



## ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN KORFU BOĞAZI DAVASI VE SONUÇLARI

Hüsamettin İNAÇ\* Betül YAZICI\*\*

### Özet:

Korfu boğazı davasına uluslararası hukuk çerçevesi dâhilinde bakıldığında, denizler ve deniz hukuku kapsamında oldukça geniş ve girift bir tartışma zemini karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası ilişkilerin, tarihin hiçbir dönemi ile kıyaslanamayacak kadar geliştiği, ancak geliştikçe daha da karmaşık bir görünüm arz ettiği günümüzde, özel hukuk ve denizcilik hukuku da bütünsel bir disiplin olarak belirginleşmiştir. Korfu gibi boğazlar da, özellikle birer uluslararası su yolu niteliğini haiz olmaları nedeniyle, denize kıyısı olmayan devletler de dâhil olmak üzere, uluslararası toplumun ticari çıkarları ve stratejik olarak seyrüsefer serbestisi açısından önem arz etmektedir. Bu çalışmamızda İngiltere ile Arnavutluk arasında bir ihtilaf olarak gündeme gelen Korfu Boğazı davası üzerinden uluslararası hukuk açısından boğaz kavramı, geçiş rejimleri ve Uluslararası Adalet Divanı'nın ihtilafı çözmek için müdahale tarzı ele alınmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Korfu Boğazı, boğaz, geçiş rejimi, Uluslararası Adalet Divanı, uluslararası deniz hukuku

### CORFU STRAITS CASE AND ITS CONSEQUENCES FOR THE INTERNATIONAL LAW

### Abstract:

As the international law issue the case of Corfu Straits led to the great and complicated debates amidst the conflicting parties and international institutions of jurisdiction. During the period where this case emerged, international maritime law, and the law of sea had newly become as private, autonomous and holistic discipline. On the other hand, the straits such as Corfu became more important because of their influence on the both commercial benefits and strategic safety of navigations of countries whether costs have or not. In this context, our study focuses on the notion straits in respect of international maritime law, transition regimes and the intervention of international court of justice over the Corfu Straits case emerging from the conflict between Albania and Britain.

**Key words:** Corfu Straits, transition regime, International Court of Justice, international maritime law

\* Prof. Dr., Dumlupınar Üniversitesi, İİBF, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü

\*\* Bilim Uzmanı. Dumlupınar Üniversitesi, İİBF, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü Yüksek Lisans Programı Mezunu



## 1. Giriş

Konumuz olan Korfu'yu ele alırken ilk önce temel olarak boğaz kavramının anlamsal ve şekilsel özelliklerine değinmemiz gerekmektedir. Boğazın coğrafi tanımı ve kullanım şekilleri de önem teşkil etmektedir. Korfu Boğazı davası ilk itiraz olarak tarihteki önemini almaktadır. Bu dava ile boğaz tanımlamalarına da bir açıklık getirilmiştir. Boğazlar ulusal ve uluslararası boğazlar olma özelliklerini göstererek ayrı kollara ayrılırlar. 2. Dünya savaşı sonrası, uluslararası hukuk doktrininde 'KORFU BOĞAZI DAVASI' yani Korfu uyuşmazlığı olarak bilinen bu olay nedeniyle hangi boğazların uluslararası boğaz olarak tanımlanacağı sorunu, ULUSLARARASI ADALET DİVANI'NIN gündemine girmiş ve sonuçta, UAD 1947 kararıyla, 'Açık denizin iki parçasını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılmakta olan' şeklindeki tanımıyla çözüm getirilmiştir. Boğazları ele alarak yorumlanan ve çözümlenen bu davada, uluslararası boğazlardan geçiş rejimleri de düzenlenmiştir. Korfu uyuşmazlığı uluslararası hukuk ve deniz hukukuna aldığı, 'yabancı savaş gemilerinin, barış olmaksızın uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlardan serbest geçiş imkanına sahip olduğu belirtilmektedir.' kararıyla, yeni bir geçiş özelliği de katmıştır. Korfu Boğazı davası, Arnavutluk ile İngiltere arasında İngiliz savaş gemilerinin, Arnavutluk sularında mayına çarpmasıyla maddi ve manevi zarara uğraması sonucu divana başvurusuyla başlıyor. Arnavutluk, İngiltere'nin izinsiz geçmesiyle kendini savunma altına almaya kalkışırken, uluslararası boğazlardan geçiş rejimlerine yeni bir karar getirir. Dava sonucunda ise UAD, Arnavutluk'un aleyhine, İngiltere'nin lehine karar verir.

## 2. Korfu Boğazı ve Coğrafi Özellikleri

Korfu, Akdeniz' de Adriyatik girişinde Yunanistan'a ait bir adadır. Yunanistan' da İyon adalarını teşkil eden yedi adadan biri olup Epir kıyıları açığında yer alır. En önemli şehri ve aynı zamanda limanı doğu kıyısındaki yarımada üzerinde bulunan Kerkira'dır. Korfu adı Grekçe 'tepeler' anlamına gelen ükoryphai' nin İtalyanca şekline dayanır. Adanın Yunanca adı Kerkira olup İtalyanca' da Corfu, Osmanlı kaynaklarında Körfös, Körfüz, Körfez ve Korfa şeklinde geçer.<sup>1</sup> 112.000 nüfusa sahip olan Korfu, Avrupa'nın ana karasına yakın konumu ve mükemmel iklimsel özelliklere sahiptir. Korfu'nun tarihi savaşlar

<sup>1</sup> <http://www.filozof.net/Turkce/nedir-ne-demek/14471-Korfu-adasi-yunanistan-tarihi-ozellikleri-hakkinda-bilgi.html?showall=>



ve işgallerle doludur. Stratejik konumu nedeniyle bir kale görevi görmüştür. Korfu günümüzde bir turizm cennetidir. Cennet gibi koyları, plajları ve doğasıyla dikkat çekmektedir. Yakın konumu nedeniyle oldukça elverişli bir kaçamak noktası olarak görülen Korfu, aynı zamanda UNESCO Dünya Mirasları Listesi'nde yer almaktadır. Elverişli bir iklime sahip Korfu'nun boğazı da önemli bir konuma sahip geçiş noktasıdır.



