukukî yargı yetkisine sahip olduğu kabul edilmektedir. Bkz. Bevan Marten, *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, Heidelberg, Springer, 2014, s.16; Thommen, *Legal Status of*, p. 56; Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 95; Özman, *Deniz Hukuku*, s. 248

<sup>66</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 216; Johnson, *Coastal State Regulation*, s. 62.

<sup>67</sup> Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, s. 180; Baykal, "İçsular ve Karasularında", s. 681.

<sup>68</sup> Görüşler için bkz. Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 258.

<sup>69</sup> Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, p. 258.

dahil her türlü hukukî yargı yetkisine sahiptir. Bununla birlikte; maddelerin kıyı devletinin karasularındaki hukukî yargı yetkisini düzenlemesi ve özellikle devletlerin herhangi bir istisna ya da ihtirazi kayıt ileri sürmemiş olmaları, “kıyı devletinin suları” terimine özel bir anlam verilmediğini göstermektedir. Bu anlamda terimin, karasuları ile sadece zararsız geçiş rejiminin uygulandığı içsuları kapsadığı kabul edilmelidir.

Kıyı devletinin karasularından geçiş yapan gemiler üzerinde herhangi bir ihtiyati veya icrai tedbir alamayacağı kuralına; (i) Geçiş esnasında doğan yükümlülükler, (ii) Geçiş nedeniyle üstlenilen yükümlülükler, (iii) Geminin karasularında durması ve (iv) Geminin içsulardan çıkarak karasularından geçiyor olması şeklinde dört istisna getirilmiştir<sup>70</sup>.

## 2. Geçiş Esnasında Doğan Yükümlülükler

Kıyı devletinin, karasularından geçiş yapan yabancı bir gemi üzerinde hukukî yargı yetkisi kullanmasının birinci istisnası, hukukî yargı yetkisine konu olan yükümlülüğün geminin geçişi esnasında doğmuş olmasıdır. Buna göre kıyı devleti sadece geçiş esnasında doğan yükümlülükler nedeniyle henüz karasularını terk etmemiş yabancı bir gemi üzerinde ihtiyati veya icrai tedbirler alma yetkisine sahiptir<sup>71</sup>.

Madde metnindeki “geminin kıyı devletinin sularından geçişi sırasında doğan yükümlülükler (*obligations or liabilities ... for the purpose of its voyage through the waters of the coastal State*)” ifadesi gereği, hukukî yargı yetkisi kullanılabilmesi için yükümlülüğün, geminin, kıyı devletinin karasuları veya içsularından geçişi esnasında doğmuş olması gereklidir. Geminin önceki geçişlerinden doğmuş bir alacak veya bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ya da açık denizde doğan ancak karasularını etkilemeyen bir yükümlülük nedeniyle kıyı devleti, zararsız geçiş yapan gemi hakkında hukukî yargı yetkisini kullanamaz<sup>72</sup>. Karasularından geçişi esnasında doğmuş olması şartıyla yükümlülüğün, petrol vb. sızması gibi sadece gemiden veya çatma gibi geminin karıştığı bir olaydan kaynaklanmasının bir önemi yoktur. Borç veya sorumluluğun haczedilmek istenen gemiye ait olması yeterlidir.

## 3. Geçiş Nedeniyle Üstlenilen Yükümlülükler

Kıyı devletinin, hukukî yargı yetkisini kullanma yetkisine sahip olduğu ikinci durum, kılavuzluk, kurtarma ve yardım gibi geminin geçiş nedeniyle üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülüklerdir<sup>73</sup>. Bu ihtimalde de hukukî yargı yetkisi kullanılacak yükümlülük, geminin karasuları veya içsulardan geçişi sırasında üstlenmiş olduğu bir sorumluluktan doğmuş olmalıdır. Karasularının ötesine uzanan bir deniz alanından veya önceki geçişlerden doğan yükümlülük-

<sup>70</sup> 1958 CKBS m. 20(2) ve (3); BMDHS m. 28(2) ve (3).

<sup>71</sup> Pazarıcı, Uluslararası Hukuk, s. 359; Anne Bardin, “Coastal State's Jurisdiction Over Foreign Vessels”, *Pace International Law Review*, Vol. XIV, 2002, p. 37.

<sup>72</sup> Türk Boğazları bağlamında aksi görüş bkz. Aybay, “Türk Boğazlarından Uğraksız Geçen”, s. 7.

<sup>73</sup> 1958 CKBS m. 20(2) ve BMDHS m. 28(2).

ler nedeniyle yabancı bir gemi üzerinde, zararsız geçişi bozmadığı sürece, hukukî yargı yetkisi kullanılamaz<sup>74</sup>.

#### 4. Geminin Karasularında Durması

1958 CKBS'nin 20(3) ile BMDHS'nin 28(3) maddelerinde, karasularında duran bir yabancı gemi hakkında kıyı devletinin hukukî yargı yetkisi kullanılabileceği hükme bağlanmıştır. Bu durumda kıyı devleti, alacağın önce veya sonra doğmuş olmasına bakılmaksızın, yabancı ticaret gemileri üzerinde her türlü icrai ve ihtiyati haciz veya tedbiri uygulayabilir. Yükümlülüğün geçiş esnasında doğmuş olması şartı aranmaz. Geminin zararsız geçişi bozacak şekilde karasularında durması yeterlidir<sup>75</sup>.

Madde metinlerinde “karasularında yatan yabancı bir gemi (*a foreign ship lying in the territorial sea*) ifadesi kullanılmıştır. Yabancı geminin karasularında durması, her zaman, zararsız geçişin bozulduğu anlamına gelmez. Zira seyrüseferin olağan sonucu, mucir sebep, yardım ihtiyacının bulunması veya yardım ihtiyacı olan kişi, gemi ya da uçağa yardım götürmek amacıyla yapılan durmalar zararsız geçişi bozamaz<sup>76</sup>. Dolayısıyla kıyı devletinin hukukî yargı yetkisini kullanabilmesi için, yabancı geminin zararsız geçişi bozacak şekilde karasularında durması gereklidir. Diğer bir ifadeyle zararsız geçişi bozacak şekilde karasularında durmadığı sürece kıyı devletinin, yabancı bir gemi üzerinde hukukî yargı yetkisine sahip değildir<sup>77</sup>.

