

DEVLETLER HUKUKUNDA DENİZLE
İLGİLİ BAZI ÖRNEKOLAYLAR

Derleyen : S. L. M.

Devletler hukuku öğretiminde olduğu kadar bu sahadaki araştırmalarda da örnekolay (case) metodunun önemine Dr. Mehmet Gönlübol'un hazırladığı «*Örnekolaylarla Devletler Hukuku*» denemesine yazdığımız önsözde temas etmiştik. (Bknz. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1956, Cilt : 11, sayı, 6). Yine bu önsözde, memleketimizde örnekolay metodunun bir dereceye kadar kullanılmakta olduğunu söylemekle beraber, henüz bir örnekolay kitabının yayınlanmamış olduğunu da belirtmiş ve bu boşluğu doldurmak istikametinde atılacak adımların ne kadar isabetli olacağını ifade etmiştik.

Siyasal Bilgiler Fakültesinin 1956 - 1957 doktora programına göre, Milletlerarası Deniz Hukuku üzerinde öğrenci arkadaşlarla çalışırken, Devletler hukukunun «klâsik» örnekolaylarını da teferruatlı bir şekilde incelememiz mümkün olmuştur. Arkadaşlarımızdan her biri tercüme, izah ve münakaşa etmek üzere esas itibariyle deniz hukuku konusunda olmakla beraber Devletler hukukunun diğer birçok meseleleri ile de ilgili örnekolayları vazife olarak almışlardır. Bu çalışmalar dilimize ihmal edilmeyecek miktar ve kalitede yeni malzeme kazandırmıştır. Bunlardan bir kısmını yayınlamanın, bir taraftan Dr. Gönlübol'un açtığı ufku genişletmek, diğer taraftan da Devletler hukuku literatürümüzün noksanlığını duyduğu Türkçe bir *Devlet Hukuku Örnekolaylar Kitabı* istikametinde gecikmeyeceğini ümit ettiğimiz gayretleri teşvik etmek üzere, isabetli olacağını düşündüm.

Yayınlanan bu örnekolayların hepsi tamamen öğrenci arkadaşlarımız tarafından tercüme edilmiştir. Benim rolüm, tercüme ve usluba tesir etmeyecek, küçük bazı düzeltmeler yapmaktan ileri gitmemiştir.

Aşağıdaki örnekolaylar, Fakültemiz doktora öğrencilerinden Gülgün Gönenç (*Scotia* dâvası, *Exchange* dâvası, *Franconia* dâvası), Mümtaz Soy-sal (*Behring Fokları* hakemliği, *Savarkar* hakemliği, *Pam alone* hakemliği), Kenan Sürgit (*Magellan deniz haydutluğu* dâvası, *Chung Chi Cheung* dâvası) tarafından dilimize çevrilmiştir. Bu örnekolaylar başlıca iki kaynaktan alınmıştır: Charles G. Fenwick, *Cases on International Law*,

Chicago 1951 ve L. C. Green, *International Law through the cases*, London 1951. Doktora öğrencilerimizden E. Şenyürek de, Devletler hukukunun yeni bir konusu olan kıt'a sahanlığı (continental shelf) ile ilgili olduğu kadar açık denizde balık avcılığının düzenlenmesi ve karasularının genişliği kanunları ile de ilgili olarak *Onasis'in balina avcı gemileri hâdisesinin vakıalarını tesbit etmiştir*. Bunu da örnek olaylara ek olarak yayınlamağı ilerideki çalışmalar bakımından faydalı görmekteyiz.

Seha L. Meray

EXHANGE YELKENLİSİ DÂVASI ¹

(A. B. D. Yüksek Mahkemesi, 1812)

Hâdise :

Maryland'lı John M'Fadon ve Wiliam Greetham'a ait *Exchange* yelkenlisi, 1810 yılının Aralık ayında Baltimore'den İspanya'ya giderken Napolyon'un askerleri tarafından müsadere edilmiş, Fransa'ya götürülmüş, devlet gemisi haline sokulmuş ve gemiye *Balaou* adı verilmişti. Aynı gemi Temmuz 1811 de Philedelphia limanına girdiği zaman, asıl sahipleri geminin kendilerine geri verilmesini talep ederek dâva açtılar. Bunun üzerine Amerika Birleşik Devletleri Bölge Müddeiumumisi mahkemeye, teknenin bir devlet - gemisi ve Birleşik Devletlerin barış halinde bulunduğu bir devletin malı olduğu ve bundan dolayı mahkemenin yetkisi olmadığı yolunda beyanda bulundu. Bölge Mahkemesinin dâvanın reddolunması yolundaki kararı Gezici İstinaf Mahkemesi tarafından bozulduğundan, dâva Yüksek Mahkemeye temyiz edildi.

Karar :

Mahkeme Başkanı Marshall, mahkeme kararını şu şekilde bildirmiştir:

«Bu dâva, bir Amerikan vatandaşının, bir Amerikan mahkemesinde, başka bir devletin Birleşik Devletler karasularında bulunan silâhlı gemisinin sahibi olduğunu iddia edebileceği gibi çok nazik ve mühim bir meseleye temas etmektedir.

Mesele ciddi olarak ele alınmış ve kararın, uygulanması lâzım gelen millî ve mahallî kanun hükümlerine göre verilmesine dikkat edilmiştir.

Şimdiye kadar üzerinde durulmamış bir meseleyi, emsal ve yazılı kanunlardan hemen hemen hiç veya pek az yardım görerek, incelerken, Mahkeme, genel prensiplere ve bir bakıma eldeki meseleye benzer dâvalara da dayanarak muhakeme etmek mecburiyetinde kalmıştır...

1 Fenwick, op. cit. sah. 363 - 368. Çeviren Gülgün Gönenç.

Devletin kendi ülkesindeki yetkisi mutlaktır. Kendi eliyle vazetmediği hiç bir tahdide tâbi değildir. Bir dış kaynak marifetiyle egemenliğine konacak tahditler, o tahdit derecesinde, egemenliğin kısılması ve egemenliğin aynı derecede bu kayıtları koyan kuvvete geçmesi demektir.

Demek ki, kendi hududları dahilinde bir milletin mutlak yetkisine konan bütün tahditlerin kaynağı devletin kendi rızası olmalıdır. Bu tahditler başka hiç bir meşru kaynaktan gelemez.

Devletin rızası açıkça veya zımnen ifade edilmiş olabilir. Müsaade zımnen verildiği takdirde pek kesin değildir, çeşitli izah tarzlarına yol açabilir. Fakat eğer anlaşılırsa, yine mükellefiyeti icap ettirir.

Dünya, eşit haklara ve eşit bağımsızlığa sahip, karşılıklı menfaatlarını birbirleriyle münasebetleri ve insanlığın gerektirdiği dostane teşebbüslerinin teatisiyle koruyan belirli egemen devletlerden müteşekkil olduğuna göre, bütün devletler, bazı hususi şartlar dahilinde, ülkelerindeki mutlak ve tam kaza yetkilerinin kısılmasına rıza göstermişlerdir.

Bu rıza bazen teammülden, bazen de bu teamüle göre ittifakla verilen kararlardan anlaşılır.

Birdenbire ve önceden haber vermeden medenî dünyanın âdet ve yerleşmiş vecibelerine uymayan bir şekilde yetkilerini kullanmaya başlayan bir devlet, açık bir teahüde girmiş olmasa bile, taahhüdünü ihlâl etmiş telakki edilir.

Her egemen devletin ülkesi dahilinde bu tam ve mutlak yetkiye sahip olması ve bu yetkinin ülkedışı bir kuvvet kazanmaması, yabancı devletlerin ve onların egemenlik haklarının bu yetki dahiline girmediği intibahını uyandırmaktadır. Bir egemen devlet diğer bir devlete tâbi olmadığına, ve en yüksek vecibelerinden biri de kendisini veya egemenlik haklarını diğer bir hükümdarın yetkisine tâbi kılarak milletinin şerefine hâlel getirmemek olduğuna göre, hükümdarın yabancı bir ülkeye ancak belli bir izne istinaden veya hür ve egemen mevkiine lâayik olan masuniyetlerin verileceğine inanarak gireceğini kabul etmek gerekmektedir.

Hükümdarların bu tam eşitliği ve mutlak bağımsızlığı ve onları karşılıklı münasebetlerde ve karşılıklı dostane teşebbüslerde bulunmaya sevkeden müşterek menfaatlar, her egemen devletin, yukarıda her devletin bir vasfı olduğu belirtilen, ülkesi içindeki tam kaza yetkisinin bir kısmını kullanmaktan feragat ettiği bazı durumların meydana gelmesine yol açmıştır :

1. Bu hususlardan biri hükümdarın yabancı bir ülkedeki şahsî masuniyetidir.

2. Birinci durumun dayandığı prensibe dayanan ikinci keyfiyet, bütün medeni devletlerin yabancı devlet elçilerine bahsettikleri masuniyettir.

3. Bir Bir hükümdarın ülkesi üzerindeki yetkisinin bir kısmından feragat ettiği diğer bir keyfiyet de, yabancı bir hükümdar ordusunun ülkesinden geçmesine müsaade etmesi halidir.

Bu üçüncü halde, geçiş hakkı verdiği ordu üzerindeki yetkisinden açıkça feragat etmemiş olsa bile, bu yetkiyi kullanmak isteyen bir hükümdar taahhüdünü ihlal etmiş addedilir. Yetkisini kullanmasıyla serbest geçiş hakkı verilmesinin gayesi ortadan kalkmış, yabancı ve bağımsız bir devletin askerî kuvvetleri, hizmet etmeleri gereken millî gayeleri ve vazifeleri ifa etmekten menedilmiş ve yetkisi ve emniyeti bu kuvvetin kumandanlığını ve sevkini elinde tutabilmesine bağlı olabilecek bir hükümdarın elinden ordunun idaresi alınmış olacaktır. O halde serbest geçiş hakkı, geçiş sırasında askerî kuvvetler üzerindeki yetkiden sarfınazar etmiş olmak manasına gelir ve yabancı kumandan ordusunun idaresinde gereken disiplini ve cezaları tatbik etmekte serbest kalır...

Görülüyor ki, bir ordunun yabancı bir ülkeden geçmesi ekseriya müşkil ve zararlı, ülkesinden geçtiği devlet için belki de tehlikeli olacaktır. Böyle bir hareket barış ve harp hali arasındaki en kesin farkları ortadan kaldırmış, bir milleti aslında hasmane olmayan bir harekete harp ile mukabele etmek veya iyi niyeti şüphe götüren ve uydurma bahanelerle memlekete girmiş olan bir devletin manevralarına tahammül etmek mecburiyetinde bırakmış olacaktır. Bu gibi sebeplerle, dost bir devletin topraklarına yabancıların girmesi için verdiği müsaade askerî kuvvetlere şâmil sayılmaz; diğer bir devletin ülkesine giren bir ordu düşmanca bir harekette bulunmuş sayılır ve kendisine kuvvetle karşı konulmasa bile uygunsuz bir harekette bulunan kumandana müsaade verilmiş olup olmadığına devletin egemen makamlarından baskası karar veremez.

Bununla beraber, ordulara tatbik edilmesi lâzım gelen kaide, dost bir devletin limanlarına giren harp gemilerine aynı şekilde tatbik edilir mahiyette gözükmemektedir. Bir ordunun meskûn araziden geçmesiyle muhakkak husule gelecek zararlar ve tehlikeler, bir harp gemisinin hususi müsaade olmadan dost bir devletin limanına girmesine müsaade edilmesiyle husule gelmez. Bu cins askerî kuvvetlere umumiyetle farklı bir kaide tatbik edilegelmiştir. Eğer bazı sebeplerden dolayı bir devletin bütün limanları veya bazı limanları, bütün harp gemilerine veya bir devletin harp gemilerine kapalı tutulacaksa, ekseriya bu karar ilân edilir. Böyle bir yasak yoksa, dost bir devletin limanları barış halinde bulunan bütün devletlere ait gemilere açık addedilir. Bu gemiler bu limanlara gir-

dikleri ve limanda kalmalarına müsaade edildiği müddetçe, mahallî idarenin himayesi altında sayılırlar,...

