

KRONİK

YABANCI SAVAŞ GEMİLERİNİN VE ASKERÎ UÇAKLARIN TÜRK KARASULARINI, LİMANLARINI, HAVA ÜS VE ALANLA- RINI ZİYARETLERİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK (1966)

Seha L. MERAY

Savaş gemileri ile uçakların yabancı bir devletin karasularından geçmeleri, limanlarını ve hava alanlarıyla üslerini ziyaretleri, genel olarak milletlerarası anlaşmalar ve yapılageliş (teamül) kurallarıyla, devletlerin, devletler hukukuna uygun olarak çıkarabilecekleri mevzuatıyla düzenlenmektedir. Netekim Türkiye de, yakın zamanlara kadar bu konuyu, 29 Temmuz 1925 günlü ve 2255 sayılı «Türkiye Cumhuriyeti liman ve karasularını ziyaret edecek sefa-in harbiye-i ecnebiye ve bu sefaime refakat eyleyecek olan muavin sefa-in kuva-i havaiyenin tâbi oldukları şeraite dair» Yönetmelikle düzenlemiş bulunmakta idi.¹ Son kırk yıl içinde yeni gelişmeler, bu konudaki 1925 Yönetmeliğinin yeniden ele alınmasını, değiştirilmesini ve geliştirilmesini gerekli kılmış, ve Bakanlar Kurulu 22 Haziran 1966 gün ve 6/6639 sayılı kararname ile, 19 maddelik yeni bir Yönetmelik kabul etmiştir: «Türkiye Cumhuriyeti limanlarını, hava üslerini ve hava alanlarını ziyaret edecek veya karasularında harekât yapacak olan yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin uyması gereken hususlara dair Yönetmelik.»²

Yeni Yönetmeliğin başlığından anlaşılacağı gibi, 1966 Yönetmeliği 1925 Yönetmeliğinden, hem getirdiği hükümler, hem de uygu-

1. Bu yönetmeliğin Türkçe metnini bulamadık. Ancak, Dışişleri Bakanlığının Türk Boğazlarından gemilerin geçişine ilişkin yıllık raporlarında, Fransızca çevrisi vardır. Bknz.: République Turque, Ministère des Affaires Etrangères, *Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires à travers les Détroits Turcs, 1964. 28 ème Année*, Ankara, 1965, s. 17 - 21.

2. *Resmî Gazete*, 22 Temmuz 1966, sayı 12355.

lama alanı bakımından daha geniş kapsamlıdır. Yalnız Türk karasularından geçecek, ya da Türk limanlarını ziyaret edecek yabancı savaş gemileriyle bunlara «refakat eden» yardımcı hava kuvvetlerini değil, aynı zamanda, savaş gemilerine bağlı olmayan yabancı askerî uçakların (hava kuvvetlerinin) Türkiyenin karasuları üzerinden geçişini, Türk hava üslerini ve hava alanlarını ziyaretlerini de düzenlemektedir.

Yabancı savaş gemileriyle askerî uçakların bir başka devletin karasularından geçişleri, limanlarını, hava üslerini ve hava alanlarını ziyaretleri başlıca iki bölümde incelenebilir: 1) Geçiş ve ziyaretin yabancı devletler için bir hak olup olmadığı; başka bir deyişle, ülke devletinin böyle bir geçişe önceden izin verip vermeme hakkının bulunup bulunmadığı; 2) Geçiş ve ziyaretin düzenlenmesi. 1966 Yönetmeliğinin hükümlerini de bu iki ana bölüm içinde incelemek uygun düşecektir.

I. Bu konuda devletler hukukunda kabul edilmiş ilke

1966 Yönetmeliği 1 inci maddesinde Türk ülkesini ziyarete gelecek veya Türk karasularından geçecek yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin Türkiye Hükümetinden geçişten ve ziyaretten önce, diplomatik kanalla izin almaları zorunluğunu koymaktadır. Yönetmeliğin 1 inci maddesi şöyledir :

«Türkiye Cumhuriyeti limanlarını, hava üslerini ve hava alanlarını ziyaret edecek veya karasularında harekât yapacak olan yabancı deniz ve hava kuvvetleri diplomatik kanaldan Türkiye Cumhuriyetinden izin almak mecburiyetindedir.

Böyle bir izin almak isteyen her Devlet ziyaretten en az 15 gün evvel Türk Hükümetine gemi ve uçakların sayı ve özelliklerini, birlik ve gemi komutanlarının isimlerini, mürettebat adedini, ziyaretin süre ve gayesini bildirmek zorundadır.»

1966 Yönetmeliğinin bu 1 inci maddesi, 1925 Yönetmeliğinin 1 inci maddesi gibidir; yalnız, 1966 Yönetmeliğine göre iznin geçiş veya ziyaretten 15 gün önce istenmesi gerekmektedir; 1925 Yönetmeliğinde ise iznin 10 gün önce istenmesi öngörülmüştü.

Devletlerarası ilişkilerde, karasularından geçecek ve limanları ziyaret edecek yabancı savaş gemileri konusu, büyük denizci devletlerle öteki devletler arasında tartışmalı bir konu olarak belirmiştir. Tartışmanın başlıca düğüm noktası, ticaret gemilerine genel olarak tanınmış olan zararsız geçiş hakkının, savaş gemileri

için de bir «hak» olarak tanınmış olup olmadığı, kıyı ya da liman devletinin, böyle bir geçişi ya da ziyareti önceden izin almağa bağlama hakkının bulunup bulunmadığı biçiminde özetlenebilir.

Doktrinde, yazarların çoğunluğu Hall'in savunduğu görüş etrafında birleşmiş görünmektedirler. Hall, devletler hukukunda ticaret gemilerine tanınmış olan zararsız geçiş hakkının savaş gemileri için de söz konusu olamayacağı görüşündeydi. Ona göre, ticaret gemilerine zararsız geçiş hakkının tanınması uluslararası gemicilik ulaştırması bakımından bütün dünyanın ortaklaşa çıkarlarını sağlamak için kabul edilmiş bir haktır; bir devletin savaş gemilerini bir başka devletin karasularından geçirmek istemesinde ise böyle evrensel ve ortaklaşa bir çıkarın sağlanması söz konusu değildir. Böyle bir ayrıcalık tanınması, yalnız gemi devletinin çıkarıdır; bu durum, üçüncü devletlerin çıkarlarına çoğu zaman aykırı olabileceği gibi, karasularının sahibi olan devlet için de ara sıra tehlikeli bir durum yaratabilir. Bu bakımdan Hall, bir devletin, isterse, kendi karasularına yabancı devletlerin savaş gemilerinin girmesini kabul etmeme hakkı olduğunu belirtmekteydi.³ Yazarların çoğunluğu da bu görüşten yana çıkmışlardır. Amerikalı ünlü Profesör ve bugün Milletlerarası Adalet Divanı yargıçlarından Jessup da, «sağlam kural, savaş gemilerinin [yabancı] bir devletin karasularından geçme konusunda mutlak bir hakları olmadığı biçimde görünmektedir; nasıl ki bir ordu da [yabancı] bir devletin kara ülkesinden geçemezse» demektedir.⁴ Deniz hukukunun ünlü yetkililerinden Prof. Gidel de, yabancı savaş gemilerinin karasularından geçişinin, gemi devleti için bir hak değil, kıyı devleti bakımından bir hoşgörme (müsamaha) olduğunu belirtmektedir.⁵ Baldoni,⁶ Brüel⁷ gibi yazarlar, Harvard Devletler Hukuku Araştırma Grubu⁸ da bu görüşleri paylaşmaktadırlar.

