**Konu 4: Uluslararası Hukukun Mekansal Kuralları: Deniz**

**Karasuları-devam:**

Karasuları devletin deniz ülkesidir. Yani her devlet kendi karasuları üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahiptir. Bunun anlamı, ülkesinin bir parçası olan karasularından geçecek olan bütün gemilerin önceden izin almasının gerekmesidir. Ancak denizlerin ticaret ve ulaşım için kullanılması ve açık denizlerin serbestliği ilkesi birlikte düşünüldüğünde, bütün gemilerin bir devletin karasularından geçmeden önce izin alması gereğini uygulanması olanaksız hale getirmektedir. Karasuları açısından bunun çözümü, zararsız geçiş hakkıdır.

*Zararsız geçiş hakkı:* 1982 Sözleşmesi 18. maddesi, yapılagelişteki zararsız geçiş hakkını kabul etmiştir. Ancak bu hakka, iç sular dışındaki bir demirleme yeri ya da limana ulaşmayı da eklemiştir. Geçişin durmaksızın ve hızlı bir şekilde yapılması gerektiği vurgulanmış, acil durumlarda durmaya ve demir atmaya izin veren hükme de tehlike içindeki kişi, gemi ya da hava araçlarına yardım etmek gerekçesi eklenmiştir.

Sözleşme geçişin zararsızlığını bozan uzun bir eylemler listesi vermiş, ayrıca geçişle ilgisi olmayan her türlü faaliyeti de yasaklayarak kıyı devletinin barış, düzen ve güvenliğine aykırı kabul etmiştir. Kıyı devletinin zararsız geçişi düzenlemek için yasa ve yönetmelik kabul etme yetkisi de uzun uzun düzenlenen durumlardan biridir. 1958 Sözleşmesi sadece yabancı balıkçılık teknelerini engellemek ve ulaşım ve seyrüseferle ilgili kural getirmelerine izin verirken, 1982 Sözleşmesi 21. madde çeşitli konularda bu yetkiyi tanımaktadır. Deniz trafiğindeki özellikle tanker trafiğinin ve nükleer güçle çalışan, nükleer madde ya da diğer zararlı maddeleri taşıyan gemi trafiğinin giderek artması bu gemiler için özel hükümler kabul edilmesine neden olmuştur. Kıyı devleti bu tür gemilerin belirli deniz rotalarına ve trafik ayrım şemalarına uymalarını isteyebilir. Ancak 24. maddeye göre kıyı devletinin zararsız geçiş hakkının tamamen ortadan kalkması sonucunu getirecek koşullar getirmemesi ve gemiler arasında ayrım yapmaması gerekir.

**Madde 18** : "Geçiş" teriminin anlamı

1- Geçiş, şu amaçlarla karasularından geçilerek yapılan seyrüsefer anlamına gelir:

a) Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın kat'etmek;

b) İç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terketmek.

2- Geçiş sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, durma ve demirleme sadece seyrüseferin olağan olaylarından 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.

Madde 19 : "Zararsız geçiş" deyiminin anlamı

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerekleştirilecektir.

2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete baş vurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;

l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

Savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkı ise, bu gemilerin kıyı devleti yasa-yönetmeliklerine uymayı reddetmesi halinde kıyı devletinin derhal bu geminin karasularını terk etmesini talep edebilmesi ve 31. maddeye göre onun verdiği zararlardan bayrak devletinin sorumlu olmasıdır. Önceden izin ya da bildirim konusunda bir kural yoktur. 18. maddede sadece savaş gemilerinin işleyebileceği bazı eylemler sayılmaktadır. Ancak önceden izin-bildirim koşulunu isteyen devlet sayısı da az değildir ve bir başkanlık bildirisi ile bu konuda düzenleme getirme haklarını koruduklarını açıklamışlardır. Madde 310’a göre yapılan bildirim ve açıklamalarda da bu devletler önceden izin-bildirim talep etmelerine imkan tanıyacak açıklamalar yapmışlardır.

