**Konu 3: Uluslararası Hukukun Mekansal Kuralları: Deniz**

Denizlerden yararlanma deyince, ilk akla gelen kullanım biçimi doğal olarak ulaşım olmaktadır. Onunla birlikte aynı anda akla gelen ikinci kullanım biçimi balıkçılıktır. Bunlara zamanla iletişim ve diğer canlı ya da cansız doğal kaynaklardan yararlanılması eklenmiştir. Ancak bu kullanımların düzenlenmesine ilişkin ilk girişimler asıl olarak güvenlikle ilgili kaygılardan doğmuş, bunun hemen ardından ticaretin düzenlenmesi gelmiştir.

**Deniz hukukunun gelişimi**

7-9. yüzyıllarda Rodos Yasası, 10. yüzyılda Amalfi Kuralları ve 14. yüzyılda *Consolato del Mar* denize ilişkin faaiyetleri ilk düzenleyen belgelerdir. Denizin bir parçasının devlet ülkesinin bir parçası olarak kabul edilmesi uygulaması ise "karasuları" ile 13. yüzyılda kesin olarak yerleşmiştir. Bunun doğal sonucu, bir de açık deniz alanının böylece oluşmasıdır. Bunu izleyen deniz alanı, 18. yüzyılda İngiltere'nin ortaya attığı "bitişik bölge" olmuştur. 1945'te ABD Başkanı Truman'ın bir açıklaması ile bunlara "kıta sahanlığı" eklenmiş, çok kısa sürede diğer devletlerde de yansımasını bularak uygulamaya girmiştir.

1958 yılında toplanan I. Deniz Hukuku Konferansı bu zamana kadar ortaya çıkan gelişmeleri dikkate alarak 4 öze ilişkin antlaşma ve bir ihtiyari protokol kabul etmiştir ve bunların hepsi 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi olarak anılmaktadır: 1) Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi 2) Açık Deniz Sözleşmesi 3) Kıta Sahanlığı Sözleşmesi 4) Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesi 5) Uyuşmazlıkların Zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol. Türkiye bu sözleşmelere taraf olmamıştır.

I. Deniz Hukuku Konferansı'nda tartışılmış ancak uzlaşma sağlanamamış olan iki konu kalmıştır: Karasularının genişliği ve balıkçılık hakları. Konferans, bu konuların daha sonra bir konferans daha toplanarak çözüme kavuşturulmasını önererek sonuçlanmıştır. Bu konferans 1960'ta toplandıysa da uzlaşmazlığın sürdüğü görülmüş, çözüm bulunamamıştır.

1964'te Malta temsilcisinin BM Genel Kurul'una sunduğu bir öneri konuyu tekrar canlandırdı. Aslında Malta, açık denizlerin "insanlığın ortak mirası" ilan edilmesini önermişti. Bu öneri kabul edilirken, aynı zamanda III. Deniz Hukuku Konferansı'nın da toplanması ve yeni bir sözleşme hazırlığı yapılması da kabul edildi. Bu konferans 1973'te başladı, 1982'de BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin imzalanması ile sona erdi. O zamana kadar konsensus (oydaşma) yöntemiyle çalışan ve bütün metni kendisi en baştan oluşturan konferans, son aşamada oylamaya gitmek zorunda kaldı. 130 olumlu, 17 çekimser, 4 karşı oy kullanıldı. 4 karşı oy, ABD, Türkiye, İsrail ve Venezuela'ya aittir. Çekimser kalanların önemli bir kısmını ise ret oyu vermemekle birlikte uluslararası deniz yatağının düzenlenmesine ilişkin bölüm konusunda ABD ile aynı düşünen teknolojik olarak ileri Batılı devletler oluşturmaktadır.

Yürürlüğe girmesi için en az 60 devletin onayından sonra 1 yıl geçmesi gereken sözleşme 1994'te yürürlüğe girmiştir. Uluslararası deniz yatağıyla ilgili olan XI. Bölümü değiştiren 1994 tarihli Anlaşma ise 1996'da yürürlüğe girmiş durumdadır.