#### 5. İçsulardan Çıkan Gemiler

1958 CKBS'nin 20(3) ile BMDHS'nin 28(3) maddelerinde düzenlenen son istisna, geminin, kıyı devletinin içsularından ayrılmış olmasına rağmen henüz karasularını terk etmemesidir. Buna göre kıyı devleti, içsularından ayrılan yabancı gemiler üzerinde, gemi karasularını terk etmediği sürece, özel hukuktan doğan her türlü hukukî tedbiri uygulama hakkına sahiptir. Maddede sadece karasularından geçişten bahsedildiğinden, bu yetkilerin kullanılmasında yabancı geminin zararsız geçiş yapılıp yapılmamasının bir önemi olmamalıdır<sup>78</sup>.

Her iki madde metninde “içsulardan ayrıldıktan sonra karasularından geçiş yapan yabancı bir gemi (*a foreign ship ... passing through the territorial sea after leaving internal waters*)” ifadesi kullanılmıştır. Bu anlamda, hukukî yargı yetkisinin kullanılabilmesi için sadece yabancı geminin içsulardan ayrıldıktan sonra karasularında bulunması yeterlidir. Geminin karasularını terk etmesiyle kıyı devletinin hukukî yargı yetkisi de sona erer. Alınan bu tedbir

<sup>74</sup> “... açık denizde vuku bulan bir çatma sebebiyle, bilahare karasularında seyreden geminin haczine imkan tanınmaz.” Çetingil, Mukayeseli Hukuk Açısından, s. 97.

<sup>75</sup> Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, s. 179; Benzer bir düzenlemeyi Çin, Karasuları Kanunu'nda hükme bağlamıştır. Kanunun 8. maddesine göre Çin, zararlı geçişi bozan gemileri durdurma dahil gerekli her türlü tedbiri uygulama hakkına sahiptir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Zou Keyuan, “Navigation Of Foreign Vessels Within China's Jurisdictional Waters”, Maritime Policy and Management, 2002, Vol. 29, No: 4, p. 363.

<sup>76</sup> 1958 CKBS'nin 14(3) ile BMDHS'nin 18(2) maddesi

<sup>77</sup> Çetingil, Mukayeseli Hukuk Açısından, s. 97; Jale Nur Ece, Ashlan Erbaş Açık, Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları: Gürcistan'ın Karadeniz'de Seyreden Gemilere El Koyması, Ankara, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2011, s. 15.

<sup>78</sup> Yang, Jurisdiction of the Coastal State, p. 251.

kararının uygulanabilmesi için geminin, tekrar zararsız geçişi bozacak şekilde karasularında durması veya içsularına girmesi gereklidir.

Hukuki yargı yetkisi kullanılacak alacağın, geminin içsularında bulunması nedeniyle doğması gerektiğine dair açık bir kayıt yoktur. Bununla birlikte özellikle maddelerin sistematik yorumundan, yükümlülüğün önce veya sonra doğmasının bir önemi olmadığı anlaşılmaktadır. Hatta uygulanması istenen tedbir kararının, geminin içsularında bulunduğu sırada alınmış olması zorunluğu da aranmamalıdır. Yabancı bayraklı geminin zararsız geçişi bozacak şekilde karasularında durması veya içsularına girmesi yeterlidir. Bu itibarla; geçiş esnasında doğan bir alacak için hakkında ihtiyati haciz kararı uygulanamadan karasularını terk etmiş olan ya da önceki bir geçiş nedeniyle deniz alacağı doğmuş bir geminin malikine ait olan ve henüz kıyı devletinin içsularında bulunan diğer bir gemisi (*sister ship* - kardeş gemi)<sup>79</sup> de ihtiyaten haczedilebilir.

### III. TÜRK BOĞAZLARINDA CEBRİ İCRA

#### A. GENEL OLARAK

Yukarıda belirtildiği gibi doktrin ve uygulamasındaki ihtilafli konuların başında Türkiye'nin, Boğazlardan geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerinde hukuki yargı yetkisine sahip olup olmadığı gelmektedir<sup>80</sup>. Mevzu hukukta, özellikle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde konuyla ilgili açık hüküm bulunmaması, doktrinde farklı görüşlerin ileri sürülmesine ve uygulamada tartışmalı kararların verilmesine neden olmuştur<sup>81</sup>.

6102 sayılı TTK'nın 1367(1)(b) maddesinde ise yabancı bayraklı gemiler hakkında verilen ihtiyati haciz kararının ancak geminin Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabileceği hükme bağlanmıştır. Bu anlamda Türkiye'nin, Marmara Denizi'ndeki bir limandan doğan bir alacak için hakkında ihtiyati haciz kararı verilen bir gemiyi, Türk Boğazları'ndan geçişi sırasında durdurma ve muhafaza altına alma yetkisine sahip olduğu tartışmasızdır. Bununla birlikte Türk Boğazları'na girmeden önce verilmiş bir ihtiyati haciz kararının, geminin Türk Boğazları'ndan geçişi sırasında nasıl uygulanacağı açık değildir.

Bilindiği gibi Türk Boğazları'nda uğraksız ve uğraklı olmak üzere iki farklı geçiş rejimi uygulanmaktadır. Hukuki anlamda geçişin uğraklı ya da uğraksız olmasının en önemli sonucu, geminin tabi olduğu geçiş rejimidir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde kabul edilen geçiş serbestliği ilkesi münhasıran "uğraksız geçiş" yapan gemiler için uygulanır. Uğraklı geçiş yapan gemiler ise Türkiye'nin ulusal hukukuna tabidir<sup>82</sup>. Bu açıdan, konu, yabancı geminin uğraksız ya da uğraklı geçiş yapıp yapmadığına göre ayrı ayrı incelenmelidir.