³ Hall, *International Law* (8th edit. by Higgins, 1924), s. 198. Bu kaynakla bundan sonra gelecek 4, 5, 7 ve 8 sayılı dip-notlar şu derlemeden alınmıştır: Marjorie M. Whiteman, *Digest of International Law*, Washington, 1965, cilt IV, ss. 404-406.

⁴ Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, (1927), s. 120.

⁵ Gidel, *Le Droit International Public de la Mer*, (1934), cilt III, s. 284.

⁶ C. Baldoni («Les navires de guerre dans les eaux territoriales étrangères», *Recueil des Cours de l'Académie de La Haye*, 1938 - III, cilt 65, ss. 223, 224, 225 ve 226) şöyle yazmaktadır: «Etant donné que les eaux territoriales font partie du territoire de l'Etat riverain et qu'aucun Etat ne peut entrer avec ses propres organes dans le territoire d'un autre Etat sans le consentement de ce dernier, il en découle qu'en principe l'admission des navires de guerre dépend exclusivement de la volonté de l'Etat riverain, ce dernier étant libre d'admettre les navires de guerre dans ses eaux ou de leur refuser cette admission... La pratique internationale,

Bu genel eğilimden, kitabında daha çok İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri gibi büyük denizci devletlerin görüş ve uygulamasını yansıtan Colombos ayrılmaktadır. Colombos'a göre, bu konu tartışmalıdır; prensip olarak devletlerin savaş gemilerini yabancı karasularından geçirme hakları vardır.⁹ Özellikle, Devletler Hukuku Komisyonunun karasuları hakkındaki sözleşme tasarısından, kıyı devletinden önceden izin alınmasını öngören hükmün 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı sırasında çıkartılmış olması da, Colombos'a göre, Konferansın, Komisyonun görüşünü paylaşmadığını göstermektedir.¹⁰

Gerçekten, Devletler Hukuku Komisyonunda bu konu tartışmalara yol açmıştır. Cenevre Deniz Hukuku Konferansına esas alınan Devletler Hukuku Komisyonunun hazırladığı Sözleşme tasarısında, savaş gemilerinin yabancı karasularından geçişi konusu 24 üncü ve 25 nci maddelerde şöyle düzenlenmişti :

«*Madde 24:* Sahildar devlet, harp gemilerinin karasularından geçişini müsaadeye veya önceden bildiriye tâbi tutabilir. 17 nci ve 18 inci maddeler hükümlerine [zararsız geçiş şartlarına] riayet edilmesi şartıyla bu geçişe normal olarak müsaade edeceklerdir.»

«*Madde 25:* Harp gemilerinin sahildar devletin karasularından geçişi ile ilgili kaidelerine riayet etmemesi ve riayeti hu-

interprétée à l'aide des déclarations expresses des Etats et d'accord du reste avec la majorité des auteurs, s'est prononcée en effet clairement dans le sens que le passage des bâtiments de guerre est une pure question de *comitas gentium*. Il est vrai que la pratique des Etats consiste, dans la règle, non pas à refuser de façon absolue le passage dans les eaux territoriales, mais bien à le soumettre à des réglementations spéciales de caractère restrictif... Mais il n'est pas douteux que, même dans ces limites restreintes, le passage est accordé uniquement pour des motifs de courtoisie internationale et non pas en application d'une obligation juridique. L'absence d'une *opinio iuris*, qui apparaît déjà dans les dispositions internes par lesquelles l'Etat territorial se réserve la faculté de révoquer selon son bon plaisir l'autorisation de passage... Il reste en conséquence bien établi qu'en principe l'admission dans les eaux territoriales ne peut avoir lieu qu'avec le consentement de l'Etat riverain.»

7. Brüel , *International Straits*. (1947), s. 230.

8. *American Journal of International Law*, Special Suppl., Apr. 1929, cilt 23, s. 295.

9. C. John Colombos, *The International Law of the Sea*, (4th edit., 1959), s. 224. Bknz. ayrıca ss. 114 - 115.

10. *Ibid.*, s. 223 - 224.

susunda yapılan daveti nazarı itibara almaması halinde sahil-
dar devlet geminin karasularını terketmesini isteyebilir.¹¹»

Devletler Hukuku Komisyonu, sözleşme tasarısına ilişkin Ra-
porunda, 24 üncü maddeyi açıklarken, bu maddelerin görüşülme-
sinde tartışmalar ve görüş ayrılıkları olduğunu belirtmektedir. Ko-
misyon 1954 deki altıncı toplantısında, geçişin, önceden müsaade
veya bildirme olmadan bahşedilmesi gerektiği görüşünde idi. An-
cak, bazı hükümetlerin mütalâalarını öğrendikten ve meseleyi ye-
niden inceledikten sonra Komisyon, 1955 deki yedinci toplantısın-
da, bu konuya ilişkin maddeyi, sahil-
dar devletin, yabancı savaş ge-
milerinin karasularından geçişini önceden müsaadeye veya önceden
bildirmeye tâbi kılma haklarını belirtecek biçimde değiştirmeyi uy-
gun görmüştür. Komisyon 1966 toplantısında konuyu yeniden ele al-
mış, uygulamada, geçişin formaliteye bağlı olmadan ve sahil-
dar devletlerce itiraza uğramadan cereyan ettiğini belirten bazı hükü-
metlerin mütalâaları üzerine, konuyu yeniden incelemiş ve çoğun-
lukla, eski görüşünü değiştirmek için gerekli bir neden görmemiştir.
Bu görüşte olan Komisyon üyelerine göre, birçok devletin mü-
saade istemeyi veya önceden bildirmeyi zorunlu saymamaları iyi
karşılancak bir davranıştır; böyle bir davranış bu devletlerin de-
niz ulaştırması özgürlüğüne saygı gösterdiklerini anlatır. Ancak,
bu durum, bir devletin ihtiyat tedbiri olarak, geçiş önceden mü-
saadeye ya da bildirmeye bağlamasına da engel değildir. Komisyon,
bir devletin karasularından geçen savaş gemilerinin bu devletçe gü-
venliğine tehdit sayılabileceğini kabul ederek ve birçok devletlerin
geçiş önceden müsaadeye veya önceden bildirmeye bağladıklarını
gözönünde tutarak, devletlere bu çeşit tedbirler alma hakkını tanı-
mamak istememiştir. Ancak, bir devlet, yabancı savaş gemilerinin
kendi karasularından geçiş hakkını kısıtlamaya karar verip, bunu
resmen ilân etmedikçe, bu gemiler karasularından müsaadesiz veya
bildirisiz geçebilirler; şu şartla ki, bu sularda bir limana girmesin-
ler, ya da karasularında durmasınlar. Böyle durumlarda, önceden
izin alınması istenebilir.¹²