İyonla Adriyatik denizi arasında kalan bir Yunan adasıdır. Korfu boğazının kuzey batısında Arnavutluk bulunmaktadır. Minik ama stratejik açıdan büyük adalara sahiptir. 19. yüzyıldan beri Venedik etkili ve İngilizlerin kaçış mekânı olma özelliği göstermiştir. Çorak olan Yunan adalarının çoğuna göre daha yeşildir. Bunu da İtalyanlara borçludur; çünkü ada Venedikliler zamanında oldukça yeşillendirilmiştir. Yani Korfu'ya konum olarak birçok koldan erişilebildiği için ve böyle muazzam coğrafi özelliklere sahip olduğu için tarihte paylaşılması zor bir alan olma özelliği göstermiştir. Şuan YUNANİSTAN'A ait bir adadır. Korfu Boğazı davasında 'coğrafi durum' belirleyici öğe olmaktadır. Coğrafi durum ölçütüne göre de, en başta iki açık denizi birbirine bağlama özelliği varken BMDHS ile birlikte MEB birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin MEB'ni birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanı-



lan suyollarının da uluslararası boğaz olarak nitelendirildiği görülmektedir. <sup>2</sup> Korfu boğazı, uluslararası boğaz özelliğini taşımaktadır. Coğrafi olarak geçiş rejimlerine, ‘coğrafi ve kullanım unsurları’ dikkate alınarak, boğazlar rejimine yeni bir boyut kazandırmıştır. Korfu boğazı davasını anlamak adına ilk olarak ‘BOĞAZ’ olgusunun tarihçe ve kökenlerine inmeliyiz. Tarihte ‘İLK İTİRAZ’ olarak geçen ‘KORFU BOĞAZI DAVASI/UYUŞMAZLIĞI’ temelleri ve kökenleri, neden itiraz edildiği, ülkelerin kendini savunma biçimleri, bunların hepsi totalde, bir olayı doğurarak yeni olguların çıkmasına önayak olmuştur.

### 3. Boğaz Kavramı:

Coğrafi olarak, iki dağ arasındaki geçit ve iki kara parçası arasındaki dar su yolu veya dar deniz olarak geçer<sup>3</sup>. Genel coğrafi tanımı ise;

- Boynun ön kısmı ve bu kısmı meydana getiren organlar,
- Herhangi bir şeyin ağzına yakın olup, en çoğu silindirik şeklindeki daralan geçit kısmı,<sup>4</sup>

Şeklinde coğrafi tanımlamalara yer verilir. Uluslararası hukuk açısından en genel tanımını oluşturacak olursak, coğrafi tanımlamalardan yola çıkarak şunu söyleyebiliriz; ‘iki deniz parçasını birleştiren tabii ve dar suyollarıdır. Uluslararası hukuk perspektifinde ‘BOĞAZ’ kavramı için;

- İki denizi birleştiren, bir denizden diğerine geçmek için kullanılması zorunlu olan iki kara parçası arasındaki kalarak darlaşan deniz yoludur. Çeşitli tanımların yanı sıra tanımdaki, ‘...bir denizden diğerine geçmek için kullanılması zorunlu ...’ İbaresinin bütün boğazlar için geçerli olmayacağı bellidir. Uluslararası hukuk açısından önemli olan hususun, boğazların kara parçaları arasında kalmış veya denizleri birleştiren dar suyolları olmalarından ziyade, uluslararası deniz trafiğinin, istifade ve kullanımına açık olmaları şeklinde değerlendirilmesi gereği de bir gerçeklik teşkil etmektedir.<sup>5</sup> Burada yani uluslararası hukukun kutsal terimini, ana temasını ve temel kurallarının çıkma noktasını oluşturan ‘BOĞAZ’ kavramı için akla

<sup>2</sup> 1982 BMDHS, md 37.

<sup>3</sup> Melda SUR, *Uluslararası Hukukun Esasları*, İstanbul 2013, s.338

<sup>4</sup> ULUSLARARASI BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜ GEÇİŞ REJİMLERİ VE TÜRK BOĞAZLARI, M. Deniz VANK, Ankara Barosu Dergisi, 1998/1, s.84

<sup>5</sup> ULUSLARARASI BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜ GEÇİŞ REJİMLERİ VE TÜRK BOĞAZLARI, M. Deniz VANK, Ankara Barosu Dergisi, 1998/1, s.84-85