<sup>79</sup> 6762 sayılı eski TTK'nın 948. maddesi gereği donatanın sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlı olduğundan (sınırlı aynı sorumluluk), donatan aynı kişi olsa bile mevcut bir alacak için malikin diğer bir gemisinin haczi mümkün değildi. Bkz. Eksi, Yabancı Gemilerin, s. 173; Çetingil, Mukayeseli Hukuk Açısından, s. 97; 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'nin 3(2) maddesinden aynen alınan TTK'nın 1369(2) maddesiyle, doktrinde kardeş gemi ihtiyati haczi olarak adlandırılan, donatanın diğer bir gemisinin de ihtiyati haczi imkanı getirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 276.

<sup>80</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Eksi, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı, s. 15.

<sup>81</sup> Görüşler için bkz. Eksi, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı, s. 70.

<sup>82</sup> Bu konuda özellikle bkz. Gündüz Aybay, Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, Tüzük, Uygulama Esasları, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000, s. 10.

## B. UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN GEMİLER

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (Türk Boğazları Tüzüğü)'nün 83 2(g) maddesi gereği “*Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girışten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi(ler)*” uğraksız geçen gemi statüsündedir. Bu gemilerin geçiş rejimi ve diğer hukukî statüsü Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne tabidir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, Türkiye'nin, uğraksız geçiş yapan gemiler üzerindeki hukukî yargı yetkisi özel olarak düzenlenememiştir. Aslında bu tercih; Türk Boğazları'nın, geçiş rejimi dışında, tamamıyla Türkiye'nin içsularına dahil olduğu ve Sözleşme'deki boşlukların, “geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesi” ile “zararsız geçiş rejimi” çerçevesinde doldurulması gerektiği ilkesinin doğal bir sonucudur<sup>84</sup>. Bu itibarla Türkiye'nin, uğraksız geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerindeki hukukî yargı yetkisinin kapsamı, mevcut ulusal ve uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde belirlenmelidir<sup>85</sup>.

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, 1958 CKBS'nin 20 ile BMDHS'nin 28(2) maddesi gereği kıyı devletleri, karasularına gelişi veya karasularından geçişi sırasında doğan yükümlülükler haricinde, zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir ihtiyati veya icrai tedbir alamazlar. Dolayısıyla içsularında iken ihtiyati haciz kararı verilen ancak bir şekilde karasularını terk etmiş olan bir gemi hakkında kıyı devleti, sonraki zararsız geçişlerinde alınan haciz kararını uygulayamaz.

Türkiye her iki sözleşmeye taraf olmadığından sözleşme hükümleriyle doğrudan bağlı değildir. Bununla birlikte sözleşmelerin, uluslararası örf ve adet hukuku niteliği kazanmış hükümlerinin<sup>86</sup>, taraf olmayan Türkiye açısından da bağlayıcı olduğu hukukî bir gerçektir. Ayrıca Türkiye, TTK'nın 1367(1)(b) maddesiyle, yabancı bayraklı gemiler hakkında verilen ihtiyati haciz kararının an-

<sup>83</sup> Tüzük için bkz. RG. 6.11.1998, Sayı: 23515.

<sup>84</sup> Montrö Boğazlar Konferansı'nın on birinci oturumunda söz alan Türk delegasyonu (Numan Menemencioglu), açık şekilde, Türkiye'nin “... yönetsel kolluk (Polis) yetkiyle... yargısal yetkisinin” mevcut olduğunu ve bu yetkilerin sözleşme hükümlerinden etkilenmediği gibi sözleşme dışında kaldığını ve “... günün birinde... gemilerin, Boğazlardan sanki açık denizdeymiş gibi gidip-gelebileceklerinin” söylenemeyeceğini açık şekilde ifade etmiştir. Seha L. Meray, Osman Olcay, Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, Ankara, S.B.F. Yayını No: 390, 1976, s. 240.

<sup>85</sup> TTK'da Türk Boğazları'nda geçiş yapan yabancı bayraklı gemilerin ihtiyati haczine ilişkin özel hüküm konulmamasının gerekçelerinden birisinin de bu olduğu söylenebilir. Zira Türk Ticaret Kanunu Komisyon'unda görev alan Atamer, “(TTK) m. 1367 hükümleri kabul edilince, öğretide ve uygulamada tartışmalara sebep olan, zararsız geçiş yapan gemilerin ihtiyati haczi sorunu için ayrıca kural konmasına gerek kalma(dığını)” belirtmektedir. Atamer, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 307.

<sup>86</sup> Çetingil, 1972 tarihli “Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi” adlı monografisinde, 1958 CKBS'nin, zararsız geçişte kıyı devletinin hukukî yargı yetkisini kısıtlayan hükümlerinin uluslararası örf ve adet hukuku niteliği kazanmadığı düşünmektedir. Çetingil, Mukayeseli Hukuk Açısından, s. 84; Benzer şekilde Çağa ve Kender 1958 CKBS'nin 20. maddesinin uluslararası örf ve adet hukuku niteliği bulunmadığını belirtmekle birlikte BMDHS'nin 28. maddesinin, 1958 CKBS'nin 20. maddesiyle hemen hemen aynı olması ve Konferans genel kurulunda aleyhte önerge verilmeksizin oybirliği ile kabul edilmiş olması nedeniyle 1958 CKBS'nin 20. maddesinin devletlerin genel kabulüne mazhar olduğuna işaret etmektedir. Çağa - Kender, Deniz Ticaret Hukuku, s. 133.



cak geminin karasularını terk edinceye kadar uygulanabileceğini de açık olarak kabul etmiştir.

