



**"Piri Reis Vahı"**

Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin  
**ULUSLARARASI  
KAMUSAL  
DENİZ HUKUKU**

**Av. Ahmet ÇALIK**



*"Piri Reis Vakfı"*

Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin  
**ULUSLARARASI  
KAMUSAL  
DENİZ HUKUKU**

1982 BM Deniz Hukuku Konvansiyonu

- Açık Denizler - Karasuları - İç Sular - Boğazlar -

Denizlerde Gemilerin Tabi Olduğu Hukuki Rejimler - Bayrak Hukuku -

Uluslararası Gemi Sicili - IMO - IMO Sözleşmeleri - SOLAS - STCW -

MARPOL - COLREG - ISM Kodu - Liman Devleti Kontrolü - Bölgesel

Andlaşmalar - Paris Memorandumu - Kabotaj -

**Av. Ahmet Çalık**

D.E.Ü

Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu

Öğretim Görevlisi

İzmir 2002

**Kapak:** Ünlü Türk denizcisi, coğrafya ve kartoğrafya bilgini *Piri Reis*'in 1513 yılında çizdiği ve yorumladığı Atlas Okyanusu, Amerika kıyılarını, Avrupa ve Batı Afrika kıyılarını gösteren haritasından bir kesimi yansıtmaktadır.

ISBN 975-94695-0-2

Her hakkı mahfuzdur  
© 2003 Piri Reis Denizcilik ve Deniz Kaynakları  
Araştırma Geliştirme ve Eğitim Vakfı

Piri Reis Vakfı  
Talatpaşa Bulvarı No: 34/3 Alsancak-İZMİR  
Tel: 0.232. 463 16 59 Faks: 0.232. 463 63 68  
E-mail: ocean@pirireis.org.tr

Nisan 2003

Dizgi, Dizayn, Baskı:  
**GRAFİKER LTD. ŞTİ.**  
Meşrutiyet Caddesi 26/14 Kızılay-ANKARA  
Tel: 0.312. 417 63 93 - 417 42 61  
Fax: 0.312. 425 64 87  
E-mail: grafikerltd@interaktif.gen.tr

## Önsöz

**B**u kitap Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulunda vermekte olduğum "Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku" dersleri notlarının yeniden ele alınarak düzenlenmesi sonucu oluşmuştur. Kamusal Deniz Hukuku'nu bütün konularını ayrıntılı bir şekilde derinlemesine incelemekten ziyade konuları bir arada ana başlıklarıyla deniz ticareti uygulamacılarına tanıtmak ve ayrıntılı inceleme yapmak isteyecek olanlarına da araştırma kapılarını açmak bu çalışmadaki yegane hedefimizdir. Fransız Üniversite yaşamında yer alan ve "memo" tarzı anımsatıcı notların bir arada ve bir sistem içerisinde verildiği türde bir çalışma gerçekleştirilmek istenilmiştir. Özgünlük içerikten ziyade derleniş ve konuların seçiminde amaçlanmıştır.

Konuların işlenmesinde ise devletler hukuku, uluslararası siyaset ve uluslararası ilişkilerle ilgili bilimsel ve teorik yaklaşımlardan ve tartışmalardan çok deniz ticareti ile ilgili pratik bilgiler ve uygulamalar ön planda tutulmuştur. Bu itibarla aynı zamanda askeri, siyasi ve devletler hukuku boyutu da bulunan bazı konularda işin sadece deniz ticareti uygulaması boyutu esas alınmıştır.

Bu çalışmanın kitap olarak yayınlanarak tüm denizcilerin hizmetine verilmesini üstlenen ve Mütevelli Heyeti Üyesi olmaktan onur duyduğum Piri Reis Denizcilik Vakfı ile Vakıf Başkanı Sayın Prof. Dr. Erol İzdar'a bu yardımlarından dolayı şükranlarımı sunarım.

Keza çalışmanın zaman içerisinde oluşmasında önemli katkıları bulunan D.E.Ü. DİYYO Araştırma Görevlisi Bengi Selen Yüceer'e, ve Avukat Özer Yavru'ya burada teşekkür ederim.



The first part of the report is a general statement of the  
 objects and purposes of the institution, and a description of  
 the various departments and courses of instruction. It then  
 proceeds to a detailed account of the progress of the  
 institution during the year, and concludes with a summary  
 of the results of the year's work.

The second part of the report is a statement of the  
 financial condition of the institution, and a statement of  
 the receipts and disbursements for the year. It also  
 contains a statement of the property of the institution, and  
 a statement of the debts and liabilities of the institution.

The third part of the report is a statement of the  
 moral and social condition of the students, and a  
 statement of the moral and social condition of the  
 community in general.

The fourth part of the report is a statement of the  
 moral and social condition of the community in general,  
 and a statement of the moral and social condition of  
 the community in general.

# İçindekiler

<b>ÖNSÖZ</b> .....	3
<b>GİRİŞ</b> .....	11
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b>	
<b>ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNUN TEMEL ESASLARI</b> .....	13
I. GİRİŞ VE TARİHÇE .....	13
II. İÇ SULAR VE ESAS HATLAR .....	17
1. Esas Hat Kavramının Tanımı .....	17
2. İç Suların Tanımı .....	18
3. Takımda Devletlerinin Durumu .....	18
4. İç Suların Hukuki Rejimi .....	20
III. KARASULARI .....	21
1. Tanımı ve Tarihçesi .....	21
2. Karasularının Hukuki Rejimi .....	23
3. Karasularında Yargı Yetkisi .....	25
4. Karasuları İçinde Kalan Uluslararası Boğazların Rejimi .....	26
5. Türkiye'nin Karasuları Uygulaması .....	27
6. Deniz Kabotajı .....	28
7. Takımda Sularında Geçiş Hakkı .....	37
IV. BOĞAZLAR VE KANALLAR .....	32
1. Boğazlar .....	32
2. Boğazlardan Geçiş .....	33
a. Genel Olarak .....	33
b. Boğazlardan Transit Geçiş Rejimi .....	34
c. Türk Boğazları .....	35
aa. Montreux Ticari Serbestlik Rejimi .....	35
bb. Türk Boğazlarında Geçiş Trafığı Düzenlemesi .....	36
bba. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük .....	37

bbb. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, 1998 .....	39
3. Kanallar .....	41
V. AÇIK DENİZLER .....	42
VI. BİTİŞİK BÖLGE .....	44
1. Kavram .....	44
2. Kurallar .....	45
VII. MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE .....	45
1. Kavram .....	45
2. Yarı Kapalı Deniz Alanları Sorunu .....	46
3. Kurallar .....	46
VIII. KITA SAHANLIĞI .....	47
IX. TÜRKİYE VE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KONVANSİYONU .....	51
1. Genel Olarak .....	51
2. Türkiye'nin Görüşleri .....	52
X. ULUSLARARASI HUKUK BAKIMINDAN GEMİLERİN VATANDAŞLIĞI VE BAYRAK HUKUKU .....	58
A- Uluslararası Hukuk ve Gemilerin Vatandaşlığı .....	58
1. Gemilerin Vatandaşlığının Göstergesi Olan Faktörler .....	59
a. Bayrak .....	59
b. Belgelendirme (Documentation) .....	60
c. Tescil (Registration) .....	60
aa. Genel Olarak .....	60
bb. Sicil Türleri .....	61
bba. Geleneksel Ulusal Siciller .....	61
bbb. Off - shore Siciller .....	61
bbc. Açık Siciller / Elverişli Siciller .....	61
bbd. Uluslararası Siciller / İkinci Siciller .....	63
bbe. AT Gemi Sicili (Euros) .....	64
2. Gemi Vatandaşlığının Tayininde Yakın Bağlantı (Genuine Link) Kavramı .....	65
3. Klasik ve Modern Sistemin Değerlendirilmesi .....	67
4. Avrupa Topluluğu Hukukunda Gemilerin Vatandaşlığı .....	69
5. Türk Hukukuna Göre Gemilerin Vatandaşlığının Tayini .....	71
a. Geleneksel Türk Gemi Sicili .....	71
b. Türk Uluslararası Gemi Sicili .....	74
aa. Yasal Düzenleme .....	74
bb. Türk Uluslararası Gemi Sicilinden Beklentiler .....	76
B - Vatansız Geminin Hukuki Durumu .....	77
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b>	
ULUSLARARASI KAMUSAL DENİZ HUKUKUNUN ÖRGÜTLENMESİ VE ULUSLARARASI KURALLARA BAĞLANMASI .....	79