gelen ilk sual, hangi boğazların uluslararası deniz trafiğinin kullanımına açık oldukları, başka bir ifade ile hangi boğazların ‘BOĞAZ’ kapsamında inceleneceği önemlidir. Genel perspektiften baktığımızda ise uluslararası hukukta da hangi boğazların boğaz olarak nitelendirileceği sorusuna açıklık getirebilmek için çeşitli görüşler oluşmuş, bu da uluslararası hukuk kavramının, boğazlar bağlamında Deniz Hukuku’nun oluşmasına zemin hazırlamıştır. Burada önemli olan ‘ULUSLARARASI BOĞAZ’ olarak nitelendirilecek olan boğazların, bu boğazlardan geçen gemilerin sayısı ve toplam tonajı, taşınan yüklerin değeri gibi unsurların oluşturduğu fonksiyonel konumu ile uluslararası deniz ulaşımı açısından kullanımının zorunlu olup olmadığıdır ki ancak bu kıstasta bir boğazın ‘ULUSLARARASI BOĞAZ’ niteliğine haiz olabilmesi için tek başına yeterlidir. Önemli olan noktalar ve kurallar çerçevesi açısından ele alacak olursak, boğazların uluslararası deniz ulaşımı açısından kullanılması zorunlu ise, kıyıları aynı ve/veya devletlerin tasarrufları nedeniyle, geçişlerinde üçüncü devletler açısından haksız sonuçlar doğurabileceği de göz ardı edilmemelidir.<sup>6</sup> Bu noktada konumuz olan KORFU BOĞAZI DAVASI, örnek teşkil etmektedir. İkinci Dünya savaşı sonrası, uluslararası hukuk doktrininde, Korfu boğazı uyuşmazlığı olarak bilinen olay nedeniyle hangi boğazların uluslararası boğaz olarak tanımlanacağı sorunu, Uluslararası Adalet Divanı’nın 1947 tarihli kararıyla birlikte, Açık denizin iki parçasını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılmakta olan, şeklindeki tanımlanmayla çözüm getirilmiştir. Boğazlara değinmemizin temel faktörü bu davayı kökten anlayabilmektir. Ayrıca uluslararası hukuk bir bütün teşkil emektedir. Olaylara temelden bakmak daha caizdir. Boğaz kavramının bu manada tanımlanmasının yanı sıra buna ilaveten, BM Devletler Hukuku Komisyonu ile 1958 tarihli BM Cenevre karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile getirilen benzer tanımlamaların da, özellikle 1960’lı yıllarda biraz da gelişen teknolojinin sonucu olarak ortaya çıkan yapısal değişiklikler ve oluşturulan yeni uluslararası ekonomik düzen çerçevesinde denizlerin insanlığın kullanımına açık olması ve dolayısıyla denizi sahili olmayan ülkelerin dahi, denizler üzerinde hak iddia etme çabaları karşısında yetersiz kalmaları nedeniyle, BM bünyesinde toplanan III. Deniz Hukuku Konferansı’nda, denizlerle ilgili hukuki konuların yanı sıra; ekonomik, mali ve teknik konular ile uluslararası boğazların sorununa ilişkin sorunlar, deniz ve denizcilikle ilgili olarak daha önceki dönemlerde olamadığı kadar ayrıntılı şekilde, BMDHS ‘nin 37. Mad-

<sup>6</sup> ULUSLARARASI BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜ GEÇİŞ REJİMLERİ VE TÜRK BOĞAZLARI, M.Deniz VANK, Ankara Barosu Dergisi, 1998/1, s.85



desinde yer alan tanımlama ile uluslararası boğaz tanımına açıklık getirmiştir.<sup>7</sup> Bu maddeye göre ise, ‘..... açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile, açık denizin veya bir MEB’in diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazların, uluslararası boğaz olarak nitelendirildiği dile getirilmiştir. <sup>8</sup> Boğazlar, gösterdikleri özelliklere göre, bir devletin ulusal hukuku ya da uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlemelere bağlıdır. Böylece statülerini düzenleyen hukukun ulusal ve uluslararası niteliği bakımından boğazları iki kısma ayırırız.

**3.1. ULUSAL BOĞAZLAR:** Genellikle tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ve genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, yani tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dâhil bulunan ve açık denizi bir iç denize bağlayan doğal ve dar suyolları, ‘ULUSAL BOĞAZLARI’ oluşturur.<sup>9</sup> En önemli örneği; Karadeniz’i Azak Denizi’ne bağlayan Kerç Boğazı’nın dağılan Sovyetler Birliği dönemindeki durumudur. Ulusal boğazlar kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir anlaşma yoksa geçiş rejimi de bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak bir boğaz her bakımdan ‘ulusal boğaz’ olma özelliği gösterse de eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı ‘uluslararası boğaz’ niteliği kazanmaktadır.

**3.2. ULUSLARARASI BOĞAZLAR:** Uluslararası boğaz olmanın koşullarında, UAD’ nın 9 Nisan 1949 tarihli ‘KORFU BOĞAZI DAVASI’ kararında da belirttiği gibi, ‘coğrafi durum’ ölçütüne göre de, en başta iki açık denizi birbirine bağlayan suyolları, ‘Uluslararası Boğaz’ olma niteliğini kazanır. Ancak 1982 tarihli BMDHS<sup>10</sup> ile MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE kavramının da ortaya çıkmasıyla birlikte, bir açık deniz ile bir devletin MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGESİNİ oluşturan ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan suyolları ile aynı ya da iki ayrı devletin MEB’ni birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan suyollarının da uluslararası boğaz olarak nitelendirildiği gö-

<sup>7</sup> Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri* , op. cit. , s.343

<sup>8</sup> BMDHS, (1982), md. 37

<sup>9</sup> Sami DOĞRU, *Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş*, s. 125

<sup>10</sup> Sözleşmenin metni için bkz. , Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Belgeler*, İstanbul 2000, s.352-457



rülmektedir. Önemli bir nokta ise; bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliği gösterse bile, eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliği taşımaktadır. Boğazların tanımlamaları ve III. DENİZ HUKUKU KONFERANSINDAN sonra gelişip, genişleyen ‘BOĞAZ’ kavramını ele aldıktan sonra ulusal ve uluslararası boğazların temellerine değindiğimiz üzere, boğaz kavramının kullanış alan ve biçimleri oldukça geniştir. Boğazların bu geniş özellikleri onlara vasıflar vererek bazı rejimlerin doğmasına vesile olmuştur.

#### 4. Uluslararası Boğazlarda Geçiş Rejimleri

Daha öncede değindiğimiz üzere, 10 Aralık 1982 tarihinde imzalanmasına karşılık; ancak 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde, bir yandan uluslararası hukuk ve özellikle deniz hukukuna ilişkin bazı örf ve adet kuralları kodifiye edilirken, diğer yandan da yine uluslararası hukuk ve özellikle deniz hukuku doktrinine, ‘TRANSİT GEÇİŞ’ ve ‘MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE’ gibi iki yeni kavram ve uygulama hükümleri getirildiği gibi, yine sözleşmede yer verilen tabiri ile, ‘uluslararası seyrüsefere açık boğazlardan geçiş rejimi’, günümüzün gerekleri ve uygulamaları dikkate alınarak uluslararası boğazlarda geçiş rejimi, günümüzün gerekleri ve uygulamaları dikkate alınarak geçiş rejimleri oluşturulmuştur. Geçiş özgürlüğü, uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi açısından temel ilkeyi oluşturur. Ancak, bu temel ilke, uluslararası boğazlardan geçecek olan gemilerin söz konusu özgürlükten hangi koşullar altında yararlanacağını saptayabilmek açısından yetersizdir. Geçiş özgürlüğü konusuna açıklık getiren hukuksal işlemlerde biri de UAD’ nın Korfu Boğazı Davasına ilişkin verilen 1949 tarihli karardır. Aynı zamanda 1958 Cenevre K.B.B.S ve 1982 B.M.D. H.S, geçiş özgürlüğü ilkesinin kullanılması açısından iki farklı rejim ortaya koymuştur.<sup>11</sup>