Bu anlamda Türkiye, uğraksız geçiş yapan yabancı bayraklı bir gemiyi sadece o geçiş sebebiyle verilen haciz kararının icrası için durdurma veya muhafaza altına alma yetkisine sahiptir. Hatta bu ihtiyati haciz kararı, gemi, Türk karasularına terk edinceye kadar uygulanabilir. Hakkında ihtiyati haciz veya tedbir kararı verilen ancak bir şekilde karasularını terk etmiş olan bir gemi hakkında alınan kararını uygulanabilmesi için geminin tekrar içsularına girmesi ya da uğraksız geçişi bozması beklenmelidir.

Türk Boğazları'nın tamamı Türkiye'nin içsularına dahil olması nedeniyle; Türkiye'nin, karasularını terk ettiği için uygulayamadığı bir ihtiyati haciz kararını, sonraki uğraksız geçişi sırasında geminin içsularına girdiği gerekçesiyle uygulama yetkisine sahip olup olmadığı özellikle tartışılmalıdır.

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan bir gemi, bir şekilde Türk içsularına girmek zorunda olsa da, kural olarak, zararsız geçiş yapan gemi statüsündedir<sup>87</sup>. Aynı şekilde TTK'nın 1367(1)(b) maddesinde açık şekilde yabancı bayraklı gemiler hakkında verilen ihtiyati haciz kararının, ancak, geminin karasularını terk edinceye kadar uygulanabileceği hükme bağlanmaktadır. Bu itibarla Türkiye, uğraksız geçiş yapan bir yabancı bayraklı gemiyi, geçiş esnasında doğan (çatma, denizleri kirletilmesi<sup>88</sup> gibi) veya üstlenilen yükümlülükler (fener, sağlık veya varsa kılavuzluk ücretinin ödememesi gibi) haricinde, kural olarak, ihtiyaten haczetme yetkisine sahip değildir.

*Aybay*, 1998 yılında Türk Dışişleri Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığı arasında uğraklı geçiş konusunda görüş ayrılığı olduğunu, varış ve kalkış limanı Marmara Denizi dışındaki bir Türk Limanı olan yabancı bayraklı bir geminin<sup>89</sup> Türk Boğazları'ndan geçmesi durumunda da geçişin uğraklı geçiş olacağına ileri sürüldüğünü belirtmektedir<sup>90</sup>. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 3. maddesinde, kalkış ya da varış limanına atıf yapılmaksızın, "*Ege Denizi'nden veya Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi*" ifadesi kullanılmaktadır. Bu itibarla, Marmara Denizi'ndeki bir limana uğramayan her yabancı bayraklı gemi, kalkış veya varış limanına bakılmaksızın, uğraksız geçen gemi olarak kabul edilmelidir<sup>91</sup>.

Bu kapsamda; İskenderun, İzmir, Samsun gibi Marmara Denizi dışındaki bir limandan doğan bir alacak için verilen bir ihtiyati haciz kararı, Türk Boğazları'ndan geçişi sırasında, geminin içsularına girdiği gerekçesiyle uygulanamaz. Meğer ki gemi, Türk karasularını terk etmeden Türk Boğazlarına

<sup>87</sup> Aynı yönde ve ayrıntılı değerlendirme için bkz. Atamer, Süzel, Yeni Deniz Ticareti, s. 946.

<sup>88</sup> Kıyı devleti zaten denizlerin kirletilmesi nedeniyle uluslararası hukuktan doğan özel yetkilere sahiptir. Bu konuda bkz. Daniel Bodansky, "Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: BMDHS III and Beyond", *Ecology Law Quarterly*, V. XVIII, 1991, p. 737.

<sup>89</sup> Kabotaj Kanunu gereği yabancı bayraklı bir geminin Türk Limanları arasında yolcu veya yük taşıması mümkün değildir. Dolayısıyla bu olasılık sadece her iki limandan da yük veya yolcu alınması veya bırakılması durumunda ortaya çıkabilir.

<sup>90</sup> Aybay, Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, s. 15.

<sup>91</sup> Aybay, Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, s. 15.

giriş yapmış olsun<sup>92</sup>. Aşağıda ayrıntılı şekilde inceleneceği gibi Türkiye'nin, Marmara Denizi'ndeki bir limandan doğan bir alacak için hakkında ihtiyati haciz kararı verilen bir gemiyi, Türk Boğazları'ndan geçişi sırasında durdurma ve muhafaza altına alma yetkisine sahip olduğu tartışmasızdır. Hatta ihtiyati haciz kararı, gemi, Türk karasularını terk etmemiş olması şartıyla, Türk Boğazları'nı geçtikten sonra da uygulanabilir.

### C. UĞRAKLI GEÇİŞ YAPAN GEMİLER

Türk Boğazları Tüzüğü'nün 2(f) maddesinde uğraklı geçiş yapan gemi, "Seferi Türk Boğazları'ndan bir liman ya da iskeleye varmak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişi bozan gemi" olarak tanımlanmıştır. Ayrıca kalkış yeri Türk Boğazları veya Marmara Denizi'ndeki bir liman ya da iskele olan gemilerin geçişi de uğraklı geçiş olarak kabul edilmelidir. Bu anlamda uğraklı geçiş; açık denizden Türk içsularına ve Türk içsularından açık denize olmak üzere farklı iki şekilde ortaya çıkabilir.

#### 1. Açık Denizden Türk İçsularına Doğru Yapılan Geçişler

Açık denizden Türk Boğazları'na doğru yapılan geçişlerde uğraklı geçiş; geminin sefer planının Türk Boğazları'ndaki bir liman olması ile geminin uğraklı geçişini bozması veya bozulması şeklinde olabilir.

