

ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZDE ARAMA KURTARMA VE TÜRKİYE’NİN KARŞILAŞTIĞI SORUNLAR

Sami DOĞRU*

ÖZ

Denizler uluslararası topluma başta ulaştırma olmak üzere çeşitli imkanlar sunmakta ama aynı zamanda tehlikeleri de bünyesinde barındırmaktadır. Denizlerde seyreden gemilerin ve denizler üzerinde uçan hava vasıtalarının karşı karşıya kaldıkları kazalarda tehlikeli durumda kalan kişilerin aranması ve kurtarılması yüzyıllardır süregelen köklü bir gelenektir. Bununla birlikte, zaman içinde yaşanan önemli kazalar sonunda oluşan çok fazla can kayıpları uluslararası toplumu özellikle uluslararası sözleşmeler ile önlem almaya sevk etmiştir. Bu çerçevede, başta 1979 Hamburg Sözleşmesi olmak üzere çeşitli sözleşmeler yapılmış ve devletlere bazı yükümlülükler getirilmiştir. Bu yükümlülükler içinde kıyı devletlerinin arama kurtarma bölgelerini belirlerken örtüşen alanlar olduğunda sınırları anlaşma ile belirlemeleri kuralı önem arz etmektedir.

Türkiye uluslararası hukukun kendisine verdiği bu yükümlükleri yerine getirmek ve çevre denizlerinde ortaya çıkacak insani yardım ihtiyaçlarını

* Dr. Öğr. Üyesi, Çağ Üniversitesi Hukuk Fakültesi Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı, E-Mail: samidogru@cag.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7052-2862.

Makalenin Gönderim Tarihi : 06.01.2025.

Makalenin Kabul Tarihi : 10.06.2025.

karşılama için iç mevzuatında gerekli düzenlemeleri yapmış, 1989 yılından bu yana kendi arama kurtarma yeteneğine uygun belirlediği arama kurtarma bölgesi içinde arama kurtarma hizmeti vermeye başlamıştır. Bununla birlikte, Türkiye'nin arama kurtarma bölgesinin bir bölümü, Ege Denizi ve Akdeniz'de Yunanistan ve GKRY'nin AKB ile çakışmaktadır. Türkiye'nin örtüşen alanlarla ilgili anlaşma yapılması yönündeki çağrılar Yunanistan nezdinde karşılık görmemekte, buna karşın Yunanistan ve GKRY arama kurtarma bölgelerini egemenlik alanı gibi değerlendirip istismar etmektedir.

Bu çalışmada, uluslararası hukukun arama kurtarmaya ilişkin temel ilkeleri özetlenecek, bu ilkeler gereği Türkiye'nin oluşturduğu arama kurtarmaya ilişkin iç mevzuatı ve buna bağlı olarak organizasyonu ile sorumluluk üstlendiği arama kurtarma bölgesi tanımlanacaktır. Çalışmanın son bölümünde, arama kurtarmaya ilişkin hukuk kurallarının Yunanistan ve GKRY tarafından egemenlik iddialarını desteklemek için istismarlarına değinilerek, bu konuda yapılması gerekenler özetlenecektir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası hukuk, arama ve kurtarma, Türkiye, deniz, sorunlar.

SEARCH AND RESCUE AT SEA IN INTERNATIONAL LAW AND PROBLEMS FACED BY TURKEY

ABSTRACT

The seas offer various opportunities to the international community, especially in terms of transport, but at the same time, the seas also harbour dangers. The search and rescue of persons in distress in the event of accidents involving ships navigating the seas and aircraft flying over the seas has been a long-standing tradition for centuries. However, the high number of casualties resulting from major accidents over time has prompted the international community to take measures. In this framework, various conventions, particularly the Hamburg Convention of 1979, have been concluded and certain obligations have been imposed on states. Among these obligations, the rule that coastal states should resolve the borders by agreement when there are overlapping areas while determining the search and rescue zones is important.

Türkiye has made the necessary arrangements in its domestic legislation in order to fulfil these obligations imposed on by international law and to meet the humanitarian aid needs that may arise in the surrounding seas, and since 1989, it has started to provide search and rescue services within the search and rescue zone it has determined in accordance with its own search and rescue

capability. However, a part of Türkiye's search and rescue zone overlaps with the search and rescue zones of Greece and Greek Administration of Southern Cyprus in the Aegean Sea and the Mediterranean Sea. Türkiye's calls for an agreement on overlapping areas are not responded to by Greece, whereas Greece and the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus consider and exploit the search and rescue zones as sovereign territory.

In this study, the basic principles of international law on search and rescue will be summarised, the domestic legislation on search and rescue established by Türkiye in accordance with these principles and the search and rescue area for which Türkiye has assumed responsibility will be defined. The last part of the study will summarise the abuses of the rules of law on search and rescue by Greece and the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus in order to support their sovereignty claims and summarise the actions to be taken in this regard.

Keywords: International law, search and rescue, Türkiye, sea, problems.

I. GİRİŞ

Çağlar boyunca ulusları birbirinden ayırdığı düşünülen denizler, esasında onları birbirine bağlayan en kısa ve en elverişli yol olmuş, onlara en uygun, hatta en ucuz ulaşım hizmeti sunulmasında her devirde önemli rol oynamıştır.¹ Ancak meteorolojik ve deniz şartlarından kaynaklanan kazalar nedeniyle gemilerin batması, taşınan yük ve insanların denizin ortasında telef olması uluslararası toplumu bu konuda önlem almaya sevk etmiştir.

Denizlerde seyreden gemilerin tehlikedeki deniz araçlarının yardımına gitme yükümlülüğü esasen örf ve âdet hukukunda öteden beri mevcuttur. Ancak, 20. yy.'ın başlarında denizde meydana gelen ve çoğu önemli can kaybına yol açan büyük ölçekli kazalar, uluslararası toplumu denizde can ve seyir emniyeti ile ilgili uluslararası sözleşmeler yapmaya yönlendirmiştir. Bu kapsamda, özellikle 1912 yılında meydana gelen ve 1503 kişinin ölümüne yol açan *Titanic faciası* önemli bir kilometre taşı olmuş,² bundan sonra uluslararası toplum zaman içinde bu konuda çeşitli uluslararası sözleşmeler imzalamışlardır.

¹ M. Zeki Akın, *Karasuları, İç sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı*, Ankara, 1978, s. 19-29.

² "History of SOLAS", IMO, (<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.Aspix>) (Erişim Tarihi: 25.03.2025)

Başlangıçta, bu tür kazaların önüne geçilmesini hedefleyen sözleşmeler, daha sonra kazaları müteakip ortaya çıkan zararın azaltılması ve kazazedelerin kurtarılmasına yönelik arama kurtarma (A/K) faaliyetlerinin düzenlenmesine yönelik olmuştur. Bu sözleşmeler devletlere başta A/K ile ilgili olmak üzere denizlerde emniyetli seyrüseferin gerçekleşmesi için birtakım yükümlülükler getirmektedir. Bu tür kazalarda can kayıplarının devam etmesi, yardım sağlama görevinin tek başına yeterli olmadığını, denizde A/K çalışmalarını organize etmek ve yürütmek için “Küresel A/K Planını” da içeren uluslararası bir A/K sisteminin kurulmasının gerekli olduğunu ortaya koymuştur.³ Uluslararası toplumun bu amaçla kurduğu bu sistem içinde başta Türkiye olmak üzere özellikle sahile kıyısı olan devletler sorumluluklar üstlenmişlerdir. Bu çerçevede, Türkiye hem Küresel A/K Planı içinde A/K hizmeti yürüteceği arama kurtarma bölgesini (AKB) belirlemiş hem de uluslararası hukukun gereğine uygun A/K Organizasyonunu oluşturmuştur. Ancak, temel amacı “insan hayatını kurtarmak” olan A/K’ya Yunanistan ve GKRY’nin farklı anlam yüklemeleri, bu kapsamda AKB’ni egemenlik alanı gibi görmeleri bazı sorunların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. İşte, Türkiye’nin hem Ege Denizi’nde hem de Doğu Akdeniz’de karşılaştığı sorun bundan kaynaklanmaktadır.⁴ Diğer taraftan, özellikle Arap Baharını müteakip başta Suriye ve Libya olmak üzere Ortadoğu ülkelerindeki iç karışıklıklardan kaynaklı deniz yoluyla “düzensiz göç” kapsamında ortaya çıkan trajik görüntüler hem denizde A/K konusunun önemini hem de Yunanistan’ın yükümlülüklerini nasıl ihlal ettiğini bir kez daha ortaya koymuştur.⁵

³ Rick Button, “International Law and Search and Rescue”, in Jörg Schildknecht et al (Ed.), *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, Operational Maritime Law, Volume 1, Frankfurt, Germany, Springer, 2018, s. 105.

⁴ Alaettin Sevim, “Arama Kurtarmaya İlişkin Düzenlemeler ve Doğu Akdeniz’de Arama Kurtarma Sorumluluğu” *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz*, TASAM, 2020, s. 72. (https://tasam.org/tr-tr/Icerik/53555/arama_kurtarmaya_iliskin_duzenlemeler_ve_dogu_akdeniz_de_arama_kurtarma_sorumlulugu) (Erişim Tarihi: 29.03.2025) (ss.169-205).

⁵ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz., Sami Doğru, “Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Düzensiz Göç ile Mücadelenin Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Değerlendirilmesi: Ege Denizi Örneği”, in M. Tevfik Odman ve Sami Doğru (Ed.), *Uluslararası Göç ve Mülteci Hukuku Sempozyumu (11-12 Mayıs 2022)*, Oniki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2023, s. 33-69.

Bu çalışmanın amacı, önce uluslararası hukuk çerçevesinde denizde A/K faaliyetlerinin hukuki zeminini belirlemek, Türkiye'nin denizde A/K'ya ilişkin mevzuatı, bu mevzuat ile oluşturduğu A/K organizasyonu ve AKB dahil A/K faaliyetleri hakkında bilgi vermek, sonra da Türkiye'nin karşılaştığı sorunları özetleyerek, bu sorunların çözümü için önerilerde bulunmaktır.

Bu çalışmada, önce A/K'ya ilişkin uluslararası hukuk düzenlemeleri özetlenecek, bu düzenlemeler çerçevesinde uluslararası toplumun A/K konusunda oluşturduğu organizasyon ve bu organizasyon içinde devletlerin yükümlülükleri hakkında bilgi verilecektir. Daha sonra, Türkiye'nin A/K'ya ilişkin iç hukuk düzenlemeleri ve organizasyonu incelenecektir. Bu kapsamda, geçmişten günümüze A/K konusunda Türkiye'nin hem mevzuatı hem de organizasyonu ve buna bağlı olarak A/K yeteneklerinin gelişimi özetlenecek, sorumluluk üstlendiği AKB tanımlanacaktır. Çalışmanın son bölümünde Türkiye'nin uluslararası hukuka uygun olarak belirlediği AKB'nin komşu devletler ile ortaya çıkardığı sorunlar incelenecek ve çözüm önerileri oluşturulacaktır. Bu çalışmada A/K'nın deniz boyutu ve ilgisi olduğu kadar kısmen hava boyutu hakkında da bilgi verilecek, karada A/K boyutu çalışmanın kapsamı dışında tutulacaktır.

II. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZDE ARAMA KURTARMA

A. Arama Kurtarmanın Önemi ve Ortaya Çıkışı

Denizde tehlikede olan kişilerin aranması ve kurtarılması yüzyıllardır süregelen, köklü bir gelenektir. Bu hayat kurtarma geleneği, çetin hava ve deniz koşulları, sınırlı A/K imkânları gibi bazı zorluklarla da olsa bugün de azalmadan devam etmektedir.⁶ Ancak, günümüzde uluslararası ve ulusal A/K organizasyonları oldukça gelişmiş, faaliyetleri, imkân ve kabiliyetleri eskiye göre artmıştır.

Denizler, geçmişte olduğu gibi günümüzde de küresel ekonominin can damarı durumundadır ve kritik öneme sahiptir. Bu nedenle de küresel ekonominin işleyişi ve güvenliği aynı zamanda dünya denizlerinin küresel güvenliğine de bağlıdır. Deniz ulaştırmasının

⁶ Button, op. cit., s. 102.

engellenmesi dünya ekonomisine büyük ölçüde zarar verebilmektedir. Nitekim 2023 yılında Süveyş Kanalında Panama bandralı *Ever Given* isimli geminin karaya oturması olayında bu durum çok açık şekilde görülmüştür.⁷

Denizde kazalar nedeniyle ortaya çıkan bu zararların önlenmesi için öncelikle Avrupa'da ve dünyada 13. yy. itibarı ile sigortacılık sistemi ortaya çıkmış, 19. yy.'dan itibaren de denizcilik sigortası zorunluluğu getirilmiştir.⁸ Buna paralel olarak da sigorta şirketleri bazı güvenlik önlemleri uygulamaya koymuş, zamanla “kurtarma ve yardım” hizmetleri veren bağımsız şirketler kurularak bu hizmet verilmeye başlanmıştır.⁹ Bu “kurtarma ve yardım” tedbirleri daha çok gemi ve yükün kurtarılmasına (salvage) yönelik olsa da A/K faaliyetlerinin denizlerde icra edilmesinin hukuki bir düzende başlangıcı kabul edilmektedir.¹⁰

Denizlerde çeşitli nedenle meydana gelen bu kazalar ve güvenlik ihlalleri sonucu oluşan zararlar, bu zararların önlenmesine yönelik uygulanan çeşitli güvenlik tedbirleri ile zararların karşılanmasına yönelik farklı uygulamalar 20. yy'ın başından itibaren uluslararası toplumu özellikle “kurtarma ve yardım” konusunda bir takım hukuk kurallarını oluşturmaya sevk etmiştir. Bu kapsamda, 23 Eylül 1910 tarihinde Brüksel'de “Denizde Kurtarma ve Yardıma Dair Bazı Kaidelerin

⁷ Süveyş kanalında karaya oturan ve 6 gün boyunca deniz trafiğinin durmasına neden olan “Ever Given” isimli yük gemisinin Mısır'a günlük yaklaşık 12-14 milyon [dolar](#), küresel ticarete ise günlük 10 milyar dolar civarında zarar verdiği belirtilmektedir. “Süveyş Kanalı'nı kilitleyen ‘Ever Given’ gemisi 4 ay sonra Rotterdam'a vardı”, *TRT Haber*, 2021. (<https://www.trthaber.com/haber/dunya/suveys-kanalini-kilitleyen-ever-given-gemisi-4-ay-sonra-rotterdama-vardi-598410.html>) (Erişim Tarihi: 29.04.2025).