1982 BMDHS ile 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde çözüme kavuşturulamamış olan karasularının mesafesi en fazla 12 mil olarak belirlenmiş, balıkçılık hakları ise "münhasır ekonomik bölge" ismi verilen yeni bir deniz alanı ile düzenlenmiştir. Bunun dışında, 1982 BMDHS başka yenilikler de getirmiştir: Uluslararası deniz yatağı, arkeolojik bitişik bölge, takımada devleti, coğrafi olarak dezavantajlı devlet, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM) bunların bir kısmıdır.

Deniz alanlarına geçmeden önce, denizlerden yararlanmaya ilişkin ana başlıkları belirtmek, ilgili deniz alanlarında bunlara ilişkin bilgileri doğru biçimde öğrenmek açısından faydalı olacaktır.

*Denizlerde ulaşım ve iletişim* konusunda, açık denizde serbest olduklarına dair kuşku bulunmamaktadır. Ancak bu serbestlik, devletlerin ülkelerine ulaşmanın engellenmesi durumunda anlamsız olacaktır. Bu nedenle, karasularından geçiş de uluslararası ticaretin engellenmeden devam edebilmesi açısından "zararsız geçiş hakkı" düzenlenmiştir. Bunun dışında, her deniz alanı için, geçiş yapacak geminin türüne göre farklı ulaşım düzenlemeleri geçerli olmaktadır. İletişim konusu ise asıl olarak kablo ve boru hatlarının yerleştirilmesini içermektedir. Açık denizlerde serbest olan bu uygulama, bir başka devletin yetki sahibi olduğu deniz alanlarına girildiği anda o devletin iznini gerektirir ve onun yetkisine dahil olur. Ancak ülke devletlerinin de bu türdeki talepleri keyfi olarak reddetmemesi gerektiği kabul edilir.

Ulaşım konusunda kıyı devletinin ve üçüncü devletlerin hakları, geçiş yapılan deniz alanının niteliğine ve geçiş yapan geminin türüne göre değişir. Gemiler, ticaret gemisi ve devlet gemisi olarak ikiye ayrılır. Devlet gemileri, kamu gücü kullanan askeri gemiler, sahil güvenlik gemileri, polis ve jandarma gemileri, vb. den oluşur. Sahibi devlet olsa dahi ticari bir faaliyet için kullanılan tüm gemiler ticaret gemisi olarak kabul edilir.

*Denizlerde doğal kaynakların işletilmesi* konusu, canlı ve cansız kaynaklar olarak iki biçimde düzenlenmektedir. Canlı kaynakların büyük kısmını balıklar, daha az bir kısmını ise deniz tabanında yaşayan canlılar oluşturmaktadır. Balıkçılık, düzenlenmesi zorunlu olan büyük bir ekonomik faaliyet durumundadır. Cansız kaynakların ise bugün daha çok konu olan kısmı petrol ve doğal gazdır. Ancak burada da deniz tabanında bulunan maden yumruları bir başka cansız doğal kaynak niteliğine sahiptir.