##### a. Varış Yeri Marmara Denizi'nde Bir Liman Olan Gemiler

Türk Boğazları Tüzüğü uyarınca sefer planı Türk Boğazları'ndan bir liman veya iskeleye varmak üzere planlanmış olan gemiler, uğraklı geçiş yapan gemi olarak kabul edilmektedir. Tanımda sadece Türk Boğazları'ndaki bir limandan bahsedilse de ifade, Marmara Denizi ve Türk Boğazları'ndaki herhangi bir liman veya iskele olarak anlaşılmaz. Bu anlamda, geçiş esnasında vermiş oldukları raporda<sup>93</sup> varış yeri Türk Boğazları veya Marmara Denizi'ndeki bir liman veya iskele olarak planlanmış olan gemiler uğraklı geçiş yapan gemi statüsündedir. Ayrıca Türk Boğazları'na girişte uğraksız geçiş yapacağı bildiriminde bulunmayan bütün gemiler de varış yeri Marmara Denizi olan gemi olarak işlem görmelidir<sup>94</sup>.

Uğraklı geçiş yapan yabancı bayraklı bir geminin Türk Boğazları'ndan geçişi, Türkiye'nin ulusal mevzuatına göre belirlenir<sup>95</sup>. Türkiye istemediği süre-

<sup>92</sup> Örneğin Zonguldak Limanı'nda demirliken verilen ihtiyati haciz kararı, gemi Türk karasularını terk etmeden İstanbul Boğazı'ndan giriş yapmışsa, yabancı bayraklı gemi uğraksız geçiş yapıyor olsa bile verilen haciz kararı uygulanmasında hukuki bir engel yoktur.

<sup>93</sup> Türk Boğazları Tüzüğü'nün 6. Maddesi gereği, Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemiler, ayrıntısı Tüzük'de belirtilen süre ve şekilde seyir planları raporları vermek zorundadır.

<sup>94</sup> Türk Boğazları Tüzüğü'nün 2(g) maddesi gereği, bir geminin, uğraksız geçen gemi olarak kabul edilmesi için, Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada bir yere uğramak üzere planlanması ve bu hususun gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olması gereklidir. Maddenin aksi ile kanıt yorumundan, böyle bir bildirimde bulunmayan bütün gemiler, sefer planı neresi olursa uğraklı geçen gemi olarak kabul edilmelidir.

<sup>95</sup> Aybay, Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, s. 10.

ce, Montrö Boğazlar Sözleşmesi veya zararsız geçiş hükümleri kıyasen dahi uygulanamaz. Türk Boğazları ve Marmara Denizi, Türkiye'nin içsularına dahil deniz alanı olduğundan, yabancı bayraklı bir gemi, İstanbul veya Çanakkale Liman Yönetmeliği'nde belirlenen liman sahası içerisine girdiği andan itibaren Türkiye'nin hukukî yargı yetkisine tabi olur. Alacak nerede veya ne zaman doğmuş olursa olsun Türkiye, gemi hakkında her türlü ihtiyati ve icrai tedbir alabilir. Ayrıca önceki bir alacak nedeniyle alınan ihtiyati haciz kararı da gemi, Türk Boğazları'nı terk edinceye uygulanabilir.

### **b. Uğraksız Geçişini Bozan veya Bozulan Gemiler**

Türk Boğazları Tüzüğü'nün 2(h) maddesinde uğraksız geçişini bozan gemi, *"Uğraksız geçiş yaparken kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi"*, uğraksız geçiş bozulan gemi ise maddenin (i) fıkrasında, *"Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi"* şeklinde tanımlanmıştır. Bu anlamda; seyir planı raporlarında uğraksız geçiş yapacağını bildirilen bir gemi, geçiş başlamadan önce veya geçiş esnasında bundan vazgeçtiğini bildirmesi durumunda, uğraklı geçiş yapan gemi haline gelir. Böyle bir bildirimde bulunmadan Marmara Denizi'ndeki bir limana uğrayan gemi de kendiliğinden uğraklı geçiş yapan gemi sıfatı kazanır. Yine uğraksız geçiş yapan yabancı bayraklı gemi hakkında çatma, karaya oturma veya deniz kazasına karışma gibi sebeplerle soruşturma veya kovuşturma yapılması durumunda da uğraksız geçiş, kendiliğinden uğraklı geçişe döner.

Uğraksız geçişini bozan ya da bozulan gemiler, geçiş bozulduğu andan itibaren, varış yeri Türk Boğazları veya Marmara Denizi'ndeki bir liman veya iskele olarak planlanan gemiler olarak işlem görmeye başlar. Bu gemiler, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde düzenlenen geçiş rejimi kapsamında çıkarak tamamıyla Türkiye'nin ulusal mevzuatına tabi hale gelir. Türk içsularında bulunduğu andan zararsız geçiş rejimi hükümlerinden de yararlanamazlar. Dolayısıyla bu statüdeki gemiler, geçiş esnasında doğanlara ek olarak, önceki tarihli alacaklar için de Türkiye'nin hukukî yargı yetkisine tabi hale gelir. Bu yetki, geçiş esnasında doğan alacaklar için gemi Türk karasularını, diğer alacaklar için ise Türk Boğazları'nı terk edinceye kadar devam eder.

## **2. Türk İçsularından Açık Denize Doğru Yapılan Geçişler**

Türk Boğazları Tüzüğü'nde münhasıran açık denizden Türk içsularına doğru geçişler düzenlenmiştir. Oysa ki; İstanbul, Tuzla, Gemlik, İzmit, Derince gibi Marmara Denizi havzasında uluslararası ticarete kullanılan limanlar bulunmaktadır. Bu limanların birinden yük veya yolcu alarak açık denize çıkmak isteyen bütün gemiler, Çanakkale veya İstanbul Boğazları'ndan birisini kullanmak zorundadır. Bu şekilde Boğazları kullanan bütün gemiler, teknik olarak, Türk Boğazları'nı terk edinceye kadar Türk içsularında seyretmek zorunda olduğundan, bu gemiler hakkında, Türkiye istemediği sürece, zararsız geçiş rejimi hükümleri kıyasen dahi uygulanamaz. Dolayısıyla bu tür gemiler de kural olarak uğraksız geçiş yapan gemi statüsündedir.