11. İlhan Lütem, *Deniz Hukukunda Gelişmeler. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı*, Ankara, 1959, ss. 153 - 158, 159 - 160.

12. *Report of the International Law Commission Covering the Work of its Eighth Session, 23 April - 4 July 1956*, UN Gen. Assemb. Off. Rec., 11th Session., Sppl. No. 9 (A/3150), ss. 22 - 23. Ayrıca bkz.: *Yearbook of the International Law Commission*, 1956, cilt I, s. 253, 276 - 277; Lütem, *op. cit.*, s. 153 - 154. Devletler Hukuku Komisyonunda, savaş gemilerinin geçiş konusundaki tartışmalar için bkz.: *Yearbook...*, 1956, cilt I, ss. 211 - 216.

Cenevre Konferansındaki görüşmeler ve tartışmalar sırasında, her iki görüş de (zararsız geçişin savaş gemileri için de bir hak olduğu; geçişin bir hak olmadığı, kıyı devletinden önceden izin alınmasına bağlı olduğu) temsilcilerce savunulmuştur. Federal Almanya Cumhuriyeti ve Hollanda sözleşmede birinci görüşten yana değişiklik önergesi de vermişlerdir. Konferansta ikinci görüşü savunanlar arasında Türkiye temsilcisi de vardır. Bay Tuncel'e göre, gerek Almanya, gerekse Hollanda önergelerinin, devletlerin büyük çoğunluğunun savaş gemilerinin kısıtlama olmadan geçişini kabul ettikleri varsayımına dayandığını, oysa, bunu kimi devletlerin iddia etmesine karşılık, her devletin bu konuda tam bir davranış özgürlüğü olduğunu belirtmiştir. Kıyı devletlerinin bu konudaki çıkarlarının bir örnek olmadığını, birtakım durumlarda önceden izin alınmasını ya da bildiride bulunulmasını istemenin kıyı devletlerinin yalnız hakkı olmadığını, aynı zamanda kendisi bakımından zorunlu olduğunu da kabul etmek gerekir. Türk Hükümeti savaş gemilerinin karasularından geçişini her zaman önceden izne bağlı tutmuştur. Bu yüzden, Türkiye temsilcisi Almanya ve Hollanda önergelerini kıyı devletinin haklarını akla yatkın olmayan bir oranda daraltan öneriler olarak görmektedir.¹³

Cenevre Konferansının önce Birinci Komisyonda görüşülen Almanya ve Hollanda önergeleri Komisyonca kabul edilmemiştir. Konferans genel oturumunda, İtalyan temsilcisi, «müsaadeye veya» sözcüklerinin metinden çıkartılmasını öne sürmüştür. Bu sözcükler 27 karşıt, 6 çekimsere karşı, 45 oyla, sözleşme metninden çıkartılmıştır. Ancak böylece değiştirilmiş madde oylandığı zaman, 24 üncü madde gerekli üçte iki çoğunluğu toplayamamış, 43 yana, 24 karşıt ve 12 çekimsere oyla, bu maddenin değiştirilmiş biçimiyle sözleşmeye konması kabul edilmemiştir. Türkiye de maddenin yeni biçimine karşıt oy kullanmıştır.¹⁴ Genel oturumda 25 inci madde ise, Sözleşmenin 23 üncü maddesi olarak, bir çekimsere karşı 76 oyla kabul edilmiştir.¹⁵

Colombos, yukarıda da belirttiğimiz gibi, Sözleşme tasarısındaki 24 üncü maddenin Cenevre Konferansında kabul edilmeyişinden aşırı kesinlikte bir sonuç çıkartmakta, Konferansın bu maddeyi ka-

¹³ Lütem, *op. cit.*, s. 157. Ayrıca bknz.: *United Nations Conference on the Law of the Sea. Official Records III: First Committee (Territorial Sea and Contiguous Zone), Summary Records of Meetings and Annexes*, Geneva, 24 Feb. - 27 April 1958, s. 129.

¹⁴ *Ibid.*, s. 158.

¹⁵ *Ibid.*, s. 160.

bul etmeyişi, savaş gemilerinin yabancı karasularından geçişinin gemi devletleri için bir hak olduğunu gösterdiğini söylemektedir.¹⁶ Bizce, bu konuda, gene deniz hukukunun en yetkili yazarlarından biri olan Smith'in görüşü doğru sayılmak gerekir; Smith şöyle demektedir: «Konferansta devletler arasında resmî bir anlaşmaya varılamamıştır. Sözleşme tasarısı geçişin hukuk bakımından bir hak olup olmadığı konusuna dokunmamakta, yalnız savaş gemilerinin mahallî mevzuata uymaları gerektiğini belirtmektedir (Madde 23). Ne olursa olsun şu var ki, kıyı devleti, bir milletlerarası gerginlik sırasında görüleceği gibi, yabancı savaş gemileri geçişini, özel ya da geçici nedenlerle şüphesiz yasaklayabilir, ya da kısıtlayabilir.¹⁷»

Bu durumda, yabancı savaş gemilerinin Türk karasularına girmeden ve bu sulardan geçmeden önce Türkiye Hükümetinden izin almaları esasını koyan 1966 Yönetmeliğinin 1 inci maddesinin Devletler hukukuna uygun olduğu, 1958 Cenevre Sözleşmesine de aykırı olmadığı ortaya çıkmaktadır.