*BMDHS’nin Temel Düzenlemeleri*

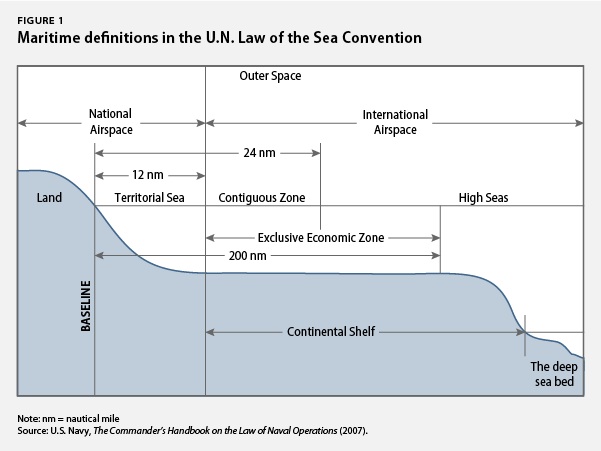
BMDHS 10 Aralık 1982’de Montego Bay, Jamaika’da imzaya açılmış, 16 Kasım 1994’te yürürlüğe girmiştir. Sözleşme Giriş ve 17 bölüme ayrılmış 320 maddeden oluşmaktadır. 28 Temmuz 1994’te kabul edilen Anlaşma ile deniz yatağı madenciliğine ayrılmış olan XI. Bölümde bazı değişiklikler yapılmıştır. Sözleşme, kıyıdan denize doğru deniz alanlarını düzenleyerek ilerlemektedir.

I-X. bölümler, kıyı devletinin deniz alanları (karasuları, bitişik bölge, MEB, kıta sahanlığı) üzerindeki yetkileri ve herkese serbest olan açık denize ilişkindir. Uluslar arası boğazlar, takımada devletleri, adalar, kapalı ve yarı-kapalı denizler ve denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşması konuları da bu bölümlerde yer almaktadır.

XI. bölüm deniz yatağı madenciliğine ve kaynaklarına ilişkindir. XII, XIII ve XIV. Bölümler, deniz çevresi, denizde bilimsel araştırma ve deniz teknolojisinin geliştirilmesi ve transferini düzenlemektedir. XV. Bölüm uyuşmazlıkların çözülmesine ilişknidir. XVI. Ve XVII. Bölümler ise genel hükümler ve son hükümleri içermektedir.

Sözleşmenin 9 eki vardır. 1. Ek: göçebe balık türleri 2. Ek: Kıta Sahanlığının Sınırları Komisyonu 3. Ve 4. Ek: Deniz yatağı madenciliği 5., 6., 7. ve 8. Ek: uyuşmazlıkların barışçı yollardan çözümü (uzlaştırma, UDHM, hakemlik, özel hakemlik) 9. Ek: uluslararası örgütlerin katılımı. Ana konulara geçmeden önce, deniz hukukunda sınırların belirlenmesinde temeli oluşturan esas hatlar 7-14. maddelerde belirlenmiştir. Ancak kıyı ile çizgi içine alınacak adalar arasındaki ya da doğrudan adalar arasındaki mesafe, bir düz çizginin maksimum uzunluğu belirlenmemiştir. Bu belirsizlik, kıyı devletlerinin iddiaları arasında çatışmalara neden olmaktadır.

*1982 BMDHS'ye göre Deniz Alanları*

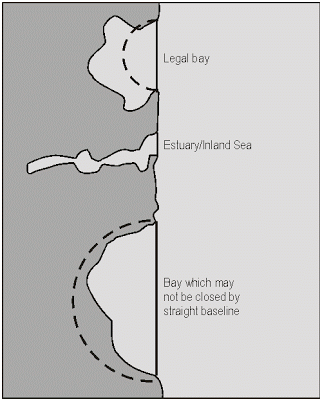


***İçsular***

İçsular devletin ülkesinin bir parçasıdır. 1982 BMDHS madde 8/1'e göre, karasularının başladığı esas hattın gerisinde kalan sular içsulardır. Bunu, kara ülkesinde yer alan ve nehir, göl ve yeraltı sularından oluşan içsular ile karıştırmamak gerekir. Denizdeki içsuların belirlenmesinde en önemli konu, esas hattın belirlenmesidir.