TTK'nın 1367(1)(b) maddesi gereği yabancı bayraklı gemiler için ihtiyati haciz kararı, gemi Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabildiğinden, uğraklı geçiş yapan gemilerden farklı olarak, kalkış limanı Marmara Deni-

zi'ndeki bir liman veya iskele olan yabancı bayraklı bir gemi hakkında alınan ihtiyati haciz kararı, geminin Türk Boğazları'ndan geçişi esnasında hatta geçiş tamamladıktan sonra Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabilir. Alacağın o seferden veya önceki bir seferden doğmuş olmasının bir önemi yoktur. Geminin Türk karasularını terk etmesi durumunda; alınan bir ihtiyati haciz kararı ancak geminin veya malike ait başka bir geminin<sup>96</sup> uğraklı geçiş yapması veya Türk içsularına girmesi durumunda uygulanabilir.

#### D. TÜRKİYE'NİN UYGULAMASI

Genel olarak Türkiye'nin uygulaması, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne tabi olan uğraksız geçiş yapan yabancı bayraklı gemilerin yargı bağımsızlığına sahip olduğu, gemi uğraksız geçişi bozmadığı sürece hakkında herhangi bir ihtiyati veya icrai yetkinin kullanılmayacağı yönündedir<sup>97</sup>. Bununla birlikte konuyla ilgili yakın tarihli iki Yargıtay kararında olduğu gibi, uygulamada, uğraksız geçişin hangi durumda bozulduğunun tespitinde sorun yaşandığı görülmektedir.

Yargıtay, 14.01.2013 tarihli ilk kararında <sup>98</sup>, yabancı bayraklı geminin İstanbul'da demirli olmasını uğraksız geçişin bozulması olarak değerlendirerek, yerel mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermeye yetkisi olmadığı yönündeki kararını bozmuştur. Aslında hem yerel mahkeme (İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi) hem de Yargıtay, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiyi "zararsız geçiş yapan" gemi olarak kabul etmekte ve bu gemiler üzerinde herhangi bir mahkemenin hukukî yargı yetkisine sahip olmadığını kabul etmektedir<sup>99</sup>. İki mahkeme arasındaki uyuşmazlık, geminin İstanbul'da demirlemiş olmasının, uğraksız geçişini bozup bozmadığı yönündedir.

Hakkında ihtiyati haciz kararı istenen geminin İstanbul'da demirli olduğu hususunda tartışma yoktur. Sadece yerel mahkeme, geminin Türk limanları ile bir hukuki ilişkisinin ispatlanamadığına, dolayısıyla uğraksız geçişin bozulmadığına karar vermiştir. Yargıtay ise geminin İstanbul'a demir atmış olmasının uğraksız geçişin bozulması olarak kabul etmiştir.

Kararda gemi kaptanının uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildirdiğine veya gemi hakkında çatma veya deniz kazası nedeniyle soruşturma yapıldığına dair bir kayıt bulunmamaktadır. Dolayısıyla sadece demirli olan bir gemiyi, Türk Boğazları Tüzüğü anlamında uğraksız geçişini bozan ya da geçişi bozulan gemi olarak kabul etmek mümkün değildir. Yukarıda açıklandığı üzere kaptan uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildirmiş olmasa da geminin Marmara Denizi'ndeki bir limana varmasıyla da geçiş uğraklı geçişe döner. Kararda sadece geminin İstanbul'da demirli olduğu belirtilmekte, demirleme yeri veya amacının ne olduğu anlaşılmamaktadır.

<sup>96</sup> Bkz. TTK m. 1369(2).

<sup>97</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Aybay, Deniz Ticareti Hukuku, s. 741.; Atamer, Süzel, Yeni Deniz Ticareti, s. 946.

<sup>98</sup> Y. 11. HD. 14.01.2013 tarih ve E.2012/18434, K.2013/644, (Çevrimiçi) [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), 01 Eylül 2014.

<sup>99</sup> "Montrö (Boğazlar) Sözleşmesi'nin öngördüğü anlamda zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkeme yargı yetkisini haiz değildir." İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi, 05.12.2012, E.2012/106, K.2012/106. Karar için bkz. Atamer, Süzel, Yeni Deniz Ticareti, s. 1098.

TTK'nın 1355. maddesinde, Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararının sadece geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verileceği hükme bağlanmış olsa da uğraksız geçiş yapan gemi hakkında hukuki yargı yetkisi, demirleme ancak uğraksız geçişin bozulması anlamında ise uygulanabilir. Uyuşmazlık konusu olayda; gemi, Marmara Denizi veya Türk Boğazları'ndaki bir liman veya iskeleye uğramak amacıyla demirlemişse Yargıtay vermiş olduğu kararda isabetlidir. Demirleme yerinin liman sınırları içinde veya dışında olmasının bir önemi yoktur. Bununla birlikte gemi, ikmal veya gemi adamı transferi yapmak ya da geçiş sırasını beklemek gibi Türk limanlarıyla herhangi bir hukukî ilişkide bulunma amacı olmadan Türk Boğazları sınırları dahilinde demirlemişse karar hukuka aykırıdır<sup>100</sup>. Zira ilk durumda uğraksız geçiş kendiliğinden uğraklı geçişe dönerken; ikinci ihtimalde geçiş uğraksız olmaya devam edecektir.

Yargıtay'ın kararına esas olan ikinci olayda ise gemi, SP II raporunda açık şekilde ikmal yapacağını bildirmiş ve geçiş esnasında yakıt almak için Türk içsularında demirlemiştir. Konuyla ilgili olarak 25.04.2003 tarihli kararında<sup>101</sup> Yargıtay, gemi Türk içsularında demirlemiş olsa da yakıt işleminin uğraksız geçişi bozmadığına ve dolayısıyla haciz kararı verme şartlarının oluşmadığına hükmetmiştir. Yukarıda vurgulandığı üzere geminin sırf demirlemiş olması uğraksız geçişin bozulduğu anlamına gelmez. Uğraksız geçeceğini bildiren yabancı bayraklı gemi hakkında hukukî yargı yetkisinin kullanılabilmesi için geminin uğraksız geçişini bozduğu veya uğraksız geçişin bozulduğunun kesin olarak tespiti gereklidir. Bu nedenle vermiş olduğu ikinci kararında Yargıtay'ın isabetli olduğu söylenebilir.