Yabancı savaş gemilerinin karasularından geçişi konusunda bu tartışmalara karşılık, savaş gemilerinin yabancı limanlara girişlerinde, liman devletinden önceden izin alma gerektiği genel olarak kabul edilmiş bir kuraldır. Liman devleti, yabancı savaş gemilerinin girişine bütün limanlarını kapatabileceği gibi, dilerse bazı limanlarını kapatabilir. Limanlara girişi, karşılıklı olma esasına da bağlayabilir.¹⁸ Ya da, İngiltere'nin ve A.B.D.'nin uygulamasında görüldüğü gibi, ilke bu olmakla birlikte, belirli sayıyı aşmayacak savaş gemilerinin (her gelişte aynı devlete ait gemi sayısı üçü aşmıyorsa), önceden izin istemek yerine, yalnız bildiride bulunmalarını istemekle yetinebilir.¹⁹ Bu, tüm olarak, devletin takdirine kalmıştır. Ancak tehlike, zorunluluk, ya da beklenmeyen durumlarda limanlar bütün gemilere açık sayılırlar.

Türk hava üslerini ve hava alanlarını ziyarete gelecek yabancı askerî kuvvetlerin durumuna gelince, 1966 Yönetmeliğinde kabul edilen esas (önceden izin isteme esası) devletler hukukunda yapılageliş, (teamül) kurallarına uygun olduğu gibi, çok-taraflı, ya da iki-taraflı havacılık anlaşmalarına ve genel olarak devletlerin iç mev-

16. Colombos, *op. cit.*, s.

17. Smith, *The Law and Custom of the Sea*, (3rd edit. 1959), s. 49.

18. Colombos, *op. cit.*, s. 224.

19. Colombos, *op. cit.*, s. 225 - 226. Bu konuda örnekler ve uluslararası diplomatik yazışmalar için bknz.: Whiteman, *Digest...*, cilt IV, ss. 408 - 410.

zuatlarına da uygundur.²⁰ «Devlet ülkesi» teriminin karasularını ve bu suların üstündeki hava alanını da kapsadığı, bu hava alanında devletin egemenliğinin yürürlükte olduğu bütün devletlerce olduğu gibi, doktrinde de bugün bütün yazarlarca kabul edilen bir ilkedir. 1919 Paris, 1926 Madrid, 1928 Havana ve 1944 Şikago sivil havacılık sözleşmelerinde, alttaki - devletin egemenliğinin kesin («mutlak ve münhasır») olduğu, temel ilke kabul edilmiştir.²¹ Karasuları ve Bitişik Bölge konusunda 1958 Cenevre Sözleşmesinin 2 nci maddesinde şöyle denilmektedir: «Sahildar devletin egemenliği, karasuları üzerindeki hava sahasına ve bu suların kapladığı deniz yatağı ile toprak altına da şamildir.»²² İki - taraflı havacılık anlaşmalarında da, devletin ülkesi (egemenlik alanı) belirtilirken, karasularının ve karasuları üzerindeki hava alanının da devletin egemenliği altında olduğu önemle açıklanmaktadır. Örneğin, Türkiye'nin Bulgaristan'la 18 Nisan 1966'da yaptığı Hava Ulaştırması Anlaşmasının 1 inci maddesinde, «(a) 'ülke' terimi, Âkid Taraflardan her birinin hâkimiyeti altında bulunan arazi, ona bitişik karasuları ve üstündeki hava sahası anlamını taşır»²³ denmektedir.

Böyle olunca, anlaşmalar ya da önceden alınmış izinler dışında, bir yabancı uçağın devlet ülkesi (karasularının üzerindeki hava alanı dahil) üzerinden uçması, her zaman uluslararası uyuşmazlıklara yol açmaktadır.²⁴ Böyle bir durumda, alttaki - devletin, ülkesi havalarına izinsiz giren bir uçağa karşı, (inmesi bildirildikten sonra) uçağı düşürmek de dahil, gerekli tedbirleri alabileceği kabul edilmektedir. Devletin deniz sınırları üzerinde düşürülen yabancı uçakların durumunda, böyle bir davranışın hukuka uygun ya da aykırı olduğu tartışılırken, her şeyden önce göz önünde tutulan unsur,

20. Whiteman, *Digest...*, cilt II, ss. 1273 - 1280.

21. Meray, *Uzay ve Milletlerarası Hukuk*, Ankara, 1964, ss. 107 - 109.

22. Lütem, *op. cit.*, s. 452. Bu madde, Konferansın genel oturumunda, karşıt ya da çekimsiz hiç bir oy olmaksızın, 75 oyla kabul edilmiştir. Bknz. *Ibid.*, s. 47. Buna karşılık, 1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesinin 2 nci maddesinde, açık denizlerin serbestliği için açık deniz üzerinde uçma serbestisini ihtiva eder» denilmektedir. *Ibid.*, s. 462.

23. *Resmî Gazete*, 19 Aralık 1966, sayı 12481.

24. Bknz.: Oliver J. Lissitzyn, «The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law», *A.J.I.L.*, 1953, cilt 47, ss. 559 - 589. Bu incelemede, özellikle, Amerikan askerî uçaklarının yabancı ülkeler üzerinden izinsiz uçuşları yüzünden Yugoslavya, Sovyetler Birliği ve Macaristan ile A.B.D. arasında çıkan anlaşmazlıklar ele alınmaktadır.

uçanın devlet ülkesi içindeyken mi, yoksa açık deniz üzerinde uçarken mi düşürüldüğü olmaktadır.²⁵

Böylece, Türkiye, 1966 Yönetmeliğinde, ülkesindeki hava üslerini ve hava alanlarını ziyarete gelecek yabancı hava kuvvetleri için, önceden diplomatik kanaldan izin istenmesi esasını koymakla, devletler hukukunun kendisine tanıdığı bir yetkiyi kullanmış bulunmaktadır.

II. Geçişin ve ziyaretin düzenlenmesi :

1966 Yönetmeliğinin 3 üncü maddesinde, Türk karasularını, limanlarını, hava üs ve alanlarını ziyaret etmelerine izin verilmiş yabancı deniz ve hava kuvvetlerine ilişkin olarak, Türk Hükümetinin, gemilerin ve uçakların sayısını, durumunu ve kalış sürelerini sınırlandırma yetkileri belirtilmektedir. 1966 Yönetmeliğinin 3 üncü maddesi şöyledir :

«Yabancı bir devlete ait olup da, milletlerarası nezaket kurallarının gerektirdiği hallerde, Türk karasuları ve limanları ile hava üs ve alanlarına girmelerine izin verilecek olan deniz ve hava kuvvetlerinin durum ve sayısını tesbit, kalış sürelerini sınırlama hakkı Türkiye Cumhuriyetine aittir.»