Bu hususa taallük eden bir anlaşma mevcut değilse ve egemen devlet de, kendi bileceği saikler yüzünden, limanlarını yabancı dost devlet gemilerine açık bulundurursa, gemilerin o devletin rızasıyla limana girdiklerini kabul etmek gerekir. Eğer gemiler zımnen verilen müsaade ile limana girmişlerse, durumlarını sarîh müsaade ile giren gemilerin durumlarından farklı saymak için Mahkemece hiçbir sebep görülmemektedir...

Mahkemenin düşünüşüne göre, bir devlet, limanlarını, herhangi bir anlaşmaya dayanmaksızın, dost bir devletin hususi ve devlet gemilerine açık bulundurduğu ve yabancı devlet vatandaşları hususi bir imtiyaz mevcut olmaksızın, ticaret veya gezmek maksadiyle o devlet hududları içine girebildikleri zaman, hususi şahıslara veya ticaret gemilerine bahşedilen haklarla devletin silâhlı kuvvetlerinin bir parçasını teşkil eden silâhlı devlet - gemilerine verilen hakları sarîh olarak ayırdetmek gerekmektedir.

Yukarıdaki netice şu faraziyelere dayanmaktadır : Bir devletin ülkesi üzerindeki kaza yetkisinden muafiyet ancak egemen devletin müsaadesine dayanabilir ; bu müsaade zımnen veya sarâhaten verilmiş olabilir ; zımnen verildiği zaman, muvafakatın şümulü durumun hususiyetlerine, müsaade isteyen veya veren tarafların nasıl hareket etmeleri lâzım geldiği hakkındaki görüşlerine göre tâyin edilir.

Bir devletin tebaası ticaret maksadiyle veya arzu ettikleri için diğer bir devletin ülkesine dağıldıkları, o devletin vatandaşları arasına karıştıkları veya ticaret gemileri ticaret maksadiyle limana girdikleri zaman, bu şahıslar veya tüccarlar memleketin kanunlarına o yer ve zamana göre riayet etmeseler ve o devletin kaza yetkisine tâbi olmasalardı, cemiyet için zararlı ve tehlikeli bir vaziyet husule gelmiş, ülkenin kanunları daima ihlal ve devlet, şerefine hâlel gelme tehlikesine maruz bırakılmış olurdu. Yabancı devletin de böyle bir masuniyeti arzu etmesi için bir sebep yoktur. Bu suretle yabancı ülkelere giren vatandaşlar ne devlet adına işgörmektedirler ne de devletin millî menfaatlarına hizmet etmektedirler. Binaenaleyh, bu gibi şahısları buldukları devletin kaza yetkisinden muaf saymamak için mühim sebepler vardır ve muaf saymak için de hiçbir sebep yoktur. O halde ülkeye girmeleri için zımnen verilen müsaade devletin kaza yetkisinden muaf tutuldukları şeklinde tefsir edilemez.

Fakat silâhlı bir devlet gemisinin durumu her yönden başkadır. Böyle bir gemi devletin askerî kuvvetlerinin bir parçasını teşkil etmektedir ; doğrudan doğruya devletin emriyle hareket etmektedir ; devlet tarafından millî gayelere hizmet için kullanılmaktadır. Egemen devletin, bu ga-

yelerin tahakkukuna yabancı bir devletin müdahalesiyle mani olunmasını istememesi için birçok kuvvetli sebepler vardır. Bu çeşit müdahaleler muhakkak egemen devletin yetkisini ve şerefini ihlal eder. Böyle bir geminin dost bir devlet limanına girmesi için zımnen verilen müsaadenin, ülkesinde misafir olarak bulunduğu devletin kaza yetkisinden muafiyeti de içine aldığı kabul edilebilir ve hattâ, Mahkemenin görüşüne göre, kabul edilmelidir.

Bu prensiplere göre ve milletlerin müşterek rızasıyla, bir yabancı ülkenin kanunlarına tâbi sayılmaktadır; fakat henüz tatbikatta, devletler, harp gemilerine açık bulundurulan bir limana giren silâhlı yabancı devlet gemileri üzerinde yetki iddiasında bulunmamışlardır....

Şu halde, Mahkeme, bir dost yabancı devletin kendilerine açık olan bir limana giren millî harp gemilerinin o devletin müsaadesiyle kaza yetkisinden muaf sayılmasını bir genel hukuk prensibi olarak kabul etmektedir.

Şüphesiz, ülkedeki egemen devlet bu müsaadeyi kaldırabilir. Kuvvet kullanarak veya bu gibi gemileri alelade mahkemelere sevk ederek kaza yetkisi iddiasında bulunabilir ve yetkisini kullanabilir. Fakat, başka türlü tefsir edilemeyecek kadar açık şekilde yetkisini kullanmadıkça, devlet, alelade mahkemelere, kullanılması taahhüdünü ihlal etmek demek olan bir yetkiyi kullanma hakkını vermiş sayılmaz. Demek ki, adlî mahkemelerin yetkilerini belirten, malı elinden alınmış olan bir şahsa malın bulunduğu memleketin mahkemelerinde hakkını arama imkânını veren umumî hükümler, Mahkemeye göre, egemen devletin yetkisini kullanmama rıza gösterdiği hallerde, mahkemelere yetki verdiği şeklinde tefsir olunmamalıdır.

Bu gibi hallerde kaza kuvvetinin kararlarını tatbik ettirememesi, yabancı bir devletin işlediği suçlara ancak bir devletin mukabele edebileceği ve bu gibi suçların doğurduğu meselelerin hukukî olmaktan ziyade siyasî olmaları ve hukukî değil, diplomatik müzakerelere konu teşkil etmeleri gibi düşüncelere dayanan ve bu kararı destekleyen âmiller kuvvetlidir, bunların üzerinde dikkatle durulmalıdır.

Yukarıda zikredilen prensipler şimdi eldeki dâvaya tatbik edilecektir.

Delillerin ve dâvanın şimdiki durumuna göre, *Exchange* evvelce dâvacıların malı olan bir gemi sayılmalıdır; fakat şimdi Fransa İmparatorunun emriyle İmparatorun hizmetinde bulunan silâhlı bir devlet gemisi olduğundan, dâvaları reddedilmektedir. Bu suretle, gösterilen deliller inkâr edilmiş olmamaktadır. Sadece iddia edilmektedir ki, keyfiyet, İm-

paratorun gemiyi elinde bulundurma hakkının meşruiyetinin tahkik edilmesine mani teşkil etmektedir. Mahkemenin yetkisi dahilinde bulunan ve mülk edinme hakkına sahip olanlar, durumlarını umumî hükümlerden ayıran hususî bir kanun yoksa, haklarını mahkemede aramak hakkına da sahiptirler. Demek ki, mülkiyet hakkının millî kanunların meşruiyetini teslim ettiği bir tasarrufla batıl kılınıp kılınmadığını da araştırmak Mahkemenin hakkı ve vazifesidir.

Yukarıdaki muhakeme tarzı doğruysa, Birleşik Devletlerin barış halinde olduğu yabancı bir devletin emrinde silâhlı bir devlet gemisi olan, açık bir Amerikan limanına, harp gemilerinin umumiyetle dost bir devletin limanlarına girdikleri şartlar dahilinde giren *Exchange* gemisi, zaireten limanda bulunduğu ve dostane hareket ettiği müddetçe, Amerikan ülkesinde devletin kaza yetkisinden muaf tutulacağı hakkında zımnen kabul edilmiş bir taahhüt altında girmiş sayılmalıdır.

Bu mütalâa doğru ise, bu hususun Birleşik Devletler Müddeiumumisine bildirilmesinin uygun olduğunu teslim etmek zaruridir.

Mahkemenin kararını şu şekilde bildirmekle görevlendirilmiş bulunuyorum : Bölge Mahkemesinin kararını bozan Gezici İstinaf Mahkemesinin kararı bozulmuş ve Bölge Mahkemesinin dâvayı red yolundaki kararı tasdik edilmiştir.»

MAGELLAN DENİZ HAYDUTLUĞU ²

(Amirallik Yüksek Mahkemesi, 1853)

Hâdise :

1851 yılı sonlarına doğru Şili'de bir isyan çıktı. Bu isyan sırasında Punta Arenas mahkûmlar kampı garnizonundan bir subay valiye karşı bir ayaklanma yarattı. Vali öldürüldü. Bu subay ve arkadaşları bundan sonra *Eliza Cornish* isimli İngiliz gemisini zaptederek gemide bulunan kaptan ve bir yolcuyu, ve *Florida* isimli Amerikan gemisini ele geçirerek gemide bulunan sahibini öldürdüler.

Bölgenin İngiliz başkumandanı, İngiliz harp gemisi *Virago*'yu Magellan Boğazına sevketti. *Virago* burada *Eliza Cornish*'i ele geçirdi. Ele geçirilen bu gemide Punta Arenas âsilerinden bir kısmı ile, bir miktar kadın ve çocuk bulunuyordu. Geminin topları doluydu ve erkekler silâhlıydılar. Gemi, isyanın lideri olan Cambiaso tarafından tâyin edilen Brionis'in kumandasındaydı. Yakalananlar Şili makamlarına teslim edildiler. Vi-

² Green, op. cit. sah. 420 - 423. Çeviren Kenan Sürgit.

rago daha sonra bir Şilî limanında *Florida*'yı ele geçirdi. *Florida* bu limana gemide bulunan asilerden bir kısmının seyir esnasında Gambiaso'ya karşı isyandan sonra, geminin Amerikalı kaptan ve mürettebatı tarafından getirilmişti. *Eliza Cornish*'den çalınan hazine de *Florida*'da bulundu. *Florida*'da ele geçirilen kimseler, Amerikalılar müstesna, Şili makamlarına teslim edildiler.

Ganimet talebinde bulunabilmek için, ele geçirilen kimselerin 1850 tarihli *Piracy Act*'a göre deniz haydudu olduklarının tesbiti talebiyle mahkemeye müracaat olundu. Mahkeme bu talebe uydu.

Karar :

Dr. Lushington tarafından :

«... Ceza hukukumuzun tatbikatında, umumiyetle, deniz haydutluğu fiillerinden suçlu olduğu sabit olan herkes deniz haydudu olarak kabul edilmektedir. Deniz haydutluğu fiilleri açık denizde soygunculuk ve adam öldürmedir. *Common law* mahkemelerimizin, hattâ bir insan hayatının bahis mevzuu olduğu hallerde dahi, maznunun açık denizde soygunculuk ve adam öldürme suçlarını işlediği açıkça ispat edildikten sonra, tahkikatı daha fazla derinleştirmeye lüzum gördüklerini zannetmiyorum. Bu gibi hallerde bu kimselerin deniz haydudu olduklarına hükmedilmiş ve buna göre cezalarını çekmişlerdir. Bazı kitapların tarifleri ne olursa olsun... benim tespit edebildiğime göre, hiçbir zaman bu suçlardan mahkûm olanların açık denizde rastgele soygunculuk yapmağa ve adam öldürmeğe niyetli olup olmadıklarını tahkike lüzum görülmemiştir.

Her ne kadar muhtelif memleketlerin kanunları, deniz haydutluğunun tarifinde birçok cihetlerden yekdiğerinden farklı olabilirse ve fiilen de farklı ise de, bütün milletlerin bir hususta - zikrettiğime benzer suçlar açık denizde işlendiği takdirde bu fiillerin deniz haydutluğu suçunu teşkil ettiği ve Devletler hukukuna aykırı bulunduğu hususunda - hemfikir olduklarını zannediyorum.

Bir memleket tebaasının iktidarda bulunanlara karşı isyan edebileceği, bu iktidara karşı muhtelif şiddet fiillerine başvurabileceği ve diğer milletlerin bu fiilleri deniz haydutluğu olarak mülâhazayı uygun göremeyeceği düşünülebilir. Bu husustaki fikirler ne olursa olsun, eldeki meselede bu düşünüş tarzını takibe lüzum yoktur. Kanaatımca, ayaklananların veya asilerin kendi memleketlerinin iktidarına karşı şiddet fiillerine başvurabilmeleri bunların hem âsi hem de deniz haydudu olamayacaklarını ifade etmez ; diğer devletlere karşı işlenmiş diğer fiiller dolayısıyla deniz haydudu sayılmalarına mani teşkil etmez. Bundan, âsilerin, bilhassa bu

isyanla hiçbir suretle irtibatı bulunmayan hallerde, diğer devletler tebaalarına karşı deniz haydutluğu fiilleri işlemeyecekleri manası çıkarılamaz.