Bu devletlerin yorumuna göre, önceden bildirim, aynı karasularından geçecek gemilerin sayısının kısıtlanması gibi düzenlemeler zararsız geçiş hakkına zarar vermemektedir, dolayısıyla Sözleşme hükümlerine aykırı değildir. Sözleşmenin yapılmasından önce de birçok kıyı devleti önceden bildirim ya da izin koşulu veya sınırlı sayıda geminin geçmesi gibi önlemler uyguluyordu. Ancak hiçbir koşul getirmeyen birçok devlet de mevcuttu. Dolayısıyla Sözleşme öncesi genel bir kuraldan söz etmek mümkün değildir. Tam aksine, savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkı açısından diğer gemi kategorilerinden farklı muamele gördüğünü söylemek mümkündür.

Bu görüşlerine karşın, savaş gemileri için önceden bildirim ya da izin alma koşulları uygulayan devlet sayısı giderek azalmıştır.

**Boğazlar**: Karasuları 12 mile çıkınca, birçok boğazdan geçiş için gemilerin kıyı devletlerinin karasularından zararsız geçiş yapmaları durumu ortaya çıktı. Bu nedenle, denizci devletler zararsız geçiş hakkının boğazlardan uluslararası geçiş için yeterli garantiyi vermediğini düşündüler. Ancak konferansta çözümün çok da zor olmadığını söylemek gerekir.

Zararsız geçiş hakkı boğazlar için iki durumda devam etmektedir: a) Bir devletin adası ile kara ülkesi arasındaki boğazlarda. (Eğer adanın ötesinde benzer bir geçiş imkanı tanıyan açık deniz ya da EEZ varsa) b) yabancı bir devletin karasuları ile açık deniz ya da EEZ arasında kalan boğazlarda.

Ancak bir boğazın (a) kategorisinde olup olmadığı, yani adanın ötesinde aynı koşulları sunan açık deniz ya da MEB olup olmadığı daha çok geminin gideceği yerle ilgilidir. İtalya Messina boğazını bu kategoride değerlendirmektedir ve 1979’da bu konuda bir yönetmelik çıkarmıştır. Takımada devletleri için aynı geçiş koşullarını sunan birçok boğaz olabilir. Hepsinde transit geçiş uygulanması mı sözkonusu olacak? Bunu Yunanistan kendi yorum bildirisinde dile getirdi. “Aynı geçiş imkanını sağlayan birçok alternatif boğaz varsa, kıyı devleti 3. devlet gemilerinin transit geçiş hakkına sahip olacağı rota ya da rotalar belirlemekle sorumludur.” Türkiye buna Sözleşmeye ve uluslararası hukuk ilkelerine aykırı olduğu gerekçesiyle itiraz etti. Yugoslavya da benzer bir bildirimde bulundu.

Transit geçiş rejimi, bu boğazlara kıyısı olan devletler ile denizci devletler arasında bir uzlaşmayı yansıtmaktadır. Kıyı devletleri, geçişi düzenleyecek yeterli yasal yetkiye sahiptirler. Transit geçiş, bir açık deniz veya MEB ile diğer bir açık deniz veya MEB’i birleştiren boğazlardan uluslararası geçiş için kabul edilmiştir. Her iki geçiş türü de askıya alınamaz ama aralarında önemli farklar mevcuttur: Zararsız geçiş hakkı sadece gemiler için, oysa transit geçiş hava araçlarına da uygulanmaktadır. Savaş gemi ve hava araçları da transit geçiş hakkına açıkça sahiptir. Hatta hava araçları sadece “normal olarak” ICAO’nun güvenlik kurallarına uymak zorundadırlar. Denizaltılar transit geçişte su yüzünden ve bayrak göstererek geçmek zorunda değildir. Yabancı gemiler üzerinde kıyı devleti ne cezai ne de hukuksal yetkiye sahip değildir. Yasa ve yönetmelikleri de sadece a) rotalar ve trafik ayrım şemaları belirleyerek deniz trafiğini düzenlenmesi (IMO’nun rolü daha fazla) b) sadece petrol, petrol atıkları ve diğer tehlikeli maddelerin boşaltılmasına ilişkin olarak deniz çevresinin korunması c) balıkçılığın önlenmesi d) kıyı devletinin gümrük, mali, göç ve sağlık kurallarına aykırı olarak her türlü mal, para ya da insanın indirilmesi ya da bindirilmesi, konularında olabilir. Gemilere yasak eylemler de açıkça daha azdır. Kuvvet kullanma ya da kuvvet kullanma tehdidi, araştırma ve tarama faaliyetleri ve durmaksızın ve hızlı geçişin normal seyriyle ilgisi olmayan diğer eylemler yasaktır.