I.	ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ IMO (International Maritime Organization) . . . . .	79
1.	Uluslararası Denizcilik Örgütü Nedir? . . . . .	79
2.	Genel Kurul . . . . .	79
3.	Konseyl . . . . .	79
4.	Komiteler . . . . .	80
5.	Sekreterlik . . . . .	80
6.	IMO Faaliyetleri . . . . .	81
II.	IMO VE ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU . . . . .	81
III.	BAŞLICA IMO SÖZLEŞMELERİ . . . . .	88
A-	Denizde Güvenlik Sözleşmeleri . . . . .	88
1.	1974'te değiştirilen 1960 tarihli Denizde Can Güvenliği Hakkında Uluslararası Antlaşma (SOLAS – International Convention for the Safety of Life at the Sea) . . . . .	89
2.	Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1966 (International Convention on Load Lines) . . . . .	91
3.	Özel Ticari Yolcu Gemileri Hakkında Sözleşme, 1971 (Special Trade Passanger Ships) . . . . .	91
4.	Denizde Çatmayı Önlemek için Uluslararası Kurallar Hakkında Antlaşma, (1972 değişiklikleriyle) COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) . . . . .	92
5.	Güvenli Konteynerler Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1972 (International Convention for Safe Containers) . . . . .	93
6.	Uluslararası Denizcilik Uydu Haberleşme Örgütü Antlaşması 1976 ve Çalışma Sözleşmesi (Convention on the International Maritime Satellite Organization) INMARSAT . . . . .	94
7.	Balıkçı Gemilerinin Güvenliği Hakkında Torremolinos Uluslararası Antlaşması, 1977 (Torremolinos International Convention on Safety of Fishing Vessels) . . . . .	94
8.	Deniz Adamlarının Eğitimleri, Yeterlilikleri ve Vardiya Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1978 STCW-78 (95) (International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers) . . . . .	94
9.	Denizde Arama ve Kurtarma Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1979 (International Convention on Maritime Search And Rescue) . . . . .	96
B-	Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmeleri . . . . .	96
1.	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme - MARPOL 73/78 . . . . .	96
a.	Marpol'e Giriş ve Kısa Tarihçe . . . . .	96
b.	MARPOL . . . . .	98
aa.	Genel Olarak Marpol ve Kuralları . . . . .	98
bb.	MARPOL 73/78 EK-1 Petrol ile Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar . . . . .	99



cc.	MARPOL 73/78 EK-2 Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü İçin Kurallar	100
dd.	MARPOL 73/78 EK-3 Denizyolu İle Ambalajlı Olarak Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar	101
ee.	MARPOL 73/78 EK-4 Gemilerden Atılan Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar	101
ff.	MARPOL 73/78 EK-5 Gemilerden Atılan Çöplerle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar	101
c.	Türkiye Bakımından	102
2.	Açık Denizde Petrol Kirliliği Vakalarına Müdahale Hakkında Uluslararası Sözleşme - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969	102
3.	Atıkların ve Başka Malzemenin Depolanması Yoluyla Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC), 1972	103
4.	Petrol Kirliliğine Müdahalede Hazırlık, Harekat ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990	103
5.	IMO Dışı Sözleşmeler	103
a.	Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair 1976 Barselona Sözleşmesi	104
b.	Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında 1992 Bükreş Sözleşmesi ve Ekli Protokolleri	104
c.	Tehlikeli Atıkların Sınırlar ötesi Taşınmasının ve Bertarafının Kontrolüne Dair 1989 Basel Sözleşmesi	105
C-	Tazminat ve Sorumluluk Sözleşmeleri	105
1.	Petrol Kirlenmelerinde Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Damage)	105
2.	Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Fon Oluşturulmasına Dair Antlaşma, 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)	106
3.	Nükleer Malzemelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Hukuki Sorumluluk Hakkında Antlaşma, 1971 (Convention on Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Materials)	106
4.	Denizde Yolcu ve Yolcu Bagajlarının Taşınmasına Dair Atina Antlaşması, 1974 (Athens Conventions Relating to the Carriage of Passangers and Their Luggage by Sea)	107
5.	Deniz İşlerinden Doğan İhtilaflarda Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Antlaşma, 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)	107

D-	Dığer Konulardaki eşitli Szleşmeler	108
1.	Uluslararası Deniz Trafiginin Kolaylaştırılması Hakkında Antlaşma, 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)	108
2.	Gemilerin Tonaj lmlemeleri Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1969 TONNAGE (International Convention on Tonnage Measurement)	109
3.	Seyir Gvenliğine Karşı Hukuk Dışı Hareketlerin Bastırılmasına Dair Antlaşma, 1988 (Convention on the Suppression of the Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation)	109
4.	Kıta Sahaneliği zerindeki Sabit Platformların Gvenliğine Karşı Girişilen Hukuka Aykırı Hareketlerin Bastırılmasına Dair Protokol- Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUAPROT), 1988	110
5.	Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Antlaşma, 1989 (International Convention on Salvage)	110
E-	IMO Sözleşmelerine Katılım	111
IV.	IMO KANUNLARI (KODLAR) VE TAVSIYE KARARLARI	112
1.	Genel Olarak	112
2.	ISM KODU (Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu)	114
3.	Denizde Taşınan Tehlikeli Emtea Kodu (International Maritime Dangerous Goods Code) (IMDG Code)	117
V.	TEKNİK YARDIM	117
VI.	IMO DIşINDAKİ ULUSLARARASI HUKUK ÖRGÜTLERİ VE DENİZ HUKUKUNA İLİşKİN DÜZENLEMELER	118
1.	Uluslararası alışma rgt – International Labour Organisation (ILO)	118
a.	ILO'nun Denizde alışma Yaşına İlişkin Sözleşmeleri	119
b.	Güvenli, Sağlıklı ve Adil alışma Koşullarına İlişkin Sözleşmeler	120
c.	ILO'nun Denizde alışma Hayatına İlişkin Diğer Sözleşmeleri	123
2.	Diğer Bileşmiş Milletler Yardımcı Organları	126
a.	BM Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu – UN Commission on International Trade Law (UNCITRAL)	126
aa.	UNCITRAL'in Uluslararası Satışlar ve İlgili İşlemlere İlişkin Sözleşmeleri	126
bb.	Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Sözleşmeleri	126
aaa.	BM denizde Yük Taşınması Hakkında Sözleşme - UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg Convention 1978	126
bbb.	BM Uluslararası Taşıma Terminali İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Sözleşme - UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals, 1991	129
cc.	Elektronik Ticaret alışmaları	129
b.	BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı – UN Conference on Trade and Development (UNCTAD)	129

3.	BM Dışındaki Diğer Uluslararası Örgütler	130
a.	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü - OEECD	130
4.	Hükümetler Dışı Örgütler	131
a.	Gemi İlgililerinin Kurduğu Örgütler	132
aa.	Uluslararası Deniz Ticaret Odası- International Chamber of Shipping (ICS)	132
bb.	Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi- Baltic and International Maritime Council (BIMCO)	132
cc.	Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Derneği - INTERTANKO	132
b.	Gemilere Hizmet Sağlayanların Kurduğu Örgütler	133
aa.	Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği (IMPA)	133
bb.	Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Derneği - International Association of Ports and Harbors (IAPH)	134
cc.	Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu - International Transport Workers' Federation (ITF)	134
c.	Hukuki Çalışma Yapan Örgütler	135
aa.	Uluslararası Denizcilik Komitesi-Comité Maritime International (CMI)	135
bb.	Uluslararası Ticaret Odası - International Chamber of Commerce (ICC)	135