Kanaatımca, hattâ bağımsız bir devlet dahi, deniz haydutluğu fiillerinden suçlu olabilir. Eski devirlerdeki Berberî korsanları ne idiler? Şu anda birçok Afrika kabilelerinin durumu nedir? Afrika'nın Akdeniz kıyılarında oturan kabilelerin sahillerinde duran her gemiyi teknelerini göndermek suretiyle zaptetmelerinin kötü bir hareket olduğu kanaatındayım. Bunlar, belki de hayatlarını idame etmeleri deniz haydutluğuna bağlı olduğu için, deniz haydudu değil midirler? Bir devletin deniz haydudu olmayacağı hususunda ileri sürülen iddiayı biliyorum. Fakat bir iddiayı evrensel bir kanaat olarak kabule taraftar değilim.

Bu sebeple, bana öyle görünüyor ki, kanun vazınının bu kanundaki maksadını, deniz haydutluğu fiilini ika edenlerin, faillerin barbar bir devletin tebaası veya âsi olmalarını nazarı itibara almaksızın, deniz haydudu sayıldığı şeklinde tefsir edebilirim. Kanaatımca bu, evrensel olmasa bile, doğruluğu umumiyetle kabul edilen bir görüşür.....

... Bu hâdiselerin umumi mahiyetine gelince, bu hususta herhangi bir şüpheyi mahal görmüyorum. Hattâ, bahis mevzuu fiillerin âsiler tarafından işlenmesinin arzettiği hususiyeti kabule ikna edilebilsem bile, yine de bunların deniz haydutluğu olduğu kanaatında ısrar ederdim. Bu fiiller, benim kanaatıma göre, ayaklanma ve isyan ile veya bu kimselerin dünyanın diğer bir bölgesine gitmek niyetleriyle hiçbir surette alakalı değildir.

Bu fiillerin açık denizde vukubulmadığı, bu sebeple de soygunculuk ve adam öldürmenin, mahiyeti itibariyle ve hukukî bakımdan deniz haydutluğu olamayacağı ileri sürülmüştür. Bu itiraz tetkike değer. Çünkü, açık surette deniz haydudu olmıyan kimseler tarafından karada işlenen soygunculuk ve adam öldürme fiillerinin deniz haydutluğu olmadığı doğrudur. *Eliza Cornish* ve *Florida* limanda zaptedilmiştir ve adam öldürme fiilleri limanda veya gemilerden alınan kimselere karşı karada işlenmiştir. Gemiler limanda buldukları sırada tekrar ele geçirilselerdi, bu husus münakaşa konusu olabilirdi... Bu tecavüzler... deniz haydutluğu sayılmıyabilirdi. Sayılmıyabilirdi diyorum zira, limanların ait oldukları devletin bir parçasını teşkil ettiği hakkındaki doktrinin bu gibi limanlarda işlenen soygunculuk ve adam öldürme fiillerinin deniz haydutluğu olarak kabulüne her halü kârda mani sayılabileceğini kabul etmekteyim.

... Ben bu kanaate mütemayilim... Çünkü, kanun doğrudan doğruya kıyıda işlenen fiillere de müteveccihdir ve kanunun bu hususta kullandığı ifade şudur : «Denizde ve karada, deniz haydudu olduğundan şüphe edilen kimselere saldırılır ve onlarla mübarezeye girilir.» Bu madde doğru-

dan doğruya karada işlenen deniz haydutluğu fiillerini ve bu sınıfa giren diğer fiilleri bilhassa istihdaf etmektedir. Böyle olmasaydı maksadı hiç bir surette tatmin edemezdi. Çünkü, hepimiz de biliyoruz ki, deniz haydutları devamlı surette denizde kalamazlar, muhtelif yerlerde karaya çıkmak ihtiyacındadırlar. Bunların buralarda da takibi ve ele geçirilmesi lâzımdır. Aksi takdirde yakalanmaları hiç mümkün olmayabilir.

Bu dâvada, gemiler alıp götürülmüş ve onları başlangıçta zapteden kimseler tarafından seyrüsefere konmuştur. Ben gemilerin denizdeki zilyedliğini deniz haydutluğu zilyedliği, adam öldürme ve soygunculuk fiillerinin devamı olarak kabul ediyorum ve gemilerin açık denize çıkarılmasını, ilk zabıttan tamamiyle müstakil olarak, deniz haydutluğu fiilleri olarak mütalâa ediyorum.

Kanunun ifadesinde «denizde ve karada, deniz haydudu olduğundan şüphe edilen kimselere saldırılır ve onlarla mübarezeye girişilir» şeklindedir. Benim karar vereceğim husus, bu şekilde saldırılan veya mübarezeye girişilen kimselerin deniz haydudu olup olmadıklarıdır.

Eliza Cornish'in durumunun kanunun şümülüne girdiği kanaatındayım. Gemi, deniz haydutlarının zilyedliğinde bulunuyordu, zabıt tehdit suretiyle üstün bir kuvvet tarafından sağlanmıştı, gemi top atışından sonra mecburen teslim olmuştu. Bu dâvanın kanunun şümülü dahiline sokulabilmesi için, bir top ateşi açılmasının lüzumlu olduğunu kabul edemiyorum. Kanunun şümülüne giren bir saldırmada kan dökülmesinin vazgeçilmez bir unsur olduğu kanaatında değilim. Kanun vazı, deniz haydutlarını ele geçirenlerin ganimet talebine hak kazanmaları için, insan hayatı telef etmeleri şart koşmayı asla düşünmemiştir.

Kanaatımca *Eliza Cornish*'in zor kullanılarak - fiilî şiddete müracaat ederek değil, fakat bunu lüzumsuz kılan bir tehditle - ele geçirildiğinden makul surette şüphe edilemez. Öyle düşünüyorum ki, Amerikalı mürettebat müstesna, *Eliza Cornis* ve *Florida*'ya binenlerin hepsi ilk soygunculuk ve adam öldürme fiillerine iştirak etmişlerdir (ve bu sebeple isyanın lideri tarafından karaya çıkarılarak orada ele geçirilenler de deniz haydududur).

Son olarak, *Florida*'nın ele geçirilmesi üzerine durmam lâzımdır. *Virago*, Şili limanı olan San Carlos'da *Florida*'yı bulduğu zaman, bu gemi ilk önce Punta Arenas'da gemiye binen kimselerden bir kısmının zilyedliğinde bulunuyordu. Fakat bu kimseler *Cambiaso*'ya karşı isyan etmişti ve *Cambiaso*'nun arkadaşlarından bir kısmı hapsedilmişti. Gemi deniz haydutluğu ile alakalı kimselerin zilyedliğinde bulunuyordu ve bu kimseler gemiyi kendi gayeleri ve kendi menfaatları için açık denize çıkarmak suretiyle bu fiillere devam etmiş bulunuyorlardı.

Geminin hangi deniz haydutlarının zilyedliğinde bulunduğu bana ehemmiyetli görünmemektedir... Kanaatımca bunlar da aynı kategoride mütalâa edilmelidir ve hepsi deniz haydudu sayılmalıdır.

... (*Virago*'nun kumandanı) muvasalatında gemisini derhal *Florida*'ya yanaştırmış ve bu gemiye çıkmıştır... ve gemiyi zor kullanarak zaptetmiştir.

... Bu şekilde ele geçirilen kimselerin, haklı olarak, deniz haydudu sayılmaları lâzımdır.»

SCOTIA DÂVASI *

(A. B. D. Yüksek mahkemesi, 1872)

Hâdise :

1863 de İngiliz hükûmeti denizde çatışmalara mani olmak için bazı kanunlar kabul etti. 1864 de Amerikan Kongresi ve az sonra, hemen hemen bütün denizci devletler buna benzer hükümler vazettiler. Bu şartlar dahilinde, İngiliz vapuru *Scotia*, yeni kanunların icap ettirdiği şekilde fener yakmamış olan *Berkshire* adlı Amerikan yelkenlisi ile Okyanusun ortasında çarpıştı. Çarpışma neticesi *Berkshire* battı. *Berkshire*'in sahipleri New York'taki bölge mahkemesine müracaatla dâva açtılar ve her iki teknenin karşılıklı hak ve vazifelerinin 1863 tarihli İngiliz kanunlarının kabulünden evvelki müşterek deniz hukuku hükümlerine göre tâyin olunması gerektiği iddiasında bulundular. Bölge Mahkemesi dâvayı red ve Gezici İstinaf Mahkemesi de bu kararı tasdik ettiğinden dâva Yüksek Mahkemeye intikal ettirildi. Dâvacılar anlaşmazlık konusunun her iki memleketin kanunları nazarı itibara alınmaksızın, münferit devletlerin tek başına aldıkları kararlarla değiştirilemiyen müşterek deniz hukuku hükümlerine göre halledilmesi lâzım geldiğini iddia etmekteydiler.

Karar :

Hâkim Mr. Strong Mahkemenin kararını şu şekilde bildirdi :

«... Meseyle ilgili hak ve iddiaların dâvanın ikame edildiği mahkemenin tâbi olduğu kanunlardan farklı bir kanuna göre tâyin olunması icap edebileceği teslim olunmalıdır. Demek ki mesele şudur; Çatışmanın vuku bulduğu mekân ve zamanda hangi hükümler cari idi? Cari olan hukuk kaidelerinin Birleşik Amerika veya Büyük Britanya kanunları, ve deniz hukuku hükümleri olduğunu kabul edelim; o halde yürürlükteki ya her iki devletin müştereken koydukları hükümler olmadığını, fakat

3 Fenwick, op. cit., sah. 11 - 13. Çeviren Gülgün Gönenç.

hükümler, ticaretle iştigal eden dünya devletlerinin 1863 ve 1864 de bazı yeni kaideler kabul etmelerinden önceki eski deniz hukukumudur, yoksa bu kaideler kabul edildikten sonra deniz hukuku değişmiş midir? Tek bir devletin deniz hukukunu değiştiremeyeceği pek tabiidir. Deniz hukukunun vecibeleri cihanşümuldür; bir veya iki devlet kanunu bütün dünya için vecibeler yaratamaz. Devletler hukukunun tümü gibi, deniz hukuku da medenî toplulukların müşterek rızasına istinat etmektedir. Deniz hukuku, kuvvetçe üstün bir devlet tarafından vazedildiği için değil, fakat bir hattı hareket kaidesi olarak umumiyetle kabul edildiği için mecburilik vasfını haizdir. Menşei ister seyrüfeser âdetlerinde, ister denizci devletlerin kanunlarında, isterse her iki kaynakta olsun, ancak ticaret dünyasını teşkil eden devletlerin müşterek tasvipleri ile bu hukuk kaideleri «deniz hukuku» vasfını kazanmıştır. Şüphesiz şimdi tatbik edilmekte olan ve kanun kuvvetini haiz bulunan âdetlerin çoğu önce tek bir devletin müspet kanunlarında vücut bulmuştur, önceleri tesirleri mahdutken, umumiyetle kabul olununca cihanşümül vecibeler haline gelmişlerdir. Rodos kanununun bilinen en eski deniz hukuku sistemi olduğu tahmin edilmektedir. Bu kanun sadece Rodoslular için hazırlanmıştı fakat diğer denizci memleketler tarafından da mantıkî ve iyi bir sistem olarak kabul edilince umumi kaideler halini aldı. Amalfi kanunları, Hans birliğinin emirnameleri ve Ondördüncü Louis'nin denizcilige ait emirnameleri hakkında da aynı şey söylenebilir. Bu hükümler menşeleri dolayısıyla değil, deniz hukuku olarak kabul edildikleri için deniz hukukunun birer parçası olmuşlardır. Devletler hukukunun müeyyidesini teşkil etmek üzere umumun rızası müessir olmasaydı, seyrüsefer vastalarının ve seyrüsefer ihtiyaçlarındaki daimî değişikliğin gerektirdiği gelişme deniz hukukunda elde edilemeyecekti. Seyrüsefer kaidelerinde değişmeler olmuştur. Denizci devletlerin sarîh veya zimmî rızaları olmasaydı bu değişmeler meydana gelebilir miydi? Bunun içindir ki, Britanya'nın 9 Ocak 1863 tarihli Nazırlar Heyeti kararları (Orders in Council) ve bizim [Amerikan kongresinin] 1864 tarihli kanunu gibi, Atlantik'te gemileri seyreden hemen bütün devletler dahil, dünyanın başlıca ticaretçi devletlerinden otuzunun kabul ettikleri hükümlerle karşılaşılınca, bu kaideleri hiç olmazsa kısmen ve bu gemilere müteallik hallerde, deniz hukukunun kaideleri olarak ve dâva konusu çarpışma vuku bulduğu zaman cari hukuk kaideleri olarak kabul etmek zorunda kalmaktayız...