⁸ Haydar Arseven, “Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.43, İstanbul, 1987, s. 415-424.

⁹ Atilla Aybay vd., “Deniz Ticaret Hukuku”, in Gündüz Aybay (Ed.), *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 1998, s. 777.

¹⁰ İsmail Arasan, *Türkiye'nin AB'ye Üyelik Sürecinde Arama-Kurtarma Bölgesi Düzenlemeleri: Kuvvetler Arası Koordinasyon ve Hava Kuvvetlerinin Rolü* (Danışman: Fuat Aksu), İstanbul, Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2014, s. 8.

Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon (Brüksel Konvansiyonu)”¹¹ imzalanmıştır. Bu Sözleşme can kurtarma faaliyetlerinden daha çok gemi ve yükün kurtarılması konusunu düzenlemiştir. Ancak 1912 yılında meydana gelen *Titanic faciası* bu alanda önemli bir dönüm noktası olmuş ve pek çok devleti denizde “can ve seyir emniyeti” ile ilgili uluslararası tedbirler alma yönünde harekete geçirmiştir. Bundan sonra imzalanan başta 1914 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)¹² ve 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (1979 Hamburg Sözleşmesi)¹³ gibi sözleşmeler devletlere A/K konusunda birtakım yükümlülükler getirmiştir. Denizcilik, dünyanın uluslararası endüstrileri arasında belki de en tehlikeli olanlarından biridir. Bu nedenle denizde güvenliği sağlamanın en iyi yolunun, tüm denizci devletlerin uyacağı kurallar içeren uluslararası düzenlemeler yapmak olduğu kabul edilmiştir.¹⁴

A/K ile ilgili olan bu sözleşmeler/düzenlemeler hakkında aşağıda önce bir kronoloji içinde özet bilgi verilecek ve sonra sözleşmelerin devletlere getirdiği yükümlülükler özetlenecektir.

¹¹ Brüssels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea. Bundan sonra “Brüksel Konvansiyonu” olarak anılacaktır. RG, 23.06.1937, Sayı 3638.

¹² Safety of Life at Sea-SOLAS. Sözleşme hakkında bilgi için bkz., “History of SOLAS”, IMO, (<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>) (Erişim Tarihi: 29.03.2025).

¹³ International Convention on Maritime Search and Rescue. Sözleşme hakkında bilgi için bkz., ([https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)) (Erişim Tarihi: 29.03.2025). Sözleşme bundan sonra “1979 Hamburg Sözleşmesi” olarak anılacaktır.

¹⁴ Maritime Safety, IMO, (<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/default.aspx>) (Erişim Tarihi: 29.03.2025).

B. İlgili Uluslararası Sözleşmeler/Düzenlemeler

1. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (Safety of Life at Sea-SOLAS, 74)¹⁵

Deniz emniyeti ile ilgili uluslararası sözleşmelerin en önemlisi olan SOLAS Sözleşmesi, seyir emniyetinin artırılması amacıyla oluşturulmuştur. Sözleşmenin ilk sürümü, Titanic kazasından sonra 1914'te, ikincisi 1929'da, üçüncüsü 1948'de ve dördüncüsü 1960'ta kabul edilmiştir. Sözleşmenin 17 Haziran 1960'da kabul edilen dördüncü sürümü Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)¹⁶nün kurulduktan sonra üstlendiği en önemli görevleri arasında yer alır. Ancak bu dönemden sonra ortaya çıkan yeni gelişmelere bağlı olarak Sözleşme 1 Kasım 1974 tarihinde “SOLAS, 74” olarak tamamen yenilenerek kabul edilmiştir. “SOLAS, 74” bu tarihten sonra da ihtiyaca göre değiştirilmiştir. Türkiye Sözleşmeye 1980 tarihinde taraf olmuştur.¹⁷

12 Bölümden oluşan Sözleşmenin “Seyir Güvenliği” başlıklı V. Bölümünün “Kural 7: Arama ve Kurtarma Hizmetleri” başlığı altında taraf devletlere kendi kıyılarına bitişik deniz alanlarında tehlike içinde bulunan insanların kurtarılması için gerekli düzenlemeleri yapma yükümlülüğü getirmiştir.¹⁸

¹⁵ Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS, 74). Sözleşme bundan “SOLAS, 74” olarak anılacaktır. Sözleşme gemilerin dizayn kriterlerinden muhabere cihazlarının özellikleri ile muhabere usullerine kadar tüm konulan can ve mal emniyeti açısından inceleyerek kurallar koyan, dünya denizlerinde seyreden gemilerde can ve mal emniyetinin sağlanması için alınması gereken tedbirlerle, uyulması gereken hukuk kurallarını belirleyen uluslararası bir sözleşmedir.

¹⁶ Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation). Bundan sonra “IMO” olarak anılacaktır.

¹⁷ Bakanlar Kurulu Kararı. RG, 25 Mayıs 1980, Sayı 16985.

¹⁸ *Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi-SOLAS (Safety of Life at Sea)*, Dz.K.K. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Yayını, İstanbul, 2024, s. 3.

2. 1944 Tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (1944 Şikago Sözleşmesi)¹⁹

A/K kavramının ilk defa bahsedildiği bir Sözleşme olan ve 7 Aralık 1944 yılında imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi zaman içinde çeşitli güncellemeler ve değişikliklere tabi olmuştur. Türkiye Sözleşmeyi 1945 tarihinde onaylamıştır.²⁰

Sözleşmenin amacı, esas olarak uçuş emniyetini temin etmeye yönelik hava trafik hizmetlerinin nasıl verileceğini düzenlemektir. Sözleşmeye göre, taraf devletler öncelikle hava trafik hizmetlerini yerine getirmeyi yükümlenmişlerdir. Buna paralel olarak da hizmetlerin verilmesi yükümlülüğünün sınırlarını belirleyen “hava trafik hizmet sahaları” ve bunlardan birisini oluşturan “uçuş bilgi bölgeleri (Flight Information Region-FIR)” ortaya çıkmıştır.²¹ Sözleşmeye “Arama Kurtarma” başlıklı 12 sayılı Ek ile A/K faaliyetlerinin verilmesi eklenmiştir.²² Şikago Sözleşmesi’nin imzalandığı 1944 yılı şartlarında başka bir imkân bulunmadığından A/K sorumluluğu Sözleşmede sadece hava vasıtaları için ele alınmış ve o dönemdeki teknolojik değişiklikleri de yansıtacak şekilde hazırlanmamıştır. Sözleşmenin ilk dönemlerdeki hükümlerine göre,²³ AKB’nin belirlenmesi devletlerin inisiyatifine bırakılmış, bu amaçla, komşu devletlerle mutabakat şartı aranmamış, AKB’nin FIR sınırları içinde olabileceği belirtilmiştir. Bu da AKB’nin

¹⁹ Convention on International Civil Aviation. 1944 Şikago Sözleşmesi 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiş ve 4 Nisan 1947’de yürürlüğe girmiştir. Türkiye Sözleşmeyi 4749 sayılı kanun ile uygun bularak taraf olmuştur. Sözleşme metni için bkz., RG, 12 Haziran 1945, Sayı 6029; UNTS, Vol. 15, s. 296. (<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcjpcglclefindmkaj/https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%2015/v15.pdf>) (Erişim Tarihi: 25.03.2025).

²⁰ 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile onaylamıştır. RG, 12 Haziran 1945, Sayı 6029. (<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf>) (Erişim Tarihi: 12.03.2025)

²¹ Sertaç H. Başeren, *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, Yayın No:15, 2003, s. 210.

²² *Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation, Search and Rescue*, International Civil Aviation Organization, Eighth Edition, July 2004. <https://www.pilot18.com/wp-content/uploads/2017/10/Pilot18.com-ICAO-Annex-12-Search-and-Rescue.pdf> (Erişim Tarihi: 10.03.2025)

²³ Md. 2.2. Arama ve kurtarma bölgelerinin oluşturulması.

zaman zaman egemenlik alanı olarak yorumlanmasına sebep olmuştur. İşte Yunanistan biraz da bu nedenle 1952 yılında AKB'nin sınırlarını Atina FIR'na dayayarak belirlemiştir.²⁴

Daha sonraki yıllarda Sözleşmenin 12 Sayılı Ek'inde ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar ve gelişen teknolojiye bağlı olarak çok sayıda değişiklik yapılmıştır. AKB'nin belirlenmesi ile ilgili en önemli değişiklik 2004 yılında yapılmıştır. Buna göre, AKB sınırlarının ilgili devletler arasında mutabakatla belirleneceği, bu bölgelerin belirlenmesinin teknik ve operasyonel hususlara göre yapılacağı ve bu bölgelerin devletler arasındaki sınırların belirlenmesiyle ilgili olmadığı hükme bağlanmıştır.²⁵

İşte, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Ege ve Doğu Akdeniz'deki AKB'nin sınırlarını FIR hattına dayandırmasının nedeni, bu bölgeleri egemenlik alanı gibi gösterme düşüncesidir. Yunanistan ve GKRY'nin bu konudaki uygulamaları aşağıda incelenecektir.

3. 1979 Tarihli Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi (1979 Hamburg Sözleşmesi)²⁶

Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi 1979 yılında Hamburg'da düzenlenen bir Konferansta kabul edilmiştir. Sözleşmesinin kabulünden önce, denizde can kurtarma operasyonlarının koordinasyonuna yönelik kapsamlı bir uluslararası plan yoktu. Sözleşme taraf devletlere kendi ulusal A/K organizasyonlarını kurma yükümlülüğü getirerek bu boşluğu doldurmuştur.²⁷

1979 Hamburg Sözleşmesinin temel amacı, bütün deniz alanlarını kapsayacak bir “Küresel A/K Planı” geliştirmektir.²⁸ Bu plan kapsamında, bir kazanın nerede ve ne zaman meydana geldiğine

²⁴ “Search and rescue”, Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/search-and-rescue/> (Erişim Tarihi: 19.07.2025)

²⁵ Md. 2.2.

²⁶ International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979. [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) (e.t.:22.02.2023)

²⁷ Button, *op. cit.*, s. 105.

²⁸ “Global SAR Plan”, IMO, (<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/GlobalSARPlan.aspx>) (Erişim Tarihi: 25.02.2025).

bakılmaksızın, denizde tehlikede olan kişilerin kurtarılması herhangi bir A/K organizasyonu tarafından, gerektiğinde diğer komşu organizasyonlarla da iş birliği içinde gerçekleştirilecektir.²⁹ Bu çerçevede, 1979 Hamburg Sözleşmesinin kabul edilmesinin ardından, IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi dünya okyanuslarını 13 A/K alanına bölmüş ve bunların her birinde ilgili devletlere kendi A/K organizasyonlarını oluşturma ve AKB'ni belirleme sorumluluğu vermiştir.³⁰

Sözleşme; taraf devletlere, sahillerine bitişik denizlerde tehlike içinde bulunan kişilere yeterli A/K hizmetleri sağlayacak düzenlemeler yapmasını,³¹ her AKB'nin ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla belirleneceğini,³² tarafların AKB'nin boyutları konusunda anlaşamamaları durumunda, bu alan içinde A/K hizmetlerinin eşgüdümünü sağlayacak uygun düzenlemelerin kabulü konusunda anlaşmak için bütün çabayı göstermeleri gerektiğini hükme bağlamıştır.³³

Sözleşmede ayrıca, esas amacı insan hayatını korumak olan A/K hizmetlerinin yapıldığı AKB'nin sınırlarının devletler arasındaki egemenlik alanlarını gösteren sınırlarla ilgisi olmadığı belirtilmektedir.³⁴ Buna bağlı olarak, yine Sözleşmede devletlerin, denizde tehlike içinde olan her kişiye, milliyetine, statüsüne veya içinde bulunduğu şartları dikkate almaksızın derhal müdahalede bulunmaları hükme bağlanmıştır.³⁵ Esasında bu hükümler, kıyı devletlerinin AKB'nin sınırlarını belirlerken,

²⁹ “International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)”, IMO, ([https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)) (Erişim Tarihi: 22. 01. 2025).

³⁰ Natalie Klein, “A Maritime Security Framework for the Legal Dimensions of Irregular Migration by Sea”, in Violeta Moreno -Lax and Efthymios Papastavridis (Ed.) *‘Boat Refugees’ and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach*, International Refugee Law Series, Volume: 7, Leiden 2017, s. 48; Küresel A/K Planı için bkz., “Global SAR Plan”, IMO, (<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/GlobalSARPlan.aspx>) (Erişim Tarihi: 12.03.2025)

³¹ 1979 Hamburg Sözleşmesi Eki, Md. 2.1.1.