**Türk Boğazları***:*

Osmanlı Devleti 1. Dünya Savaşı’nda yenik düşmesi ile Sevr Barış Anlaşması’nı imzalamak zorunda kalmıştır. Sevr Anlaşması’nın Boğazlar ile ilgili hükümleri 37-61. Maddelerde yer alır. Bu maddelerde özetle şunları vardır:

1. Çanakkale, ve İstanbul Boğazı Marmara da dahil olmak üzere, Boğazlardan geçiş barışta ve savaşta, hangi devlete ait olursa olsun, her türlü harp ve ticaret gemilerine açık olacaktır,
2. Bu serbestinin temini için, Osmanlı, Boğazların kontrolünü geniş yetkileri olan bir Boğazlar komisyonu’na bırakacak, komisyonun bağımsız bir bayrağı ve bütçesi olacaktır. (Böylece sanki Boğazlar Bölgesinde çokuluslu bir devlet kurulmuş gibi oluyor) Komisyon üyeleri ise: İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya'dır. Rusya, Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan da Milletler Cemiyetine üye olurlarsa Komisyona girebileceklerdir,
3. Komisyon Başkanı, iki yılda bir dört büyük devlet arasında değişecektir. (Türkiye Komisyon Başkanı olamıyor)
4. Fransa, İngiltere ve İtalya, Türk Boğazları dolaylarındaki silahtan arınmış bölgede müştereken asker bulundurabileceklerdir

Lozan Anlaşması’nın 23. Maddesi gereği; bu Sözleşmenin; Lozan Anlaşması içerisindeymiş gibi kabul edileceği hükme bağlanmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi’ni Lozan Anlaşması’na taraf olmamış olan Rusya ve Bulgaristan da imzalamışlardır. Lozan’ın eki olan Boğazlar Sözleşmesi şu maddelerle özetlenebilir:

1. Ticaret Gemileri ve uçakları barış zamanında Türk Boğazlarından geçiş serbestisine sahiptirler;

2. Savaş gemileri ve uçakları barış zamanında Boğazlardan geçiş serbestisine sahiptir; ancak Karadeniz yönüne geçişte savaş gemileri için sınırlama vardır.

3. Savaş zamanı: Türkiye, Muharip değilse tarafsızlık haklarını geçişi engelleyecek şekilde kullanamaz; Türkiye Muharip ise; tarafsız devletlerin ticaret gemileri düşmana yardım götürmüyorlarsa geçebilirler; savaştığı devletin gemilerine karşı Türkiye, her türlü hakkını kullanabilir.

4. Boğazlar çevresinde belirli bölgeler askerden arındırılmıştır.

5. Antlaşmanın öngördüğü düzene uyulmasını başkanının Türk olduğu bir komisyon denetleyecektir.

Lozan Türk Boğazları ve yakın çevresinde Türkiye’nin egemenlik hakkını önemli ölçüde sınırlamaktaydı. Boğazlar Bölgesi askerden arındırılmakla bu bölgenin nasıl savunulacağı sorusu cevapsız kalmıştı. Avrupa’daki silahlanma yarışı, siyasi ortamı 1923’ten önemli ölçüde değiştirmişti. Buna paralel olarak garanti sistemi işlemez hale gelmişti. Barış ve savaş dışında yakın savaş tehdidinin de eklenmesi isteniyordu.