Bu suretle herhangi bir devletin kanunlarına ülkedışı bir hususiyet tanınmış olmuyoruz. Bu kanunlara müşterek deniz hukuku hükümleri muamelesi de yapmış olmuyoruz. Aksine, bu kanunların, insanlığın müşterek rızası ile, umumun riayetle mükellef sayıldığı kaideler olarak kabulü gibi tarihî bir vakıanın mevcudiyetini tanımış oluyoruz. Kanaatımızca

hukuken nazarı itibara alabiliriz. Millî kanunlar birer vakıa olarak ispat edilmelidir, fakat devletler hukukunda keyfiyet böyle değildir.

Vardığımız bu netice elimizdeki meseleye kesin bir hal tarzı göstermektedir. *Berkshire*'in deniz hukukuna aykırı olarak beyaz fener yakması (ayrıca renkli fener yakmasını ihmal etmesi), feneri de direğine değil fakat güvertesine asması *Scotia*'yı yanıltmıştır. Bu işaretler *Berkshire*'i karşı tarafa bir buharlı gemi olarak göstermekteydi; hakikaten de öyle zannedildi. Bunun için *Scotia*'nın manevraları tamamen usulüne uygundu ve geminin hiçbir kusuru yoktu.

Mahkeme masrafları ödenmek üzere karar tasdik edilmiştir.»

FRANCONIA DÂVASI *

(Büyük Britanya Kraliyet Dâvaları Mahkemesi, 1876)

Hâdise :

1876 da *Strathclyde* isimli bir İngiliz gemisiyle *Franconia* adlı bir Alman gemisi İngiltere sahillerinden takriben iki mil mesafede çatışmıştır. Batan İngiliz gemisinde insan kaybına uğranılmıştır. Çatışmadan sonra İngiltere'ye vasil olan *Franconia* gemisi kaptanı ihmal neticesinde insan kaybına sebebiyet vermekle itham ve tevkif edilmiştir. ⁵ Bu dâvada mesele, bir devletin, karasularında ihmal neticesi bir çarpışmaya sebebiyet veren yabancı bir geminin kaptanı üzerinde cezaî kaza yetkisi olup olmadığı idi.

Karar :

Sir Phillimore :

«Mahpus, Merkez Ağırceza Mahkemesince açık denizde ve İngiltere Bahriyesinin yetki sahası dahilinde Jessie Dorcas Young'ı öldürmekle itham edilmiştir. Ölen, Londra'dan Bombay'a gitmekte olan *Strathclyde* gemisinde yolcu olarak bulunmaktaydı. Gemi Dover rıhtımından 1.9 mil ve Dover kumluğundan 2.5 mil mesafede iken Alman gemisi *Franconia*'nın sadmesine maruz kalarak batmış ve adı geçen kadın boğulmuştur. *Franconia* Hamburg'tan Antiller'de St. Thomas'a posta taşımaktaydı.

Mahpus, *Franconia*'nın kumandanı sıfatıyla, adam öldürmekten mahkûm edilmiş, fakat hukukî bir meselenin halli işbu Ceza İstinaf Mahkemesinin kararına bırakılmıştı. Sanık, yabancı olduğunu, yabancı bir gemide bulunduğunu ve açık denizde yabancı diyara müteveccihen seferde

4 Fenwick, op. cit., sah. 529 - 537: Çeviren Gülgün Gönenç.

5 Gönlübol, op. cit., ayrı bası, sah. 6.

bulduğu için bu memleketin [İngiltere'nin] mahkemelerinin kazaî selâhiyetine tâbi olmadığını ileri sürerek itirazda bulunmuştur. Karşı taraf ise, Kraliyet adına, çarpışma esnasında her iki gemi de sahilden üç millik bir mesafe dahilinde bulunduğuna göre suçun İngiliz ülkesinde işlendiğini, dolayısıyla dâvaya İngiliz mahkemelerinde bakılabileceğini ileri sürmektedir...

Esas meseleye, yani yabancı bir gemide işlenen suçun dâvasına burada bakılıp bakılamıyacağı meselesine gelmeden evvel, Kraliyet adına ileri sürülen bir tâli iddiayı da tetkik etmek yerinde olur. Bu iddiaya göre, cismanî zarara uğrayan şahıs, çarpışmanın doğrudan doğruya neticesi olarak mağdur olduğu zaman İngiliz gemisinde bulunmaktaydı. Şu halde suç fiilen İngiliz gemisinde işlenmişti. Önce bu iddiayı ele almak yerinde olur, çünkü bu iddia doğru ise, İngiliz Mahkemesinin yabancı bir gemi üzerinde kazaî selâhiyeti olup olmadığını araştırmaya lüzum kalmıyacaktır. Kanaatimca bu iddia mesnetsizdir. Dâvaya bakan muhterem hâkimin belirttiği vakıalara ve karara bakılacak olursa, sanığın *Strathclyde*'i veya içindeki yolculardan birini zarara uğratmak gibi bir kasdı olmadığı görülür. Sanık ihmalden, seyrüseferde beceriksizlik göstermekten ve geminin idaresinde soğukkanlılıkla hareket etmemekten suçludur. Çarpışmaya bu yüzden sebebiyet vermiştir, fakat kadının ölmesine sebebiyet veren fiil ne ona aittir ne de onun hareketinin doğrudan doğruya bir neticesidir. Sanık, gemisinin güventesinden ayrılmış veya oradan diğer gemiye ateş etmiş değildir. Ne niyeti ne de hareketi İngiliz gemisinde bulunduğu neticesini vermektedir. Aynı şahsın fena bir manevrası yüzünden *Strathclyde Franconia*'ya bindirerek batmasına sebep olsaydı, yine kendisi İngiliz gemisinde bulunmuş sayılmıyacağı gibi, bu ahvalde de hukuken İngiliz gemisinde bulunmuş sayılamaz. O halde, İngiliz mahkemesinin yetkisi bu iddia üzerine dayandırılmaz...

Başlangıç mahiyetindeki bu mülahazalardan sonra, Devletler hukukunun açık denizde, sahildar ülkedeki egemen devlete bahsettiği kazaî selâhiyetin mahiyet ve derecesini incelemeye geçiyorum.

Mazide devletlerin ileri sürmüş oldukları iddialar ne olursa olsun, - belki bu hususta İngiltere kadar ileri giden devlet olmamıştır. - halihazırda açık denizlerin bütün devletlerin gemilerinin seyrüseferine açık olduğu devletler hukukunun şüphe götürmeyen bir kaidesidir. Seyrüsefer serbestliğinin bazı hukukçuların ileri sürdüğü gibi, açık denizlerin daimî işgal ve mülkiyete elverişli olmamasından mı, yoksa diğer bazılarının ileri sürdüğü gibi açık denizin kullanmakla tükenmediğinden dolayı beşeriyetin müşterek malı olmasından mı, yoksa her iki sebepten veya başka sebeplerden mi ileri geldiğini araştırmak lüzumsuzdur. Seyrüsefer serbestliği bütün medenî devletler tarafından tanınmış bir vakiadır.

Bu kaidenin mühim bir neticesi de, açık denizde bulunan ticaret gemisinin (şimdiki meselede harp gemileriyle ilgilenmiyoruz) yalnız bayrak kanununa, yani ait olduğu devletin kanunlarına tâbi olmalıdır...)

Burada sahilin burun noktaları veya bitişik kıyılar arasında kalan *King's Chambers* gibi deniz parçaları üzerinde hâkimiyet meselesi bahis konusu değildir. Sadece «ülke» terimi içine liman ve körfezlerin, met ve cezir arasında meydana çıkan toprakların ve suların en alçak bulunduğu noktaya kadar uzanan toprakların girdiğini söylemek kâfi gelecektir. Fakat bu noktada elimizdeki meselenin ortaya çıkardığı güçlükler başgöstermekte ve şu soruları cevaplandırmak gerekmektedir :

1. Bir devlet hakimiyetini en düşük cezir hattından ileriye götürebilir mi?
2. Götürebilirse, bu ülke veya mutaden kullanılan tabirle, karasuları nereye kadar uzanmaktadır?
3. Devletin karasuları üzerindeki hakimeyti, kara ülkesi ve limanları üzerindeki hakimiyti gibi midir, yoksa daha mahdut ve sadece belirli bazı maksatlarla mı sınırlıdır?

Bu soruların birincisine, şüphe veya tereddüte mahal kalmadan verilecek cevap şudur : bir devletin hakimiyetini cezir hattından ileriye de muayyen ölçüde teşmil etmeye hakkı vardır.

İkinci soru, yani karasularının genişliği meselesine gelince, yetkili yazarlar incelendiği zaman (hattâ daha fazla ileri giden iddialar bir tarafa bırakılsa bile) mesafelerin 100 mille şimdiki genişlik olan 3 mil arasında değiştiği görülür...

Üçüncü sorunun, evvelce bahsi geçtiği halde, inceden inceye üzerinde durulması gerekmektedir. Çok önemli olan mesele şudur: Devletin sahillerine bitişik 3 millik bir mesafede deniz üzerinde hakimiyeti kabul edildiğine göre, bu hakimiyet devletin toprakları ve limanları üzerindeki hakimiyeti ile aynı mahiyette midir, yoksa daha mahdut mudur, - yani, sadece hakimiyetin kabul edilmesinin asıl maksadı olan sahillerin korunması maksadına mı matuftur ve geçen her gemi üzerinde mutlak hakimiyet manasına gelmemekte midir?...

Vardığım neticeler şunlardır :

Medenî ve bağımsız devletlerin müşterek kanaatları hudutların deniz üzerinde en düşük cezir hattından itibaren 3 millik bir mesafeye kadar uzatılmasını kabul etmektedir, zira bu hudud veya su kuşağı sahil dar devletin korunması ve güvenliği için lâzımdır.

İşte bu tahsisî gayelerin tahakkuku içindir ki, açık denizlerin bir kısmı üzerinde devletlere hakimiyet tanınmış bulunmaktadır.

Bu kaide esasında dâvada ileri sürülen iddiadan, yani bir devletin bu sular üzerinde, topraklarında ve limanlarında sahip olduğu kaza ve mülkiyet selâhiyetlerini aynen tatbik edebileceği iddiasından farklıdır. Bu iki nevi selâhiyetlerini aynen tatbik edebileceği iddiasından farklıdır. Bu iki nevi hakimiyeti tefrik edebilecek sarih bir kıstas vardır.

Modern devletler hukukuna göre, her devlet yabancılara ülkesinden harpte veya barışta kara yolu ile geçiş hakkını tanımak hakkını haizdir. Fakat açık denizlerin bu kısmı üzerinde yabancı gemilere geçiş tanımak haiz görünmemektedir.

Birinci halde geçiş hakkı (*Jus transitus*) yoktur; ikincisinde vardır.

Bu farkın sebebi, sular üzerindeki hakimiyetin, yani ülkenin korunması ve güvenliğinin, bu sulardan zararsız yabancı gemilerin geçişlerini menetmeyi icap ettirmemesidir; devletlerin âdet ve teamülleri geçişi menedici bir müeyyide koymamıştır.

Bunun aksi doktrinden haksızlığa ve zarara sebep olacak neticeler doğabilir, çünkü böyle bir doktrin yabancı iki liman arasında seyreden bir gemiyi bu sulardan geçerken sahildar ülkenin bütün ceza kanunlarına tâbi kılmaktadır. Bize, böyle bir selâhiyetin herhangi bir devletçe icra edilmiş olduğunu belirten tek bir misal gösterilememiştir...