³² 1979 Hamburg Sözleşmesi Eki, Md. 2.1.4.

³³ 1979 Hamburg Sözleşmesi Eki, Md. 2.1.5.

³⁴ 1979 Hamburg Sözleşmesi Eki, Md. 2.1.7.

³⁵ 1979 Hamburg Sözleşmesi Eki, Md. 2.1.10.

nereye kadar, ne kadar hızlı ve başarılı bir A/K faaliyeti icra edebileceklerini dikkate almaları gerektiğine işaret etmektedir.³⁶

Sözleşmeye hem Yunanistan ve GKRY hem de Türkiye taraftır.³⁷ Yunanistan³⁸ ve GKRY³⁹ Sözleşmeyi, Sözleşmenin 2.1.4 ve 2.1.5 maddelerine çekince koyarak imzalamıştır. Yunanistan ve GKRY'nin bu çekince nedenleri ve konuya Türkiye'nin bakışı aşağıda incelenecektir.

4. Diğer Sözleşmeler ve Düzenlemeler

A/K ile ilgili yukarıda özetlenen temel sözleşmelerin dışında, esasen A/K dışındaki konuları düzenleyen ama A/K konusunda da bazı hükümler içeren başka sözleşmeler ve düzenlemeler de vardır. Bunlardan ilki, 1958 tarihinde yapılan I. Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen dört Deniz Hukuku Sözleşmelerinden biri olan Açık Deniz Sözleşmesidir.⁴⁰ Bu Sözleşmenin 12. Maddesi, taraf devletlere, denizde ve havada A/K için bir organizasyon kurma, gerekirse bu amaçla diğer devletlerle iş birliği yapma, bayraklarını taşıyan gemilerinin denizde tehlikede olanlara yardım etmesini sağlama yükümlülüğü getirmiştir.

İkinci Sözleşme, 1973-1982 tarihleri arasında yapılan III. Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesidir (1982 BMDHS).⁴¹ Sözleşmenin 98. Maddesi; her devletin, kendi bayrağını taşıyan geminin kaptanından, tehlikede olan kişilere yardım etmesini istemesini, sahil devletlerinin sorumlu olduğu

³⁶ Arasan, *op. cit.*, s. 24.

³⁷ Sözleşme 20 Mart 1985 tarihli ve 3171 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunmuş ve 22 Ocak 1986 tarihinde onaylanmıştır. RG, 24 Mart 1986, Sayı 19057.

³⁸ <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201555/volume-1555-A-23489-English-French.pdf> (Erişim tarihi: 20.03.2025); UNTS, Vol. 1405, 97.

³⁹ <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201891/volume-1891-A-23489-English.pdf> (Erişim tarihi: 20.03.2025)

⁴⁰ Bu sözleşmenin metni ve konu hakkında detaylı bilgi için bkz., Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk: Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, Reşat Volkan Günel (Ed.), Savaş Yayınevi, 11. B., Ankara, 2021, s. 175-180.

⁴¹ Sözleşme bundan sonra “1982 BMDHS” olarak anılacaktır.

denizlerde A/K organizasyonu tesis etmesini, bu amaçla gerekirse komşu devletlerle iş birliği içinde bulunmasını hükme bağlamıştır.⁴²

Üçüncü Sözleşme, 1989 tarihli “Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme (Londra Konvansiyonu)”dır. Sözleşmenin 10. Maddesi gemi kaptanlarını denizlerde tehlikede bulunan kişilere yardım etmekle yükümlü kılmıştır.⁴³

Diğer taraftan, IMO’nun hazırladığı 1979 Hamburg Sözleşmesi 1985’te yürürlüğe girdikten kısa bir süre sonra, bu Sözleşmenin uygulanmasını gösterecek bir rehber ihtiyacı duyulmuştur. Bu çerçevede, denizden ve havadan icra edilecek bir A/K faaliyetinin baştan sona icrası için gerekli olan usulleri belirlemek amacıyla IMO ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO)⁴⁴ tarafından ortaklaşa “Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu (IAMSAR Kılavuzu)” hazırlanmıştır.⁴⁵ Bağlayıcı olmayan ama uluslararası toplum tarafından benimsenen IAMSAR Kılavuzunun Türkiye tarafından A/K konularında yol gösterici olarak kullanılması 2011 yılında kabul edilmiştir.⁴⁶ ICAO ve IMO tarafından,

⁴² Bu sözleşmenin metni ve konu hakkında detaylı bilgi için bkz., Gündüz, *op. cit.*, 185-250; Sözleşme metni için ayrıca bkz., Enver Bozkurt, *Türkiye’nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*, Ankara, 1992, s. 176-229.

⁴³ Sözleşme 6480 No’lu ve 15 Mayıs 2012 tarihli kanunla onaylanması uygun bulunmuştur. RG, 29 Mayıs 2013, Sayı 28661. Sözleşmenin Türkçe metni için bkz., 1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140524-2-1.pdf>) (Erişim Tarihi: 17.03.2025)

⁴⁴ Örgüt bundan sonra “ICAO” olarak anılacaktır. Örgüt hakkında bilgi için bkz., (<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>) (Erişim Tarihi: 17.03.2025)

⁴⁵ Bundan sonra “IAMSAR Kılavuzu” olarak anılacaktır. Kılavuzun İngilizce versiyonu için bkz., *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*, RESOLUTION A.894(21), adopted on 25 November 1999, ([https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.894\(21\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.894(21).pdf)) (Erişim Tarihi: 11.03.2025); IAMSAR Kılavuzunun Türkçe metni için bkz., *IAMSAR Kılavuzu*, IMO / ICAO Londra / Montreal, 1998, (<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pa ges/aakkm-mevzuat/cilt-iii-mobil-hizmetler.pdf>) (Erişim Tarihi: 17.02.2025)

⁴⁶ Denizcilik Müsteşarlığı’nın 26 Ekim 2011 tarihli, B.02.1.DNM/0.61.010.06/30911 sayılı, Uluslararası Havacılık ve

kendi aralarındaki iş birliğini geliştirmek için hazırlanan Kılavuzun amacı, etkin A/K hizmetlerinin oluşturulması için devlet yetkililerine yardımcı olmak, hava ve deniz A/K hizmetlerinin uyumunu desteklemek ve mevkilerine, milliyetlerine veya durumlarına bakılmaksızın, tehlikedeki kişilere yardım edilmesini sağlamaktır.⁴⁷ Üye devletler, hava ve deniz A/K hizmetlerinin uyumunu desteklemeye teşvik edilmektedirler.⁴⁸

Belirtilmesi gereken diğer bir düzenleme de “Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS)”dır.⁴⁹ 1979 Hamburg Sözleşmesi ile hayata geçirilen A/K planının etkin bir şekilde işletilmesi için Sözleşmenin Ekinde yer alan haberleşme hükümlerini de içeren GMDSS’in geliştirilmesi kabul edilmiştir. Bu sistem, IMO tarafından SOLAS, 74’ün bir parçası olarak geliştirilen, denizde meydana gelebilecek tehlike durumlarında A/K çalışmalarının uluslararası iş birliği ve yardımlaşma anlayışı içinde yapılabilmesini öngören hem uydu bazlı hem de karasal otomatik sistemlere dayandırılan global muhabere sistemidir. Böylece GMDSS’nin tam olarak uygulamaya konulmasıyla denizciler ve gemi yolcuları denizde kendilerini daha güvende ve emniyette hissedeceklerdir.⁵⁰

A/K operasyonlarında yardımcı olacak diğer bir sistem de COSPAS-SARSAT Sistemi (Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi)’dir. Bu sistem, kutup ve ekvator yörünge uydularını kullanarak, kullanıcılarına havada, denizde ve karada tehlike uyarısında bulunan ve ilgili konum bilgisini arama kurtarma merkezlerine ileten bir arama kurtarma sistemidir.⁵¹ Tehlike durumundakilerin yerinin hızlı belirlenmesine yardımcı olan bir sistemdir.⁵²

Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu konulu 2011/46 numaralı genelgesi, Sevim, *op. cit.*, s. 190, dip not 33.

⁴⁷ IAMSAR Kılavuzu, Önsöz, s. 2.

⁴⁸ Button, *op.cit.*, s. 106.

⁴⁹ Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Bu sistem bundan sonra “GMDSS” olarak anılacaktır.

⁵⁰ GMDSS için bkz., (<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/aakkm-mevzuat/gmdss-master-plan.pdf>) (Erişim Tarihi: 12.03.2025)

⁵¹ COSPAS (Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov/Tehlikedeki Gemileri Aranması için Uzay Sistemi)-SARSAT (Search And Rescue Satellite-Aided Tracking /Uydu destekli Arama Kurtarma İzlemesi) Sistemi 1979’da Kanada, Fransa, Amerika Birleşik Devletleri ve eski Sovyetler

C. Sözleşmelerin Arama Kurtarma Konusunda Devletlere Getirdiği Yükümlülükler

Yukarıda özetlenen uluslararası sözleşmeler/düzenlemeler, özellikle bütün denizleri içine alacak bir Küresel A/K Planı oluşturulmasını öngörmüş ve bu plan içinde taraf devletlere, A/K hizmetlerini yerine getirebilmeleri için bir A/K organizasyonu oluşturmalarını ve bu organizasyonun eşgüdümünde A/K faaliyetlerinin yürütüleceği AKB belirlemeleri yükümlülüğünü getirmiştir. Çalışmanın amacına uygun olarak, uluslararası hukuk gereği, devletlerin oluşturacakları A/K organizasyonu ile AKB'nin belirlenmesi hakkında aşağıda bilgi verilecektir.

1. Devletlerin Arama Kurtarma Organizasyonları

Uluslararası toplumun 1979 Hamburg Sözleşmesinden önce A/K faaliyetlerinin yürütülmesine yönelik standartlaştırılmış bir sistemi yoktu. Ancak IMO, 1979 Hamburg Sözleşmesi ile kıyı devletleri vasıtasıyla standartlaştırılmış bir Küresel A/K Sistemini hayata geçirmelerini zorunlu hale getirmiştir.⁵³ Bu kapsamda, kıyı devletlerine AKB'deki operasyonları koordine etmek için Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (Rescue Coordination Centers - KKM'leri/RCCs)⁵⁴ ve Kurtarma Alt Merkezleri (Rescue Subcenters - KAM'leri/RSCs)⁵⁵ kurmaları yükümlülüğü getirilmiştir.⁵⁶

Kıyı devletinin KKM'leri ve KAM'leri Küresel A/K Sisteminin omurgasını oluşturur. Bu merkezler A/K hizmetlerinin organizasyonundan ve deniz AKB'deki A/K operasyonlarının koordinasyonundan ve yürütülmesinden sorumludurlar. Sözleşmeye göre, sahil devletleri oluşturacakları bu merkezleri, koordinasyon işlevini en etkili şekilde yerine getirebileceği, 24 saat erişilebilirliğe sahip, eğitimli

Birliği tarafından, tehlike çağrılarını tespit etmek ve acil durumlarda tehlikedeki insanlara yardım etmek amacıyla kurulmuştur.

⁵² “COSPAS-SARSAT Sistemi Nedir?”, *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*, <https://denizcilik.uab.gov.tr/cospas-sarsat-sistemi-nedir> (Erişim Tarihi: 12.03.2025)

⁵³ Button, *op. cit.*, s.103.

⁵⁴ Bundan sonra “KKM” olarak anılacaktır.

⁵⁵ Bundan sonra “KAM” olarak anılacaktır.

⁵⁶ 1979 Hamburg Sözleşmesi Md. 2.1.1. ve 2.3.1.

personelle donatılmış, tehlike uyarıları alma yeteneğine sahip ve farklı tehlike senaryoları için operasyon planlarını sürdürebileceği bir yere konuşlandırılmalıdır.⁵⁷

Küresel A/K Sistemi mükemmel olmasa da devletler denizde hayat kurtarmak için birlikte çalıştıkça her yıl gelişmeye devam edecektir. Bu sistem içinde yapılan A/K faaliyetleri devletler arasında iş birliği içinde yürütülmekte, alınan dersler ve edinilen tecrübeler paylaşılmaktadır. Böylece kıyı devletleri, etkili A/K hizmetlerinin bağımsız olarak sağlanamayacağını farkına varmakta, bölgesel A/K planları ve iş birliği düzenlemeleri geliştirmek üzere birlikte çalışmaktadırlar. Günümüzde de bu iş birlikleri ve iyileştirmeler devam etmektedir.⁵⁸

2. Arama Kurtarma Bölgeleri

AKB, bir kıyı devletinin A/K operasyonlarını koordine etmekten sorumlu olduğu coğrafi bir alanı tanımlar. Yukarıda belirtildiği gibi, 1979 Hamburg Sözleşmesinin kabul edilmesinin ardından, IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi dünya denizlerini 13 A/K alanına bölmüş ve bunların her birinde ilgili devletlere kendi A/K organizasyonlarını oluşturma ve AKB'ni belirleme sorumluluğu vermiştir.⁵⁹ Son olarak Eylül 1998'de Hint Okyanusu'na ilişkin planlar kesinleştirildiğinde, tüm bu alanlar için geçici arama ve kurtarma planları tamamlanmıştır.⁶⁰

Kıyı devletlerinin AKB'ni tek taraflı olarak tesis edebilecekleri konusunda genel anlayış birliği vardır. Ancak, devletlerin tek başına belirledikleri AKB sınırlandırma hatları geçicidir; 1979 Hamburg Sözleşmesi, bitişik AKB'e sahip kıyı devletlerinin kendi AKB'ni resmen kurmak için “iş birliği anlaşmaları” yapmalarını zorunlu kılar.⁶¹ Sözleşme, tarafların AKB'nin boyutları konusunda anlaşamamaları

⁵⁷ 1979 Hamburg Sözleşmesi Md. 2.3.3.