22 Haziran 1936’da Montrö’de bir konferans toplanıp Montrö Boğazlar Sözleşmesi de 20 Temmuz 1936’da imzalanmıştır. İtalya katılmadı. Konferans, Türk diplomasisinin girişimleri ile toplandı, 22 Haziran 1936 da başlayan görüşmeler yaklaşık 1 ay sürdü ve 20 Temmuz 1936 de anlaşma imzalandı. Görüşmelerde Türk Heyeti’ne Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras başkanlık etti. Türkiye’nin amacı askerden arındırmayı ve Komisyon’u kaldırmak, yani kesin egemenliğini kurmaktı.

Anlaşma taslağını Türkiye hazırlamıştı. Konferansın ilk oturumları Türkiye’nin hazırladığı antlaşma taslağının okunması ve görüşülmesiyle geçti. 25 Haziran’da sorunlar Teknik Komite’ye devredildi. 4 Haziran’da da İngiliz heyeti Türkler ile Cenevre ve Montrö’de yaptıkları özel görüşmeler neticesinde hazırladıkları kendi taslaklarını toplantının gündemine soktular. Yapılan uzun tartışmalardan ve basının ortak edildiği ağız dalaşından sonra uzlaşmaya 15 Temmuz günü varıldı. 20 Temmuz 1936’da ise Montrö Boğazlar Sözleşmesi düzenlenen törenle imzalandı. Sözleşmeye ek olan protokol hükümleri gereğince aynı gün gece yarısı 30 bin kişilik bir Türk gücü Boğazlar bölgesine girdi. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, bugün de geçerliliğini koruyan, uygulamada olan; Türk Boğazları için en önemli belgedir. Bu sözleşme 29 maddeden oluşur. Bu 29 Maddeden 22’si; askeri gemilerle ve askeri konularla ilgili hükümleri içerirken, sadece 7’si ticari gemilerin geçişini düzenler.

Savaş Gemisi dışında kalan tüm gemilere, Türk Boğazlarından geçiş serbestisi tanınmıştır. Boğazlar Komisyonu kaldırılarak yetkileri Türk Hükümeti’ne devredilmiştir. Kılavuzluk ve römorkör alma konuları geçiş yapan gemilerin isteğine bırakılmıştır.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Barış zamanı | Savaş zamanı-  Türkiye tarafsızsa | Savaş zamanı-Türkiye savaşansa | Barış zamanı-Türkiye yakın tehdit hissederse |
| Ticaret gemileri | *serbestlik*, gece ve gündüz, yükü ne olursa olsun, bayrağı ne olursa olsun. Sağlık kontrolü hariç. Ücret alınamaz. | Barış zamanı koşulları. Boğazlar savaşan devlet ticaret gemilerine kapalı | Düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek, gündüz giriş yapmak, Türkiye’nin belirleyeceği rotaları kullanmak, şartıyla serbest, yüklerini Türk makamları kontrol edebilecek, harp kaçağı mal taşıdığı tespit edilen ticaret gemilerini zapt ve müsadereye tabi tutacak | TC’nin kararı Konsey üyelerinin 2/3’ü, taraf devletlerin çoğunluğu tarafından benimsenmeli.  Barış zamanı ile aynı koşullar- gündüz giriş yapmak, Türkiye’nin belirleyeceği rotaları kullanmak, kılavuz kaptan alınmasının zorunlu tutulabilmesi (ücret almamak koşuluyla) koşulları.  Uygun askeri tedbirleri alabilecek; bu bağlamda Boğaz sularını mayınlayabilecek, deniz ulaştırmasını tam anlamıyla kontrol edebilecek |
|  |  |  |  |  |
| Savaş gemileri | Açık tanım yok Sözleşmede. İlgili ekte tonaj sınırlandırmaları ile belirleniyor. | 1) Savaş hattı harp gemileri  2) Uçak gemileri  3) Hafif su üstü | 4) Denizaltı  5) Küçük savaş  6) Yardımcı |  |
| Hepsi için ön bildirim koşulu: | Geminin gideceği yer, adı, tipi, sayısı, geçiş tarihi 8 gün önce bildirilmeli. |  |  |  |
| Karadeniz’e kıyısı olmayanlar | Bir seferde en fazla 9 gemi, veya toplam tonaj 15 bin ton. Yani,  sadece *hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri* ve *yardımcı gemileri geçebilir, en fazla 21 gün kalabilir.*  *Denizaltı ve uçak gemisi yasak.Kısıtlamalarda Boğazlarda liman ziyareti hariç.*  *Karadeniz’de en çok 45 bin ton yabancı gemi bulunabilir. Tek devlete ait 30 bin.* | Barış zamanı koşulları.  Savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Karadeniz’deki gemilerin dönüşü, MC ortak yaptırım ve TC anlaşma yaptığı ülkeye yardım hariç. | Tamamen Türkiye’nin takdirinde | Tamamen Türkiye’nin takdirinde |
| Karadeniz’e kıyısı olanlar. | 15 bin tondan büyük gemiler, yani savaş hattı gemileri tek tek ve iki torpido eşliğinde. Denizaltılar ancak Karadeniz dışında inşa-satın alma durumunda veya tamir için su üstünden ve tek tek geçebilir. Uçak gemileri için hüküm yok. Ekte sayılıyor, metinde yok. Buradan yola çıkarak yasak. | Barış zamanı koşulları.  Savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Karadeniz’deki gemilerin dönüşü, MC ortak yaptırım ve TC anlaşma yaptığı ülkeye yardım hariç. | Tamamen Türkiye’nin takdirinde. | Tamamen Türkiye’nin takdirinde. |
| Uçaklar | Her zaman ve her koşulda sadece sivil uçaklar geçer, askeri uçaklar Türkiye’nin yetkisinde. |  |  |  |