Uluslararası boğazlardan geçiş rejimi, deniz hukukuna ilişkin tüm kodifikasyon çalışmalarının da ele alınmıştır. Ancak kıyı devletlerinin karasularını 12 mile çıkarma girişimlerinden sonra özellikle kullanıcı devletlerin çıkarları bakımından ayrı bir boğazlar rejimi gerekli olmuştur.<sup>12</sup> 1982 BMDHS içerisinde uluslararası boğazlardan geçiş rejimi, Transit

<sup>11</sup> Kudret ÖZERSAY, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimleri*, Mülkiyetler Birliği Vakfı Yay. , Tezler Dizisi:6 , Ankara,1999 , s.29

<sup>12</sup> 1982 BMDHS’nin devletlere karasularını 12 deniz miline kadar tespit etme hakkı tanıyan 3’üncü maddesi hükmünün tatbiki neticesinde, önceden deniz ulaştırmasının serbestçe yapılabildiği bir açık deniz kesimini haiz olan 163 boğaz sularının tümü kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil olmuş ya da olacaktır.



geçiş olarak düzenlenmiştir. Bu düzenleme, zararsız geçiş hakkında oldukça liberal, kullanıcı devletlerin çıkarlarını koruyan bir rejimdir.

Boğazlardan geçiş, öncelikle kıyı devletinin egemenliğine ilişkin bir konu olması sebebiyle önem taşır. Boğazlardan geçiş rejiminde kıyı devletlerinin haklarına karşılık, kullanıcı devletlerin serbest kullanım hakkı vardır.<sup>13</sup> Korfu boğazı davası buna örnek teşkil etmektedir. Davada kendisinin zararsız geçiş yaptığını öne süren İngiltere devletine karşılık, İngiltere'nin kuralları ihlal ederek Arnavutluk suları üzerinden geçtiğini öne süren Arnavutluğa karşı divanın aldığı karar; savaş durumu olmaksızın, barış zamanında kıyı devletine ve onun haklarına zarar vermemek koşulu ile, yabancı devletlerin gemisi karasularından zararsız geçişi sağlar şeklinde olmuştur. Kıyı devletinin haklarını gözeterek düzenlenen rejimden kastımız; hem boğazlardan geçiş özgürlüğünü güvence altına alan, hem bu devletlerin haklarını telif eden, hem de kıyı devletlerinin özellikle ulusal güvenliğe ve çevre tahribatlarına ilişkin kaygılarını gidermeye yönelik bir boğazlar rejiminden söz edilmektedir.

Boğazlar rejimine bakıldığında, uluslararası boğazların ekonomik, askeri ve politik önemi vardır. Çünkü geçişler bir tür ülkeler arası köprü görevini gördüğü için sorumluluk taşımaktadır. Uluslararası boğaz rejimi, konumuz olan 1949 tarihli Korfu boğazı davası oluyundan sonra, coğrafi ve kullanım unsurları doğrultusuna paralel olacak şekilde belirlenmektedir. Uluslararası boğazlar rejimine ilişkin ilk çalışmalar, 1894 ve 1906 tarihlerinde Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından yapıldı; ancak bu çalışmalardan tatmin edici bir cevap alınmadı. 1930 La Haye konferansında da boğazlar rejimi üzerinden çalışıldı; konferans sonucunda bir sözleşme ortaya çıkamadı.<sup>14</sup> Uluslararası boğazlar konusundaki en önemli gelişme, daha evvel de belirttiğimiz üzere Korfu uyuşmazlığıdır. Divan, bu davada dönemin uluslararası örf ve adet kurallarını yansıtan bir karar vermiştir. Uluslararası örf ve âdete göre savaş gemileri barış zamanında iki açık denizalanı arasında kalan, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan zararsız geçiş olmak koşulunu öne sürmüştür. Bu takdirde ön izin almasına gerek kalmadan geçebilir

---

Bu bakımdan, seyrüsefer serbestliğinin sağlanması amacıyla boğazlardan zararsız geçiş rejiminden daha serbest bir rejim ihdası ihtiyacı doğmuştur. Deniz Kutluk, **Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Geçiş Hakları**, Ankara 1987, s. 165

<sup>13</sup> Kudret ÖZERSAY, **TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ REJİMİ**, Mülkiyetler Birliği Vakfı Yay. , Tezler Dizisi:6, Ankara 1999, Uluslararası boğazlardan geçiş rejimi, s.28

<sup>14</sup> Deniz Kızılsümer, **Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı:3, 2005, s.253





düşüncesi ile bunun üzerine uluslararası arenaya geçiş rejimi alanında, örf ve adet kural-  
ları çerçevesinde yeni bir boyut kazandırmıştır.