Bütün mesele hakkında umumi kanaatımı şöyle ifade edebilir: Mahkemenin bu yabancı üzerinde sahilden 3 millik mesafe dahilinde de olsa, açık denizdeki yabancı bir gemide işlediği suç sebebiyle kazaî selâhiyeti yoktur; yabancı, bayrak devletinin kanunlarına tabidir. Bunun için de verilen hüküm tasdik edilemez.»

Brett, J. A.:

«Mahpus, Merkezi Ağırceza Mahkemesince adam öldürmekten mahkûm edilmiştir, yani İngiltere kanunlarına göre adam öldürme suçuna tekabül eden bazı fiil ve bunların neticelerinden suçlu bulunmuştur. Mahpus Alman tebasıdır.

Tetkik edilmesi gereken mesele, sanığı yargılayan mahkemenin kazaî selâhiyeti olup olmadığıdır. Herkes, suçun işlendiği yer İngiliz ülkesi değilse, mahkemenin yetkili olmayacağına müttefiktir. Suç açık denizde, fakat İngiltere sahilinden 3 millik mesafe dahilinde işlenmiştir. Ayrıca suçun İngiliz gemisinde işlendiği de iddia edilmektedir. Her iki halde de suçun İngiliz ceza kanunlarının cari olduğu ve Merkezi Ağırceza Mahkemesinin selâhiyeti dahilindeki bir mahalde vuku bulduğu ileri sürülmek-

tedir. Taraflardan biri, İngiltere sahillerinden 3 mil mesafedeki açık deniz parçasının, toprakların İngiliz ülkesi olduğu kadar, İngiliz ülkesinin bir parçası sayıldığını; İngiliz ceza hukukunun, sarîh bir şekilde tahdit edilmedikçe, İngiliz ülkesinde herhangi bir kimse tarafından işlenen her suça kabili tatbik olduğunu; eldeki dâvada açıkça bir tahdidin bahis mevzuu olmadığını, bunun için de ceza kanunlarının bu dâvaya tatbik edilmesinin gerektiğini ileri sürmektedir. Ayrıca, her halde suçun İngiliz gemisinde işlendiği ve bunun için bir yabancı tarafından işlenmiş olsa bile, kanuna göre İngiliz ceza hukuku hükümlerine göre dâva edilmesi gerektiği de ilâve edilmektedir. Bu iddialara karşılık, İngiltere sahillerinden 3 mil mesafedeki açık deniz parçalarının İngiliz ülkesi olmadığı, veya İngiltere Tacının selâhiyeti dahilinde bulunmadı, eğer Tacın selâhiyeti dahilinde ise, İngiltere Hükümdarı veya Parlamentosunun dâvaya bakacak bir Mahkeme kurması icap ettiği, halbuki böyle bir Mahkemenin kurulmamış olduğu, demek ki Merkezî Ağırceza Mahkemesinin selâhiyeti olmadığı iddia ediliyordu. Ayrıca, açık denizin 3 millik bir kısmı İngiltere ülkesine dahil olsa bile, suçun yabancı bir gemide işlendiği ve İngiltere'de yargılanamayacağı ilâve edilmekteydi...

Yetkili otoriteleri böyle uzun uzadıya zikrettikten sonra, şu müşahedeyi yapmak istiyorum : Bu otoriteleri zikretmenin sebebi, meselenin, kanaatımca, tamamen selâhiyetli kaynaklara dayanmasıdır. Herkesçe kabul edilen doğru - yanlış ayırmasına yarayan mütearife nevinden kaidelere göre, 3 millik suların sahildevletinin ülkesi sayılıp sayılmamasını icap ettiren hiçbir sebep yoktur. Bu sular umumi mutabakata dayanarak devletinin ülkesi addedilebilir veya edilmeyebilirdi. Eğer umumi rızayla böyle telakki edilmişse, bu hakimiyeti belirtecek selâhiyetli kaynakların bulunması kâfidir. Burada mesele, umumi rızayı ispat edecek kâfi delilin mevcut olmamasıdır. Yukarıda devletler hukuku sahasında tanınmış, muhtelif millet ve devirlere mensup birçok yazarın iddialarını kaydetmiş bulunuyorum. Ayrıca büyük devlet adamlarının, büyük hâkimlerin fikirlerini, bazı hâkimlerin kararlarını ve büyük bir devletin iddialarını da zikrettim. Devletlerin müşterek bir mahkemesi veya teşrî uzvu olmadığına göre bu zikrettiklerim mahkemeyi normal olarak tahdit etmez. Hâkimlerin kanaatları açıkça yazarların kanaatlarına dayandığından, bence asıl delil, yazarların kanaatlarıdır. Evvelce de belirttiğim gibi, kanaatımca, muhtelif devir ve milletlerin tanınmış yazarlarının mutabakatını toplıyan makul bir kaide devletlerin bu kaideye umumiyetle rıza gösterdiklerinin kâfi bir delilidir. Bu umumi rıza, kaideyi, bir devletler hukuku kaidesi mertebesine çıkarmak için kâfidir. Bu noktada kanaatımca egemen devletlerin açık denizin sahillerine bitişik 3 millik kısmı hakkındaki kaide üzerinde umumi mutabakatı mevcuttur. Üç mil mesafedeki bu umumi

mutabakat, bazı devletlerin 3 milden fazla mesafeler üzerinde farklı selâhiyet iddialarında bulduklarını göstermekle izale edilemez...

... Hemen hemen bütün devletlerin zımnen belirtilmiş rızasıyla meydana gelen devletler hukukuna göre sahilden 3 mil mesafedeki açık deniz parçasının sahildar devletin toprak parçaları gibi ülkesi olduğunu ispat edildiği kanaatındayım. Bu iddiayı ispatlayan deliller, bu su ülkesine sahip olan her devletin diğer devletlere, zararsız olmak şartıyla, serbest geçiş hakkı tanıdığını da ispat etmektedir. Umumi prensiplere göre, bu serbest geçiş hakkı geri alınamaz, fakat bu hak, bütün dünyaya bu hakkı veya bu serbestliği tanımayı kabul eden devletin egemenliğini de kısmaz...

Kanaatımca, Merkezî Ağırceza Mahkemesinin, Büyük Britanya sahillerinden 3 mil mesafedeki kısımda bir yabancı veya İngiliz tebaasının İngiliz veya yabancı bir gemide işliyeceği ve İngiliz kanunlarınca suç sayılan fiili yargılamak selâhiyeti vardır.»

Cockburn, C. J.:

«... Daimi olarak veya muvakkaten İngiliz topraklarında ikamet etmeyen veya bir İngiliz gemisinde bulunmayan bir yabancı bu devlet kanunlarını ihlal etmekten suçlu sayılamaz. Demek ki, suçlu Keyn, mahkum edildiği suçu işlediği anda İngiliz ülkesinde ve bir İngiliz gemisinde değilse, sarîh kanunî hükümler mevcut olmadıkça İngiliz kanunlarına göre yargılanamazdı...

Neticede, dar denizlerde egemenlik veya kazaî selâhiyet iddialarının uzun zamandır ileri sürülmediği, - yazarların karasuları denilen su kesimi üzerinde idda edilebilecek hakimiyet ve yetkinin derecesi üzerindeki tereddütleri, - bağımsız devletlerin, bağımsızlığının ihlali veya vergi ve balıkçılık kanunlarına riayet edilmemesi gibi haller hariç, bu kesimde açıkça mutlak hakimiyet iddia etmedikleri, tanımadıkları ve tatbik etmedikleri, bundan başka Parlamantonun, ne seyrüsefer, ne de ceza kanunlarında 3 millik kısım dahilinde hakimiyet iddia ederek yabancı gemilerde bulunan yabancıların bu kesimde işledikleri suçların bu memleket ceza kanunlarına tâbi olacağını belirtmemiş olması, buna mukabil Parlâmentonun yabancıları kanunlarımıza tâbi kılmayı uygun gördüğü zaman bu hususu kanunlarla açıkça belirtmiş olduğu gözönünde tutulursa, bu dâvaya taalluk eder hiç bir emsalin ve mahkeme içtihadının mevcut olmaması halinde, bu şartlar dahilinde işlenen suçun İngiliz kanunlarına tâbi olduğunu iddia edemeyiz kanaatındayım. Ayrıca böyle bir iddia bizi, sahillerimiz açıklarından geçerek yabancı bir limana gitmekte olan

yabancı bir gemideki yabancıya ceza kanunlarımızın tümünün şâmil olduğu iddiasına sürükleyebilecektir...»

Karar bozulmuştur⁶

BEHRİNG FOKLARI HAKEMLİĞİ 7

Birleşik Devletler ile Büyük Britanya arasında
29 Şubat 1892 Andlaşması gereğince 1893 de
yapılan Hakemlik.

Hâdise ve Karar :

«Amerika Birleşik Devletleri ile Büyük Britanya arasında, 29 Şubat 1892 tarihinde Washington'da imzalanan ve tasdik edilmiş nushaları iki hükümet tarafından 7 Mayıs 1892 de Londra'da teati edilen bir Andlaşmaya göre, şu aşağıdaki konularda ortaya çıkan meselelerin 7 hakemden kurulu bir Hakemlik Mahkemesine havale edilmesi kararlaştırılmış ve bu hususta mutabakata varılmıştı. Mahkemeye havale edilecek olan mesele şunlardı : Behring Denizi sularında Birleşik Devletlerin kaza yetkisi, bu denizdeki veya mutad olarak bu denize çıkan kürklü fok neslinin korunması ve her iki devlet vatandaşları ve tebaası tarafından bu denizdeki ve mutad olarak bu denize çıkan fokların avlanması hususlarında Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ile Britanya Kraliyet Hükümeti arasında ortaya çıkan meseleler. Birleşik Devlet Başkanı ve Britanya Kraliçesi ikişer üye tâyin edecekler; Fransız Cumhurbaşkanı, İtalya Kralından ve İsveç - Norveç Kralından da birer üye tâyin etmeleri iki tarafça müştereken istenecekti ; bu şekilde tâyin olunacak hakemlerin kendi memleketlerinde şöhret sahibi seçkin hukukçular olması şart koşulmuş ve

6 Bu dâvada karar altıya karşı yedi oyla alınmış ve onüç hakimden onbiri ayrı kararlar yazmışlardır. Bu kararlar konu üzerinde çok miktarda malumatı ihtiva eden 176 sayfalık bir rapor şeklini almıştır. Sir R. Philimore ile Başkan Cockburn'ün ekseriyet kararları en mühimleridir. Hakim Brett'in yukarıda verilen itiraz kararından başka beş hakim de kararı destekliyen ayrı kanaatlarını izhar etmişlerdir. Mahkemenin kararı zamanında şiddetle tenkit edilmiş ve karardan az sonra 1878 tarihli «Karasularında kazaî yetki kanunu» (Territoial Waters Jurisdiction Act) çıkarılmıştır. Bu kanuna göre. «Majeste Kraliçenin ülkesine ait karasuları dahilindeki deniz kesiminde Majestenin tebaasından olan veya olmıyan biri tarafından işlenen her suç, yabancı bir kemide veya yabancı bir gemi vasıtasıyla işlense dahi, Bahriye mahkemesinin (Amiralliğin) kazaî selâhiyeti dahilindedir ve suç işleyen şahıs buna göre tevkif edilebilir, yargılanabilir ve mahkûm edilebilir. Fenwick'in notu, *op. cit.*, sah. 537

7 Fenwick, *op. cit.*, sah. 412 - 415. Çeviren Mümtaz Soysal.

seçici devletlerden, mümkünse, İngilizce bilen hukukçular tâyin etmelerinin istenmesi kararlaştırılmıştı.

Bahis mevzuu Anlaşmanın II nci maddesine göre, IV ncü maddede zikredilen müdafaanemelerin verilmesinden itibaren yirmi gün içinde hakemlerin Pariste toplanmaları ve Andlaşma gereğince Birleşik Devletler ve Britanya Hükümetlerince kendilerine havale edilen meseleleri dikkatle ve tarafsız bir şekilde inceleyip karara varmaları ve nihai karar da dahil olmak üzere Mahkeme tarafından gözden geçirilen bütün meselelerin çoğunluğun oyuna göre karara bağlanması derpiş edilmişti.