1925 Yönetmeliğinin 3 ncü madde 2 nci fıkrasında da benzer bir hüküm vardı. Ancak, 1925 Yönetmeliğinin 2 nci fıkrasında, kalış süresinin, önüne geçilmez bir zorunluk yüzünden uzatılması gerektiği durumlarda, iznin gene diplomasi yoluyla istenmesi gerektiği de belirtilmekteydi. 1966 Yönetmeliğinde, kalış süresinin uzatılması bakımından böyle bir hüküm bulunmamakla birlikte, 3 üncü maddenin kaleme alınış biçimi böyle bir uzatmaya elverecek biçimde anlaşılabilir. Gelecek gemilerin ve uçakların sayısını, kalış sürelerini kısıtlama bakımından 1966 Yönetmeliğinde Türk Hükümetinin elinde tuttuğu böyle bir genel yetki, devletler hukukuna ve ziyaret için temel ilke kabul edilen «önceden izin alma zorunluluğu» esasına uygun ve bunun zorunlu bir sonucudur. Yabancı savaş gemilerinin ve uçaklarının ülkesine girişine izin verip vermemeğe yetkili olan ülke - devleti, bu kuvvetlerin ülkede kalış sürelerini ve şartlarını da saptamaya yetkilidir.²⁶

²⁵. Sovyetler Birliğince, 1960 da, Sovyetler Birliği kara ülkesi üzerinde düşürülen U-2 Amerikan uçağı ile, Barents denizi üzerinde düşürülen RB. 47 Amerikan uçağı konusunda bkz.: Meray, *op. cit.*, ss. 203-207, ve bu sayfalardaki dip notlar.

²⁶. Baldoni, *op. cit.*, s. 230.

1966 Yönetmeliği 4 üncü maddesinde, devletler hukukunda genel olarak kabul edilmiş bazı durumları, Yönetmeliğin 1 inci ve 3 üncü maddelerinde belirtilen kuralların dışında tutmaktadır:

«Yabancı devlet başkanlarını ve hükümler hanedan mensuplarını taşıyan deniz ve hava vasıtaları ile, arıza, tehlike ve beklenmedik hallerde Türk limanlarına girmek ve hava üs ve alanlarına inmek zorunda kalan deniz ve hava vasıtaları Yönetmeliğin 1 inci ve 3 üncü maddesi hükümleri kapsamının dışında mütalâa edilirler.»

Görüldüğü gibi, kural - dışı bırakılan dört durum söz konusudur: 1) Yabancı devlet başkanlarını ve hükümler hanedan mensuplarını taşıyan gemiler ve uçaklar; 2) arıza; 3) tehlike, ve 4) beklenmedik hallerde Türk limanlarına girmek ve hava üs ve alanlarına inmek zorunda kalan deniz ve hava vasıtaları önceden izin almış sayılmaktadır, ya da böyle işlem görmektedirler. 1925 Yönetmeliğinin 3 üncü madde (a) ve (b) bendlerinde de böyle bir hüküm vardı. Ancak 1925 Yönetmeliği yalnız deniz kuvvetlerinden söz etmekte, 1966 Yönetmeliği hava kuvvetlerini de kapsamına almaktadır. 1925 ve 1966 Yönetmeliklerinde, tehlike, arıza durumu ve beklenmeyen halleri kural dışında tutan bu hükümler devletler hukuku kuralları olarak da gelişmiştir.²⁷

Yabancı denizaltılar bakımından, 1925 Yönetmeliğinde olduğu gibi, 1966 Yönetmeliğinde de aynı hükümler vardır. 1966 Yönetmeliğinin 2 nci maddesine göre, «Yabancı denizaltı gemileri, Türk karasularında buldukları sürece dalmış olarak seyredemezler.» Şüphe yok ki, yabancı denizaltıların da Türk karasularına girmeleleri, öteki savaş gemileri gibi, Türkiye Hükümetinden, diplomatik

27. Colombos, *op. cit.*, s. 225. Baldoni (*op. cit.*, s. 226), bu bakımdan şunları yazmaktadır: «Il est en effet bien certain, que le droit international admet d'une part la force majeure, qui enlève toute possibilité de décision et obligeant à suivre une unique voie, fait qu'un acte déterminé est accompli d'une façon tout à fait indépendante de la volonté de celui qui a la responsabilité du navire, et qu'il admet, d'autre part, l'état de nécessité, par effet duquel l'acte est bien accompli volontairement, puisqu'il y a toujours possibilité de choix entre deux décisions, mais où la volonté est influencée par la situation de péril grave et imminent où le navire et l'équipage vient de se trouver. Il s'en suit que, malgré la règle générale, en vertu de laquelle l'entrée dans les eaux territoriales ne peut s'effectuer sans le consentement de l'Etat riverain et encore moins contre sa volonté, il est certain également que l'entrée dans la mer côtière ou dans un port perd tout caractère illicite, même lorsque l'Etat territorial a interdit l'accès de façon tout à fait générale, lorsque cette entrée est déterminée par la force majeure ou par la nécessité.»

yoldan, 15 gün önceden izin almağa bağlıdır. Böyle bir hüküm, 1925 Yönetmeliğinin 2 nci maddesinde daha kesin bir yasaklama olarak belirmekteydi. 1925 Yönetmeliğinin 2 nci maddesine göre, yabancı denizaltıların Türk karasularında hiç bir şekilde seyredemeyecekleri ve bu sulara dalmış olarak giremeyecekleri belirtilmekte idi. Karasuları ve Bitişik Bölge konusunda 1958 Cenevre Sözleşmesinin 14 üncü madde 6 ncı fıkrasında ise, «Denizaltılar su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek mecburiyetindedir» denilmektedir. 1966 Yönetmeliği daha çok 1958 Cenevre Sözleşmesini göz önünde tutmuş görünmektedir.

Yabancı deniz kuvvetleri, 1966 Yönetmeliğinin 5 inci maddesine göre, «Türk karasularına girdiklerinde mevcut muhabere vasıtaları ile en müsait Türk askerî makamlarına bu durumu bildirmek ve kendi bayraklarını çekmekle sorumludurlar». Denizaltılar da bu hükme uygun davranmak zorundadırlar. Bundan başka, 1966 Yönetmeliğinin 6 ncı maddesine göre, «Bir deniz komutanı veya liman başkanının bulunduğu bütün Türkiye limanlarında, yabancı deniz kuvvetleri bu makamların kendilerine gösterecekleri noktalarda demirlemek zorundadırlar. Bu gemilere ait deniz vasıtaları da gösterilen mahallerin dışına yanaşamazlar.» Benzer hükümler, 1925 Yönetmeliğinin 4 üncü ve 5 inci maddelerinde de vardı.