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI KAMUSAL DENİZ HUKUKUNDA LIMAN DEVLETİ KONTROLÜ	137
I. GENEL OLARAK LIMAN DEVLETİ KONTROLÜ	137
1. Genel Olarak	137
2. Liman Devleti Kontrolünde Bölgesel İşbirliği	138
3. Gelecekte Yapılacak Sözleşmeler	139
4. Doğu Afrika ve Hint Okyanusu	139
5. İran Körfezi	140
6. Batı ve Orta Afrika	140
7. Liman Devleti ve Bayrak Devleti Kontrolü	140
8. Liman Devleti Kontrolü - Gelecek	142
II. UYGULAMADA GEMİLERİN LIMAN DEVLETİNCE DENETLENMESİ	143
1. Liman Devleti Kontrolü Uygulaması	143
a. Gemilerin Denetlenmesi Olayı	143
b. Gemilerin Denetlenmesine Yer Veren Uluslararası Sözleşmeler	143
2. İlk Bölgesel Uygulama: Paris Memorandumu	148
a. Paris Memorandumu Nedir ?	148
b. Paris Memorandumunun Kaynakları	149
c. Paris Memorandumunun Tarafları	150
d. Paris Memorandumunun İkeleri ve Temel Denetleme Konuları	150
3. Liman Devleti Kontrolünde - Globalleşme	153
4. Kıyaslamalı "Liman Devleti Kontrolü" Anlaşmaları	156
YARARLANILAN KAYNAKLAR	157

# Giriş

**D**eniz Hukuku kavramı altında nitelikleri bakımından birbirinden tamamı ile ayrı kurallar topladığından öteden beri klasik incelemede kolaylığı sağlamak için ilk önce iki ana gruba ve sonrada diğer tali gruplara ayrılmaktadır. Bunun yanı sıra Deniz Hukukunun bu ikili ayrıma tabi tutulan dallarının ulusal düzeyde ve uluslararası düzeydeki kuralları dolayısı ile bir başka tarzda ayrıştırılması da mümkündür.

**A) Deniz Kamu Hukuku:** Burada söz konusu olan hukuk kuralları, nitelikleri bakımından kamu hukuku kurallarıdır. *Deniz Devlet Hukuku;* açık denizler, deniz kaynakları, kara sularının sınırları ve genişliği, abluka ve özellikle savaş zamanında tarafsız gemilerle düşman gemilerinin ve bunların yüklerinin tabi tutulduğu düzen ve kurallardır. *Deniz Idare Hukuku;* gemilerin bayrak hukuku, ölçme ve tescilleri, denizlerde ve limanlarda seyrüsefer düzeni, deniz güvenliği ve deniz kazalarının incelenmesi, önlenmesi ve denetlenmesine ilişkin kuralların bütünüdür. *Deniz Ceza Hukuku;* deniz taşımacılığında (örneğin bayrak hakkının ihlali, taşıma düzenine aykırı hareketler, korsanlık vb.) gibi suç teşkil eden eylemlerle bunlara uygulanacak yaptırımlara ilişkin kurallardır. *Deniz Usul Hukuku;* deniz uyuşmazlıklarında yetkili mahkemenin belirlenmesi, gemilerin haczi, cebri icra vb gibi usule ilişkin kuralların bütünüdür. *Sosyal Deniz Hukuku;* deniz iş sözleşmelerine, gemilerdeki sosyal ve sıhhi çalışma koşulların sağlanmasına, deniz işçilerinin sosyal sigortalarına ilişkin hükümleri içerir. *Mali ve Ekonomik Deniz Hukuku* ise liman, şamandıra, fener resimleri, gemilerin işletilmesi ile ilgili vergi ve harç sorunları gümrük hukukunun denizcilik ile ilgili hükümlerini derleyip inceleyen hukuk dalıdır. Tüm bu kamu hukuku dalları ulusal düzeyde birçok kanun ve mevzuat hükmü halinde düzenlenmiş olup bu kurallara göre uygulanmaktadır.



**B) Deniz Özel Hukuku (Deniz Ticaret Hukuku):** Deniz ticareti ile doğrudan doğruya ilgili hukuk kurallarının bütünü, yani asıl deniz ticaret hukuku ise deniz ticareti faaliyeti yapmaları dolayısı ile özel ya da tüzel kişilerin birbirleri ile ilişkilerini düzenleyen ve inceleyen bir özel hukuk dalıdır. Gemiler üzerindeki mülkiyet, rehin, ipotek ve ortaklık hakları, gemilerin tescil ve terkin işlemleri, deniz ticaret sözleşmelerinin kurulması ve ifası, deniz kazalarının hukuksal sonuçları gibi, kişilerin denizcilik ve deniz ticareti faaliyetleri sebebi ile aralarındaki hukuki ilişkileri düzenleyen kurallar deniz ticaret hukukunun konusuna girmektedir. Deniz ticaret hukukunun bu özel hükümlerinin başlıca kaynağı Ticaret Kanunumuzun 4. kitabı olan "Deniz Ticareti" kısmıdır. Bununla beraber bu kurallar yanında (örneğin gemi mülkiyetinin intikalinde, ipotek işlerinde veya deniz ticaret sözleşmelerinde) Borçlar Hukuku ile Medeni Hukukun ve Ticaret Hukukunun genel hükümleri yer alarak, çok geniş uygulama alanı bulur.

**C. Ulusal ve Uluslararası Deniz Hukuku:** Yukarıda dallarını gösterdiğimiz deniz hukuku kuralları, hukukun devletlerin egemenlik haklarının bir yansıması olması itibarıyla her bir devlette benzer ya da farklı şekil ve esaslarda kurallaştırılmış olması nedeniyle birer iç hukuk düzenlemeleridirler. Ancak bazı kuralların uluslararası hukuk metni haline gelerek devlet tüzel kişiliklerini dahi bağlamaları ve dolayısı ile uluslararası teamül ya da yeknesak kuralların oluşması ile uluslararası deniz hukuku kavramını doğurmaktadır. Uluslararası deniz hukuku kuralları çoğu zaman iç hukuk kurallarına yansımakta ya da bazı hallerde kendiliğinden iç hukuk kuralı halini almakta ; bazen de bağımsız olarak sadece uluslararası hukuk kuralı olarak kalmaktadırlar.

Biz bu çalışma notlarımızda deniz kamu hukukunun iç hukuk dışındaki en önemli uluslararası düzenlemelerini ve işleyişini tanıtarak fikir vermeye çalışacağız. Amacımız kurum ve düzenlemelerin ana hatlarıyla tanıtılması ile sınırlı olup derinlemesine incelemeye yönelik değildir. Çalışmamız sadece uluslararası deniz hukuku olarak da adlandırılabilen ancak çoğunlukla devletlerin egemenlik sahaları ve birbirleri ile ilişkileri konusunu inceleyen devletler umumi hukukunun ilgi alanı ile çakışmakla birlikte, bu dalın politik düzenleme ve değerlendirmelerinin dışında daha çok deniz ticareti faaliyetine yönelik olmakla siyasi ve askeri konuları dışarıda bırakmaktadır. Diğer taraftan uluslararası deniz hukukunun en önemli örgütü olan IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nün incelenmesi ile gerek bu örgüt gerekse çeşitli devlet grupları tarafından yapılan ve daha ziyade yukarıdaki tasnife göre Deniz İdare Hukukunun uluslararası düzenlemelerini oluşturan kurallar ele alınacak, bunların ulusal düzeydeki yansıma ya da farklı kuralları dışarıda bırakılacaktır. Bu nedenle çalışmamıza Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku adı verilmiştir.

# I. Bölüm

## Uluslararası Deniz Hukukunun Temel Esasları<sup>1</sup>

### I. GİRİŞ VE TARİHÇE

Eski çağlardan beri milletlerarası ticaretin gerçekleştirilmesinde ayrıcalıklı bir yere sahip olan denizler örf ve adet hukukundan doğarak gelişmiş birtakım kurallarının konusu olmuşlardır.