Yine bahis mevzuu Andlaşmanın VI ncı maddesi gereğince şu husus da tesbit edilmiş oluyordu :»

«Hakemlerin, kendilerine havale edilen meseleler hususunda karar verirken, aşağıdaki beş noktayı da göz önünde tutmaları ve herbirini açık bir şekilde karara bağlamaları istenecektir :

«1. Alaska'nın Birleşik Devletlere terk edilmesinden önce, Rusya, şimdi Behring Denizi diye anılan denizde ne gibi münhasır yetkilere sahipti ve bu denizdeki fok avcılığı hususunda sahip olduğu ve faydalandığı münhasır haklar nelerdi?

«2. Büyük Britanya, fok avcılığı hususundaki bu münhasır yetki iddialarını ne dereceye kadar muteber addetmiş ve kendi yetkisinden ne dereceye kadar feragat etmişti?

«3. Şimdi Behring Denizi diye anılan sular, Büyük Britanya ile Rusya arasında aktedilen 1825 Andlaşmasındaki «Pasifik Okyanusu» tabirinin içine girmekte miydi? ve bu Andlaşmadan sonra Behring Denizinde Rusya'nın sahip olduğu ve münhasıran kullandığı haklar var mıydı, varsa nelerdi?

«4. Behring Denizindeki hududun doğusunda kalan yerlerdeki münhasır yetki sahası ve fok avcılığı ile ilgili bütün haklar, Birleşik Devletler ile Rusya arasında 30 Mart 1867 de imzalanan Andlaşma gereğince, olduğu gibi Rusya'dan Birleşik Devletlere geçmiş değil miydi?

«5. Behring Denizinde Birleşik Devletlere ait adalara gelip giden kürklü foklar mutad 3 millik hududun dışında görüldükleri takdirde, Birleşik Devletlerin bunlar üzerinde herhangi bir koruma veya mülkiyet hakkı var mıydı, varsa bunlar hangi haklardı?»

Aynı Andlaşmanın VII nci maddesi gereğince, ayrıca şu hususta da mutakabata varılıyordu :

«Birleşik Devletlerin münhasır yetki sahası bakımından yukarıdaki meseleler karara bağlanırken, Behring Denizindeki veya mutad olarak

bu denizde çıkan kürklü fokların korunması ve nesillerinin devam ettirilmesi hususunda Büyük Britanya'nın da iştirakiyle bazı kaidelerin konulmasını icapettirecek bir durum ortaya çıkarsa, Hakemler, her iki hükümetin kendi münhasır yetki hududları dışında ne gibi müşterek kaidelere ihtiyaç olduğunu ve kaidelerin hangi sulara şâmil bulunacağını kararlaştıracaklardır.

«Yüksek Akit Taraflar, öbür devletlerin de bu kaidelere katılmalarını sağlamak için işbirliği yapmak hususunda anlaşmışlardır»...

Yukarıda belirtildiği şekilde seçilen ve tâyin edilen Biz, Hakemler, Hakemlik ödevini üzerimize aldık ve gerektiği şekilde Paris'te toplanıp, Anlaşma'ya göre Birleşik Devletler ve Britanya Kraliyet Hükümetleri tarafından bize havale edilen bütün meseleleri tarafsız bir şekilde inceleyip karara bağlamak üzere gözden geçirdik.

Meseleleri tarafsız bir şekilde ve dikkatle inceleyen Biz Hakemler, verdiğimiz bu nihai kararlar yukarıda bahsedilen meseleleri şu şekilde tesbit etmiş ve karara alıyoruz :

«VII nci madde zikredilen beş ayrı mesele hakkında verdiğimiz kesin kararlar sırasıyla şunlardır :

[1] Beş noktadan birincisi hakkında, Hakemlerin çoğunluğunu teşkil eden Baron De Courcel, Mr. Justice Harlan, Lord Hannen, Sir John Thompson, Marquis Visconti Venosta ve Mr. Gregers Gram şu şekilde karar vermişlerdir :

1821 tarihli Ukaz [Çarlık kararnamesi] ile Rusya, bugün Behring Denizi diye anılan sularda, kendisine ait kıyı ve adalardan 100 İtalyan millik bir mesafeye kadar olan sahalarda münhasır yetki iddiasında bulunmuş ise de, 1824 de Birleşik Devletlerle ve 1825 de Büyük Britanya ile Andlaşmalar akte edilmesine yolaçan müzakereler sırasında aynı denizdeki yetki sahasının kıyılardan itibaren top menziline kadar uzanabileceğini kabul etmiştir; öyle görünüyor ki, o zamandan Alaska'nın Birleşik Devletlere terkedilişine kadar, Rusya, Behring Denizinde fiilen hiçbir münhasır yetki iddiasında bulunmamış ve böyle bir yetkiyi kullanmamış olduğu gibi, mutad karasuları hududu dışında da fok avcılığı bakımından da hiçbir münhasır hak iddia etmiş değildir.

[2] Beş noktanın ikincisine gelince, Biz Hakemlerin çoğunluğunu teşkil eden Baron De Courcel, Mr. Justice Harlan, Lord Hannen, Sir John Thompson, Marquis Visconti Venosta ve Mr. Gregers Gram, Büyük Britanya'nın, mutad karasuları hududu dışında fok avcılığı bakımından Rusya'ya ait hiç bir münhasır yetki iddiasını muteber saymadığına ve tanımadığına karar vermişlerdir.

[3] Beş noktanın üçüncüsü, yani şimdi Behring Denizi diye anılan suların Büyük Britanya ile Rusya arasında aktedilen 1825 Andlaşmasındaki «Pasifik Okyanusu» tabirinin içine girip girmediği meselesinde, bütün Hakemler, şimdi Behring Denizi diye anılan suların bahis mevzuu Andlaşmadaki «Pasifik Okyanusu» tabirinin içine girdiğine oybirliği ile karar vermişlerdir.

Üçüncü noktada, bahis mevzuu 1825 Andlaşmasından sonra Behring Denizinde Rusya'nın sahip olduğu ve münhasıran kullandığı haklar bulunup bulunmadığı meselesinde, Hakemlerin çoğunluğunu teşkil eden Baron De Courcel, Mr. Justice Harlan, Lord Hannen, Sir John Thompson, Marquis Visconti Venosta ve Mr. Gregers Gram, 1825 Andlaşmasından sonra, mutad karasuları dışında, fok avcılığı bakımından Rusya'nın sahip olduğu ve münhasıran kullandığı hiçbir hak bulunmadığına karar vermişlerdir.

[4] Beş noktadan dördüncüsüne gelince, bütün Hakemler, Behring Denizindeki su hududunun doğusunda kalan yerlerdeki münhasır yetki sahası ve fok avcılığı ile ilgili bütün hakları Birleşik Devletler ile Rusya arasında imzalanan 30 Mart 1867 Andlaşması gereğince, olduğu gibi Rusya'dan Birleşik Devletlere geçmiş olduğuna oy birliği ile karar vermişlerdir.

[5] Beş noktanın sonuncusunda ise, Hakemlerin çoğunluğunu teşkil eden Baron De Courcel, Lord Hannen, Sir John Thompson, Marquis Visconti Venosta ve Mr. Gregers Gram, Behring Denizinde Birleşik Devletlere ait adalara gelip giden - kürklü foklar mutad 3 millik hududun dışında görüldükleri takdirde Birleşik Devletlerin bunlar üzerinde hiçbir koruma veya mülkiyet hakkına sahip bulunmadığına karar vermişlerdir...»

SAVARKAR HAKEMLİĞİ*

(Daimî Hakemlik Mahkemesi, 1911)

Hâdise :

Savarkar adında bir Hindli, bir cinayet vakasında suç ortaklığı etmekten sanık olarak yargılanmak üzere, deniz yoluyla İngiltere'den Hindistan'a sevkedilmekteydi. Sanık, Marsilya'da kaçmış, fakat gemideki Hindli polisler tarafından takip edildiği sırada, bir Fransız Jandarması tarafından yakalanmıştı. Jandarma, sanığı gemiye (*Morea*) iade etmiş, gemi de ertesi gün yola çıkmıştı. Fransa, firarînin gemideki İngiliz memurlarına teslim edilmesini Devletler hukukuna aykırı bulduğunu, Fransa'

nın ülke hâkimiyetinin ihlâl edildiğini iddia ederek Savarkar'ın iadesini talep etmişti. Hakemlik mahkemesi 25 Ekim 1910 tarihli Hakemlik - andlaşması ile kurulmuş ve hâdiseye bakmıştır.

Karar :

«... Savarkar'ın cinayet suçuna iştirakten dolayı yargılanmak üzere Hindistan'a gönderilmek üzere olduğu ve kendisini götürcek olan *Morea* gemisinin Marsilya'ya da uğrayacağı Londra Polis Müdürlüğü tarafından Paristaki Emniyet Genel Müdürlüğüne bildirilmişti. İçişleri Bakanı, Marsilya Valisini durumdan haberdar etmiş ve o zamanlar kıta Avrupasında bulunan bazı ihtilalci Hindlilerin bahis mevzuu yabancının [Savarkar'ın] kaçmasını kolaylaştırmak üzere bundan faydalanabileceklerine işaret ederek, böyle bir teşebbüsü önlemek üzere gerekli tedbirlerin alınmasını Validen istemişti. Emniyet Genel Müdürü de, Londra Polis Müdürüne yazdığı cevapta, *Morea* gemisi ile gelecek olan Savarkar'ın Marsilya'da bulunuşu sırasında çıkabilecek herhangi bir hâdisenin önlenmesi için gerekli emirleri verdiğini bildirmişti.

... Kaçmağa muvaffak olan Savarkar yüzerek kıyıya kadar gelmiş, fakat Fransız Deniz Jandarmasına mensup bir çavuş tarafından yakalanarak gemiye geri getirilmişti. Gemiden karaya çıkan üç kişi de, bu geri götürme işine yardım etmişti...

Çavuş, yakaladığı kimsenin hüviyetinden tamamen bihaber olduğunu ve kaçanın gemide bir suç işledikten sonra firar eden bir tayfa olabileceğini zannettiğini bildirmektedir.

Tayfalardan birinin ve iki Hindli polisin kendisine yardım etmelerine gelince, öyle anlaşılıyor ki, bu şahıslar Savarkar'ın tevkifinden sonra gelmişlerdir ve hareketleri sadece çavuşun fiiline yardımcı olmakten ibaret kalmıştır. Çavuş, Savarkar'ı gemiye iade maksadiyle yakalamış ve tutuk da hiçbir hâdise çıkarmaksızın kendisine itaat etmiştir...

İddia edildiğine göre, tevkifi yapan çavuş Savarkar'ın gemide bulunduğunu bilmekteydi ve polis olsun, jandarma olsun, bütün Fransız zabıtası gibi, o da biletsiz Hindlilerin gemiye çıkmalarına engel olmak üzere emir almıştı.

Bu duruma göre, gemide Savarkar'a nezaret etmekle görevli kimse-lerin Fransız zabıtasından yardım göreceklarine kanaat getirmiş olmaları mümkündür.

... Limana girdikten biraz sonra, Fransız zabıtasına mensup bir komiser gemiye çıkmış ve Valinin emri gereğince, nezaret işi için süvarinin

emrine amade bulunduğunu bildirmişti... Marsilya Valisi de, bu meselede, Savarkar'ın kaçışına engel olmak üzere gerekli tedbirlerin alınması hususunda Emniyet Genel Müdürlüğünce verilen emirlere uygun olarak hareket ettiğini ifadesinde belirtmiştir.

Şimdiye kadar belirtilmiş olan hususlar gözönünde tutulursa, bu meselede yabancı bir toprağa sığınan bir kimsenin ele geçirilmesi için hile veya kuvvet kullanılması gibi bir durumun bahis mevzuu olmadığı ve Savarkar'ın tevkifi ile Hindistan'a götürülmek üzere İngiliz makamlarına tesliminde Fransa'nın egemenliğini ihlal edecek mahiyette hiçbir şey bulunmadığı ve kimsenin kanuna aykırı bir iş görmeyi düşünmediği açıkça anlaşılmaktadır.

Çavuşun hareket tarzı, *Morea*'nın Marsilya'dan hareketinden önce kendi amirleri tarafından da reddedilmediğine göre, İngiliz polisinin, çavuşun aldığı talimata uygun bir şekilde hareket ettiğini ve bu hareket tarzının yukarı makamlarca tasvip olunduğunu zannetmesi tâbiidir.