1966 Yönetmeliğinin 7 nci maddesi, Türk Hükümetinin verdiği izni geri alabileceğini öngörmektedir. Bu maddeye göre :

«Yabancı deniz ve hava kuvvetleri için verilmiş olan liman ve hava üslerinde kalma izinleri, Türkiye Cumhuriyetinin lüzum görünüp ilgili devletleri haberdar etmesi sonucunda geri alınabilir. Böyle bir emir alan deniz kuvveti gemilerinin 6 saat içinde, hava kuvveti uçaklarının da 2 saat içinde liman ve hava üslerini terketmeleri, yahut kendilerine gösterilecek yeni liman ve üslerine intikalleri gereklidir.»

Böyle bir hüküm, yalnız yabancı deniz kuvvetlerine ilişkin olarak, 1925 Yönetmeliğinin 6 ncı maddesinde de vardı. Böyle bir emir vermesi için, Türk Hükümetinin, 1966 Yönetmeliğinin 7 nci maddesine göre, bunun «lüzumlu görmesi» yeterlidir. Bununla birlikte, 1966 Yönetmeliğinde, Türk karasularına ve limanlarına gelen yabancı deniz kuvvetleri ile, Türk hava üslerine ve alanlarına gelen yabancı hava kuvvetleri uçaklarının yapamayacakları davranışlar da belirtilmiştir. 1966 Yönetmeliğinin 10 uncu maddesinde şöyle denilmektedir: «Özel anlaşmalarla kabul edilmiş manevra, tatbikat ve eğitimler haricinde, yabancı devlet deniz ve hava kuvvetleri-

nin Türkiye liman ve karasuları ile hava üsleri ve semalarında her türlü eğitim ve atış yapmaları yasaktır.» Devletin egemenliğinin yürürlükte olduğu bu alanlarda, ülke devletinin izni olmaksızın, yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin bu gibi davranışlarda bulunmaları, şüphesiz devletler hukukuna aykırı düşer. Böyle bir hüküm 1925 Yönetmeliğinin 8 inci maddesinde de vardı. Yalnız, 1925 Yönetmeliğinin 8 inci maddesinde uçaklar gözönünde tutulmamaktaydı; bu maddeye göre, Türk karasularını ve limanlarını ziyarete gelecek yabancı savaş gemilerinin karaya birlik çıkartmaları, karasularında ve limanlarda atış talimi yapmaları, torpil ya da mayın atıp dökmeleri, atış ve ışıltak talimleri yapmaları yasaklanmıştı. 1966 Yönetmeliği son gelişmeleri de gözönünde tutarak maddeyi yeni biçimine sokmuştur.

1966 Yönetmeliğinin 11 inci maddesine göre, «Bünyesinde uçak bulunduran yabancı devlet gemileri Türk karasularında buldukları süre zarfında, uçak uçuramaz ve indiremezler. Ancak, zarurî haller vukuunda uçak uçurulması ve indirilmesi hususî izne tâbidir.» 1925 Yönetmeliğinde böyle ayrıntılı bir hüküm yoktu. Yalnız, 10 uncu maddede, Türk karasularına girmelerine ve limanlarını ziyaret etmelerine izin verilmiş yabancı savaş gemilerine refakat eden uçakların, bu sulara hava yoluyla girmeleri yasaklanmıştı.

Ülke - devletin ülkesi üzerindeki egemenliği ile esasen bağdaşmayacak bazı davranışların, yabancı savaş gemilerine ve uçaklara, 1925 Yönetmeliğinde olduğu gibi 1966 Yönetmeliğinde de yasaklandığı görülmektedir. 1966 Yönetmeliğinin 13 üncü maddesi şöyledir:

«Ayrı yabancı ülkelere ait deniz ve hava kuvvetleri veya bu kuvvetlerden herhangi birileri Türk karasularında, limanlarında, hava üs ve alanlarında birbirlerine karşı hasmane tavır takınamazlar. Herhangi bir gemiyi durduramaz, aramak, tahrip etmek, ele geçirmek veya bir uçağı inişe zorlamak veya tahrip etmek gibi egemenlik tasarrufunda bulunamazlar.»

1925 Yönetmeliğinin 12 nci maddesinde de, Türk karasularına ve limanlarına gelmiş olan ayrı devlete ait savaş gemileri bakımından bu gibi davranışlar yasaklanmakta idi. 1966 Yönetmeliği bu yasayı, hava kuvvetlerini de kapsayacak biçimde genişletmiş olmaktadır.

Yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin Türk karasularında, limanlarında ve göklerinde yapamayacakları başka şeyler de vardır. 1966 Yönetmeliğinin 10 uncu maddesine göre:

«Yabancı deniz ve hava kuvvetlerine mensup şahısların yasak bölgelerin fotoğraflarını çekmeleri, plânlarını yapmaları, Hükümetin izni olmaksızın herhangi bir hidrografik ölçü yapmaları, çeşitli denizcilik işaretleri koymaları, sahil bölgelerinde keşif uçuşları yapmaları ve havadan fotoğraf çekmeleri yasaktır.»

1925 Yönetmeliğinin 9 uncu maddesi de bu gibi davranışları yasaklamakta idi. Bundan başka, yabancı kuvvetlerin personelinin yasak bölgelere, özel bir izin yoksa, giremeyecekleri de 1966 Yönetmeliğinin 8 inci maddesinde belirtilmektedir. Bu 8 inci maddeye göre, «Özel bir izinle Türk liman ve karasularıyla hava üs ve alanlarında bulunan yabancı kuvvet personelinin yasak bölgelere girmelerine 1110 sayılı kanun hükümleri saklı kalmak şartıyla müsaade edilebilir.»²⁸

Yabancı deniz ve hava kuvvetleri personelinin hangi şartlarla karaya çıkabilecekleri ya da üslerinden ayrılacakları 1966 Yönetmeliğinin 12 nci maddesinde gösterilmiştir. Bu maddeye göre:

«Yabancı deniz ve hava kuvvet personeli ancak gezmek ve spor temasları yapmak için mahallin mülkî âmiri ile garnizon komutanının müsaadesi ile 5628 sayılı Pasaport Kanunu ve 5683 sayılı Yabancıların Türkiyede İkamet ve Seyahatları Hakkındaki Kanun hükümlerine uygun olarak sahile çıkabilir ve hava üssünden ayrılabilirler; silâhlı olamazlar, merasim ve gösteri için silâhlı personel çıkarmak istendiği takdirde mahallî makamlardan önceden izin alınması ve yapılacak merasim ve gösteri hakkında gerekli bilgi verilmesi zorunludur. Subaylar resmî ziyaretlerinde üniformaya dahil olan meç veya kılıçlarını taşıyabilirler.