⁵⁸ Button, *op. cit.*, s. 110.

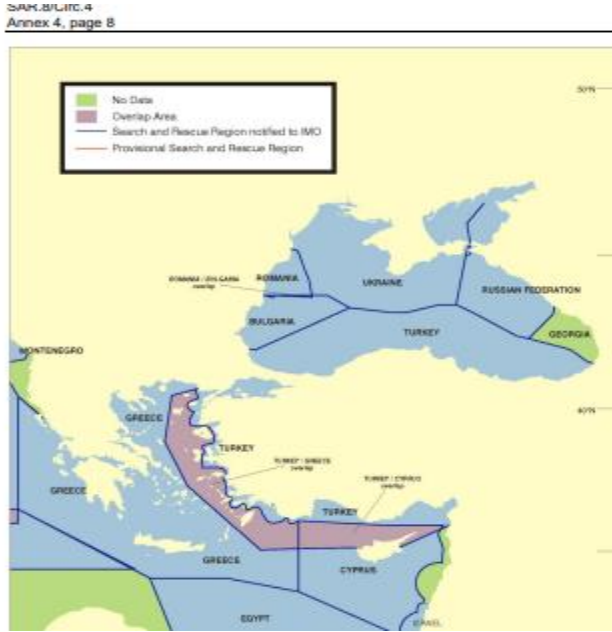
⁵⁹ Bkz., yukarıda dip not 28.

⁶⁰ “SAR Convention”, IMO, (<https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/sarconvention.aspx>.) (Erişim Tarihi: 21.02.2025); Bu bölgeler: Kuzey Pasifik (2), Güney Pasifik (2), Karayip Denizi, Kuzey Atlantik, Merkezi Atlantik, Güney Atlantik, Avrupa, Baltık Denizi, Akdeniz, Hindistan ve Asya.

⁶¹ 1979 Hamburg Sözleşmesi Md. 2.1.4.

durumda, bu alan içinde A/K hizmetlerinin eşgüdümünü sağlayacak uygun düzenlemelerin kabulü konusunda anlaşmak için bütün çabayı göstermeleri gerektiğini belirtmektedir.⁶² Bu AKB anlaşmaları yalnızca AKB'ni sınırlamakla kalmamakta, aynı zamanda kıyı devletleri arasında A/K operasyonlarının yürütülmesinde iş birliği ve koordinasyonun temelini oluşturmaktadır.

Ancak içinde bulunulan dönemde, AKB'lerin belirlenmesi konusunda devletler arasında bazı anlaşmazlıklar yaşanmaktadır. Bu ülkelerin gerek IMO'ya gerekse ICAO'ya yaptıkları AKB bildirimleri, Harita-1'de görüldüğü üzere, bazı bölgelerde birbirleri ile çakışabilmektedir. Bu çerçevede, Türkiye'nin AKB'si, Ege Denizi'nde Yunanistan ile Doğu Akdeniz'de ise hem Yunanistan hem de GKRY ile çakışmaktadır. Bu nedenle anılan devletlerle Türkiye'nin yaşadığı sorunlar aşağıda özetlenecektir.



Harita-1: Türkiye'nin Çakışan AKB'leri⁶³

⁶² 1979 Hamburg Sözleşmesi Md. 2.1.5.

⁶³ IMO'nun 2012 yılında yayınladığı kıyı devletlerinin AKB'lerini gösteren bir belgeden alınmış bir harita. Haritada Türkiye'nin AKB 2001 Yönetmeliğindeki haritadır. 2020 Yönetmeliği ile haritanın Akdeniz

Küresel A/K Sistemi geliştirmenin pratik faydalarından biri, deniz AKB'lerinin dünya çapında belirlenmesiyle, devletlerin kendi vatandaşlarına seyahat ettikleri her yerde A/K hizmeti sağlamak zorunda olmamalarıdır. Çünkü kıyı devletleri, kişinin uyruğu, statüsü veya koşullarına bakılmaksızın, bir AKB'de tehlikede olan herkese A/K hizmeti sağlamak zorundadır.⁶⁴

Kıyı devletlerinin deniz AKB'deki A/K hizmetlerini uygulamasıyla ilgili olarak anlaşılması gereken iki önemli faktör daha vardır. Birincisi, deniz AKB bir kıyı devletinin “ulusal sınırlarının” bir uzantısı değil, kıyı devletinin A/K operasyonlarını koordine etme sorumluluğunu kabul ettiği coğrafi bir alandır. Bu konu, bir kıyı devletinin deniz A/K bölgesinin büyük bir bölümünü açık denizlere kadar genişletebilmesi nedeniyle anlaşılması özellikle önemli bir kavramdır. Türkiye ile Yunanistan ve GKRY'nin AKB'lerinin çakışması da bu bağlamda değerlendirilmelidir. Bu konu aşağıda incelenecektir.

İkinci olarak, 1979 Hamburg Sözleşmesi, bir kıyı devletinin tüm deniz AKB'de bir tehlikeye müdahale etmek için gerekli tüm A/K yeteneklerine sahip olması gerektiğini zorunlu kılmaz; kıyı devleti imkanları ölçüsünde bunları hazır bulundurur.⁶⁵

III. TÜRKİYE'NİN DENİZDE ARAMA KURTARMA FAALİYETLERİ

A. Genel Olarak

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye öteden beri deniz ve denizciliğe önem vermiş, uluslararası hukukun denizlerde oluşacak kaza ve benzer olaylarda insan hayatını esas alan A/K faaliyetlerine ilişkin kıyı devletlerine yüklediği sorumlulukları yerine getirmeye çalışmıştır. Bu kapsamda Türkiye, önce SOLAS ve 1944 Şikago Sözleşmesi'nin yükümlülükleri gereği A/K'ya ilişkin ilk mevzuatı olarak 1946 tarihli

bölümünde değişiklik yapılmıştır.

(<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/aakmmmevzuat/global-sar-plan.pdf>) (Erişim Tarihi: 11.02.2025)

⁶⁴ 1979 Hamburg Sözleşmesi Md. 2.1.10.

⁶⁵ Button, *op. cit.*, s. 108.

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununu kabul etmiştir.⁶⁶ Daha sonra Türkiye, 1979 Hamburg Sözleşmesi’nin taraf devletlere getirdiği yükümlülük gereği⁶⁷ 1989 tarihinde “Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğini” yürürlüğe koymuştur.⁶⁸ Türkiye böylece anılan Yönetmelik ile A/K organizasyonunu oluşturarak insan hayatını önceleyen faaliyetlerini yürütmeye başlamıştır. Bu tarihten 2020 yılına kadar A/K konusuna ilişkin uluslararası hukukta ortaya çıkan yeni gelişmeler ve Türkiye’nin ihtiyaçları doğrultusunda Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği üç defa değiştirilmiştir. Bu değişikliklerden biri 1997’de⁶⁹, ikincisi 2001’de⁷⁰ yapılmıştır. Üçüncü değişiklik ise, 2020’de yapılarak, hâlihazırda yürürlükte olan “Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği” hayata geçirilmiştir. Günümüzde Türkiye’nin A/K faaliyetlerinin temel belgesi olan bu Yönetmelik ile A/K Organizasyonu ve son dönemde oluşturulan “Mavi Vatan Doktrini”ne⁷¹ uygun AKB’si yeniden düzenlenmiştir.

Aşağıda bu Yönetmelik ve Yönetmelik ile oluşturulan Türkiye’nin A/K Organizasyonu ve AKB’si hakkında bilgi verilecektir.

B. 2020 Tarihli Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği

Türkiye uluslararası hukuk ve buna bağlı olarak küresel A/K faaliyetlerindeki gelişmeler ile Türkiye’nin denizlerdeki ulusal çıkarlarına yönelik oluşan ihtiyaçları doğrultusunda 2001 tarihli Arama Kurtarma Yönetmeliğini 16 Ekim 2020 tarihinde değiştirerek “Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği” olarak yürürlüğe koymuştur.⁷² Bu Yönetmelik, Türkiye’nin A/K yapılanması içinde görev

⁶⁶ RG, 14 Haziran 1946, Sayı 6333.

⁶⁷ Md. 1.

⁶⁸ RG, 7 Ocak 1989, Sayı 20042.

⁶⁹ RG, 11 Eylül 1997, Sayı 23107.

⁷⁰ RG, 12 Aralık 2001, Sayı 24611.

⁷¹ Mavi Vatan Doktrini, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’nin uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatleri doğrultusunda ilan edilmiş ya da ilan edilmesi öngörülen deniz yetki alanlarını belirleyen, bu alanları bir harita üstünde gösteren temel ilkelerin bütünüdür. Cihat Yayı, *MAVİ VATAN: Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı*, İstanbul Üniversitesi Yayınevi, İstanbul, 2022, s. 6.

⁷² RG, 17 Kasım 2020, Sayı 31277.

verilen kurum ve kuruluşları, bu kurum ve kuruluşların yetki ve sorumluluklarını, Türk AKB'nin sınırlarını belirleyen ve ulusal A/K faaliyetlerinin icrasında temel alınan mevzuatın başında gelmektedir.⁷³

Türkiye 2020 tarihli Yönetmelik ile daha etkili ve bürokratik aşamaları en aza indiren, kamu kurum ve kuruluşlarının yanında gönüllü kuruluşları da aktif bir şekilde sisteme dâhil eden, kurum ve kuruluşların sorumluluklarını net bir şekilde belirleyen yeni bir yapılanmaya gitmiştir. 2001 tarihli “Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğinin” değiştirilmesinin birkaç nedeni vardır. Bu nedenlerinden biri, Yönetmeliğin adı ile kapsamı arasındaki uyumsuzluktu. Bilindiği gibi, A/K ifadesi deniz ve hava araçları kazalarının yanı sıra deprem, göçük, mağara, dağ, maden, sel, vb. doğal afetlerde ortaya çıkan A/K durumlarını da kapsamaktadır. Ama 2001 tarihli Yönetmeliğin adı her ne kadar “Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği” olsa da kapsam olarak sadece “deniz ve hava araçlarının kazaya uğraması” durumunda yapılan A/K faaliyetlerini içermekteydi. Bu nedenle, 2020 tarihli değişiklikle Yönetmeliğin ismi kapsamına uygun olacak şekilde “Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği” olarak değiştirilmiştir.

Yönetmeliğin değiştirilmesindeki ikinci neden, 2017 yılında yapılan Anayasa değişikliği ile Cumhurbaşkanlığı Hükümet sistemine geçilmesi sonucu kamu kurum ve kuruluşlarının yapılanmasında (birleşen/ayrılan bakanlıklar, yeni kurumlar, vs.) oluşan değişimler, bu kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarının yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Özellikle Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Merkezinin (AFAD) kuruluşundan⁷⁴ sonra, deniz ve hava araçlarından kaynaklanan A/K operasyonlarının koordinasyon ve icrasında örtüşen görevler ve uygulamada yaşanan sorunların giderilmesi için bu düzenleme yapılmıştır. Bu kapsamda, 2001 yılındaki koşullara göre hava A/K olaylarında ana sorumluluk Sivil Havacılık Genel

⁷³ Asan, s. 40.

⁷⁴ “AFAD ve Tarihçesi, AFAD, <https://www.afad.gov.tr/afad-hakkinda> (Erişim Tarihi: 12 Şubat 2025). AFAD İçişleri Bakanlığına bağlı bir Başkanlık olup görevi, risk odaklı afet yönetimi anlayışıyla afet ve acil durum süreçlerini etkin bir şekilde yönetmek, ilgili tüm paydaşlarla koordinasyon sağlamak ve bu alanda politikalar üretmektir. Buna karşın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı AAKKM, denizde, deniz ve hava vasıtalarının karşılaştığı kaza sonucu ortaya çıkan arama kurtarma ihtiyacını karşılar. Bununla birlikte, AFAD her durumda AAKKM’ni desteklemektedir.

Müdürlüğü'ne aiten, 2020 değişikliği ile bu sorumluluk Hava Kuvvetleri Komutanlığına verilmiştir.⁷⁵ Yeni Yönetmelikle bu değişikliklere uygun bir A/K organizasyonu oluşturulmuştur.⁷⁶

Üçüncü neden ise, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi hem gönüllü kuruluşların hem de gönüllü personelin A/K organizasyonu içine dâhil edilmek istenmesidir. Yeni Yönetmelikle gönüllü kuruluşların ve personelin eğitim ve yetkilendirilme kriterleri oluşturulmuş, bir arama kurtarma operasyonuna nasıl katılım sağlayacakları, kimin koordinesinde hareket edecekleri gibi hususlar hem deniz hem de hava A/K için ayrı ayrı belirlenmiştir.⁷⁷

Son olarak diğer bir neden ise, Türkiye'nin AKB sınırlarının son dönemde oluşturulan "Mavi Vatan Doktrini"ne paralel hale getirilmek istenmesidir. Nitekim Yönetmelik ile Doğu Akdeniz'deki sınırlar bu yönde değiştirilmiştir.⁷⁸

Toplam on bölümden ve iki ekten oluşan 2020 Yönetmeliğinin amacı, insan hayatını kurtarmaya yönelik deniz ve hava A/K hizmetlerinin yürütülmesinde, yetkili kuruluşların görev ve sorumluluklarını tespit etmek, bu faaliyetlerin ilgili ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmelere/anlaşmalara uygun olarak yürütülmesini sağlamaktır.⁷⁹ Yönetmeliğin İkinci Bölümünde "Arama Kurtarmaya İlişkin Genel Esaslar ve Acil Durum Safhaları", Üçüncü Bölümünde "A/K'ya ilişkin Yapılanma ile Görev ve Sorumlulukları", Dördüncü Bölümünde "Kamu Kurum ve Kuruluşları, Özel Sektör Kuruluşları ile Yetkilendirilmiş Sivil Toplum Kuruluşlarının Görev ve Sorumlulukları", Dokuzuncu Bölümünde "Uluslararası Arama Kurtarma Faaliyetleri ve Yabancı Ülkeler ile Koordinasyon" düzenlenmiştir. Ayrıca Yönetmelikte iki ayrı Ek bulunmaktadır. Ek-1'de Türk AKB'nin coğrafi koordinat bilgileri, Ek-2'de Türk AKB'nin bir haritası yer almaktadır. Çalışmanın amacı bakımından aşağıda Türk A/K Organizasyonu ve Türk AKB'nin sınırları hakkında bilgi verilecektir.