1982 BMDHS, "normal esas hat" ve "düz esas hat" olmak üzere iki tür esas hat kabul etmektedir. Esas hat aslında, suların en düşük olduğu zamandaki coğrafi kıyı çizgisidir. Ancak kıyı yapısının çok belirsiz olduğu, fazla girinti çıkıntı bulunan, parçalı, irili ufaklı adaların bulunduğu ve gelgitle çok değişen kıyılarda, saptanan birkaç uç noktanın birleştirilmesinden oluşan düz esas hat çizilmesi mümkündür. 1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası kararında, Norveç'in tartışmalı düz esas hattını hukuka uygun kabul eden UAD bu yolu açmıştır. 1982 BMDHS de 6-13. maddelerinde düz esas hat çizilebilecek durumları belirlemiştir: Mercan adaları ya da serpiştirilmiş kayalıklara sahip adalar, akarsu ağızları, körfezler, limanlar, sular çekildiğinde ortaya çıkan yükseltiler, çok girintili çıkıntılı kıyılar, kıyıya çok yakın takımadalar, kıyı çizgisinin çok değişken olduğu yerler. Ancak adaların durumunda düz esas hat çizilebilmesi için kıyının genel doğrultusundan ayrılmaması gerekir.

Normal esas hat uygulanırken dahi eğer bir girinti hukuksal körfez tanımına uyuyorsa kıyı devleti bu körfezin ağzını kapatarak esas hattını düzleştirebilir. Ancak bunun kuralları vardır. Öncelikle, körfezin ağzını kapatan çizginin en fazla 24 mil olması gerekir. Bu çizgi çap alınarak çizilen yarım dairenin alanı ile körfezin alanı karşılaştırılır. Körfezin alanının daha büyük olması gerekir. Bu durumda bu körfez hukuksal anlamda körfezdir. Ancak tarihsel olarak körfez olduğu kabul edilmiş olan yerlerde bu ölçütün uygulanmasına gerek yoktur.



Kaynak: http://www.aggregat456.com/2010/02/baselines-straight-and-normal.html

İçsular kıyı devletinin mutlak egemenliğindedir. Bunun anlamı, giriş-çıkış için ondan izin alınması gerektiğidir. Nitekim yabancı devlet gemilerinin bu izni önceden alması gerektiğine kuşku yoktur. Ayrıca kıyı devleti kimi limanlarını (özellikle askeri olanları) yabancı devlet bayrağı taşıyan tüm gemilere tamamen de kapatabilir. Ancak ticaret gemileri açısından, içsuların parçası olan limanlara giriş konusunda kimi soru işaretleri doğmuştur. Limanlara giriş-çıkış sağlanamazsa açık denizlerin serbestliğinin de anlamsızlaşacağı düşüncesi, limanlara giriş konusunda kısıtlama getirme yetkisinin dar yorumlanması gerektiği anlayışını güçlendirmiştir. Yine de bir kıyı devletinin bir limanını belirli bir devletin ticaret gemilerine ya da belirli bir gemiye kapatmasının önünde uluslararası hukuktan kaynaklanan bir engel yoktur.

İçsularda bulunan yabancı ticaret gemisi, kıyı devletinin tüm yasa ve yönetmeliklerine uymak zorundadır. Kıyı devleti, gemi içinde mürettebattan olmayan kişilerin mürettebata veya yolculara karşı işleyeceği suçlarda ve sadece mürettebatı ilgilendirse de geminin kaptanının ya da diplomasi veya konsolosluk temsilcilerinin talep etmesi halinde diğer suçlarda cezai yargı yetkisini kullanabilir. Suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa kıyı devleti yetki sahibidir. Bunların dışında kalan özel hukuk sorunlarında kıyı devleti yetki sahibi değildir. Askeri gemiler de kıyı devletinin egemenliğine ve kamu düzenine saygı göstermek zorundadır. Ancak çiğnemesi durumunda kıyı devleti bu gemilere müdahale etmez, içsuları terk etmesini isteyebilir. Mürettebatın kıyıda işleyeceği suçlarda ise kıyı devleti yetkilidir.