Uluslararası hukuk açısından denizler birbirinden farklı hukuki rejimlere tabi olan kısımlara ayrılmaktadır. Önce denizler kıyı devletinin egemenliğine tabi olan kısım ile açık deniz olmak üzere iki ana kategoriye ayrılmaktadır. Devletin egemenliğine dahil olan deniz kesimi de iç sular ve karasuları olmak üzere ayrı bir farklılaşmaya tabi olur. Uluslararası hukukun denizler için böyle farklı hukuki statüler öngörmüş olması, denizin her kesiminde birbirine zıt çıkarlar arasındaki dengelerin aynı biçimde kurulamamasından kaynaklanmıştır. Bir taraftan denizlerin uluslararası toplumun tüm üyelerine sağladığı yararlar diğer taraftan da kıyı devletlerinin güvenlikleri, iktisadi, mali ve sosyal çıkarları yapılacak düzenlemelerin daima bağdaştırmak zorunda olduğu birbirine zıt çıkarlardır.

<sup>1</sup> Edip F. Çelik, Milletlerarası Hukuk İkinci Kitap, İst.1987, sf.69-327; Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İst. 1989 sf. 55-340; Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II.Kitap Ankara 1990 sf. 285-412; Mehmet Zeki Akın, Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahaneliği, Ankara 1978; Ferit Hakan Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, İst.1998; Aydoğan Özman, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (çeviri) İst.1984; Yüksel İnan, Devletler Hukukunda Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara 1976; Saad Eddine Semmar, Les Delimitations Internationales De La Mer Et La Question Des Fons Marins, Alger 1990; Auguste Reynald Werner, Traite de Droit Maritime, Geneve 1964 ; Gündüz Aybay, Denizciler, İşetmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, İstanbul 1999.

Örf ve Adet Hukukundaki bu konuya ilişkin gelişmeler 1958 yılında Cenevre'de imzalanan dört adet Uluslararası Deniz Hukuku Konvansiyonu ile belli bir neticeye ulaşmıştır.

Devletleri 1958 Cenevre Konvansiyonlarını imzalamaya ulaştıran çeşitli aşamalar kıyı devletlerinin kendi sahillerinin açıklarında bulunan deniz alanlarındaki nüfuz ve otoritelerini genişletme eğilimlerinden kaynaklanmıştır.

Uluslararası hukukun kaynağını oluşturmasalar dahi, devletlerin tek taraflı hukuki işlemleri, bir taraftan uluslararası deniz hukuku kurallarının gelişmesine engel teşkil ederken diğer taraftan bunların tanımlanmasındaki temelleri atmışlar ve gelişmelerini sağlamışlardır.

Tek taraflı hukuki işlemler şu üç öge ile nitelendirilmektedir :

1. Uluslararası hukukun bir tek süjesinin yani tek bir devletin irade açıklaması olmaları
2. Bu irade açıklamasının bağımsız olması
3. Bu irade açıklamasının üçüncü diğer devletler için borç ve mükellefiyetler doğurmamasıdır.

Devletlerin tek taraflı hukuki işlemlerinin deniz hukuku ile ilgisi, bunların deniz hukukunun uluslararası kaynakları ile bağlantılı olmalarıdır. Zira tek taraflı hukuki işlemlerin birinci etkisi uluslararası teamüllerin oluşmasına yaptıkları katkıdır. Sürekli aynı şekilde tekrarlanan, diğer bazı devletler tarafından itiraz edilmeyen bu yeknesak işlemler "uluslararası teamülün dış unsuru"nu oluştururlar.

*Bir taraftan denizlerin uluslararası toplumun tüm üyelerine sağladığı yararlar diğer taraftan da kıyı devletlerinin güvenlikleri, iktisadi, mali ve sosyal çıkarları yapılacak düzenlemelerin daima bağdaştırmak zorunda olduğu birbirine zıt çıkarlardır.*

Bunun tipik örneği zamanının yürürlükteki deniz hukuku teamülleri ile çelişkili olmasına rağmen ABD Başkanı Truman'ın denizlerin biyolojik kaynakları ile deniz yatağı ve yer altındaki kaynakları hakkındaki 28 Eylül 1945 tarihli bildirisidir. Başkan Truman'ın bu bildirisine göre "...doğal kaynakların temkinli bir şekilde kullanılması ve korunması gereğinin bilincinde olarak Birleşik Devletler kendi kıyılarının ötesindeki

açık denizlerin altında kalan kıta sahanlığı, deniz yatağı ve yer altı kaynaklarını kendisine ait sayarak bunların kendi denetim ve yargı sahası içerisinde bulunduğunu kabul etmektedir". Açıklandığı zamanın anlayışına göre olağandışı sayılan bu istek çok kısa zamanda Latin Amerika Devletleri, İzlanda, İran Körfezi Devletleri, Pakistan ve Filipinler tarafından da tekrar edilerek benimsenmiştir.

Gerçekten de Truman'ın beyanını takip eden beş yıl içerisinde Latin Amerika Devletlerinden Arjantin (11 Ekim 1946), Meksika (29 Ekim 1946), Panama (1 Ağustos 1947), Kosta-Rika (27 Temmuz 1948), El Salvador (14 Eylül 1950) ve Honduras (17 Ocak 1951) yaptıkları tek taraflı hukuki düzenlemeler ile kıta sahanlıklarını kendi topraklarına ve egemenlik sahalalarına bağlamışlardır. Daha sonraları özellikle 1960 yılından sonra yeni bağımsızlığını kazanan ülkeler de aynı yolu izlemişlerdir.

Deniz Hukuku birbirine zıt iki ayrı ilke etrafında karakterize olmaktadır :

- 1) Denizlerin serbestliği ilkesi
- 2) Devletin egemenliği ilkesi.

Devletlerin, serbestlik ilkesinden yararlanan açık denizlerdeki nüfuz ve istifade alanlarının genişlemesi, kıyı devletlerinin bu alanlarda yargı yetkisini de kullanma sonucunu doğuran ulusal egemenlik sahalalarının genişlemesini doğurmaktadır.

İşte ulusal egemenlik alanının tek taraflı hukuki düzenlemelerle genişletilmesini ve özellikle Birleşmiş Milletler nezdindeki Malta temsilcisi Arvid Pardo'nun 17 Ağustos 1967 tarihli beyanını takiben yeni bir deniz hukuku anlayışı belirmeye başlamış ve bu anlayış 10 Aralık 1982 tarihinde Jamaika Montego Bay'de imzaya açılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunun doğumuna yol açmıştır. Büyükelçi Arvid Pardo'nun Birleşmiş Milletler Genel Kurul gündemine alınan teklifi "Denizlerin ve Okyanusların mevcut ulusal egemenlik alanı dışında kalan kısımlarının ve bunlara ait kaynakların insanlık yararına barışçı amaçlara yönelik bir şekilde münhasır olarak kullanılmasına dair deklarasyon" başlıklı bir sorunu ortaya atmıştır. "İnsanlığın ortak malvarlığı" sayılan denizler ve deniz zenginlikleri hakkında bu vesile ile dile getirilen yeni bir hukuki rejimin yaratılması teklifi mevcut tüm deniz hukuku anlayışının yenilenmesine yol açacak bir gelişme olmuştur.



Klasik deniz hukuku, temelde 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Konferansı ve bu konferans sonunda imza edilmiş olan 4 adet Uluslararası Konvansiyonda öngörülen uluslararası esaslara ve sınırlamalara dayanmaktadır.

Anılan bu konvansiyonlar sırasıyla;

1) Kara Suları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu,

2) Açık Denizler Konvansiyonu,

3) Kıt'a Sahanlığı Konvansiyonu,

4) Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Hayvanların Korunmasına dair Konvansiyon'dur.

Bu sınırlama ve esaslar Cenevre Konvansiyonlarına taraf olmayan devletlerin karşı koymalarına rağmen zaman içerisinde belli hallerde uyulması mecburi olan teamül kuralları haline gelmişlerdir. Bu şekilde beş ayrı sınırlama kategorisi doğmuştur :

- İç Sular

- Karasuları

- Bitişik Bölge

- Kıt'a Sahanlığı

- Açık Denizler

Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı sonrasında oluşan 10. Aralık 1982 tarihli Konvansiyon bunlara iki yeni kavram daha ilave etmiştir : "Münhasır Ekonomik Bölge" ve "Takımda Devleti".