⁷⁵ Md. 10.

⁷⁶ Md. 7-11.

⁷⁷ Md.12, 25 ve 26.

⁷⁸ Yayıncı, *op. cit.*, *passim*.

⁷⁹ Md.1.

C. Türkiye'nin Arama Kurtarma Organizasyonu

Türkiye'nin A/K faaliyetlerini yürütecek organizasyon ilk defa yukarıda belirtilen 1989 tarihli Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği ile oluşturulmuştur. Türkiye'nin A/K organizasyonunda bu tarihten 2020 yılına kadar uluslararası alanda ortaya çıkan yeni gelişmeler ve Türkiye'nin ulusal ihtiyaçlarına bağlı olarak değişiklikler yapılmıştır. Günümüzdeki yapı 2020 Yönetmeliği ile oluşturulmuş olup, Şekil-1'de gösterilmiştir.



Şekil-1: Türk Arama Kurtarma Organizasyonu⁸⁰

Buna göre, Türkiye'de A/K faaliyetleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumluluğunda yürütülmektedir. Bu çerçevede, Bakanlık bünyesinde Ankara'da kurulmuş bulunan Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM), Türkiye'nin ulusal ve uluslararası alanlarda icra edeceği bütün A/K faaliyetlerinin koordine ve icrasından sorumludur.⁸¹

AAKKM bu faaliyetini, Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde kurulan Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (DZAKKM) ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde kurulan Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (HVAKKM)'nden oluşan Arama Kurtarma Koordinasyon Merkez (AKKM)'leri aracılığı ile yürütmektedir.⁸²

⁸⁰ Şekil-2 Yönetmelikle oluşturulan A/K Organizasyonuna göre tarafımızca yapılmıştır.

⁸¹ Md. 4/1.a.

⁸² Md. 4/1.e, ı ve k.

DZAKKM, kıyılardan itibaren Türk AKB deniz alanları içerisindeki A/K faaliyetlerini koordine eder ve icrasını yapar.⁸³ HVAKKM ise, Türk AKB’de yer alan ana kara, adalar ve karasal iç sular üzerindeki hava araçlarının kazaya uğraması durumunda her türlü A/K faaliyetlerini koordine eder ve icrasını yapar.⁸⁴ AKKM’leri, bu faaliyetleri, AAKKM koordinasyonunda ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının, özel sektör kuruluşları ve yetkilendirilmiş sivil toplum kuruluşlarının personel, ekipman, ulaşım araçları ve teçhizat desteğiyle yerine getirir.⁸⁵

Bir hava aracının Türk AKB deniz alanları içerisine düşmesi durumunda; olayın yeri, büyüklüğü ve çeşidine göre AAKKM, HVAKKM ve/veya DZAKKM’yi görevlendirir. A/K faaliyetinin gelişimine göre ilgili AKKM durumu AAKKM’ye bildirir. AAKKM, HVAKKM ve DZAKKM arasında koordinasyonu paylaşabilir veya birisinin uhdesinde bırakabilir.⁸⁶

D. Türkiye’nin Arama Kurtarma Bölgesi

Bir devlet AKB’nin sınırlarını, bulunduğu bölgede A/K faaliyeti yürütme imkân kabiliyetine göre belirler. Yani AKB sınırları ilgili devletin A/K kapasitesi ile yakından ilgilidir. Yukarıda da açıklandığı üzere, devletler A/K hizmetlerini yürütecekleri AKB’lerinin sınırlarını ICAO ve IMO’ya yaptıkları bildirimlerle resmi hale getirir ve böylece bu alanlar ilgili devletin AKB’si olarak kabul görür. Bununla birlikte, özellikle komşu ve/veya kıyıdaş devletler arasında AKB’lerin belirlenmesi konusunda olabilecek uyuşmazlıklar nedeniyle, ilgili uluslararası sözleşmeler devletler arasında AKB’lerin belirlenmesi ve A/K hizmetlerinin verilmesi konusunda ikili anlaşmalar yapılmasını önermektedir.⁸⁷

Bu çerçevede, Türkiye ilk defa 1989 yılında Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğini yayınlamış ve AKB sınırlarını IMO’ya bildirmiştir. Yukarıda özetlendiği gibi, anılan Yönetmelik, uluslararası

⁸³ Md. 9.

⁸⁴ Md. 10.

⁸⁵ Md. 5/(1).

⁸⁶ Md. (Yön. Md. 5/(8).

⁸⁷ 1979 Hamburg Sözleşmesi Eki, Md. 2.1.4. Bu konuda ayrıca bkz., Arasan, *op. cit.*, s. 79.

alanları sınırlarına paralel olarak kıyıdaş devletlerle yaptığı üç anlaşma ile belirlemiştir.

Bu anlaşmalardan ilki, “Karadeniz’e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İş Birliği Sağlanması Hakkında Anlaşma”dır. Bu anlaşma 1998 yılında, Türkiye Cumhuriyeti, Bulgaristan Cumhuriyeti, Romanya Hükümeti, Ukrayna Hükümeti, Rusya Federasyonu ve Gürcistan Cumhuriyeti arasında imzalanmıştır.⁹³ İkinci anlaşma Rusya ile 25 Şubat 2004 tarihinde imzalanan “Karadeniz’de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması”dır.⁹⁴ Karadeniz AKB ile ilgili yapılmış bir diğer anlaşma 24 Mayıs 2004 tarihinde Türkiye ile Bulgaristan arasında imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadeniz’de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İş Birliği Anlaşması”dır.⁹⁵ Karadeniz’de bu anlaşmalarla belirlenen AKB sınırları, yine kıyıdaş devletler ile belirlenen münhasır ekonomik bölge sınırları ile

Sınırlandırılmasına Dair Bir Anlaşma” imzalanmıştır (RG, 20 Ocak 1981, Sayı 17226). Daha sonra Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle Karadeniz’de 200 millik bir münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir (RG, 17 Aralık 1986, Sayı 19314). Aynı yıl Türkiye ve SSCB arasındaki kıta sahanlığı anlaşması, Türkiye ve SSCB’nin sırasıyla 23 Aralık 1986 ve 6 Şubat 1987 tarihli mektuplarının teatisiyle “münhasır ekonomik bölgeye” uzatılmıştır. SSCB’nin dağılmasından sonra kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlarının belirlenmesine ilişkin anlaşmaların Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan açısından da geçerli olması uluslararası hukuka uygun düşmektedir (Hüseyin Pazarcı ve Erdem Denk, *Uluslararası Hukuk*, 23. Bası, Turhan Kitabevi, 2024, s. 309). Diğer taraftan, Bulgaristan, Temmuz 1987’de Karadeniz’de münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir. Türkiye ile Bulgaristan arasında 4 Aralık 1997’de imzalanan bir sözleşmeyle kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge yan sınırı tespit edilmiştir (RG, 21 Temmuz 1998, Sayı 23409); Bu konuda geniş bilgi için bkz., İsmail Demir, “Türk Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesinin Hukuki Dayanakları ve İç Hukuk Üzerine Bazı Düşünceler”, *Adalet Dergisi*, 65. S, 2020/2, s. 38-39.

⁹³ Anlaşma 3 Nisan 1999 gün ve 99/12529 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmıştır.

⁹⁴ RG, 11 Mayıs 2004, Sayı 25459.

⁹⁵ Turuşan Olgaç, ve Ali Cemal Töz, “Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu: Uluslararası İş Birliği Faaliyetleri ve Yaşanan Anlaşmazlıklar” *Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi*, Sayı: 217, Haziran 2020, s. 50.

paralellik arz etmektedir. Bu bölgede A/K faaliyetlerinde sorun yaşanmamaktadır.

2. Ege Denizi Arama ve Kurtarma Bölgesi

Türkiye 1979 Hamburg Sözleşmesi gereği Ege Denizi'ndeki AKB sınırlarını Yunanistan ile iş birliği içinde belirlemek istemiş ama Yunanistan bu konuda iş birliğine yanaşmadığı gibi, kendi deniz AKB'ni, 1979 Hamburg Sözleşmesinin ilgili maddelerine de çekince koyduğunu belirterek, 1944 Şikago Sözleşmesinin hükümleri çerçevesinde FIR Hattına⁹⁶ dayandırarak belirlediği hava AKB sınırlarını esas alarak belirlemiştir.⁹⁷ Bunun üzerine Türkiye de 1979 Hamburg Sözleşmesinin yükümlülükleri gereği, kendi ulusal mevzuatı çerçevesinde tek taraflı olarak deniz yetki alanlarına paralel ve kendi A/K yeteneklerine dayanarak AKB'ni belirlemiş ve geçici olarak ilan etmiştir.⁹⁸ Buna göre, Türkiye'nin AKB ile Yunanistan'ın AKB çakışmaktadır. Bu konuda Türkiye'nin Yunanistan ile yaşadığı sorunlar aşağıda ele alınacaktır.

3. Akdeniz Arama Kurtarma Bölgesi

Yukarıda belirtildiği gibi, Türkiye, uluslararası hukukun A/K ile ilgili kendisine verdiği yükümlülükleri layıkıyla yerine getirmek maksadıyla AKB sınırlarını 2020 tarihli Yönetmelik ile ilan etmiş ve bu çerçevede Akdeniz'deki sınırlarını da belirlemiştir. Yönetmeliğin ekinde yer alan ve yukarıda verilen Harita-2'nin incelenmesinden de görüleceği

⁹⁶ Ege Denizi üzerindeki FIR sorumluluğu 1950 yılında ICAO'nun İstanbul'da yaptığı toplantıda Yunanistan'a verilmiş ve 1952 yılında yapılan ICAO toplantısında alınan karar ile Türk-Yunan karasuları çizgisinin batısında kalan hava trafiğinin Atina FIR'ının yetki alanına verilmiştir. Cihat Yayıcı, *Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları): Soru ve Cevaplarla*, Türk Tarih Kurumu Yayınları IV/A-2-3.1. Dizisi-Sayı 13, Ankara, 2020, s. 153-154.

⁹⁷ Yunanistan'ın 1844/1989 sayılı yasası. "Search and Rescue", *Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs*, <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/search-and-rescue/>

⁹⁸ Bkz., 1989 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği, Ek-4: Türkiye'nin Karasuları Dışında Arama Kurtarma Hizmeti Vereceği Açık Deniz Alanları Koordinatları ve Haritası. RG, 7 Ocak 1989, Sayı 20042.

gibi, Akdeniz'deki AKB sınırları 1998 Yönetmeliğindeki sınırlardan farklılık göstermektedir. Bunun nedeni, AKB sınırlarının hem “mavi vatan doktrini”ne uygun hale getirilmesi hem de Karadeniz’de olduğu gibi kıta sahanlığı/münhasır ekonomik bölge ile örtüştürülmek istenmesidir. Bu değişiklik, 1979 Hamburg Sözleşmesi’nin AKB sınırlarının egemenlik alanına işaret etmeyeceğine ilişkin hükmü ile çelişmemektedir. Çünkü Türkiye anılan Sözleşmenin bu hükmüne saygı gösterdiğini her fırsatta işaret etmektedir.⁹⁹ Öte yandan değişiklik, denizlerimizdeki uygulamamızın tutarlılığı açısından da önemlidir. Ayrıca, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığındaki devletlerin yetki ve sorumlulukları A/K sorumluluğunu da üstlenmesini gerektirmektedir.¹⁰⁰

Diğer taraftan, kendisini Kıbrıs Cumhuriyeti’nin tek meşru temsilcisi olarak gören GKRY, Kıbrıs Adası etrafında A/K faaliyetlerinin 1950’li yıllardan beri Birleşik Krallık tarafından yürütülmesine rağmen, bölgede Türkiye’nin ve KKTC’nin faaliyetlerini kısıtlamak amacıyla 1996 tarihinde kendi A/K Merkezini kurmuş ve bunu IMO’ya bildirmiştir.¹⁰¹

Türkiye, GKRY’nin bu uygulamaları karşısında, Akdeniz’de ilan ettiği geçici AKB bölgesini kesinleştirmek amacıyla KKTC ve Suriye ile anlaşmalar yapmıştır. Bu kapsamda, 1996 tarihinde Türkiye ile KKTC arasında “Denizde Arama Kurtarma Konusunda Anlaşma” imzalanmıştır.¹⁰² Anlaşmada AKB sınırlarına ilişkin herhangi bir hüküm olmasa da taraflar, A/K konusunda iş birliği içinde olunması konusunda mutabakata varmışlardır.

Yine iki devlet arasında 16 Haziran 2000 tarihinde “Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü” imzalanmıştır.¹⁰³ Protokol

⁹⁹ Sorgucu, s. 99.

¹⁰⁰ Yayıcı, *Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları): Soru ve Cevaplarla*, op. cit., s. 176.