Benzer bir hüküm 1925 Yönetmeliğinin 11 inci maddesinde de vardı. 1925 Yönetmeliğinin 8 inci maddesi, yabancı savaş gemilerinin karaya birlik çıkarmalarını kesin olarak yasaklarken, 11 inci

28. 1110 sayılı kanun, 21 Haziran 1927 de kabul edilmiş olan, «Askerî memnu mıntakalar kanunu» dur. (Bknz.: *Düstur*, tertip III, cilt 8, s. 860). Bu kanunun 1 inci maddesine göre, kanunda tanımlandığı gibi, birinci yasak bölgelere «müstahkem mevkiin alâkadar mensubinden maada hiç bir kimse giremez.» Gene kanunda tanımlanan ikinci yasak bölgelere «hiç bir cenebî giremez.» Bundan başka, «bu mıntakada dürbünle tarassut ve fotoğraf, resim, harita, kroki almak mahallî halk için dahi memnudur. Bu gibi harekette bulunanlar derhal men ve derdest edilerek haklarında kanunî muamele ifa edilmek üzere müddeiumûmîliğe teslim edilir.»

maddede, yabancı savaş gemisi personelinin karaya ancak gezmek için çıkabileceği öngörülmekteydi. 1925 Yönetmeliğinin 11 inci maddesinde, yalnız cenaze töreni için karaya asker çıkarmak gerektiği zaman, gemi komutanının mahallî makamlardan izin alması, ve çıkarılacak birliğin sayısının komutanla mahallî makamların anlaşarak tespit etmeleri belirtilmekteydi. 1966 Yönetmeliğine göre, yabancı kuvvet personeli, mahallî makamlardan izin almak şartıyla, ancak gezmek ve spor teması yapmak için karaya çıkabilir; silâhlı personelin «merasim ve gösteri» için, gene mahallî makamların izniyle, çıkarılabileceği öngörülmektedir. Bunun dışında limanlara gelen yabancı gemilerin, mahallî makamların izni olmaksızın karaya silâhlı birlik çıkarmaları, ülke devletinin egemenliğini çiğneyen, devletler hukukuna aykırı davranışlar sayılmaktadır.²⁹

1966 Yönetmeliğinin 14 üncü maddesinde, «Türkiye Cumhuriyeti karasuları ve hudutları dahilinde, yabancı deniz ve hava kuvvetleri personeli, tamamen Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin hukukî mevzuatına uymakla yükümlüdür» denmektedir. Bu bakımdan 1925 Yönetmeliğinin 13 üncü maddesinde ise, sağlık, telsiz kullanma, gümrük ve limanlara ilişkin Türk mevzuatına yabancı deniz kuvvetleri komutanlarının uymakla görevli oldukları belirtilmekteydi. 1966 Yönetmeliği, bu bakımdan hem deniz ve hava kuvvetleri personeli kapsamakta, hem de, 1925 Yönetmeliğinde belirtilen konuları da içine alan, daha geniş kapsamlı bir düzenleme yapmaktadır.

Türk mevzuatına uyulmadığı takdirde, 1966 Yönetmeliğinin 15 inci maddesine göre, «mahallî garnizon komutanı ve mülkî âmirler bunların Türkiye karasuları, liman ve hava üslerini veya alanlarını terketmelerini isteyebilirler.» Bu hüküm de devletler hukukuna uygundur.³⁰ Karasuları ve Bitişik Bölge konusunda 1958 Cenevre Sözleşmesinin 23 üncü maddesi şöyledir: «Eğer bir harp gemisi sahil-dar devletin karasularından geçiş hakkındaki nizamlarına uymazsa ve uyması için kendisine yapılan talebi nazarı itibara almazsa, sahil-dar devlet, harp gemisinin karasularını terketmesini isteyebilir.» Karasuları için, kıyı devletine tanınmış bu yetki, limanlar bakımın-

²⁹ Bu konuda klasik olaylardan sayılan, *Panther* gemisi olayı ile *Savarkar* olayı için bkz.: «Affaire de la Cannonière Allemande *Panther* à Itajahy, Brésil», *Revue Générale de Droit International Public*, 1906, ss. 200-206; *Savarkar* olayı için bkz.: Meray (derleyen), «Devletler Hukukunda Denizle İlgili Bazı Örnek olaylar» (Kararı, çeviren Mümtaz Soysal), *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 1957,

³⁰ Colombos, *op. cit.*, s. 234.

dan öncelikle geçerlidir. 1925 Yönetmeliğinin 14 üncü maddesinde de böyle bir hüküm vardı. 1925 Yönetmeliğinin 14 üncü maddesine göre, Türk makamları, savaş gemisinin liman ve karasularını terketmelerini istemeden önce, yabancı savaş gemisi komutanını Türk mevzuatına uymağa çağıracağını, bu çağırıya uymadığı takdirde liman ve karasularını terketmesini isteyebileceğini belirtmekteydi. Böylece, 1925 Yönetmeliğinin bu hükmü, 1958 Cenevre Sözleşmesine daha uygun görünmektedir. 1966 Yönetmeliğinde, 15 inci maddede, mahallî nizamla uyması için gemi komutanına önceden davette bulunulması zorunluluğu belirtilmemiştir. Ancak 1966 Yönetmeliğinin yukarıda gördüğümüz 7 nci maddesinde, Türkiye Hükümetinin lüzum görmesi üzerine, yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin Türk ülkesini ziyaretleri için verilmiş olan izni geri alabileceği belirtilirken, «ilgili devletleri haberdar ederek» söz konusu gemi ve uçakların limanları, karasularını, hava üs ve alanlarını terketmelerini isteyebileceği hükmünü koymuş olduğunu da göz önünde tutmak gerekir.

1966 Yönetmeliğinin yürütme ve uygulama maddelerine geçmeden önce, 1925 Yönetmeliğinde bulunduğu halde, 1966 Yönetmeliğine konmamış bazı hükümlere de değinmek gerekir. 1925 Yönetmeliğinin 15 inci maddesine göre, Türk Hükümeti, savaş ilânı üzerine, ya da savaş tehlikesi varsa, yabancı savaş gemilerine, Türk karasularına ve limanlarına girme izni verip vermemek, ya da gerekli gördüğü kısıtlamalara başvurma, birtakım mahallî düzenlemelere gitme hakkını saklı tutmaktadır. Böyle bir hüküm 1966 Yönetmeliğinde yoktur. Bununla birlikte, böyle durumlarda, ülke devletine bu hak, devletler hukukunca tanınmış bulunmaktadır.