Savarkar'ın tevkifi ve İngiliz polisine teslimi ile gayri nizamî bir iş yapıldığını kabul etmek gerekirse de, yukarıda belirtilen şartlar altında, bir Devletin, kendisine yabancı bir devlet memuru tarafından yanlışlıkla teslim edilmiş olan bir tutuğu iade etmesini gerektirecek bir Devletler hukuku kaidesi mevcut değildir.

Bu sebeplerden dolayı, Hakemlik mahkemesi, Britanya Kıralliyet Hükümetinin adı geçen Savarkar'ı Fransa Cumhuriyeti Hükümetine iadeye mecbur olmadığına karar vermiştir.»

İ'M AMONE HAKEMLİĞİ *

(Hususi Hakemlik Komisyonu Nihai Raporu, 1935)

Hâdise :

Amerika Birleşik Devletleri 1922 de kabuledilen gümrük kanunu ile (*Tariff Act*) sahilden itibaren 12 mil genişliğinde bir gümrük kontrol sahası ihdas etmişti. Bundan başka 1924 de İngiltere ile bir andlaşma akteyerek, bu Andlaşma gereğince, Amerikan sahil muhafaza gemilerine, içki kaçakçılığından şüphelenilen İngiliz gemilerini, şüphelenilen geminin sahilden itibaren bir saatte kat'edebileceği bir mesafe dahilinde ziyaret, tevkif ve limana getirme hakları tanınmıştı.

Kanada'da tescil edilmiş bulunan *I'm Alone* adındaki bir İngiliz gemisi Amerika'ya kaçak içki sokarken *Wolcot* adındaki bir Amerikan sahil muhafaza gemisi tarafından görülmüştü. *Wolcott* Birleşik Devletler kıyılarından itibaren 12 millik saha içinde *I'm Alone*'u takibe başlamıştı. *I'm*

9 Fenwick, op. cit., sah. 559. Çeviren Mümtaz Soysal.

Alone kendisine verilen «dur» emrine ve sonra *Wolcott*'un ateşe başlamasına rağmen açık denize doğru yol almıştır. *Wolcott* kaçan gemiyi kesintisiz takibe koyulmuş, fakat topu bozulduğu için yardım istemek zorunda kalmıştır. *Wolcott* ile *I'm Alone*'a durmasını emretmiş, emre itaat edilmeyince de, *Dexter*'in kumandanı, itaatsizlikte devam olunduğu takdirde geminin batırılacağını *I'm Alone*'un süvarisine bildirmiştir. Kaçan geminin durmaması üzerine *Dexter* ateş açmış ve *I'm Alone* batmıştır. Sahil muhafaza gemileri tayfaları denizden toplamış, yalnız bunlardan biri boğulmuştur.

Karar :

«... Hatırlanacağı gibi, *I'm Alone* gemisi, 22 1929 günü, açık denizde Meksiko Körfezi içinde, Birleşik Devletlerin *Dexter* adındaki sahil muhafaza gemisi tarafından batırılmıştı. Komisyon üyeleri verdikleri ara raporlarında ¹⁰ içki yasağı dolayısıyla Amerika Birleşik Devletleri ile İngiltere arasında imzalanmış olan Sözleşmeye göre, geminin batırılışını haklı gösterecek hiçbir sebebin bulunmadığını bildirmişlerdir. Komisyon üyeleri, şimdi, Devletler hukukunda da bu hareketi haklı gösterecek hiçbir prensibin bulunmadığını ilâve etmektedirler.

Gemi, Kanada'da tescil edilmiş bir İngiliz gemisiydi; inşa edildiği tarihten itibaren yıllarca içki kaçakçılığına (*rum running*) tahsis olunmuş ve taşıdığı yük Birleşik Devletlere kanuna aykırı yollardan sokulup satılmıştı. 1928 Aralığında ve 1929 senesinin ilk ayları içinde, gemi, İngiliz Honduras'ındaki Belize limanından Meksiko Körfezinde önceden kararlaştırılmış bir noktaya veya noktalara içki taşımış ve bu iş 22 Mart 1929'daki batırılış hâdisesine kadar sürmüştü. *I'm Alone* bu kaçakçılık sırasında, Louisina sahilleri açığına elverişli bir mesareye kadar geliyor ve orada içki, daha küçük gemilere aktarma edilip Birleşik Devletlere kaçak olarak sokuluyor ve satılıyordu.

Delillerle öğrenmiş bulunuyoruz ki, *I'm Alone* gemisi, 1928 Eylülünden, batırıldığı güne kadar, Kanada'da tescil edilmiş bir İngiliz gemisi olarak gözükmele beraber, fiilen, hemen hepsi Birleşik Devletler vatan-

10 Bknz. Green, op. cit., sah. 406 - 407. Gönlübol (op. cit., ayrı bası, sah. 32) bu ara kararını şöyle özetliyor: «Amerikan gemileri iki Devlet arasında aktedilen anlaşma gereğince kabul edilen saha dahilinde başlamak şartıyla İngiliz gemilerini açık denizde takip, ziyaret, araştırma, tevkif etme ve limana getirme yetkilerini haizdir. Bu takip neticesinde, mecbur kalındığı takdirde ve makul sebepler tahtında, takip edilen gemi batırılırsa, bundan takip eden gemi sorumlu tutulamaz. Fakat bu meselede geminin kasdî olarak batırılmış olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum hem iki Devlet arasında aktedilmiş bulunan anlaşmaya ve hem de devletler hukuku kaidelerine aykırıdır.»

daşı olan ve yukarıdaki maksatlar için çalışan bazı şahısların mülkiyeti ve hakimiyeti altında bulunuyor ve nazik anlarda, bu şahıslar, geminin idaresini ellerine alıyorlar, hareketlerini tanzim ediyorlar ve kaçak içki-lerin boşaltılması ve satışı ile meşgul oluyorlardı. Bu şahıslardan bir tekinin Birleşik Devletler vatandaşı olmaması ihtimalini bu meselenin şartları bakımından hiç önemli saymıyoruz.

Komisyon üyelerinin kanaatinca, elde bulunan delillere göre, geminin veya gemideki yükün kaybından dolayı bir tazminat ödenmesi gerekmemektedir.

Mamafih, Birleşik Devletler Sahil Muhafazaları tarafından geminin batırılmış olması, önce de belirttiğimiz gibi, kanuna aykırı bir harekettir; Komisyon üyeleri, Birleşik Devletlerin bu hâdisedeki kanunsuzluğu resmen tanımaları ve Kanada Dominyon Hükümetinden özür dilemeleri gerektiği kanaatındalar; ayrıca, yapılan hatadan dolayı, Birleşik Devletlerin 25.000 dolarlık bir meblağı Kanada Dominyon Hükümetine ödemesi gerekmektedir ve Komisyon üyeleri bunun yerine getirilmesini tavsiye ederler.

Komisyon üyeleri, Birleşik Devletler tarafından Kanada Dominyon Hükümetine ödenecek olan tazminata karar verirken, Birleşik Devletlere kanunsuz olarak içki sokmak ve satmak işine karışmamış bulunan kaptanın ve mürettebatın durumlarını gözönünde tutmuşlardır. Komisyon üyeleri, tazminatın şu şekilde ödenmesini tavsiye ederler...»

CHUNG CHI CHEUNG DÂVASI¹¹

(Müstemleke, Kilise, Müsadere ve Konsolosluk mahkemelerinin verdiği kararlara bakan İstinaf Mahkemesi, 1939)

Hâdise :

Bir İngiliz tebaası olan müstenif, silahlı bir Çin devlet gemisinde kamarottu. Gemi Hong Kong karasuları dahilinde bulunduğu sırada yine İngiliz tebaası olan ve Çin Hükümeti hizmetinde bulunan kaptanı bir ateşli silâhla öldürdü; bu arada kendisi de yaralanmıştı. Hong Kong'a muvasalat edilince, müstenif polis tarafından hastaneye kaldırıldı. Çin makamlarının suçlunun iadesi hususunda giriştikleri muameleler müstenifin bir İngiliz tebaası olması sebebiyle netice vermedi ve suçlu serbest bırakıldı. Fakat bunun akabinde tekrar tevkif edildi. «Koloni suları» dahilinde adam öldürmekle itham ve ölüme mahkum edildi.

11 Green, op. cit., sah. 8 - 10. Çeviren Kenan Sürgit.

İstinaf sebebi, mahalli İngiliz mahkemenin müstenifi mahkeme etmeye selâhiyetli olup olmadığı meselesiydi.

Karar :

«... Devletler hukuku prensipleri üzerinde vukuf sahibi bulunan kimseler selâhiyet meselelerinde iki nazariyeye ehemmiyet vermektedirler. Bunlardan biri, bir devlet gemisinin ait olduğu devlet topraklarının bir parçası olduğu, veya diğer devletler tarafından böyle edilmesidir : Geminin karasularında bulunmakta olduğu herhangi bir devletin millî kanunu bu esasa uygun olmalıdır ; dolayısıyla, selâhiyet, işlenen fiile veya dâvanın mahallî sularda bulunan veya ikamet eden taraflarına göre tâyin edilen hallerde, hiçbir mahkeme selâhiyetli olamayacaktır. Diğer nazariye, bir devlet gemisi yabancı sularda bulunuyorsa, ait olduğu memleketin bir parçası değildir ve böyle muamele göremez şeklinde ifade edilmektedir. Mahallî mahkemeler, Devletler Hukuku prensipleri uyarınca, gemiye, mürettebatına ve yüküne, bir kısmı artık yerleşmiş olan, bir kısmı ise ihtilâflı bulunan bazı muafiyetler tanıyacaktır. Bu görüşe göre, muafiyetler objektif ülkedışılık esasından değil, fakat millî kanunun delaletiyle istidlal edilmektedir. Bu muafiyetler şarta bağlıdır ve geminin ait olduğu memleket tarafından bunlardan her zaman feragat edilebilir.

Muhterem Lordların, ikinci görüş tarzının doğru olduğu hususunda şüpheleri bulunmadığını zannediyorum. Bu görüş, Devletler hukukunu meydana getiren milletlerin mutabakatlarını daha sıhhatli ve daha makul surette temsil eder ve umumî şekilde her milletin, hududları dahilindeki suçları muhakeme etmek ve cezalandırmak suretiyle kendisini iç karışıklıklara karşı korumak şeklinde ifade edilen hayatî bir ihtiyaca uygun yegane hal tarzıdır. Her zaman hatırlanması gereken bir husus şudur : Hiç olmazsa memleketimizin mahkemeleri bakımından, prensipleri millî kanunlarımız tarafından kabul ve iktibas edilmediği ölçüde, Devletler hukukunun yürürlüğü bahis mevzuu olamaz. Devletler hukuku kaidelerinin kendi maddî hukukumuzda veya usullerimizde tatbikini sağlayacak bir haricî kuvvet mevcut değildir. Mahkemeler, devletlerin aralarında kabul ettikleri bir kısım kaidelerin mevcudiyetini teslim ve tasdik ederler. Bir hukukî meselede, ilgili kaidenin ne olduğunu tespit ederler. Bu tespitten sonra, kanunlarla vazedilen hükümlere veya mahkemelerin içtihatlarına aykırı olmamak şartıyla, bu kaideleri millî kanunlarına dahilmiş gibi tatbik ederler.