¹⁰¹ Ayhan Sorgucu, *Türkiye’nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye’nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi* (Danışman: Ferit Hakan Baykal), Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Harp/Harekat Hukuku Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2005, s. 99.

¹⁰² Anlaşma 17 Temmuz 1997 günü Bakanlar Kurulu’nun 97/9657 sayılı kararı ile onaylanmıştır. RG, 2 Ağustos 1997, Sayı 23068.

¹⁰³ RG, 8 Eylül 2000, Sayı 24164.

ile taraflar KKTC'de kurulması planlanan üç adet A/K istasyonunun en kısa süre içerisinde faaliyete geçirilmesini ve KKTC Sahil Radyo İstasyonunun modernleştirilerek GMDSS sistemini de içerecek şekilde yapılandırılmasını hükme bağlamıştır.

Diğer taraftan, 19 Eylül 2002 tarihinde Türkiye ile KKTC arasında “Denizcilik Anlaşması” imzalanmıştır.¹⁰⁴ Bu Anlaşma ile taraflar, tehlikedeki gemilerle ilgili yürütülecek A/K faaliyetlerini 1979 tarihli Hamburg Sözleşmesi ve iki ülke arasında 1996 tarihinde imzalanan “Denizde Arama Kurtarma Konusunda Anlaşma” çerçevesinde yerine getireceklerini hükme bağlamıştır.

Akdeniz’de A/K konusunda kıyıdaş devletlerle yapılan anlaşmalardan bir diğeri de Türkiye ile Suriye arasında “Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşmadır”.¹⁰⁵ Anlaşmanın amacı; A/K konusunda hızlı ve etkili A/K hizmetlerini sağlamak ve iş birliğini geliştirmektir. Anlaşmanın önemi, Akdeniz’de KKTC dışında bir devletle yapılan tek anlaşma olmasıdır. Anlaşmada, iki ülkenin A/K faaliyetlerini ilan ettikleri AKB’de icra edecekleri belirtilmiştir.¹⁰⁶ Bu durum, Suriye’nin, Türkiye’nin AKB’ni tanıdığına işaret etmektedir.

IV. TÜRKİYE’NİN DENİZDE ARAMA KURTARMA KONUSUNDA KARŞILAŞTIĞI SORUNLAR

A. Genel Olarak

Türkiye yukarıda da özetlendiği gibi, uluslararası hukukun kendisine verdiği yükümlülükler çerçevesinde A/K konusunda kendi iç mevzuatını oluşturmuş, organizasyonu kurmuş ve A/K yeteneklerini de dikkate alarak A/K hizmeti vereceği AKB’ni deniz yetki alanlarına paralel bir şekilde belirlemiştir.¹⁰⁷ Bu kapsamda Türkiye, A/K hizmetinin

¹⁰⁴ Anlaşma 26 Şubat 2003 tarih ve 4812 sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur. RG, 6 Mart 2023, Sayı 25040.

¹⁰⁵ Anlaşma 03 Kasım 2010 tarih ve 6043 sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur. RG, 14 Kasım 2010, Sayı 27759.

¹⁰⁶ Md.2.

¹⁰⁷ Türkiye AKB sınırlarını belirlerken, 1979 Hamburg Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak, bu bölge sınırlarının egemenlik sınırları ile ilgisi olmadığına vurgu yapmış ama AKB’ni kıta sahanlığı/münhasır ekonomik

yürütülmesi ve AKB'nin sınırlarının belirlenmesi konusunda Karadeniz'de diğer kıyıdaş ülkelerle bir sorun yaşamamaktadır. Ancak Türkiye ile Yunanistan ve GKRY, sırasıyla Ege Denizi ve Akdeniz'de AKB'nin belirlenmesinde uyuşmazlığa düşmüşlerdir.¹⁰⁸ Aşağıda bunlar özetlenecektir.

B. Ege Denizi'ndeki Sorunlar

Ege Denizi hem Türkiye'nin hem de Yunanistan'ın kıyıları ile çevrili yarı kapalı bir denizdir. Türkiye başta 1979 Hamburg Sözleşmesi olmak üzere taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile örf ve âdet hukukunun yükümlülüklerine uygun olarak 2020 Yönetmeliği ile bu bölgedeki AKB sınırlarını belirlemiştir.

Buna karşın Yunanistan'ın A/K konusuna ilişkin düzenlemeleri Türkiye'den daha önceye gittiği görülmektedir. Bu kapsamda Yunanistan, önce hava kazalarına ilişkin AKB'nin sınırlarını Şikago Sözleşmesinin 12 Sayılı Ekinin ilgili hükümleri çerçevesinde FIR hattını esas alarak belirlemiş ve 44/7.1.1975 numaralı belge ile IMO'nun öncülü olan Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü [Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)]'ne bildirmiştir.¹⁰⁹ Daha sonra Yunanistan 1979 Hamburg Sözleşmesini 20 Ağustos 1980 tarihinde imzalamış ve 20 Mart 1989 tarihli ve 1844/1989 yasası ile de onaylamıştır.¹¹⁰ Yunanistan Sözleşmeyi onayladığı yasa ile, bir yandan Sözleşmenin AKB'nin belirlenmesi konusundaki hükümlerine

bölge gibi deniz yetki alanlarına paralel belirlemiştir. Muhammed Veli Mercan ve Halis Esad Farımaç, "Ege'de Türk-Yunan Geriliminin Kavramsal Haritası ve Tarafların Tezleri", İNSAMER Rapor 133, Ocak 2021, s. 19. Türkiye'nin bu uygulaması, Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi (DEHUKAM) tarafından ilgili kurum ve kuruluşlarla eşgüdüm içinde hazırlanan ve Şubat 2025'te kamuoyuna açıklanan "Deniz Mekânsal Planlama Haritası" ile de paralellik göstermektedir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz., "Türkiye Deniz Mekân Planlaması", Türkiye MSP Platform, <https://dmpturkiye.dehukam.org/en/home-page/> (Erişim Tarihi: 15 Temmuz 2025).

¹⁰⁸ Sorgucu, *op. cit.*, s. 96.

¹⁰⁹ "Search and rescue", *Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs*, <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/search-and-rescue/> (Erişim Tarihi: 22 Mart 2025)

¹¹⁰ *Ibid.*; Ayrıca bkz., Başeren, *op. cit.*, s. 208.

çekince koymuş,¹¹¹ diğer yandan da deniz AKB'nin, daha önceden IMO'ya bildirdiği ve FIR'a dayadığı hava AKB bölgesi olduğunu belirtmiştir.¹¹²

Yunanistan'ın Ege Denizi'nde belirlediği bu AKB sınırları, Türkiye'nin ilan ettiği geçici AKB sınırları ile çakışmaktadır. Bu nedenle Türkiye, Yunanistan'ın 1979 Hamburg Sözleşmesine koyduğu bu çekinceye itiraz etmiştir.¹¹³ Türkiye itirazında, Şikago Sözleşmesinde düzenlenen AKB'nin hava A/K faaliyetlerine ilişkin olduğu ve 1979 Hamburg Sözleşmesinin kapsamı dışında kaldığı, 1979 Hamburg Sözleşmesine göre, deniz AKB'lerinin tek taraflı belirlenemeyeceği, kıyıdaş devletlerle anlaşma ile belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu kapsamda Türkiye, AKB sınırlarını müzakere etmeye hazır olduğunu çeşitli tarih ve ortamlarda belirtse de Yunanistan AKB sınırlarının anlaşma ile belirlenmesine yanaşmamaktadır.¹¹⁴ Bununla birlikte, Yunanistan 1979 Hamburg Sözleşmesine koyduğu bu çekincelere rağmen, Türkiye dışındaki diğer komşu devletleri ile anlaşmalar yapmıştır.¹¹⁵ Yunanistan'ın diğer komşuları ile bu tür anlaşmalar yaptığı halde Türkiye'ye karşı bu uzlaşmaz tutumu, AKB'ni bir egemenlik bölgesi olarak görmesinden kaynaklanmaktadır.¹¹⁶ Halbuki yukarıda da

¹¹¹ Kanun Md. 1; Çekince metni için bkz., chrome-extension://efaidnbmnnpbpcjpcglclefindmkaj/https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201555/volume-1555-A-23489-English_French.pdf (Erişim Tarihi: 22 Mart 2025)

¹¹² *Ibid.*, Md. 2.

¹¹³ <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201598/v1598.pdf> (Erişim Tarihi: 22 Ocak 2025) .

¹¹⁴ Fuat Aksu, *Türk-Yunan İlişkileri*, SAEMK, Ankara, 2001, s. 95.

¹¹⁵ Yunanistan, İtalya (2000), Malta (2008) ve Kıbrıs (2014) ile deniz kazaları durumunda arama ve kurtarma hizmetleri için anlaşmalar imzalamıştır. "Search and rescue", *Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs*, (<https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/search-and-rescue/>) (Erişim Tarihi: 10 Mart 2025).

¹¹⁶ Yunanistan bir yandan egemenliğinde olan FIR hattı dolayısıyla buraya dayandığı AKB sınırlarını ülke sınırı gibi göstererek hükümlerlik iddiasında bulunmakta, diğer yandan da Atina FIR sorumluluk alanına giren bütün askeri uçaklardan uçuş planı talep etmektedir. Ülkü Halatçı Ulusoy, "Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar", *TBB Dergisi*, 2013 (109), s. 321. Yunanistan'ın AKB'ni egemenlik alanı gibi görmesi esasen 1944 Şikago Sözleşmesine dayanarak belirlediği FIR alanları anlayışına dayanmaktadır.

belirtildiği gibi, asıl amacı insan hayatını korumak olan A/K hizmetlerinin yapıldığı AKB'nin devletlerin üzerinde yetkilerini kullandığı egemenlik alanları ile ilgisi olmadığı ilgili sözleşmelerde belirtilmektedir. Bu nedenle devletler, AKB'nin sınırlarını sahip oldukları A/K yeteneklerine bağlı olarak belirlerler. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye AKB'sini, etrafındaki deniz yetki alanlarında yürüttüğü/yürüteceği faaliyetlerle de ilgisi olması nedeniyle ama bu alanların egemenlik alanları ile ilgisi olmadığını da vurgulayarak belirlemiştir.

Esasen AKB'nin çıkışmasında Türkiye açısından bir sorun yoktur ama Yunanistan AKB sınırlarını egemenlik alanı gibi gördüğünden, bu durum, bir kaza anında olaya müdahale esnasında sorun yaratmaktadır. Bunun en tipik örneği 1995 yılında Kardak Kayalıklarında karaya oturan Figen Akad isimli kuru yük gemisine müdahalede

Bu konuda detaylı bilgi için bkz., yukarıda II. B. 2. Başlığı. Yunanistan bu nedenle, 1944 Şikago Sözleşmesinin 12 sayılı Ek'inde 2004 yılında yapılan değişiklikten hoşnut olmamış ve ayrıca 1979 Hamburg Sözleşmesine de çekince koyarak, A/K hizmetlerini FIR alanlarına paralel olarak önceden belirlediği AKB içinde yürüteceğini belirtmiştir. Tryfon Ch. Korontzis "Search and Rescue in the Aegean SAKBea", *Asian Journal of Humanities and Social Sciences (AJHSS)*, Volume 2, Issue 1, February, 2014, s.14. Yunanistan'nın bu uygulamasına Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı itiraz etmiş ve Yunanistan'ın FIR içindeki yetkilerinin "fiili egemenlik alanı" gibi kullanmasını eleştirmiştir. "Air Space Related Related Problems", Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, <https://www.mfa.gov.tr/the-breadth-of-territorial-waters.en.mfa> (Erişim Tarihi:15 Haziran 2025). Yunanistan Dışişleri Bakanlığı'nın doğrudan FIR'ı "sınır" olarak tanımladığı bir belgeye ulaşılammış olsa da, Yunanistan tarafından yapılan çeşitli diplomatik notalar ve resmi açıklamalarda, FIR hattının egemenlik iddialarıyla ilişkilendirildiği görülmektedir. Örneğin, 27 Nisan 2022 tarihinde, Yunanistan Dışişleri Bakanlığı Türkiye'ye nota vererek, Türk F-16'larının Yunan hava sahasını ihlal ettiğini belirtmiştir. Bu açıklamada "Yunan egemenliğine saldırı" ifadeleri yer almıştır. "Greece files demarche over Turkish F-16 violations", ekathimerini.com, <https://www.ekathimerini.com/news/1183088/greece-files-demarche-over-turkish-f-16-violations/> (Erişim Tarihi:05 Temmuz 2025).

yaşanmıştır. Karaya oturan gemiye müdahale egemenlik uyumsuzluğuna neden olmuş ve iki devleti savaşın eşiğine getirmiştir.¹¹⁷

Diğer taraftan Yunanistan, Atina FIR'ı esasında neredeyse Ege Denizi'nin tamamını kendi AKB içine alarak insan hayatını kurtarma amaçlı AKB sınırlarını bu şekilde istismar etmekte ama Ege Denizi'nde Türkiye'den kaçak yollarla Yunanistan'a geçerken karşılaştıkları kazalarda ölüm tehlikesi yaşayan düzensiz göçmenlerin kurtarılmasında A/K yükümlülüğünü hiç dikkate almamakta, hatta onları ölüme terk ettiği bilinmektedir.¹¹⁸

¹¹⁷ Ali Kurumahmut, *Egede Temel Sorun*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998, s. 12-16.