## **SONUÇ**

Türk Boğazları'nın geçiş rejimi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle özel olarak düzenlenmiştir. Bununla birlikte Sözleşme sadece geçiş rejimini düzenlemekte olup, geçiş rejimi haricinde Türk Boğazları tamamıyla Türkiye'nin egemenlik alanına dahildir. Türkiye, uluslararası örf ve adet hukukuna aykırı olmamak şartıyla bölgenin hukukî statüsünü belirleme yetkisine sahiptir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Türk Boğazları'ndan geçen yabancı bayraklı gemilerin ihtiyati haczine ilişkin özel hüküm bulunmamaktadır. Bu itibarla Türkiye'nin, Türk Boğazları'ndan geçen yabancı bayraklı gemiler üzerindeki hukukî yargı yetkisi daha özel bir ifadeyle ihtiyati haciz yetkisi, geçişin uğraklı ve uğraksız olmasına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin boşluklarının zararsız geçiş hükümleriy-le doldurulması gerektiği ilkesi uyarınca Türkiye, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan yabancı gemiler üzerinde, alacak geçiş esnasında veya geçiş nedeniyle doğmuş olmadıkça ya da gemi uğraksız geçişi bozmadıkça ihtiyati haciz yetkisine sahip değildir.

<sup>100</sup> Zira geminin olağan seferi gereği, mücbir sebep veya tehlike nedeniyle durması ya da demirlemesi zararsız geçişe dahil sayılır ve kıyı devleti bu gemiler üzerinde yargı yetkisi kullanamaz. Ekşi, Yabancı Gemilerin, s. 174.

<sup>101</sup> Y. 11.HD. 25.04.2013 tarih ve E.2013/4596, K.2013/8303 (Çevrimiçi) www.kazanci.com, 01 Eylül 2014.

Uğraklı geçiş yapacağını bildiren yabancı bayraklı gemiler hakkında ise, alacağını ne zaman veya nerede doğmuş olduğuna bakılmaksızın, Türk Boğazları'na girdiği andan itibaren ihtiyati haciz kararı uygulanabilir. Uğraksız geçiş yapan ancak geçişi sonradan uğraklı geçişe dönen bir gemi hakkında da Türkiye, geçiş uğraklıya döndüğü andan itibaren ihtiyati haciz kararı uygulama yetkisine sahiptir. Karar; geçiş nedeniyle doğmamış önceki alacaklar için gemi Türk Boğazları'nı, geçiş nedeniyle doğmuş alacaklar için ise Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabilir.

### KAYNAKÇA

Akın, Mehmet Z.: Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahanlığı, Ankara Öztuğ Matbaası, 1978.

Akipek, Ömer İ.: Devletler Hukuku Kaynaklarından ve Belgelerinden Örnekler, Ankara 1966.

Anderson, David: Modern Law of Sea: Selected Essay, Leiden, Martinus Nijhoff, 2008.

Atamer, Kerim: "Gemilerin İhtiyati Hacizine Uygulanacak Hükümler ve Güncel Sorunlar", Deniz Hukuku Dergisi, C. II, No: 1, 1997, s. 79-86.

Atamer, Kerim: "Gemilerin İhtiyati Hacizinde, Seferden Men Önleminin Uygulanması", İ.Ü. Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. LV, No: 3, 1997, s. 279-337.

Atamer, Kerim: Deniz Hukukunda Cebri İcra: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre, İstanbul, Arıkan, 2006.

Atamer, Kerim – Süzel Cüneyt: Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, 1. c, İstanbul, XII Levha, 2013.

Aybay, Gündüz: "Türk Boğazlarından Uğraksız Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest'i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtr'a", (Çevrimiçi) [www.denizhukuku.bilgi.edu.tr/.../turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandirali\\_gemiler.doc](http://www.denizhukuku.bilgi.edu.tr/.../turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandirali_gemiler.doc), 23 Şubat 2015.

Aybay, Gündüz: Türk Boğazları: Yapılan Yanlışlıklar, Tüzük, Uygulama Esasları, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000.

Aybay, Gündüz: Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000.

Bardin, Anne: "Coastal State's Jurisdiction Over Foreign Vessels", Pace International Law Review, Vol. XIV, 2002, s. 27-76.

Baykal, Ferit Hakan: Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, Alfa, 1998.

Baykal, Ferit Hakan: "İçsularda ve Karasularında Kıyı Devletinin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. X, S. 1-3, 1996, s. 601-714.

Bektaşoğlu, Dilek: "Türk Boğazları'ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?", Deniz Hukuku Dergisi, C. V, No: 1-4, 2000, s. 199-214

Belik, Mahmut R.: Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü, İstanbul, Sermet Matbaası, 1962.

Berlingieri, Francesco: Berlingieri on Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions, 5. Ed. London, Informa, 2011.

Bing Bing, Jia: The Regime of Straits in International Law, London, Clarendon Press, 1998.

Bodansky, Daniel: "Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond", *Ecology Law Quarterly*, V. XVIII, 1991, pp. 719-777.

Bozkurt, Enver - Kütükçü, Mehmet A. - Poyraz, Yasin: *Devletler Hukuku*, bs. 5, Ankara, Yetkin, 2009.

Churchill, Robin R. - Lowe, Alan V.: *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1983.

Colombos, C. John: *The International Law of the Sea*, 5. ed., Londra, Longman, 1962.

Çağa, Tahir - Kender, Rayegan: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. III, İstanbul, Beta, 2005.

Çelik, Edip F.: *Milletlerarası Hukuk*, C. II, İstanbul, Filiz, 1987.