#### 4.1. Zararsız Geçiş Rejimi:

Zararsız geçiş rejimini konumuz açısından gerektiği şekilde inceleyebilmek için, öncelik-  
le ‘GEÇİŞ’ teriminin tanımlanması ile geçişten ne anlaşılması gerektiğinin açıklığa ka-  
vuşturulması gerekmektedir.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesinde ‘GEÇİŞ’ kısmında bu tanım,

1. A) Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir devirleme yerinde  
veya bir liman tesisinde durmaksızın kat etmek,  
B) İç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikleri haiz bir demirle-  
me yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terk etmek.
2. ‘Geçiş, sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, seyrüseferin olağan olayla-  
rından olduğu veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu  
veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara  
yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde geçiş, durma ve demirlemeyi de  
içerir.’ Şeklinde verilmiştir.<sup>15</sup>

Zararsız geçişin günümüzde ki tanımı; ‘ Geçiş sahildar devletin **barışına, gü-  
venine veya düzenine** zarar vermedikçe zararsızdır. <sup>16</sup>(1982/BMDHS) Geçiş,  
bu sözleşme ve uluslararası hukukun diğer hükümlerine göre istisnai durum-  
larda göz önüne alınarak yapılacaktır. Yabancı bir geminin geçişi, eğer bu  
gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa,  
kayı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır:

- Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi ba-  
ğımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması ya da BM ant-  
laşmasının belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi  
bir davranışta bulunulması;
- Herhangi bir silahla deneme veya manevra yapılması;

<sup>15</sup> M. Deniz VANK, *Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları*, An-  
kara Barosu Dergisi, 1998/1, s.88

<sup>16</sup> BMDHS, 1982, md.19



- Sahildar devletin savunmasına ve güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propaganda bulunulması;
- Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık, göç gibi konularında kanun ve kurallarına aykırı şekilde para veya kişilerin gemiye alınması veya gemilerden çıkarılması, balık avlanma faaliyetlerinde bulunulması,
- Araştırma ve ölçüm faaliyetlerinde bulunulması,
- Geçişle doğrudan bir ilgisi bulunmayan diğer her türlü faaliyette bulunulması<sup>17</sup>

Bu maddeler çerçevesinde bakıldığında zararsız geçiş kavramı ile; deniz ticareti ve ulaştırması ile, geçişin serbest ve kesintisiz olması dolayısıyla; zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin ve bayrak devletlerinin menfaatleri ile, geçişin zararsız olması koşulu dolayısıyla da; sahildar devlet veya devletlerin güvenliği arasındaki denge tesis edilmiş bulunmaktadır. Zararsız geçiş rejimi; uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan, Transit geçiş rejiminin uygulanma alanı dışında bırakılan ve bir devletin karasularını, açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin MEB' ne bağlayan boğazlara uygulanacaktır<sup>18</sup>. Bu geçiş, BMDHS' nin, zararsız geçişin gerek sahildar devlet veya devletler ve gerekse bu haktan istifade eden gemi yönünden ayrı ayrı hak ve sorumluluklar getirir yargısına ulaşabiliriz.

#### 4.2. Transit Geçiş Rejimi:

Kamuoyunda, birçok kişinin, zararsız rejim ile eşdeğerde kullandığı; ancak uluslararası hukuk açısından farklı bir anlamı ve uygulama alanı bulunan 'TRANSİT GEÇİŞ REJİMİ', boğazlar yönünden deniz hukuku doktrinine 'MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE' kavramı gibi, 1982 BMGHS ile girmiş bir kavramdır. Transit Geçiş kavramından ne anlaşılması gerektiğini ve bu kavramı tanıyabilmek için öncelikle, hangi gerekçelerden hareketle böyle bir rejimin öngörüldüğünün ve bu rejimin hangi alanlarda uygulanacağı hu-

<sup>17</sup> Kudret ÖZERSAY, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimleri, Geçişin Zararsızlığının Anlamı*, Mülkiyetler Birliği Vakfı Yay. , Tezler Dizisi:6, Ankara,1999, s.31

<sup>18</sup> M. Deniz VANK, *Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları*, Ankara Barosu Dergisi, 1998/1 , s.88



suslarının açığa kavuşturulması gerekmektedir. Bilindiği üzere 1982 BMDHS ile, karasularının azami genişliklerinin 12 deniz miline kadar çıkartılabilmesi öngörülmüştür. Bu hususun uygulamaya geçirilmesi ile, genişliği sahildar devlet veya devletlerin karasuları genişliğinin toplamından fazla olan bölgelerinde başka bir deyişle mümkün olduğunca sahildar devlet veya devletlerin karasuları üzerindeki hak ve yetkilerinden uzak kalabilmek anlayışıyla, III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında, boğazlar yönünden yeni bir kavram olan ‘ TRANSİT GEÇİŞ REJİMİ’ kavramını gündemini getirmiştir.<sup>19</sup>

Günümüzde benimsenen anlamı, ‘ boğazlardan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması ...’ şeklinde ifade edilir.<sup>20</sup> Yani transit geçiş hakkı, uluslararası boğazlardan geçecek gemilerin yanı sıra bu boğaz sularının üzerinde yer alan hava sahasını kat edecek uçaklar tarafından kullanılacaktır, anlamına gelmektedir. Transit geçiş, sözleşmenin 38/2’inci maddesi çerçevesinde şöyle tanımlanır: ‘Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan, hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş ve tümüyle kıyı/kıyıda devletlerin karasularına dâhil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının, sözleşmenin ‘Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar’ başlıklı III. Kısım hükümleri uyarınca kullanılmasıdır.’<sup>21</sup> Transit rejim;

- Tüm gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar.
- Ayrım gözetmeksizin tüm gemilere ve uçaklara tanınmıştır.
- Transit geçiş hakkı, bir devletin kara ülkesi ile, bu devlete ait bir ada arasında kalan uluslararası deniz trafiğine açık boğazlarda, seyrüsefer ve hidrografik koşullar açısından eşit değerde alternatif deniz yolları mevcut ise, uygulanmayacaktır.
- Transit geçiş, sahildar ülkelerin karasuları üzerindeki sulara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında sahildar devlet veya devletlerin yetki ve egemenlik haklarının kullanılmasını etkilemeyecektir.
- ‘ .... açık denizin veya bir MEB’nin bir bölümü ile, açık denizin veya MEB’nin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara ...’<sup>22</sup> İba-

<sup>19</sup> M. Deniz VANK, Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları, Ankara Barosu Dergisi, 1998/1, s.89

<sup>20</sup> BMDHS, 1982, md.38

<sup>21</sup> Sami DOĞRU, Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş, s.129

<sup>22</sup> BMDHS,1982, md.37



resiyle transit geçiş rejiminin uygulanacağı boğazların bir sınırı ve tanımı çizilmiştir.<sup>23</sup>