¹¹⁸ Bilindiği gibi, tarih boyunca uluslararası toplumun karşılaştığı göç olgusu içinde bulunduğumuz dönemde de tüm hızıyla dünyamızı etkilemeye devam etmektedir. Tahminen 281 milyon insan, yani dünya nüfusunun yaklaşık %3,6'sı şu anda kendi ülkelerinin dışında yaşıyor ve göçlerinin çoğu değişen derecelerde zorlamayla karakterize ediliyor. "About Migration and Human Rights", *United Nations*, s. 1, <https://www.ohchr.org/en/migration/about-migration-and-human-rights>. (Erişim Tarihi:11Nisan 2025); Genel olarak, tahmini uluslararası göçmen sayısı son 50 yılda artmıştır. Doğdukları ülkelerden başka bir ülkede yaşayanların tahmini sayısı 2020'de 1970'dekinin üç katından fazla olup yaklaşık 281 milyondur. "World Migration Report 2022", *IOM*, <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/> (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2025). Bu kapsamda orta doğudaki istikrarsızlık ve özellikle 2011 yılında Suriye'de ortaya çıkan iç savaş çok sayıda Suriyeliyi önce Türkiye'ye oradan da kaçak yollarla, daha çok da deniz yoluyla Yunanistan ve diğer Avrupa Birliği devletlerine gitmeye sevk etmiştir. Denize elverişsiz teknelerle yola çıkan bu göçmenler kötü hava şartları, teknelerin denize elverişsizliği ve kapasitenin üzerinde göçmenlerin teknelere alınması gibi nedenlerle beklenmedik kazalarla karşı karşıya kalmakta, bu da A/K ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Özellikle Yunanistan'ın denizde tespit ettiği göçmenleri taşıyan deniz araçlarının karasularına girmelerini engellemek, bir şekilde karasularına girmiş olanları uzaklaştırmak amacıyla yaptıkları müdahaleler, göçmenleri taşıyan deniz araçlarının batmasına ve can kaybına neden olmaktadır. Esasında, denizde tehlikede olan kişileri kurtarmayı hiçbir zaman öncelikli amaç olarak görmeyen düzensiz göç ile mücadele edenler denizde A/K ile ilgili ilkeleri bile kötüye kullandıkları görülmektedir. Jasmine Coppens, "[Interception of Migrant Boats at Sea](#)", in Violeta Moreno-Lax and Efthymios Papastavridis (Ed.), *Boat Refugees' and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach*, , International Refugee Law Series, Volume: 7, 2017, s. 199.

Çok sayıda örneği olan bu tür olaylarda¹¹⁹ Yunanistan'ın, asıl amacı insan hayatını kurtarmak olan A/K yükümlülüğünü yerine getirmeyen, Ege Denizi'nde Atina FIR'ı içinde Türkiye'nin AKB ile çakışan AKB ilan etmesi ve bu bölgede A/K faaliyetlerini yapmayı taahhüt etmesi çelişki oluşturmaktadır. Türkiye'nin, Yunanistan'ın AKB'ne ilişkin bu çelişkili tutumlarını her platformda dile getirmesi bu konudaki Türk tezlerine zemin kazandıracaktır.

C. Akdeniz'deki Sorunlar

Akdeniz'de Kıbrıs Adası etrafında 1950'li yıllardan itibaren Birleşik Krallık tarafından yürütülen A/K sorumluluğunun,¹²⁰ 1960 yılında kurulan Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kuruluş anlaşmaları ile yine Birleşik Krallık tarafından yürütülmeye devam edilmesi kararlaştırılmıştır.¹²¹ Buna göre Birleşik Krallık, bölgede Lefkoşa FIR'ı esas alınarak oluşturulan AKB içinde faaliyetini 2002 yılına kadar yürütmüştür.¹²² Diğer taraftan GKRY, Kıbrıs Cumhuriyeti'ni tek başına temsil etmenin avantajı ile bölgede Türkiye ve KKTC'nin faaliyetlerini

¹¹⁹ Bunlardan bazıları için bkz. “News Comment: UNHCR warns of increasing violence and human rights violations at European borders”, *UNHCR: The UN Refugee Agency*, <https://www.unhcr.org/news/press/2022/2/62137a284/news-comment-unhcr-warns-increasing-violence-human-rights-violations-european.html> (Erişim Tarihi:10 Ocak 2025); “Yunanistan aleyhinde Ege’de geri itme operasyonları için AİHM’de dava açıldı”, *EURONEWS*, <https://tr.euronews.com/2021/04/27/yunanistan-aleyhinde-ege-de-geri-itme-operasyonlar-icin-aihm-de-dava-ac-ld> (Erişim Tarihi:10 Şubat 2025); “Frontex: the ongoing failure to implement human rights safeguards”, *Statewatch*, <https://www.statewatch.org/analyses/2022/frontex-the-ongoing-failure-to-implement-human-rights-safeguards/> (Erişim Tarihi:10 Mart 2025); “AB’den Yunanistan’a ‘geri itme’ uyarısı: ‘Atina temel Avrupa değerlerini ihlal ediyor’”, *EURONEWS*, <https://tr.euronews.com/2021/07/13/ab-den-yunanistan-a-geri-itme-uyar-s-atina-temel-avrupa-degerlerini-ihlal-ediyor> (e.t.:10.11.2022); “AB sınır gücü Frontex’in feshedilmesi için kampanya başlatıldı”, *BBC News Türkçe*, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57537640> (Erişim Tarihi:12 Mart 2025).

¹²⁰ Sevim, *op.cit.*, s. 181.

¹²¹ Sorgucu, *op.cit.*, s. 99.

¹²² Başeren, s. 234.

kısıtlamak amacıyla 7 Ağustos 1995 tarihinde kendi A/K Merkezini kurmuş¹²³ ve bunu IMO'ya bildirmiştir.¹²⁴ Son olarak Birleşik Krallık 1 Mart 2002 tarihinde Lefkoşa FIR Hattı'nda yürüttüğü A/K sorumluluğunu GKRY'e devretmiştir.¹²⁵ Ancak Türkiye ve KKTC bu emrivakiye itiraz etmişlerdir.¹²⁶

GKRY'nin bu uygulaması karşısında Türkiye, yukarıda özetlendiği gibi, AKB sınırlarını, sırasıyla ilk defa 1998 Yönetmeliği ile belirlemiş ve ilan etmiştir. Daha sonra ihtiyaca göre anılan Yönetmelik önce 1997 Yönetmeliği ve daha sonra da 2001 Yönetmeliği ile değiştirilmiştir. Uluslararası hukuktaki gelişmeler, Türkiye'nin ihtiyaçları ve bölgede muhtemel münhasır ekonomik bölge sınırlarımız ile "Mavi Vatan" doktrinine paralellik sağlanması amacıyla 2020 tarihli Yönetmelikle Akdeniz'deki AKB sınırlarında değişikliğe gidilmiştir. Yunanistan bu değişikliğe itiraz etmekte; Türkiye'yi, A/K konusunu yayılmacı amaçla kullanmakla suçlamaktadır.¹²⁷ Halbuki Türkiye, Akdeniz'de AKB'ndeki değişikliği, yukarıda da belirtildiği gibi, muhtemel münhasır ekonomik bölgesini de içine alacak şekilde ve A/K yeteneklerine paralel bir şekilde yapmış ve bu da uygulanan uluslararası hukuka uygundur.

Yukarıda Harita-2'de gösterilen AKB'lerinin incelenmesinden de görüleceği gibi, Türkiye'nin AKB ile GKRY'nin AKB çakışmaktadır. Bunun nedeni, Ege Denizi'nde Yunanistan'ın yaptığı gibi, GKRY'nin de

¹²³ "Cyprus Joint Rescue Coordination Center", WIKIPEDIA, https://en.wikipedia.org/wiki/Cyprus_Joint_Rescue_Coordination_Center

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ Sevim, *op.cit.*, s. 181.

¹²⁶ "No 29- 5 Mart 2002, GKRY tarafından yayınlanan bir NOTAM ile (Havacılara Uyarı), Lefkoşe FIR'ı dahilindeki Hava Arama ve Kurtarma (SAR) Hizmetleri sorumluluğunun 1 Mart 2002 tarihinde üstlenileceğinin belirtilmesi hk", *Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı*, (https://www.mfa.gov.tr/no_29---5-mart-2002_-gkry-tarafindan-yayinlanan-bir-notam-ile-havacilara-uyari-lefkose-fir-i-dahilindeki-hava-arama-ve-kurtarma-sar-hizmetleri-sorumlulugunun-1-mart-2002-tarihinde-ustlenileceginin-belirtilmesi-hk.tr.mfa) (Erişim Tarihi: 10 Mart 2025).

¹²⁷ Tryfon Ch. Korontzis "Search and Rescue in the Aegean Sea", *Asian Journal of Humanities and Social Sciences (AJHSS)*, Volume 2, Issue 1, February, 2014, s. 11.

AKB sınırlarını Lefkoşe FIR'ına dayandırmış olmasıdır. Bunu da Şikago Sözleşmesinin 12 sayılı Ek'inin ilgili hükümlerine göre ama 1979 Hamburg Sözleşmesinin 2.1.4. ve 2.1.7 hükümlerine çekince koyarak gerçekleştirmiştir. Türkiye buna itiraz ederek, uluslararası hava sahasında, Şikago Sözleşmesi hükümlerine göre tanınan A/K sorumluluğunun, denizdeki A/K faaliyetlerini kapsamayacağını, Türkiye'nin karasuları dışındaki denizlerde A/K hizmetini yapacağı bölgelerin ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla tespit edileceğini belirtmiştir. Bu kapsamda Türkiye, Yunanistan'a bölgede ilan edilen AKB sınırlarını anlaşma ile kesinleştirme çağrısında bulunmuş ancak Yunanistan buna hiç yanaşmamıştır.

V. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Yerkürenin % 71'ini kaplayan denizler bir yandan insanlığa öteden beri başta ulaşım olmak üzere çeşitli fırsatlar sunarken, diğer yandan da onu bazı tehlikelerle de karşı karşıya bırakmaktadır. Dünyada ticarete konu malların % 90'ının taşındığı deniz ulaştırması ve diğer başka amaçla denizlerde seyreden gemiler ve denizlerin üzerinde uçan hava vasıtalarının karşılaştıkları tehlikeler nedeniyle denizlerde ortaya çıkan hayat kurtarma ihtiyacı uluslararası toplumu küresel bir sistem kurmaya sevk etmiştir. Bu amaçla uluslararası toplum, IMO'nun öncülüğünde, denizlerde tehlikeli durumlarda kalan insanları aramak ve kurtarmak amacıyla, başta 1979 Hamburg Sözleşmesi olmak üzere çeşitli sözleşmeler ve düzenlemeleri hayata geçirmiştir. Bu çerçevede, Küresel A/K Planı hazırlanmış, kıyı devletlerine hem A/K organizasyonunu kurma ve A/K yeteneklerine uygun AKB'ni belirleme hem de bu alanlarda A/K hizmeti yürütme sorumluluğu verilmiştir. Uluslararası hukuk ayrıca, sahilard devletlerin AKB'leri arasında çakışan alanlar varsa, bunları karşılıklı anlaşmalarla tespit etmelerini ve bu sınırları egemenlik alanları gibi görülmemeleri, tamamen insani amaçla yapılan A/K hizmetlerinin kazazedeler arasında ayırım yapılmadan icra edilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Türkiye de uluslararası sözleşmelerin verdiği bu yükümlülük gereği kendi iç hukukunda ihtiyaç duyulan düzenlemeleri yapmış, A/K hizmetine ilişkin organizasyonunu tamamlamış ve A/K'ya ilişkin temel belge olan Yönetmeliğini hazırlamıştır. Bu kapsamda Türkiye, ilk Arama Kurtarma Yönetmeliğini 1989'da yürürlüğe koymuş, ihtiyaca göre bu Yönetmelikler 1997 ve 2001 yılında değiştirilmiştir. Son olarak, uluslararası hukuktaki gelişmeler ve Türkiye'nin ihtiyaçları çerçevesinde

2020 yılında “Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği” hazırlanmıştır.

Bu çerçevede Türkiye, hem A/K organizasyonunu hem de AKB’ni deniz yetki alanlarına paralel bir şekilde, kendi A/K yeteneğine göre oluşturmuş ve hizmet vermeye devam etmektedir. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı bünyesinde Ankara’da oluşturulan AAKKM idaresinde, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile Sahil Güvenlik Komutanlığı’nda oluşturulan AKKM’leri vasıtasıyla AKB’imiz içinde denizlerde ve havada meydana gelen kazalar takip edilerek, ihtiyaç duyulan A/K hizmetleri yürütülmektedir. Türkiye ilan ettiği AKB’de ortaya çıkan ihtiyacı zamanında ve gerektiği gibi karşılamak için A/K yeteneğini de sürekli geliştirmektedir. Ayrıca Türkiye, dünya çapında hizmet veren, gemiler, uçaklar ve kişilerden gelen acil durum sinyallerini tespit edip AAKKM’ne bildiren uydu yardımlı arama kurtarma haberleşme sistemi olan COSPAS-SARSAT’a da üye olarak içinde Türkiye’nin AKB’nin de olduğu çok geniş bir alana da yer kesimi servis sağlayıcı olarak hizmet vermektedir.