Bu arada birçok devlet tarafından tek taraflı hukuki düzenlemeler ile kıyınının 200 deniz mili açığına kadar olan sahada ilan edilen münhasır ekonomik bölgelerin 3. Deniz Hukuku Konferansının başlamasından (1973) çok önceki tarihlerde ihdas edilmiş olduğu da unutulmamalıdır. Ancak Konvansiyon ile bu fiili tatbikat konferans boyunca (1973-1982) yapılan münakaşalar neticesinde uluslararası hukuk kuralı haline dönüşmüştür. Bu konudaki münakaşalar çoğunlukla denizcilikte ilerlemiş ve güçlü büyük devletler ile diğer devletler arasında cereyan etmiştir. Büyük ve güçlü devletler denizlerin serbestliği ilkesine dayanarak denizlerin mümkün olabilecek en geniş kesimlerinde özerklik ve hareket serbestisini savunurken diğer devletler bir taraftan kıyılarına

bitişik alanlardaki mümkün olan en geniş bölgede egemen olmak, diğer taraftan da tüm insanlığın ortak malvarlığı sayılan açık deniz zenginliklerinden yararlanmada mümkün olabilecek en geniş payı elde etmek istemişlerdir. Kuvvetli deniz ve büyük deniz filosu ile çok ileri teknolojilere sahip gelişmiş devletlerle deniz filosu ve teknik bakımından yetersiz olan ama kendi kıyıları açığındaki deniz zenginliklerini de korumak endişesini taşıyan gelişme yolundaki diğer devletler arasındaki uçurum göz önüne alındığında bu münakaşaların ciddi bir menfaat çatışmasından doğduğu anlaşılır.

1982 tarihli yeni B.M. Uluslararası Deniz Hukuku Konvansiyonu da yeni Dünya ekonomik düzeni ile ilgili olarak yapılan bu diyalog çerçevesinde oluşmuştur. Deniz Hukuku da böylece klasik eski deniz hukukundan kaynaklanan eşitsizlikleri giderme amacını taşıyan bir ekonomik hukuk haline gelmiştir.

## **II. İÇ SULAR VE ESAS HATLAR**

### **1. Esas Hat Kavramının Tanımı**

Uluslararası Deniz Hukukunda çizilen sınırlar, bu sınırların çizilmesi için başlangıç noktası olarak alınacak esas hattın itibaren ölçümlenir. "Esas hat" ise kıyı uzunluğunca çizilen bir hat olup, iç suların dış sınırı karasularının ise iç sınırını belirler. Esas hattın çizimi ve belirlenmesinde iki yöntem uygulanmaktadır :

1) Kıyının suların en çok çekildiği noktasından (en düşük cezir hattından) geçecek şekilde esas hat (normal esas hat) tayini,

2) Kıyının denize doğru en çok ilerlemiş uygun noktalarının birleştirilmesi suretiyle bulunan esas hat (düz hat) tayini.

Buna göre: Kıyının suların en son çekildiği noktalardan (en düşük cezir hattı) geçecek şekilde esas hat tayini 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonunun 3 ncü maddesi ile düzenlenmiştir. Buna göre "normal esas hat kıyı boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır".

1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun 5 nci maddesi ile de aynı esas tekrarlanmıştır. Met ve cezir olayı cereyan etmeyen kıyılarda ise, normal esas hat kara ile denizin birleştiği hattır. Kıyıların girintili çıkıntılı olduğu ve kıyıya yakın adaların bulunduğu hallerde ise 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun 7 nci maddesi uyarınca "kıyı ve

kıyının hemen yakınındaki adaların denize doğru en çok ilerlemiş noktalarının birleştirilmesi suretiyle bulunan düz hat esas alınacaktır". Daimi liman tesisleri içerisindeki sular da iç sulardır. Zira denize doğru uzanan daimi liman tesisleri kıyının bir parçası

*"kıyı ve kıyının hemen yakınındaki adaların denize doğru en çok ilerlemiş noktalarının birleştirilmesi suretiyle bulunan düz hat esas alınacaktır"*

sayılmaktadır. Buna karşın kıyının açığında bulunan tesisler ile suni adalar daimi liman tesisi sayılmazlar. Denizin çekildiği zaman beliren, yükseldiği zaman kaybolan doğal yükseltiler, kıyıya karasuları genişliğinden daha yakın mesafede oldukları takdirde buralardaki en düşük cezir hattı da esas hat olarak uygulanabilir. Ağız açıklığı 24 deniz milini aşmayan ve tek bir devlete ait olan körfezler ile nehir ağzlarında met ve cezir olayı bulunmadığı takdirde körfez ve nehir ağzının iki kıyısını birleştiren düz hat yöntemi uygulanacaktır. Aynı devlete ait olan bir körfezin ağız açıklığının 24 deniz milinden geniş olması durumunda Konvansiyonun 10 ncu maddesine göre körfez içinde iki kıyıyı en geniş su alanını kara tarafında bırakacak şekilde birleştiren 24 millik düz hat iç suların dış, karasularının ise iç sınırı olarak kabul edilecektir. Bununla beraber "tarihi körfezler" bu uygulamanın dışında olup iç sular rejimine tabidirler. Bir körfez yukarıda belirtilen özellikleri haiz olmasa dahi, devlet, o körfez suları üzerinde çekişmesiz bir uygulamaya hak kazanmış ve bu durum uluslararası topluluk tarafından itirazsız olarak benimsenmişse ortada bir "tarihi körfez" vardır.

Bir devlet kıyılarının durumuna göre değişik (normal hat veya düz hat) esas hat belirleme yöntemlerini birarada kullanabilir.

## **2. İç Suların Tanımı**

Yukarıda belirtilen şekilde belirlenen esas hatların gerisinde kalan deniz kısmı ile dış liman tesislerinin içerisinde kalan sular, tarihi körfezler, liman demirleme yerleri iç sulardır. Yukarıda belirttiğimiz gibi tarihi körfezler uluslararası topluluk tarafından uzun bir süreden beri bu şekilde benimsenmiş körfezlerdir.

## **3. Takımda Devletlerinin Durumu**

Takımda Devleti kavramı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunca benimsenmiş yeni bir kavramdır. 1958 tarihli Cenevre Konvansiyonunun hiçbir hükmünde yer almamış olan bu

kavramın ortaya çıkması ile de yepyeni bir sınır çizme yöntemi doğmuştur.

Takımada Devletleri düz hat yöntemini kendi coğrafi konumları itibarı ile getirdikleri bazı değişikliklerle kabul etmişlerdir. Bu yeni yöntem "takımada esas hattı" denilmektedir. Buna göre bir Takımada Devleti esas hat olarak kendisine bağlı en uzak adalar ile kayalıkları birleştiren düz hat (takımada esas hattı) tayini ile karasuları, bitişik bölgesi ve münhasır ekonomik bölgesini bu hattın üzerinden hesaplayacaktır. Bu hattın içerisinde kalan deniz parçası diğer ülkelerde olduğu gibi iç sular adı ile değil, takımada devletinin egemenliğine tabi "takımada suları" olarak tanımlanacaktır.

*"Bir Takımada Devleti en uzaktaki adaları ile su üzerindeki kayalıklarının uç noktalarını ancak ana adaların içeride kalması kaydıyla birleştirebilir ve bu şekilde takımada esas hattı çizebilir".*

Takımada Devletlerinin bu yaklaşımları 1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonununun 47 nci maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir:

"Bir Takımada Devleti en uzaktaki adaları ile su üzerindeki kayalıklarının uç noktalarını ancak ana adaların içeride kalması kaydıyla birleştirebilir ve bu şekilde takımada esas hattı çizebilir".

Bu prensibin sınırları ise şunlardır :

a. Öncelikle bu devletlerin kara kısımlarının yüzölçümü ile takımada esas hattı içerisinde kalan deniz kısımlarının yüzölçümleri arasındaki ilişki 1/1 ile 1/9 arasında yer almalıdır.

b. Burada söz konusu olan takımada düz esas hattının azami uzunluğu 100 deniz milini geçemez. Bununla beraber bir takımadayı çevreleyen esas hattın toplamının 3%'ü 125 deniz milini geçmemek kaydı ile daha uzun olabilir

c. Esas hat, takımadanın çevresine hassas bir şekilde bağlı kalmalı ve bundan uzaklaşmamalıdır.

d. Başka bir devletin karasularını, münhasır ekonomik bölgesini veya açık denizi kesecek şekilde esas hat tayin edilemez.

c. Takımada esas hattı denizin çekildiği zaman beliren, yükseldiği

zaman kaybolan doğal cezir yüksekliklerinden geçirilemez. Meğer ki bunların üzerinde daimilik arz eden fener vb. tesisler mevcut olsun veya bu doğal yükseltilerin en yakındaki ada ile arasındaki mesafe karasularının genişliğinden daha dar olsun.