Daha öncede belirttiğimiz gibi, transit geçiş rejiminin uygulanacağı boğazların boğazlara kıyısı olan devlet veya devletlerin de, bu boğazlardan geçiş yapan gemilerin olduğu gibi bir takım hak, yetki ve yükümlülükleri olması gerekir. Can ve mal güvenliği, deniz kirlenmesinin önlenmesi ve emniyetin devamlılığı adına; Boğazların coğrafi özellikleri, bu boğazı kullanan gemilerin özel nitelikleri, boğazlardan geçen deniz trafiğinin yoğunluğu gibi hususlara dikkat etmek gerekir.<sup>24</sup>

Transit geçiş rejiminde kıyı devletine bazı hak ve yetkiler verilmiştir. ‘Boğazlara kıyısı olan devletler transit geçişi engelleyemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup, bilgileri dâhilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edecektir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçişi bir süre için durdurmayacaktır.’ Ayrıca sahil devlet veya devletlerin, geçişe ilişkin olarak koyacakları kanun ve kuralların, uluslararası düzeyde kabul görmüş ve yürürlükte olan kurallar ile sınırlı olması veya sahil devlet ve devletlerin bu kurallara öngörülme hususlarla koyacakları kuralların, transit geçiş hakkını kullanan gemilere uygulanmayacaktır. Başka bir yetki ise, ‘Transit geçiş sırasında denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapmaya veya hidrografik ölçümler almaya tahsis edilenlerde dâhil olmak üzere, yabancı gemiler, boğaza kıyısı olan devletlerin önceden izni olmaksızın araştırmalar veya ölçümler yapamazlar.’ İbaresidir.<sup>25</sup>

Zararsız geçişte olduğu gibi, uluslararası transit geçişlerin de, gerek sahil devlet veya devletlerin ve gerekse bu hakkı kullanan uçaklar ve gemiler açısından hak ve sorumluluklara, özel olarak gemilerin uymakla yükümlü oldukları kuralların düzenlenmiş olmasını transit geçişlerin deniz ve hava trafiği açısından ayrı ayrı düzenlendiği şekilde yorumlamak gerekir.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> Dokuz Eylül Üniversitesi, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 7, sayı: 3, 2005

<sup>24</sup> Şule GÜNEŞ, *Türk Boğazları, Deniz Hukuku Konferansları ve Transit Geçiş*, ODTÜ Gelişme Dergisi, 2007

<sup>25</sup> M. Deniz VANK, *Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları*, Ankara Barosu Dergisi, 1998/1, s.92 / *BMDHS*, 1982, md.40

<sup>26</sup> *BMDHS*, 1982, md. 33



## 5. Korfu Boğazı Davası

22 Ekim 1946 tarihinde Korfu boğazından geçmekte olan İngiliz savaş gemilerinin, Arnavutluk sularında mayına çarpması sonucu, maddi zarar ve can kaybı meydana gelmiş, bunun üzerine, İngiltere BM Güvenlik Konseyi'ne başvurmuştur. Güvenlik Konseyi'nin 9 Nisan 1947 tarihli kararında uyuşmazlığın UAD' ye götürülmesi tavsiyesinde bulunulması üzerine, İngiltere Divan'a başvurmuştur. İlk başta UAD 'nın bu davaya bakamayacağı ileri süren Arnavutluk, Divan'ın aksi yöndeki kararına uymak durumunda kalmış ve İngiltere ile ortaklaşa düzenlenen 'Özel Anlaşma' (Special Agreement) ile 25 Mart 1948 tarihin de Divan'a başvuru yaparak, uyuşmazlık konusunda açıklığa kavuşturulmasını istediği hususları, ortaya koymuştur.<sup>27</sup> Talep edilen hususların ayrıntıları bir tarafa bırakıldığında, Divan'dan iki temel konuda karar vermesi beklenir. Arnavutluk'un, 22 Ekim 1946 tarihinde meydana gelen olaydan kaynaklanan hem maddi hem de manevi olarak mal ve can kayıplarından dolayı, İngiltere'ye karşı sorumluluk ve tazminat yükümlülüğü, İngiltere'nin çıkarları açısından önem teşkil ederken, İngiliz savaş gemisinin Korfu Boğazı'ndaki varlığının, uluslararası hukuk ihlali olarak karara bağlanması, Arnavutluk için önem taşımaktadır. Kararda, yabancı savaş gemilerinin barış olmaksızın, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan serbest geçiş imkânına sahip olduğu belirtilmektedir. Divan'a göre, uluslararası bir anlaşma ile aksi yönde bir düzenleme söz konusu olmadıkça, kıyı devletinin barış zamanında bu türden geçişleri yasaklama yetkisi yoktur.<sup>28</sup> Korfu Boğazı Davası'nın, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar kavramı ile bağlantılı yönleri irdelendiğinde, boğazların fiilen kullanılıp kullanılmaması veya yoğunluk derecesi gibi faktörlerin bir tarafa bırakılarak, coğrafi konum ve uluslararası ulaşımda 'Kullanılabilir olma' kriterlerine dayanıldığı görülür. Arnavutluk'un Korfu Boğazı'nın ulaşım açısından ikincil derecede önemli olduğu ve neredeyse yerel trafik için kullanıldığı yönündeki iddiasına ilişkin olarak ise Divan, Korfu Boğazının ulaşım alternatiflerinden sadece biri olmasının, dolayısıyla kullanımının zorunlu değil ihtiyari olmasının, bu boğazların uluslararası boğaz olmasının, bu boğazın uluslararası boğaz olma özelliğini ortadan kaldırmayacağını karara bağlamıştır.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Şule GÜNEŞ, **Türk Boğazları, Uluslararası Ulaşımda Kullanılan Boğazlar ve Korfu Boğazı Davası** ODTÜ Gelişme Dergisi, 2007

<sup>28</sup> Karasularına yerleştirilmiş olan mayınlar konusunda ise Divan, devletlerin ülkelerini başka devletlerin haklarına aykırı düşen işlem veya eylemlere yönelik kullanımlara bırakmama yükümlülüğü ilkesi çerçevesinde hareket etmiş ve Arnavutluk'un sorumlu olduğuna karar vermiştir. (Pazarıcı, 2003, s.435)

<sup>29</sup> Hüseyin PAZARCI, **Uluslararası Hukuk**, 2003, s.342



Korfu Boğazı Davası böylece geçiş özgürlüğü ilkesine açıklık getirmiştir. UAD, Korfu davasını İLK İTİRAZ olarak tarihte kayda geçmiştir. İngiltere Hükümeti, Divan kalemine 1947 tarihli dilekçesiyle Korfu Boğazında, 22 Ekim 1946'da vuku bulan ve iki İngiliz gemisinin mayınlara çarpmasıyla bu gemilerin hasara uğraması ve insan kaybı ile netice-lenen hadise ile Divana Arnavutluk aleyhine dava açmış bulundu.