Diğer taraftan Yunanistan ve GKRY, A/K hizmetlerinin yürütüldüğü AKB’ni egemenlik alanı gibi görmekte ve Türkiye’nin AKB’nin sınırlarına itiraz etmekte, uluslararası hukukun “kıyıdaş devletlerin çakışan AKB’ni anlaşarak belirleme” yükümlülüğüne dayanarak Türkiye’nin yaptığı çağrılar olumlu karşılamamakta, hatta buralarda icra ettiği A/K hizmetlerini de engellemektedir. Yunanistan, Türkiye’ye yönelik bu olumsuz tavrına karşın diğer komşuları ile AKB sınırlarını anlaşma ile belirlemiştir. Yunanistan’ın bu tavrı, esasen deniz sınırları henüz belirlenmemiş ve uluslararası hukuka aykırı 10 millik hava sahası uyguladığı Ege Denizi’nde uluslararası anlaşmalarla kendisine egemenliği verilmemiş ada, adacık ve kayalıklar üzerinde egemenliğini kabul ettirme düşüncesini açık etmektedir¹²⁸.

Sonuç olarak Türkiye, 2020 Yönetmeliği ile belirlediği AKB’nin sınırları içinde insani amaçlı yürüttüğü A/K hizmetlerine devam ederken, bir yandan özellikle Akdeniz’de Yunanistan ve GKRY dışındaki devletlerle anlaşma yapma imkanlarını aramaya devam etmeli, diğer yandan da A/K yeteneklerini daha da geliştirerek, gerçek vakalara müdahalede veya yapılacak uluslararası (NATO vb.) tatbikatlarda bunları uluslararası topluma göstermelidir. Ayrıca Yunanistan’ın, özellikle Ege

¹²⁸ Bu konuda bkz., Kurumahmut, s. 17-22.

Sami DOĞRU

Denizi'ndeki göçmenlere yönelik uygulamaları ile diğer komşu devletlerle yaptığı anlaşmalara da dikkat çekilerek, insani amaçlı A/K konusunu istismar ettiği her uygun ortamda dile getirilmelidir.

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- Akın, M. Zeki, *Karasuları, İç sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı*, Ankara, 1978.
- Aksu, Fuat, *Türk-Yunan İlişkileri*, SAEMK, Ankara, 2001.
- Başeren, Sertaç H., *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, Yayın No:15, 2003.
- Bozkurt, Enver, *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*, Ankara, 1992.
- Deniz Can Emniyeti Sözleşmesi-SOLAS (Safety of Life at Sea), Dz.K.K. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Yayını, İstanbul, 2024.
- Gündüz, Aslan, *Milletlerarası Hukuk: Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, Reşat Volkan Günel (Ed.), Savaş Yayınevi, 11. B., Ankara, 2021.
- Kurumahmut, Ali, *Egede Temel Sorun*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998.
- Pazarcı, Hüseyin ve Denk, Erdem, *Uluslararası Hukuk*, 23. Bası, Turhan Kitabevi, 2024.
- Yaycı, Cihat, *MAVİ VATAN: Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı*, İstanbul Üniversitesi Yayınevi, İstanbul, 2022.
- Yaycı, Cihat, Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları): Soru ve Cevaplarla, Türk Tarih Kurumu Yayınları IV/A-2-3.1. Dizisi-Sayı 13, Ankara, 2020.

Yüksek Lisans Tezleri:

- Arasan, İsmail, *Türkiye'nin AB'ye Üyelik Sürecinde Arama-Kurtarma Bölgesi Düzenlemeleri: Kuvvetler Arası Koordinasyon ve Hava Kuvvetlerinin Rolü* (Danışman: Fuat Aksu), İstanbul, Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2014.
- Sorgucu, Ayhan, *Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi* (Danışman: Ferit Hakan Baykal), Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü

Harp/Harekât Hukuku Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2005.

Kitap Bölümleri ve Makaleler:

- “AB’den Yunanistan’a ‘geri itme’ uyarısı: ‘Atina temel Avrupa değerlerini ihlal ediyor’”, *EURONEWS*, <https://tr.euronews.com/2021/07/13/ab-den-yunanistan-a-geri-itme-uyar-s-atina-temel-avrupa-degerlerini-ihlal-ediyor> (Erişim Tarihi: 09 Mart 2025).
- “About Migration and Human Rights”, *United Nations*, s. 1, <https://www.ohchr.org/en/migration/about-migration-and-human-rights>. (Erişim Tarihi: 11 Nisan 2025).
- “AB sınır gücü Frontex’in feshedilmesi için kampanya başlatıldı”, *BBC News Türkçe*, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57537640> (Erişim Tarihi: 12 Mart 2025).
- “AFAD ve Tarihçesi, AFAD”, <https://www.afad.gov.tr/afad-hakkinda> (Erişim Tarihi: 12 Şubat 2025)
- “Air Space Related Problems”, Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs, <https://www.mfa.gov.tr/the-breadth-of-territorial-waters.en.mfa> (Erişim Tarihi: 15 Haziran 2025)
- Arseven, Haydar, “Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.43, İstanbul, 1987, s. 415-431.
- Aybay ve diğerleri, Atilla, “Deniz Ticaret Hukuku”, in Gündüz Aybay (Ed.), *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 1998, s. 770-785.
- Button, Rick, “International Law and Search and Rescue”, in Jörg Schildknecht et al (Ed.), *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, Operational Maritime Law, Volume 1, Frankfurt, Germany, Springer, 2018, s. 101- 141.
- Coppens, Jasmine, “[Interception of Migrant Boats at Sea](#)“, in [Violeta Moreno-Lax](#) and [Efthymios Papastavridis](#) (Ed.), *Boat Refugees’ and Migrants at Sea: A Comprehensive Approach*, , [International Refugee Law Series](#), Volume: 7, 2017, s. 197-221.
- “Cyprus Joint Rescue Coordination Center”, *WIKIPEDIA*, <https://en.wikipedia.org/wiki/>

- [Cyprus Joint Rescue Coordination Center](#) (Erişim Tarihi: 09 Mart 2025).
- Demir, İsmail, “Türk Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesinin Hukuki Dayanakları ve İç Hukuk Üzerine Bazı Düşünceler”, *Adalet Dergisi*, 65. S, 2020/2, s. 27-50.
- Doğru, Sami, “Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Düzensiz Göç ile Mücadelenin Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Değerlendirilmesi: Ege Denizi Örneği”, in M. Tevfik Odman ve Sami Doğru (Ed.), *Uluslararası Göç ve Mülteci Hukuku Sempozyumu (11-12 Mayıs 2022)*, Oniki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2023, s. 33-69.
- “Frontex: the ongoing failure to implement human rights safeguards”, *Statewatch*, <https://www.statewatch.org/analyses/2022/frontex-the-ongoing-failure-to-implement-human-rights-safeguards/> (Erişim Tarihi:10 Mart 2025).
- “Global SAR Plan”, *IMO*, (<https://www.imo.org/en/ourwork/Safety/Pages/globalsarplan.aspx>) (Erişim Tarihi: 25.02.2025)
- “Greece files demarche over Turkish F-16 violations”, **ekathimerini.com**, [https:// www. ekathimerini.com/news/1183088/greece-files-demarche-over-turkish-f-16-violations/](https://www.ekathimerini.com/news/1183088/greece-files-demarche-over-turkish-f-16-violations/) (Erişim Tarihi:05 Temmuz 2025).
- “History of SOLAS”, *IMO*, ([https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeeting s/ Pages/ SOLAS. Aspx](https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeeting/s/Pages/SOLAS.Aspix)) (Erişim Tarihi: 25.03.2025)
- Klein, Natalie, “A Maritime Security Framework for the Legal Dimensions of Irregular Migration by Sea”, in [Violeta Moreno - Lax](#) and [Efthymios Papastavridis](#) (Ed.) ‘Boat Refugees’and *Migrants at Sea: A Comprehensive Approach*, [International Refugee Law Series](#), Volume: 7, Leiden 2017, s. 35-60.
- Korontzis, Tryfon Ch., “Search and Rescue in the Aegean Sea”, *Asian Journal of Humanities and Social Sciences (AJHSS)*, Volume 2, Issue 1, February, 2014, s. 9-16.
- Mercan, Muhammed Veli ve Farımaç, Halis Esad, “Ege’de Türk-Yunan Geriliminin Kavramsal Haritası ve Tarafların Tezleri”, *İNSAMER Rapor 133*, Ocak 2021, s. 1-26.

“News Comment: UNHCR warns of increasing violence and human rights violations at European borders”, *UNHCR: The UN Refugee Agency*, <https://www.unhcr.org/news/press/2022/2/62137a284/news-comment-unhcr-warns-increasing-violence-human-rights-violations-european.html> (Erişim Tarihi:10 Ocak 2025).

“No:29 - 5 Mart 2002, GKRY tarafından yayınlanan bir NOTAM ile (Havacılara Uyarı), Lefkoşe FIR’ı dahilindeki Hava Arama ve Kurtarma (SAR) Hizmetleri sorumluluğunun 1 Mart 2002 tarihinde üstlenileceğinin belirtilmesi hk”., Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, ([https:// www.mfa.gov.tr/no_29---5-mart-2002_-gkry-tarafindan-yayinlanan-bir-notam-ile-_havacilara-uyari_-lefkoşe-fir-i-dahilindeki-hava-arama-ve-kurtarma-sar_-hizmetleri-sorumlulugunun-1-mart-2002-tarihinde-ustlenileceginin-belirltilmesi-hk_.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/no_29---5-mart-2002_-gkry-tarafindan-yayinlanan-bir-notam-ile-_havacilara-uyari_-lefkoşe-fir-i-dahilindeki-hava-arama-ve-kurtarma-sar_-hizmetleri-sorumlulugunun-1-mart-2002-tarihinde-ustlenileceginin-belirltilmesi-hk_.tr.mfa)) (Erişim Tarihi: 10 Mart 2025)

Olgaç, Turuğsan ve Töz, Ali Cemal, “Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu: Uluslararası İş Birliği Faaliyetleri ve Yaşanan Anlaşmazlıklar” *Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi*, Sayı: 217, Haziran 2020, s. 44-56.

“Search and rescue”, *Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs*, <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/search-and-rescue/> (Erişim Tarihi: 12 Şubat 2025)

Sevim, Alaettin, “Arama Kurtarmaya İlişkin Düzenlemeler ve Doğu Akdeniz’de Arama Kurtarma Sorumluluğu” *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz*, TASAM, 2020, s. 169-205. (https://tasam.org/tr-tr/Icerik/53555/arama_kurtarmaya_iliskin_duzenlemeler_ve_dogu_akdenizde_arama_kurtarma_sorumlulugu) (Erişim Tarihi: 29.03.2025) (ss.169-205)

“Süveyş Kanalı’nı kilitleyen ‘Ever Given’ gemisi 4 ay sonra Rotterdam’a vardı”, *TRT Haber*, 2021. (<https://www.trthaber.com/haber/dunya/suveys-kanalini-kilitleyen-ever-given-gemisi-4-ay-sonra-rotterdama-vardi-598410.html>) (Erişim Tarihi: 29.04.2025).

“Türkiye Deniz Mekân Planlaması”, Türkiye MSP Platform, <https://dmpturkiye.dehukam.org/en/home-page/> (Erişim Tarihi: 29.06.2025).

Ulusoy, Ülkü Halatçı, “Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar”, *TBB Dergisi*, 2013 (109), s. 303-334.

“World Migration Report 2022”, IOM, <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/> (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2025).

“Yunanistan aleyhinde Ege’de geri itme operasyonları için AİHM’de dava açıldı”, *EURONEWS*, <https://tr.euronews.com/2021/04/27/yunanistan-aleyhinde-ege-de-geri-itme-operasyonlar-icin-aihm-de-dava-ac-ld> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2025).

Uluslararası Sözleşmeler:

1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140524-2-1.pdf>) BRÜSSELS Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea. (Erişim Tarihi: 17.03.2025)

1958 Açık Deniz Sözleşmesi.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.

Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation, Search and Rescue,

Convention on International Civil Aviation.

Denizde Kurtarma ve Yardıma Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon (Brüksel Konvansiyonu).

Karadeniz’de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması

Karadeniz’e sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İş Birliği Sağlanması Hakkında Anlaşma.

International Convention on Maritime Search and Rescue.

International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR Manual), ([https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.894\(21\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.894(21).pdf)) (Erişim Tarihi: 11.03.2025)

Safety of Life at Sea-SOLAS.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadeniz’de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İş Birliği Anlaşması.

Türkiye ile KKTC arasında Denizde Arama Kurtarma Konusunda Anlaşma.

Türkiye ile KKTC arasında Denizcilik Anlaşması.

Türkiye ile KKTC arasında Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü.

Türkiye ile Suriye arasında Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma.

Kanun, Bakanlar Kurulu Kararları ve Yönetmelikler:

Bakanlar Kurulu Kararı, 17 Temmuz 1997, Sayı 97/9657.

Bakanlar Kurulu Kararı, 3 Nisan 1999, Sayı 99/12529.

Kanun, 03 Kasım 2010, Sayı 6043.

Kanun, 26 Şubat 2001, Sayı 4812.

1989 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği

1997 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği

2001 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği

2020 tarihli Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği

Resmi Gazeteler:

RG, 25 Mayıs 1980, Sayı 16985.

RG, 12 Haziran 1945, Sayı 6029.

RG, 12 Haziran 1945, Sayı 6029.

RG, 14 Haziran 1946, Sayı 6333.

RG, 20 Ocak 1981, Sayı 17226 .

RG, 17 Aralık 1986, Sayı 19314.

RG, 7 Ocak 1989, Sayı 20042.

RG, 02 Ağustos 1997, Sayı 23068.

RG, 21 Temmuz 1998, Sayı 23409

RG, 11 Mayıs 2004, Sayı 25459

RG, 8 Eylül 2000, Sayı 24164.

RG, 12 Aralık 2001, Sayı 24611.

RG, 14 Kasım 2010, Sayı 27759.

RG, 17 Kasım 2020, Sayı 31277.

RG, 06 Mart 2023, Sayı 25040.