#### 4. İç Suların Hukuki Rejimi

İç suların hukuki rejimi hakkında 1958 Cenevre Konvansiyonunda olduğu gibi 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunda da herhangi bir açık hüküm yer almamaktadır.

Hukuki bakımdan iç sular, devletin aynen kara ülkesinde olduğu gibi uluslararası hukukun getirdiği bazı sınırlamalara tabi olmaksızın yasama yürütme ve yargı yetkilerini kullanabileceği mutlak egemenlik sahası içerisindedir. İleride görüleceği üzere karasuları da devletin egemenlik sahası içerisinde bulunmakla birlikte, uluslararası hukuk gereği yabancı gemiler karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanabilirken ve bu hakkın engellenmesi mümkün değilken, kıyı devleti aynı yabancı gemilerin iç sulara geçmelerini yasaklayabilir.

Türkiye'nin iç sulara girecek gemilerle ilgili en önemli düzenlemesi, gümrük mevzuatı gereğince gümrük hattına girmiş bir geminin durması ve rotasını değiştirmemesini öngörmüş olan Gümrük Kanunu hükümleri ile iç sulara geçecek yabancı savaş gemilerinin konuyla ilgili yönetmelik (24.11.1983 tarihli Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç sularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik) uyarınca en az otuz gün önceden izin istemeleri zorunluluğudur.

Kıyı devletinin iç sulardaki bu mutlak yetkisinin yegane sınırı daha önce karasuları veya açık denizler rejimine tabi olan deniz sahasının sonradan iç sular haline gelmiş olması durumunda söz konusu olmaktadır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonuna (m. 5/2) ve 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonuna göre (m.8) evvelce karasuları veya açık denizler statüsünde iken sonradan iç sular haline gelmiş bulunan sularda daha önceki statüde mevcut olan zararsız geçiş hakkının uygulanmasına devam olunur. Bu durum iç sularda uluslararası hukukun ve bu hukukun getirdiği sınırlamanın uygulanmasının istisnai bir halidir.

İç sularda mutlak egemen olan kıyı devleti, yabancı bir geminin iç sularına girmesine izin verdiği takdirde yetkilerini sınırlamış ve haklarından feragat etmiş sayılmaz. Dilediği takdirde yargılama ve

kovuşturma yetkilerini kullanabilir. Ancak, genel bir uygulama olarak hukuksal uyumsuzluklar konusunda geminin iç işlerine kıyı devleti tarafından müdahale edilmemekte buna karşın ceza kovuşturması ve yargılama yetkisi ise gemide işlenen suçun kıyı devletinin kamu düzenini etkilemesi halinde kullanılmaktadır.

### III. KARASULARI

#### 1. Tanımı ve Tarihcisi

Karasuları, denize kıyısı olan devletlerin kara ülkelerini çevreleyen ve duruma göre bitişik bölgeye, münhasır ekonomik bölgeye ya da doğrudan açık denize kadar uzanan deniz kuşağıdır.

Karasularının iç sınırı, kıyının doğal veya coğrafi konumuna göre kara ile denizin bitiştiği nokta veya iç suların bitimi olan esas hattır. Karasularının genişliği buradan itibaren ölçülür.

Karasularının genişliği çok eski zamanlardan beri tartışma konusu olmuştur. Antik çağlarda ve Akdeniz'in tamamen Roma İmparatorluğunun içerisinde kaldığı dönemlerde üzerinde durulmayan ve önem verilmeyen bu konu, Roma İmparatorluğunun yıkılması ile birçok kıyı devletinin ortaya çıkmasıyla tartışılmaya başlanılmıştır.

17. yüzyılda Orta - Kuzey Avrupa'da karasularının genişliği kıyıda atılan bir topun menzili kadar olabilirdi. Devlet ancak top atış menzili kadar bir deniz alanında egemenlik haklarını kullanabilirdi. Bu kural yaklaşık 300 yıl kadar uygulamada kalmış ve 18. yüzyılda ise en üstün ve tartışmasız kural haline gelmiştir. Çünkü bu yöntemde herhangi bir noktadan kıyı devletinin kontrol yetkisinin saptanmasında bir zorlukla karşılaşılmamıştır. Ancak yeknesak bir karasuları tespitinin yapılması da top menzillerinin ülkelere ve zamana göre değişiyor olması sebebiyle mümkün olmamıştır.

İspanya, İngiltere ve İskandinavya ise top menzili kuralından çok daha değişken olabilen görüş hattı kuralını uygulamışlardır. Bu kurala göre karasuları genişliği duruma göre 3 milden 50 mile kadar

*İç sularında mutlak egemen olan kıyı devleti, yabancı bir geminin iç sularına girmesine izin verdiği takdirde yetkilerini sınırlamış ve haklarından feragat etmiş sayılmaz. Dilediği takdirde yargılama ve kovuşturma yetkilerini kullanabilir.*

değişebilmekteydi. Karasularının genişliğinin belirlenmesinde ilk sabit ölçüyü 1598 yılında Danimarka kullanmıştır (1 fersah).

1709 tarihinde İngiltere'nin kaçakçılığı engelleme çabaları çerçevesinde kabul ettiği "Hovering Acts" ile gümrük memurları 3 millik bir mesafedeki gemileri arayabilme yetkisine sahip oldular ve İngiltere 19. yüzyılda diğer devletlerle yaptığı çeşitli antlaşmalarda ve kendi cezai yargı yetkisini tayinde hep bu sınırı esas almaya başladı. 1794'te bu uygulama Amerika'ya da geçti. Fransa ise top atış menzili uygulamasını 1896 yılına dek devam ettirdi. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu da 3 mil esasını kabul eden Süveyş Konvansiyonuna taraf olmuş, hatta bir adım daha ileri giderek 1893 tarihinde Girit Adası çevresinde 3 millik bir balıkçılık bölgesi tesis etmiştir.

1894 tarihinde Uluslararası Hukuk Enstitüsü kara sularının genişliğinin tüm kıyı boyunca cezir hattından itibaren 6 deniz mili olmasını önermiştir. 1924 yılında ise Milletler Cemiyeti uluslararası hukukun kodifikasyonu için ilk adımı atmıştır. Oluşturulan Komitenin yaptığı müzakerelerde sadece Amerika 3 millik genişliği savunmuş, diğer ülkelerin delegeleri 6 veya 12 mil üzerinde tartışmalar başlatmışlardır. 2. Dünya Savaşı öncesinde devletler geniş tarafsızlık bölgeleri ilan etmeye ve deniz yatağı ve toprak altındaki kaynaklar üzerinde taleplerde bulunmaya başlamışlardır. 1945 - 1970 yılları arası, karasularının genişliği ve niteliği konusunda en yoğun tartışmaların yaşandığı dönem olmuştur. Pek çok devlet 3 mili terk ederek açık denizler üzerindeki geniş bir alanda taleplerde bulunmaya başlamışlardır. 1960 B.M. Deniz Hukuku Konferansında çekişme 6 malle 12 mili savunanlar arasında olmuş, 3

*taraf devletler  
bu konvansiyonda getirilen  
yükümlülüklerini iyi niyetle  
yerine getirecekler ve  
tanınan hakları, yetki ve  
özgürlükleri kullanırken  
hakkın kötüye  
kullanılmaması prensibine  
sadık kalacaklardır.*

mile dair hiçbir teklif getirilmemiştir. Fakat bu konferansta herhangi bir karar alınması da mümkün olmamıştır. 1982 yılına gelindiğinde ise pek çok devletin karasularının genişliğini 12 mile kadar çıkardığı gözlenmiş ve bu durum yapılan üçüncü B.M. Deniz Hukuku Konferansında devletlerin kabulü ile resmileşmiştir. Ancak bu düzenlemeden çıkarılması gereken anlam, karasularının genişliğinin mutlaka 12 mil olacağı



değildir. Bu sınır dahilinde devletler karasularının genişliğini istedikleri gibi belirleyebileceklerdir.