- BM Güvenlik meclisi, uyuşmazlıkla meşgul olduğu müzakereleri sonunda gerek İngiltere hükümetine gerekse Arnavutluk hükümetine işbu uyuşmazlığı UAD' na sunmalarını tavsiyeye karar verir.
- Arnavutluk hükümeti, Güvenlik meclisinin incelemesine ortaklık hakkında yaptığı daveti ve Güvenlik meclisini davetiyeyi gönderdiğinde koştuğu şartları yani Arnavutluk'un bu uyuşmazlıkta bir BM üyesinin aynı halde üstlendiği tüm ödevleri kabul etmiştir. Ayrıca Arnavutluk hükümeti, uyuşmazlığın müzakeresinin ortaklık davetini de kabul etmiştir; lakin bundan daha sonra vazgeçemez.<sup>30</sup>

Dilekçe; İngiltere'nin Korfu Boğazında, Arnavutluk karasularında mayınlara çarpan iki İngiliz torpidosunun uğradığı hasar ve kayıplardan dolayı Divanın, Arnavutluk hükümetinin milletlerarası mesuliyetine karar vermesi ve Arnavutluk hükümetinin bu sebeple vereceği tazminatı ifade eder.

### 5.1. Olgular:

- Güvenlik meclisi İngiltere ve Arnavutluk hükümetine Korfu Boğazında 22 Ekim 1946 tarihinde vuku bulan hadise üzerine aralarında çıkan uyuşmazlığı hemen UAD' na sunmaları gerektiğini tavsiye etmiştir.
- İngiltere hükümeti bu tavsiyeye aykırı olarak yalnız başına ve Arnavutluk hükümeti ile hiçbir şekilde anlaşmadan divana müracaat etmiştir. İngiltere hükümeti tek taraflı olarak hareket ederek divana dilekçe vermiştir.
- Arnavutluk hükümeti Divan'a sunduğu mektupta, Güvenlik meclisinin 9 Nisan tarihli tavsiyesini kabul etmiştir.<sup>31</sup>

<sup>30</sup>A. Suat BİLGE, **Milletlerarası Adalet Divanının KORFU BOĞAZI DAVASI (İLK İTİRAZ)** ,28 Mart 1948 tarihli kararı.

<sup>31</sup> A. Suat BİLGE, **Milletlerarası Adalet Divanının KORFU BOĞAZI DAVASI (İLK İTİRAZ)** ,28 Mart 1948 tarihli kararı, s.233



## 5.2. Hukuki Sebepler:

- Arnavutluk hükümeti, İngiltere ile olan uyuşmazlığını Divana tevdi etmek için yürürlükte bulunan hiçbir anlaşmaya bağlı olmadığı için Divan statüsünün hükümlerine göre bunu yalnız bu uyuşmazlığa taraf olan iki devlet yapabilir.
- İngiltere hükümeti dilekçesinde ne bir anlaşma ve sözleşmeyi ileri sürüyor ve ne de tarafların uyuşmazlığı Divana statü hükümlerine uygun olarak tevdi ettiklerini iddia ediyor.<sup>32</sup>

Güvenlik meclisinin aldığı karara göre, BM antlaşması çerçevesinde Arnavutluk ve İngiltere hükümetlerinin rıza ve kabullerini müstesna, onları bağlayıcı bir kuvveti olmayan bir tavsiyeyi ima etmektedir. İkincisi ise, hükümetin uyuşmazlıklarını Divana tevdi edebilmeleri için statü hükümlerine uygun davranmaları şarttır. Arnavutluk hükümeti bu şartlarla divanın mecburi kaza durumunu bu davada Arnavutluk hükümetine kabul ettirmek için ileri sürülemeyeceğini teyit eder.

Divanın bu uyuşmazlıkta verdiği karar; Arnavutluk hükümeti, dilekçe ile müracaat etmenin ancak Divanın mecburi kaza yetkisinin bulunduğu hallerde sınırlandığını ifade eder. Divansa tam tersi bir karar verir. Karar alıcı, bir devletin Divanın kaza durumunun tanınmasının bir şekil şartına bağlı olmadığını teyit etmiştir. Bilindiği üzere UAD'nın kaza yetkisi esas itibarıyla mecburi değildir. Divan davayı incelerken, karasularına yerleştirilmiş mayınlar konusunda, devletlerin ülkelerini başka devletlerin haklarına aykırı düşen işlem veya eylemlere yönelik kullanımlara bırakmama yükümlülüğü ilkesi çerçevesinde hareket etmiş ve Arnavutluk'un sorumlu olduğuna karar vermiştir. Dava İngiltere'nin lehine, Arnavutluk'un aleyhine işlemiştir.