Bundan başka, 1925 Yönetmeliğinin 9 Ekim 1932 de değiştirilmiş 17 nci maddesine göre, bütün yabancı savaş gemileri ve bütün yabancı yardımcı gemiler (taşıma gemileri, akar - yakıt gemileri, kömür gemileri ve uçak - gemileri), devletlere ya da özel kişilere ait olan yatlar, Türkiye Cumhuriyetinin savaş limanı (askerî liman) olarak ilân etmiş olduğu ya da ilân edebileceği, ve yabancı devletlere de bildireceği limanlara giremezler. Gene 1925 Yönetmeliğinin 9 Ekim 1932 de değiştirilmiş 18 inci maddesine göre, 1925 Yönetmeliğinin 3 üncü madde (a) ve (b) bendlerinde belirtilen savaş gemileri ile yardımcı gemiler (devlet başkanı taşıyan gemiler, arıza, tehlike ve beklenmeyen hallerle karşılaşan savaş gemileri) ile, hava kuvvetleri birlikleri de Türk savaş limanlarına giremezler.

Devletlerin diledikleri limanları askerî liman (savaş limanı) sa-

arak, buralarını yabancı devletlerin savaş gemilerinin girişine kapayabilirler.³¹ Bu bakımdan, 1925 Yönetmeliğinin 17 nci maddesine benzer bir hüküm 1966 bulunmaması, Türkiye Hükümetinin isterse böyle davranacağı anlamına gelmez. 1925 Yönetmeliğinin 18 inci maddesine benzer bir hükmün 1966 Yönetmeliğine alınmamış olması, kazaya, tehlikeye uğramış bir savaş gemisine savaş limanlarının açık olacağı anlamına gelmektedir. Böyle bir görüşün benimsenmiş olması, hem insanlık düşüncelerine uygundur, hem de devletin yersiz kınanmasını önleyebilecektir.³²

1966 Yönetmeliğinin 16, 17, 18 ve 19 uncu maddeleri yürütme ve uygulama hükümlerini belirtmektedir. Yönetmeliğin 16 ncı maddesine göre, «Boğazlar bölgesi ile ilgili olan 1936 tarihli Montreux Boğazlar Mukavelesi ve Türkiyenin imzalamış olduğu milletlerarası andlaşmalar hükümleri saklıdır». Bu maddenin, Montreux Sözleşmesine ilişkin hükmü, her halde, Türk makamlarına, doğabilecek herhangi bir tereddütü açıklığa kavuşturmak amacıyla konmuş olduğunu düşünmek gerekir. Bilindiği gibi, milletlerarası ilişkiler ve hukukî yükümler açısından devletin öteki devletlerle olan bağlantıları, milletlerarası alanda bir iç hukuk tasarrufu ile - andlaşma böyle bir yolu öngörmemişse - kaldırılamaz. *Lex posterior* niteliğinde bir iç hukuk tasarrufu iç düzende geçerli olsa bile, andlaşmaya taraf öteki devletlerin milletlerarası alandaki istemleri (talepleri) gene yürürlükte kalır ve devletin milletlerarası alanda sorumu söz konusu olabilir. Böyle olduğu için, Montreux Sözleşmesinin geçerliliğinin belirtilmiş olmasının, yalnız Türk makamlarının zihinlerinde belirebilecek tereddütleri ortadan kaldırmak için konmuş olabileceğini düşünmekteyiz. Netekim böyle bir hüküm 1925 Yönetmeliğinin 16 ncı maddesinde, Lausanne Boğazlar Sözleşmesi bakımından da konmuştu.

Öte yandan, 1966 Yönetmeliğinin gene 16 ncı maddesinde «...ve Türkiye Cumhuriyetinin imzalamış olduğu milletlerarası andlaşma-

³¹. Amerika Birleşik Devletleri Moskova Büyükelçiliği, Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanlığına, 8 Eylül 1959 da başvurarak, *Maury* adlı Amerikan devlet gemisinin Sivastopol limanını ziyaret etmesi için izin istemişti. *Maury* o sırada Karadeniz'de hidrografik araştırma yapmaktaydı. Sovyetler Birliği bu isteğe verdiği karşılıkta, Sivastopol'un yabancı gemilerin ziyaretine kapalı bir liman olduğunu, *Maury* savaş gemisinin Odesa ya da Novorossik limanlarını ziyaret edebileceğini bildirmiştir. Bu konudaki yazışmalar için bknz.: Whiteman, *Digest...*, cilt IV, s. 410.

³². Prof. Charles Rousseau (*Droit International Public*, Paris, 1953, s. 429) 4 Ekim 1934 de, kötü hava şartlarıyla karşılaşmış iki Fransız torpil gemisinin İzmir limanına girmesine izin vermediğini, gemilerin, kıyı bataryalardan atılan ihtar atışları üzerine, geri dönmek zorunda kaldıklarını yazmaktadır.

lar» ibaresinde «imzalamış olduğu» sözünün, 1961 Anayasasının 65 inci maddesi ile, 244 sayılı kanun³³ hükümleri karşısında ne ölçüde yerinde olduğu sorulabilir. Gerek Anayasamızın 65 inci maddesi, gerekse 244 sayılı kanun andlaşmaların bağlayıcılık kazanması için belirli usuller koymaktadır Bu yüzden, 1966 Yönetmeliğinin 16 ncı maddesinde «imzalamış olduğu» sözü yerine, «usulüne göre yürürlüğe konmuş andlaşmalar» denmiş olsaydı, andlaşmalar konusunda Türk hukuk sistemine daha uygun davranılmış olurdu.

1966 Yönetmeliğinin 17 nci maddesinde şöyle denilmektedir: «Bu Yönetmelik hükümlerine göre Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti namına izin verilmesi ve tedbirler alınması hususunda Dışişleri Bakanlığı ile Millî Savunma Bakanlığı adına Genelkurmay Başkanlığı birlikte karar alırlar. Bu konuda kanunlar ile Bakanlar Kuruluna verilmiş yetkiler saklıdır.»

Yönetmeliğin 18 inci maddesi, 29 Temmuz 1925 gün ve 2255 sayılı Yönetmeliğin yürürlükten kaldırılmış olduğunu, 19 uncu ve sonuncu maddesi de yeni Yönetmeliğin yayını tarihinde yürürlüğe girmiş olacağını belirtmektedir.

33. Milletlerarası andlaşmaların yapılması, yürürlüğe konulması ve yayınlanması ile bazı andlaşmaların yapılması için Bakanlar Kuruluna yetki verilmesi hakkında 31 Mayıs 1963 de kabul edilmiş 244 sayılı kanun için bkz.; *Resmî Gazete*, 11 Haziran 1963, sayı 11425.