1990’lara gelinirken özellikle ticaret gemileri ile ilgili sorunlar çıkmaya başladı. 1930’ların sonunda yılda 4500 gemi geçerken 1990’larda 50 bine çıkmıştır. 1982 İstanbul Liman Tüzüğü, sadece İstanbul limanı için kimi düzenlemeler getirdi. Gidiş-geliş yönleri benzer uluslararası suyollarında uygulananlarla uyumlaştırıldı, bir trafik ayrım sistemi kabul edildi ve geminin gidiş istikametine göre sol sahilde olan akış yönü sağa alındı.

Asıl önemli düzenleme 1994 Boğazlar Tüzüğü’dür. Geçiş kurallarını dar suyollarından geçiş kuralına göre değiştirdi. Kaza olasılığını azaltmak için yük bildirimi istendi, tehlikeli yük taşıyanların gece geçiş yapması yasaklandı, bu türdeki ve büyük gemiler için Boğazların trafiğe kapatılmasına karar verilebiliyor. Ayrıca Türk bayrağı taşıyan gemiler için kılavuz zorunluluğu getirildi. IMO’da Rusya kılavuz kaptan zorunluluğunun Montrö gereği hiçbir gemi için getirilemeyeceğini ileri sürerek itiraz etti. Türkiye Montrö’ye göre Boğazlardan tam ulaşım özgürlüğünü sağlamak zorundadır. Bu amaçla seyrüsefer güvenliği ile ilgili önlemler alabilmeli ve denetimler yapabilmelidir.

Bu tüzük 1998’de değiştirildi. Yük bildirim yükümlülüğü daraltıldı. IMO Deniz Güvenliği Komitesi 1999’da önemli ölçüde Tüzük’teki ilkelere uyulmasına karar verdi. Ancak Türkiye Türk bayraklı gemilere getirdiği kılavuz yükümlülüğünü kaldırmak zorunda kaldı. Buna karşılık geçişi önemli ölçüde otomatikleştiren bir gemi yönlendirme sistemi kurdu. Yüksekliği 58 metreden fazla olan gemiler İstanbul Boğazı’ndan geçememektedir. Çevre kirliliği ile ilgili mevzuata tam olarak uymak zorundadırlar. Kaptanın seyir planını tam olarak sunması gerekir. Nükleer güçle yürüyen, nükleer yük ve atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler yüklerini bildirmek zorundadırlar.