***Adalar***

Ada, uluslararası hukuka göre, suların en yüksek olduğu sırada su üstünde kalan, dört tarafı sularla çevrili, doğal kara parçasıdır. Adanın boyutları, üzerinde yaşanıp yaşanmaması ya da buna olanak verip vermemesi, kendine ait bir ekonomik yaşamı olup olmaması, yerbilimsel ve fiziksel yapısı, coğrafi konumu gibi unsurlar bir kara parçasının ada olup olmadığını etkilemez, ancak sınırlama sorunları açısından sahip olacağı etkiyi belirleyebilir. Bunların içinde de özellikle adanın boyutları ve coğrafi konumu etkili olmaktadır.

1982 BMDHS, yaşamaya elverişli olmayan ya da kendine ait bir ekonomik yaşamı bulunmayan kayalıkların kıta sahanlığına ve münhasır ekonomik bölgeye sahip olamayacağını açıkça belirtmektedir (madde 121/4). Özellikle kıta sahanlığı sınırlandırmasında, adaların ana ülkelerine ya da komşu devlet ülkesine yakınlıkları sahip olacakları etkiyi önemli ölçüde belirlemektedir.

1982 BMDHS’nin getirdiği önemli bir yeni devlet türü, tamamen adalardan oluşan “takımada devleti”dir. Takımada devleti, tümüyle bir ya da birkaç takımada ile başka bireysel adalardan oluşan ada devletidir. Bu adaların uç noktalarının birleştirilmesi ile oluşan esas hattın gerisinde kalan sular “takımada suları” olarak kabul edilir. Bunun koşulu, iki ada arasındaki mesafenin 100 deniz milini aşmaması (takımada dış sınır çizgilerinin toplamının %3’ünü aşmamak koşuluyla 125 mile çıkabilir) ve alan içinde kalan kara parçaları ile sular arasındaki oranın en fazla 1/9 olabilmesidir. Takımada devleti, içsular hariç bütün deniz alanlarını bu esas hattan itibaren ölçer. Takımada suları üzerinde devletin tam egemenliği sözkonusudur. Ancak geçiş rejimi açısından “zararsız geçiş” kuralları geçerli olur. Devlet, açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeleri bağlayan takımada suları ya da bunlara bitişik karasuları içinde rotalar belirleyerek buralardan “takımada geçişi” izni verebilir. Takımada geçişi, uluslararası boğazlardan zararsız geçiş hakkı ile aynıdır. Bu hak, üstünde bulunan hava sahasından yabancı uçakların geçmesini de içermektedir.

***Karasuları***

Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve belirli bir genişliğe kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz kuşağıdır. Devletin deniz ülkesini oluşturur. Kıyıların herhangi bir özellik göstermediği durumlarda kıyı çizgisinden, içsuların bulunması halinde ise içsuların dış sınırını oluşturan esas hattan başlar.

*Karasularının genişliği* sorunu devletleri uzun süre meşgul etmiş, ancak 1982 BMDHS ile bir sonuca bağlanabilmiştir. 17. yüzyılda ortaya çıkan ilk uygulama, kıyı devletinin denizlere egemen olabileceği genişliği belirten top menzili idi. O sırada bu mesafe 3 mil olduğundan en uzun süreli uygulama olarak 3 mil yerleşti. Ancak top menzili teknolojiye bağlı olarak değiştiğinden hiçbir zaman yapılageliş değeri kazanamadı. 1950’li yıllarda 6-12 mil arası mesafeler uygulamada ağırlık kazandı. 1982 BMDHS görüşmeleri sırasında, 109 devletin 12 milden yana olduğu görüldü. Böylece, 3. maddede, karasularının genişliğinin esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçmeyecek biçimde saptanacağı belirtildi. Doğal olarak sınırlandırma gerektiren durumlarda bundan daha kısa karasularına sahip olabilir. 12 mil, BMDHS ile karasularının ulaşabileceği en yüksek mesafe olarak belirlenmiştir.