Dar deniz alanlarında tek ve kesin bir genişliğin kabulünün ciddi sorunlar doğurabileceği ihtimali göz önünde tutularak, "azami" 12 milik sınır kabul edilmiştir ve bunun uygulanmasında iyi niyet kurallarına göre hareket etmek ve kazanılmış haklara saygı göstermek zorunludur. 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 300, iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması başlığını taşımaktadır. Bu maddeye göre, konvansiyona taraf devletler bu konvansiyonda getirilen yükümlülüklerini iyi niyetle yerine getirecekler ve tanınan hakları, yetki ve özgürlükleri kullanırken hakkın kötüye kullanılmaması prensibine sadık kalacaklardır. Yine aynı Konvansiyonun 301. maddesinde, taraf devletlerin yükümlülüklerini yerine getirirken ve haklarını kullanırken herhangi bir devletin ülkesel bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı herhangi bir tehdit ya da kuvvet kullanımından, uluslararası hukuk ile bağdaşmayan harekette bulunmaktan sakınacakları belirtilmektedir. Konvansiyon 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

## 2. Karasularının Hukuki Rejimi

Karasuları kıyı devletinin ülkesine dahil ve egemenlik alanları olmakla birlikte, iç sulardaki mutlak egemenlik anlayışına karasuları bakımından istisnai bazı sınırlar getirilmiştir.

Bunların başında yabancı ticaret gemilerinin karasularından *zararsız geçiş hakkı* gelmektedir. Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ve açık denizlerin serbestliği ilkelerinin doğal bir sonucu olarak, yabancı devlet gemileri diğer bir devletin karasularından, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermeden önceden izin almaksızın serbestçe geçme hakkına sahiptirler (zararsız geçiş).

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde, "zararsızlık" kavramı tanımlanmaktadır. Sözleşmenin

14/4. maddesine göre "Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmediği, zararsızdır. Geçiş milletlerarası hukukun kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir." Aynı sözleşmenin 14/5.

*"Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmediği, zararsızdır. Geçiş milletlerarası hukukun kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir."*

maddesinde ise balıkçı gemileri bakımından zararsız geçişin hangi halde bozulacağı özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre, yabancı balıkçı gemileri kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine hanel getirmemek yanında, bu devletin karasularında balık avlanmaması için koyduğu kurallara da riayet etmek zorundadır. Denizaltılar bakımından ise su üzerinden seyretmek ve bayraklarını göstermek şartı getirilmiştir.

1982 Birleşmiş Milletler Uluslararası Deniz Hukuku Konvansiyonuna göre ise aşağıdaki hallerin varlığı halinde "zararsız geçiş" ten söz edilemeyecektir:

a. Kıyı Devletinin ülke bütünlüğüne ya da siyasal bağımsızlığına karşı ya da BM şartında öngörülen ilkelere aykırı olan başka bir biçimde kuvvet kullanılması ya da kuvvet kullanma tehdidinde bulunması,

b. Ne türden olursa olsun silah kullanılması ya da silahlı uygulamalar yapılması,

c. Kıyı devletinin savunmasını ya da güvenliğini zedeleyecek biçimde bilgi toplanması ya da böyle bilgiler toplamak amacına yönelik olarak faaliyette bulunulması,

d. Kıyı devletinin savunmasını ya da güvenliğini etkilemek amacına yönelik propaganda etkinliğinde bulunulması,

e. Gemiden herhangi bir hava gemisinin uçurulması/konmasının sağlanması,

f. Herhangi bir askeri aracın uçurulması/konmasının sağlanması,

g. Kıyı devletinin gümrük, maliye, göçmenlik ya da sağlık düzenlemelerine aykırı biçimde herhangi bir eşyanın kişinin ya da paranın gemiye alınması veya gemiden çıkartılması,

h. Ciddi bir kirlenmeye yol açacak şekilde kasdi davranışta bulunulması,

i. Balıkçılık faaliyeti yapılması,

j. Araştırma ve gözetleme yapılması,

k. Kıyı devletinin haberleşme düzenine müdahale amacını taşıyacak faaliyette bulunulması.

İşte yukarıda sayılan hallerin varlığı durumunda artık zararsız geçişten söz edilemeyecektir. Bu hallerin varlığına yani geçişin zararlı olduğuna ise kıyı devleti karar verecektir. Bu değerlendirmeye göre de zararsız olmayan geçişi engelleyebilecektir.

Buna karşılık kıyı devletleri zararsız geçişi engellememe, zararsız geçiş yapan gemilere, ulaştırma ve seyrüseferle ilgili tehlikeleri duyurma, zararsız geçiş yapan gemilerden herhangi bir ücret almama, zararsız geçiş hakkının kısıtlanması anlamına gelecek ve zararsız geçiş yapacak gemiler ile yükler bakımından ayrımcılık sayılacak düzenlemeler yapmamak yükümlülüğü altındadır. Ancak kıyı devleti elbette ki seyir güvenliği ve deniz trafiği düzenlemesiyle, deniz üzerindeki veya kenarındaki tesislerin, deniz altı boru ve kabloların ve deniz canlılarının korunmasına yönelik düzenlemeleri yapabilecektir. Bunun yanı sıra kıyı devleti, zararsız geçişlerin güvenliğini sağlamak amacıyla zararsız geçişi sadece karasularının bir kısmında olmak koşuluyla belirli bir süre için erteleyebilir.

1982 BM Konvansiyonu savaş gemileri için de zararsız geçiş imkanını tanımış bulunmaktadır. Türkiye bakımından ise Konvansiyona katılma söz konusu olmadığından yabancı savaş gemilerinin Türk Karasularından zararsız geçişi söz konusu olmayacaktır.

### **3. Karasularında Yargı Yetkisi**

Zararsız geçiş esnasında gemiler bayrak devletinin egemenliğine tabi olmaya devam etmektedirler. Ancak zararsız geçiş kuralını ihlal etmeleri halinde kıyı ülkesinin ülkesellik esasına dayanan yetkisi bayrak devletinin yetkisini bertaraf ederek öne geçer.

Ticaret gemilerinin ve ticari amaçla işletilen devlet gemilerinin karasularından geçişleri bakımından kıyı devletinin yargı yetkisine de bazı sınırlamalar getirilmiştir.

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonununun 19. maddesine göre kıyı devleti aşağıdaki 4 durumun dışında *c e z a y a r g ı* yetkisini kullanamayacaktır:

- 1) Suçun sonuçlarının kıyı devletine yansması,
- 2) Suçun ülkenin barışı ve karasularının düzenini bozacak türde olması,
- 3) Geminin bayrağını taşıdığı Devletin Konsolosu ya da Gemi kaptanı tarafından yerel yetkilerin yardımı istenmiş olması veya
- 4) Bu müdahalenin uyuşturucu maddelerin kanundışı trafiğini önlemek için gerekli olması.

Bu dört halde karasularından geçiş yapan yabancı gemi durdurulabilecek, gemide bulunan kişi tutuklanabilecek ya da bu tür suçla ilgili olarak gemide arama yapılabilir.