Muhterem Lordların, Mr. Oppenheim'in ifade ettiği gibi, devlet gemisinin «bayrak devletinin yüzen bir parçası» telakki edilmesi şeklinde ifade edilen ülkedışılık doktrinini redde tereddüt etmeyeceğine eminim. Ülkedışılık doktrinini ne şekilde ifade edilirse edilsin, bir fiksiyondan iba-

rettir. Hukukî fiksiyonlarda, tâyin edilen hududlarını aşmak ve tehlikeli hakikatler halinde donup kalmak temayülü mevcuttur. Gerçek durum şudur ki, yüzen ada nazariyesini ortaya atanlar, gemi ve kara hayatının hakikatleriyle tecrübeden geçirildiği zaman, bu doktrini tamamiyle gayri kabili tatbik kılan çok aşikâr vaziyetleri nazarı itibara almamışlardır... Ziyaret edilen devlet arazisinde oturan bir kimsenin, devlet gemisini ziyaret ettiği, hırsızlık yaptığı ve kıyıya döndüğü farzedilirse, bu kimse kıyıda tevkif edildiğinde, çalınan mallar hakkındaki iddiaları ispat ve suçluyu teşhis için kıyıda şahit getirilmesi lâzım geldiği takdirde, mahallî mahkemenin selâhiyetli olamayacağını düşünmek makul olabilir mi? Geminin kaptanı ne yapacaktır? Sahildar devlet vatandaşının kendisine teslimini isteyebilir mi? Kaptan şahitleri isteyemez, bunların şahadetlerini peşinen reddedemez veya başka şekilde hareket edemez. Halbuki bu faraziye göre, suç yabancı bir memleketin bir parçası üzerinde işlenmiştir; o halde mahallî mahkemenin selâhiyeti yoktur. Bu suretle bu fiksiyon, suçlunun muhakeme edilmeden ve muhakeme edilemez halde serbest bırakılması neticesini doğurmaktadır...

Bu konuda Muhterem Lordların, Prof. Brirly'nin *The Law of Nations* adlı kitabıyla hemfikir olduklarını zannediyorum: «Ülkedışılık tabiri, umumiyetle, fizikî bakımdan bir memleket toprağında bulunan bir şahıs veya şeyin, bir Devletler hukuku kaidesine istinaden o devletin kısmen veya tamamen yetkisi dışında sayılması vaziyetini ifade için kullanılmaktadır. Fakat bu tabir birçok bakımlardan kabili itirazdır. Bu tabir bir fiksiyona dayanmaktadır, zira şahıs veya şey hakikatte bu memleketin dışında değil, içindedir. Ülke dışılık tabiri, selâhiyet ve ülkenin daima birbiriyle tetabuk ettiği görüşünü aksettirmektedir. Halbuki umumiyetle böyle olsa bile, aslında her zaman böyle değildir. Böyle bir görüş aynı zamanda yanıltıcıdır. Çünkü, bizi bunun sadece bir fiksiyon olduğunu unutmaya, sanki lafzî bir hakikatmiş gibi kendisinden doğru olmıyan hukukî neticeler istidlale sevketmektedir. Ülkedışılık nihayet bir şahıs veya şeyin mahallî selâhiyetlere karşı bazı muafiyetleri haiz bulunduğundan daha fazla bir şey ifade etmez. Bu tabir, yegane ehemmiyetli nokta, olan, bu muafiyetlerin hududunu tâyin hususunda bize bir yardımda bulunmaktadır.»

Doğru görüş tarzı şudur: Mahallî devlet, yabancı devlet temsilcilerine, devlet gemilerine ve bu gemilerin taşıdığı deniz kuvvetlerine Devletler hukuku kaidelerine göre bazı muafiyetler bahşetmektedir.

... Selâhiyet itirazı makbul görülmemiş ve talep reddedilmiştir.»

ONASSIS'İN BALINA GEMİLERİ HÂDİSESİ¹²

Hâdisenin seyri şu şekilde belirtilebilir :

1. Sahilden 200 deniz mili mesafedeki epikontinental sular ve kıta sahanlığı (continental shelf) üzerinde egemenlik ve kontrol ilân eden, 1 Ağustos 1947 tarihli Peru kararı - Bu kararın gayesi, sulardaki deniz servetlerini ve kıta sahanlığındaki toprak altı tabii kaynaklarını korumaktır.¹³

2. Peru, Şili ve Ekvador arasında 18 Ağustos 1952 tarihinde akdedilen ve kıta sahanlığındaki kaynakların karşılıklı olarak korunmasını derpiş eden andlaşma. - Güney Pasifik servetlerinin araştırılması ve korunması için daimî bir komisyon teşkili de bu arada kararlaştırılmış bulunuyordu.¹⁴

3. Armatör Onassis'in balina avlama filosu, Antarktik suları, mavi baline avlanmasına elverecek derecede ısınıncaya kadar, Peru açıklarında kaşalot avlamak üzere 1954 Ağustosunda Hamburg'dan hareket etmiştir.¹⁵

4. 29 Ağustos 1954 tarihli *La Prensa* gazetesi, Peru deniz kuvvetlerinin, Peru karasularına gelmesi beklenen yabancı bir balina avlama filosunu durduracağını bildiriyordu.¹⁶

5. 1954 Eylülünde Panama Hükümeti, Şili ve Peru tarafından ileri sürülen ve kendi sahillerinden itibaren 200 deniz mili mesafedeki sahada Panama bayrağı taşıyan balina filolarının balina avlamaktan menedilmeleri talebini reddetti.¹⁷

6. 1 Ekim 1954 tarihinde Peru'nun, sahillerinden itibaren 200 millik mesafe içinde olduğu söylenen Onassis baline avlama filosunu aradığı bildirildi.¹⁸

7. 16 Kasım 1954 tarihinde Peru, Onassis filosundan beş gemiyi zaptetti. Deniz kuvvetlerinin ve bunlara bağlı hava kuvvetlerinin de bir

12 E. Şenyürek tarafından derlenmiştir.

13 George Scelle, «Plateau continental et Droit international», *Revue Générale de Droit International Public*, Janvier - Mars, 1955 3 ème serie, tome XXvi. sah. 45.

14 *Ibid.* sah. 47.

15 *New York Times*, 17 November 1954, sah. 1/1. *Time* dergisi, 27 December 1954, Vol. 64, sah. 27 Onassis'in filusunun kâh Hamburg'dan kâh Panama'dan hareket etmekte olduğu bildiriliyordu.

16 *New York Times*, 30 August 1954, sah. 3/7.

17 *Ibid.*, 18 September 1954, sah. 3/3

18 *Ibid.*, 2 October 1954, sah. 4/6.

gemi makinelere tüfek ateşine tuttuğu ve hasara uğrattığı bildirildi. İki gemi Aguja Burnundan 180 mil mesafede, iki gemi de Talara'nın 40 mil güneyinde yakalanmıştı. Bütün gemiler Talara limanına götürülmüşlerdi. Panama, bir geminin Peru sahillerinden 380 mil mesafede yakalanmış olduğunu bildirerek proteste etti.¹⁹

8. Batı Almanya, Batı Alman tayfaları bahis mevzuu olmadıkça protesto etmeyeceğini bildirmişti²⁰. Buna karşılık İngiltere'nin, Onassis filosu ile ilgili haklarını, zapt ameliyesinden sonra, muhafaza ve arama yoluna gideceği söyleniyordu.²¹ Kasımın 23 ünde bildirildiğine göre, Onassis filosu Peru karasularında takriben 1.000 balina yakalamıştı.²²

9. 27 Kasım 1954 tarihinde Onassis, müsadere ameliyesini protesto ederek, Peru Cumhurbaşkanı'na, kendisine, filosunun Peru sahillerinden 50 mil mesafede faaliyet gösterebileceğini temin ettiğini bildirdi. Yine aynı tarihte, İngiliz protestosu Peru tarafından reddediliyordu.²³

10. 31 Kasım 1954 tarihinde bir Peru Deniz Mahkemesi Onassis filosunu beş gün içinde 3.000.000 dolar para cezası ödemeye mahkum etti. Bu esnada Onassis'in avukatları da, Onassis gemilerinden üçünün, 200 millik mesafe dışında bulunduğunu ve Peru'nun bu gemiler için de karasuları meselesini ileri sürmesinin Devlet hukukuna aykırı olduğunu iddia ediyorlardı.²⁴

11. 7 Aralıkta İngiltere, Londra'daki Lloyd adına Peru'ya müracaat ederek, para cezasını ödeme müddetinin uzatılmasını istedi ve isteği kabul edildi.²⁵ Onassisin ödediği meblâğ, Lloyd tarafından kendisine tediye edildi. (Onassis'in böyle bir ihtimale, anti - confiscation) karşı Lloyd'a 15.000.000 dolara sigorta ettirildiği söyleniyordu). Müsadere edilen gemiler Aralık ayında Callao deniz üssüne nakledilmişlerdi.²⁶ Yine bildirildiğine göre, Onassis, gemilerinin alıkonulması yüzünden karşılaştığı zararları için de 1.000.000 dolarlık ek bir tazminat almıştı.²⁷

12. 1955 Kasım ayında Panama Onassis'in, kendisinin Milletlerarası Balınacılık Andlaşmasına aykırı hareket ettiği hususundaki Norveç iddia-

18 Ibid., 17 November 1954, sah. 1/1.

20 Ibid., sah. 8/3

21 Ibid., 20 November 1954, sah. 20/7

22 Ibid., 23 November 1954, sah. 9/6.

23 Ibid., 27 November 1954, sah. 29/2.

24 Ibid., 1 December 1954, sah. 9/3.

25 Ibid., 8 December 1954, sah. 3/2.

26 Ibid., 12 December 1954, Section V, sah. 9/5.

27 Ibid., 14 December 1954, sah. Time dergisi, 27 December 1954, Vol. sah. 27/67

sını reddettiğini bildirdi.²⁸ 1956 Ocak ayında Norveç de Panamaya'ya bir nota vererek 1955 notalarına verilen cevabı kâfi görmediklerini bildirdi ve Onassis'in balina avlama kaidelerine aykırı hareket ettiği hususunda vaki itham dolayısıyla bir tahkikat açmasını istedi.²⁹

13. 26 Mart 1956 tarihinde bir Hamburg mahkemesi, balina gemisi *Olympic Sun*'ın 2.000.000 dolar kıymetinde 9.000 ton balık yağı ile birlikte müsadere edilmesine karar verdi. Bu karar, Norveç Balinacılık Derneğinin, Onassis'in filosunun Antarktik sularında gayri kanuni olarak avlanmak suretiyle ciddî zararlara sebebiyet verdiği hususunda vaki şikâyeti üzerine alınmıştı.³⁰

14. 1 Mayıs 1956 tarihinde bir Rotterdam mahkemesi Onassis ile Norveç tebaalı Anders Jahre adlı gemi sahiplerinin, Antarktkte izinsiz balina avlama suçuyla tutulan iki balina fabrika - gemisini serbest bırakmak için banka kefaleti ödemelerini emretti. Gemilerini kurtarmak üzere Onassis *Olympic Challenger* için 1.594.000, Jahre de *Kosmos* için 230.000 gulden ödemek zorunda idiler. *Olympic Challenger*, Norveç Balinacılık Derneğinin, balinaların korunmasıyla ilgili milletlerarası kaidelerin Onassis'in gemileri tarafından ihlâl edildiği hususunda vaki şikâyeti üzerine Holanda kanunları gereğince on gün önce yakalanmış bulunuyordu. Dernek, 1952 - 1953 Antartik balina mevsimi zararını karşılamak üzere 666.400 dolar tazminat istiyordu. Onassis, *Kosmos*'un yakalanması için, yukarıda zikredilen mahkeme kararından üç gün önce, bir tevkif müzekkeresi elde etmişti; kendi gemisinin alıkonması yüzünden karşılaştığı zararlar için 2.800.000 dolarlık bir tazminat istemekteydi.³¹ Mahkeme kararı bu rakip iddialarla ilgilenmiyordu. Onassis ile Jahre arasında bir uzlaşmaya varmak üzere müzakerelerin başlamış olduğu bildiriliyordu.³²

15. 10 Mayıs 1956 tarihli New York *Times*, Onassis'in balina avlama filosunu bir Japon kumpanyası olan «Kyokuyo Hogeï Kaisha» ya sattığını haber veriyordu.³³ Mayısın 24 ünde Onassis, daha sonra *Kyo Maru* adını alan *Olympic Challenger*'i Japonlara devretti. Onassis filoyu 8.500.000 dolara satmıştı.³⁴

28 Ibid., 17 November 1955, sah. 70/4

29 Ibid., 17 January 1955, sah. 66/6.

30 Ibid., 27 March 1956, sah. 5/1, ve The London Economist, 7 April 1956. Vol. CLXXIX, No. 5876, sah. 69.

31 New York Times, 2 May 1956, sah. 62/7.

32 Ibid.

33 Ibid., 10 May 1956, sah. 62:3.

34 Ibid., 24 May 1956, sah. 62:7.