## 6. Sonuç

Arnavutluk ve İngiltere arasında İngiliz savaş gemilerinin, Arnavutluk sularında mayına çarpması sonucu maddi zarar ve can kaybının meydana geldiği bir davadır. Bu davayı ele alırken uluslararası hukukun temel argümanları ile bu olay üzerinden korelasyon kurarak incelemekte fayda vardır. Korfu Boğazı uyuşmazlığının temelinde 'BOĞAZ' olgusunun coğrafik ve uluslararası çerçevesinden anlamları önem teşkil etmektedir. Coğrafik olarak

<sup>32</sup> A. Suat BİLGE, *Milletlerarası Adalet Divanının KORFU BOĞAZI DAVASI (İLK İTİRAZ)*, 28 Mart 1948 tarihli kararı. s. 238



## AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 70 Kasım- Aralık 2018

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk  
Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat –  
KIRGIZİSTAN <http://www.akademikbakis.org>



boğaz; iki dağ veya kara parçası arasındaki dar su yolu veya dar deniz olarak yorumlanır. Uluslararası hukuk açısından en genel tanımı: İki deniz parçasını birleştiren tabii ve dar su yollarıdır. Bu noktada hangi boğazların uluslararası deniz trafiğinin kullanımına açık oldukları önemlidir. Devreye Korfu Boğazı davası/ uyuşmazlığı girmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası, uluslararası hukuk doktrininde boğazların uluslar arası boğaz olarak tanımlanacağı sorunu, UAD'na girmiş ve Divan 1947 kararıyla, ' Açık denizin iki parçasını birleştiren ve uluslararası Deniz ulaşımında kullanılmakta olan' şeklindeki tanımıyla çözüm getirmiştir. Bu davada en temel inmemiz icap etmektedir. Uluslar arası hukuk birbirleriyle korelasyon içinde olduğundan dolayı bu şekilde incelenmektedir. Daha sonra bunlara ek olarak BM bünyesinde toplanan 1958 Karasuları Bitişik Bölge sözleşmesi bağlamında yeni gelişen teknolojik ortamı baz alan bir boğaz olgusu oluşturulmuştur. Yine BM bünyesinde toplanan III. Deniz Hukuku konferansında ise denizlerle ilgili hukuki konuların yanında mali, ekonomik, teknik konular ayrıntılı şekilde, 'uluslararası seyrüsefere açık boğazlar' şeklinde incelenmiştir. Boğazlar ulusal ve uluslararası boğazlara ayrılmış ve bu bağlamda, bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliği gösterse bile, eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa '**uluslararası boğaz olma**' özelliğine sahip olmaktadır.

Korfu Boğazı davası ile üzerinde durulan uyuşmazlık, uluslararası hukuk camiasına yeni olgu kazandırmış ayrıca geçiş rejimlerini düzenlemiştir. Geçiş rejimlerinden zararsız geçiş rejimleri; ilk olarak karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın kat etmek; ikinci olarak ise geçiş sürekli ve çabuk olacaktır olgularına yer verir. Bunun yanında yardım niyetiyle veya mücbir sebeplerden ötürü geçiş zararsız sayılabilir özelliği vardır. Zararsız geçiş rejimi, Transit geçiş rejiminin uygulama alanı dışında bırakılan **ve bir devletin karasularını, açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin MEB' ne bağlayan boğazlara uygulanmaktadır. Zararsız geçiş günümüzde boğazlar üzerinden geçişi kapsamaz.** Transit geçiş rejimi ise; MEB gibi bu kavramda, 1982 BMDHS ile arenaya katılmıştır. Boğazlardan devamlı ve hızlı şekilde geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması şeklinde ifade edilir. Tüm gemi ve uçaklar bir engelleme olmaksızın bu haklardan eşit ve egemen şekilde yararlanmaktadırlar. Transit geçişin kullanılması geçişi bir süreliğine durdurmamaktadır.

Tüm bunlar bağlamında Korfu boğazı uyuşmazlığı kısaca, İngiltere ile Arnavutluk arasında çıkan uyuşmazlık esas olarak, 22 Eylül 1946 tarihinde Korfu Boğazı'ndan Arnavutluk kesiminden geçiş yapmakta olan İngiliz savaş gemilerine ateş açılması üzerine





## AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 70 Kasım- Aralık 2018

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk  
Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat –  
KIRGIZİSTAN <http://www.akademikbakis.org>



patlak vermiştir. Mayına çarpan gemi ciddi hasarlara uğramıştır. İngiltere savaş gemilerinin Korfu Boğazından zararsız geçiş hakkı çerçevesinde geçiş yapmakta olduğu, geçişin Arnavutluk tarafından engellenemeyeceği görüşünde ısrar ederken, Arnavutluk, İngiliz savaş gemilerinin bu yönde bir hakkı olmadığını ve geçişin engellenmesinin uluslararası hukukun gereği olduğunu ileri sürmüş ve nihayet uyuşmazlık, 22 Ekim 1946 tarihini takip eden gelişmeler sonucu, çözülmek üzere UAD' na yönlendirilmiştir. Divan inceleyen, devletlerin ülkelerini başka devletlerin haklarına aykırı düşen işlem veya eylemlere yönelik kullanımlara bırakmama yükümlülüğü ilkesi çerçevesinde hareket etmiş ve Arnavutluk'un sorumlu olduğuna karar vermiştir.



## AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 70 Kasım- Aralık 2018

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk  
Dünyası Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat –  
KIRGIZİSTAN <http://www.akademikbakis.org>



### Bibliyografya

Bilge, A.S.(2018). “Milletlerarası Adalet Divanının KORFU BOĞAZI DAVASI (İlk İtiraz)”, Ankara SBF Dergisi, Cilt 73, Sayı: 3.

Doğru, S. (2013). “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, cilt 15, no.2

Gündüz, A. (2000). *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Belgeler*. İstanbul: Beta.

Güneş, Ş. (2007). “Türk Boğazları, Deniz Hukuku Konferansları ve Transit Geçiş”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, cilt:2, no.2.

Kızılsümer, D. (2005). “Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 4, Sayı:3.

Kutluk, D. (1987). *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Geçiş Hakları*. Ankara: Turhan

Özersay, K. (1999). *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimleri*. Ankara: Mülkiyetler Birliği Vakfı

Pazarcı, H. (2003). *Uluslararası Hukuk Dersleri*. Ankara: Turhan

Sur, M. (2013). *Uluslararası Hukukun Esasları*. İstanbul: Beta

Vank, M. D. (1998). “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları” Ankara Barosu Dergisi, cilt 1, no.21