Çetingil, Ergon A.: *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi*, İstanbul, Kurtulmuş Matbaası, 1972.

Demirkan, H. Murat: "Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K: 2001/1073 Sayılı Kararı", Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s. 446-467.

Doğan, İlyas: *Devletler Hukuku*, Ankara, Seçkin, 2008.

Ece, Jale Nur - Erbaş Açikel, Aslıhan: *Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları: Gürcistan'ın Karadeniz'de Seyreden Gemilere El Koyması*, Ankara, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2011.

Ekşi, Nuray: *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, İstanbul, Beta, 2000.

Ekşi, Nuray: *Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul 2006.

Gönlübol, Mehmet: *Barış Zamanında Sahil Sularının Hukukî Statüsü*, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1959.

Gündüz, Aslan: *Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, 5. bs., İstanbul, Beta, 2003.

Hudson, Manley, O.: "The First Conference for the Codification of International Law", *American Journal of International Law*, V. XXIV, 1930, p. 447-466.

İnan, Yüksel: *Türk Boğazlarının Hukuksal ve Siyasal Rejimi*, bs. 2, Ankara, Turhan, 1995.

Jessup, Philip C.: *The Law of Territorial Waters and Jurisdiction*, New York, Kraus, 1970.

Johnson, Lindy S.: *Coastal State Regulation of International Shipping*, New York, Oceana Publications, 2004.

Keyuan, Zou: "Navigation Of Foreign Vessels Within China's Jurisdictional Waters", *Maritime Policy and Management*, 2002, Vol. 29, No: 4, pp. 351-374.

Kızılsümer, Deniz: "Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. VII, No: 3, 2005, s. 252-267.

Kuran, Selami: *Uluslararası Deniz Hukuku*, 2. bs., İstanbul, Arıkan, 2007.

Letalik, Norman: "Arrest of Vessels and the Law of the Sea", *The Developing Order of the Oceans*, Ed. by Robert B. Krueger, Stefan A. Riesenfeld, Honolulu, University of Hawaii, 1985, pp. 687-721.

Luke, Lee T.: "Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on The Law of the Sea", American Journal of International Law, 1961, Vol. LV, No: 1, pp. 77-96.

Lütem, İlhan: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, Ankara, A.Ü. Hukuk Fakültesi Yayınları No: 137, 1959.

Marten, Bevan: Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping, Heidelberg, Springer, 2014.

Meray, Seha L.: Devletler Hukukuna Giriş, 2. c., Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi, 1959.

Meray, Seha L. Devletler Hukuku, 1.c., Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1968.

Meray, Seha L. - Olcay, Osman: Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, Ankara, S.B.F. Yayını No: 390, 1976.

Nandan, Sayta N. - Anderson, D. H.: "Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea", Law of the Sea, Ed. by Hugo Caminos, Aldershot, Dartmouth Publishing Company, 2001, pp. 67-114.

O'Connell, Daniel P. - Shearer, Ivan A.: The International Law of the Sea, Oxford, Clarendon Press, 1984.

Özekes, Muhammet: İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz, Ankara, Seçkin, 1999.

Özman, Aydoğın: Deniz Hukuku, C. I, Ankara, Turhan, 2006.

Özman, Aydoğın: "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler", Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara, AÜSBF Yayını, 1986, s. 10-28.

Pazarcı, Hüseyin: Uluslararası Hukuk Dersleri, C. II. 6 bs., Ankara, Turhan, 1999.

Pazarcı, Hüseyin: "Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri", Gündüz Aybağın, İstanbul, Aybay Yayıncılık, 2004, s. 67-78.

Peker, Barış: "Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010.

Pekcanitez, Hakan - Atalay, Oğuz - Özekes, Muhammet: Medeni Usul Hukuku, 12. bs., Ankara, Yetkin, 2013.

Skourtos, Nikos: "Legal Effects for Parties and Nonparties: The Impact of the Law of the Sea Convention", Entry Into Force of the Law of the Sea Convention, Ed. by Myron H. Nordquist, John Norton Moore, The Hague: Martinus Nijhoff, 2008, pp. 187- 211.

Tekil, Fehiman: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul, Bozak, 1973.

Tekil, Fehiman: Deniz Hukuku, 6. bs., İstanbul, Alkım, 2001.

Thommen, T. Kochu: Legal Status of Government Merchant Ships in International Law, Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1962.

Toluner, Sevin: Milletlerarası Hukuk Dersler - Devletin Yetkisi, İstanbul, Beta, 1996.

Toluner, Sevin: Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, İstanbul, Beta, 2000.



Toluner, Sevin: “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri”, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, 1994, s. 10-20.

Topsoy, Fevzi: “Türk Boğazları'nın Mevcut Hukuki Statüsü Işığında Alternatif Kanal Tartışmaları: Hukuki Yaklaşım”, Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. I, No: 1, 2012, s. 41-66.

Treves, Tullio: “Navigation”, A Handbook on the Law of the Sea, 2. c., Ed. by., Rene-Jean Dupuy, Daniel Vignes, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1991, pp. 833-977.

Turhanlı, Turgut: “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Yetkileri Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisine İlişkin Genel Hukuki Çerçeve”, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999, İstanbul, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, 1999, s. 105-122.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayı: 96, s. 63, (Çevrimiçi) <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf>, 18 Aralık 2014.

Ünan, Samim: “Türk Boğazları'na İlişkin Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme”, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s. 1168-1171.

Ünlü, Nihan: The Legal Regime of the Turkish Straits, The Hague, Martinus Nijhoff, 2002.

Yang, Haijiang: Jurisdiction of the Coastal State Over Foreign Merchant Ships in International Waters and the Territorial Sea, Berlin, Springer, 2006.

Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, New York, 1957.

Versan, Rauf: “Montreux Sözleşmesi ve Uygulanmasından Kaynaklanan Bazı Sorunlar”, İstanbul Barosu Dergisi, C. LXXX, No: 4, 2006, s. 1443-1448.