Kıyı devletinin *h u k u k y a r g ı s ı* bakımından yetkisi ise 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonunun (KBBK) 20. maddesinde ve 1982 BM Deniz Hukuku Konvansiyonunun 28. maddesinde düzenlenmiştir. Hukuk davaları yönünden yargı yetkisinin sınırlarını gemi ile ilgili olanlar ve gemideki kişilerle ilgili olanlar şeklinde ikiye ayırabiliriz:

- Karasularından zararsız geçiş yapmakta olan yabancı gemilerle ilgili olarak kıyı devleti bu geminin karasularında yaptığı yolculuk esnasında ya da yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülükler veya sorumluluklar dışında herhangi bir hukuki dava amacıyla bu gemiyi haczedemez veya alıkoyamaz. (1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu m.20/2 ve 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu m.28/2). Ancak bu geminin kıyı devletinin karasularında yatmakta olması veya iç sularını terk ettikten sonra karasularından geçmekte olması durumunda kıyı devleti bu gemiyi herhangi bir hukuk davası nedeniyle kanunlarına uygun bir şekilde haczetmek hakkına sahiptir. (örneğin kılavuzluk ücreti, kurtarma ve yardım ücreti, çatma nedeniyle ödenmesi gereken borçlar nedeniyle)

- Gemilerde bulunan kişiler bakımından ise kıyı devletinin karasularından geçen yabancı bir gemide bulunan bir kişiyle ilgili olarak yargı yetkisini kullanmak amacıyla bu kişinin içinde bulunduğu gemiyi durduramayacağı veya yoldan çeviremeyeceği kuralı getirilmiştir. (1958 KBBK m.20/1 ve 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu m.28/1)

Türkiye gerek 1958 Cenevre Konvansiyonu gerekse de 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonuna taraf değildir. Ancak 1958 Cenevre Konvansiyonlarının örf ve adet hukukunu yansıttığı genel olarak kabul edilmektedir.

#### **4. Karasuları İçinde Kalan Uluslararası Boğazların Rejimi**

Karasuları içinde kalan boğazlar bakımından ise bir diğer geçiş sistemi (transit geçiş) söz konusudur. 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun 38. maddesinde "transit geçiş hakkı, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya mün-

*"transit geçiş hakkı, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazdan, sürekli ve çabuk transit geçmek amacıyla ulaştırma ve uçma serbestilerinin kullanılmasdır"*

hasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazdan, sürekli ve çabuk transit geçmek amacıyla ulaştırma ve uçma serbestilerinin kullanılmasdır" şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre transit geçiş, uluslararası ulaştırmada kullanılan ve suları tümüyle kıyı devletin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan boğazlardan geçiş için önerilen bir rejimdir.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, transit geçiş

hakkının ancak boğazın "tamamının" karasularına dahil olması halinde söz konusu olacağıdır. Eğer boğazdan karasularına girmeden geçmek mümkünse bu boğazda transit geçiş rejimi uygulanmayacaktır. Transit geçiş hakkı hem ticaret hem de savaş gemileri açısından söz konusudur. Gemiler boğazdan geçerken oyalanmaksızın ilerlemek, boğaza kıyısı olan devletlerin ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına ve B.M. ilkelerine aykırı olacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanmamak veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunmamak; olağanüstü durum hariç, sürekli ve çabuk transitin olağan biçimleriyle ilintili olmayan herhangi bir faaliyetten kaçınmak, 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda getirilen kurallara (md.39/1) ve denizde çatmanın önlenmesi, deniz güvenliği kurallarına uymakla yükümlüdürler.

### **5. Türkiye'nin Karasuları Uygulaması**

29 Mayıs 1982 tarihinde yürürlüğe giren 2674 sayılı Karasuları Kanununun 1. maddesinde karasularının Türkiye Ülkesine dahil olduğu ve genişliğinin 6 deniz mili olduğu ve Bakanlar Kurulunun belirli denizler için, o denizlerle ilgili özellikleri de göz önünde bulundurmak ve hakkaniyete uygun olmak şartıyla 6 milin üzerinde genişlik belirlemeye yetkili olduğu belirtilmiştir.

Bakanlar Kurulunun yetki sınırının kanunda belirtilmemiş olması istenen genişlikte karasuları tayin hakkının mevcut olduğu anlamına gelmez. Zira uluslararası hukukta karasularının azami genişliğinin 12 mil olacağı kabul edilmiş olması da bu konuda bir kıstas olmaktadır. Kaldı ki daha önce yürürlükte bulunan 476 sayılı Karasuları Kanunu bu



konuda uluslararası mütekabiliyetten bahsederken bu kavram yeni Kanunla metinden çıkartılmış ise de 6 milden fazla bir genişliğin hakkaniyete uygunluğunun saptanmasında yine de göz önünde bulundurulacak bir unsurdur.<sup>2</sup>

Yine aynı tarihte Bakanlar Kurulu Karasuları Kanunundaki yetkisine dayanarak Akdeniz ve Karadeniz'de denizlerin özelliği mütekabiliyet ve hakkaniyeti de dikkate alarak mevcut durumun sürdürülmesine yani karasuları genişliğinin 12 deniz mili olarak kabulüne karar vermiştir. Ege Denizinde ise denizin nitelikleri ve hakkaniyet göz önünde tutularak 6 deniz mili uygulanmaktadır. Ege Denizinde Türkiye ve Yunanistan arasındaki temel problem Yunanistan'ın karasularını azami genişlik kabul edilen 12 mile dayandırma arzusudur.<sup>3</sup> Ancak denizin yapısı gereği 6 milin üzerindeki karasuları deniz üzerinde birbiriyle bağlantısı olmayan açık deniz alanları yaratacak, adaların konumu nedeniyle Türkiye'yi adeta hapsedecek, bu bölgedeki uluslararası açık denizleri %73 oranında azaltacak ve hem Türkiye hem de bu deniz yolunu kullanan diğer devletler açısından kabul edilemeyecek bir durum oluşacaktır.

## 6. Deniz Kabotajı<sup>4</sup>

Devletlerin iç sular ve karasularındaki egemenlik yetkilerinin bir sonucu da kabotaj konusunda getirilen düzenlemelerde kendisini gösterir. Deniz kabotajı, bir devletin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına deniz yolu ile taşınması anlamına gelir. Ancak günümüz tatbikatı bakımından yük ve yolcu taşıma faaliyetleri dışında kalan sair ticari faaliyetler de bu kavram içerisinde değerlendirilmektedir. Denizde kurtarma ve yardım, römorkaj, kılavuzluk vb. gibi. Devletler çok kere ticaret filolarını korumak amacıyla kabotaj faaliyetlerini kendi bayrağını taşıyan gemilere hasrederek yabancı

<sup>2</sup> Baykal, age. sf.275; Toluner age. sf.108.

<sup>3</sup> Bu konuda bkz. Turgay Cin, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu, Ankara 2000 ve Ege'de Deniz Sorunları Semineri, SBF Yayını Ankara 1986 ; Sevin Toluner, Some Reflections on the Aegean Sea Disputes, Tahir Çağa'ya Armağan, İstanbul, 2000 sf. 545 vd.

<sup>4</sup> Vincent Power, EC Shipping Law, Londra 1992 sf.212; Tahir Çağa, Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli, İOHFM 1975, S.3-4 sf. 197 vd. ; Ahmet Çalık, Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşınması, Deniz Hukuku Dergisi Mart 1997 sf.51 vd.; Baykal, age. sf.399-419 (403);. Alike Kiantou-Pampouki, Comparative Maritime Law, Rhodes 1997 sf.77-80.

bayrak taşıyan gemileri bundan men ederler. Bu takdirde yabancı gemiler aleyhine bir "kabotaj yasağı" konmuş, milli gemiler lehine de "kabotaj tekeli" tesis edilmiş olur. Denizcilikte ileri, gelişmiş ve güçlü deniz ticaret filosu sahibi devletler (örn. İngiltere) veya kıyıları kısa olan bazı devletler (örn. Belçika) deniz kabotajı ile ilgili olarak getirilen sınırlamalara karşı çıkarken deniz ticaret filolarını korumak isteyen çoğu devletler de kabotaj sınırlamaları getirmektedirler. Kabotaj sınırlamaları bazı devletlerde sadece gemi bakımından uygulanırken (Almanya), bazı devletlerde hem gemi hem de denizde ticari faaliyette bulunan kişinin uyuşu bakımından (Türkiye) uygulanmaktadır. Çoğunlukla kabotaj sınırlaması getiren ülkeler bu düzenlemeyi tüm kıyıları itibarı ile uygulamaktadırlar. Ancak bazı ülkelerde ise bu düzenleme sadece belli bazı bölgeler için öngörülmüştür. Örneğin Danimarka sadece kendisine bağlı Faroe Adaları limanları için kabotaj tekeli tesis etmiştir.

Kabotaj sınırlamaları lehine ileri sürülen düşüncelerin temelinde öncelikle denizciliğin ve deniz filusunun ve teknolojisinin rekabetten korunması ile geliştirilmesi kaygısı yer almaktadır. Bunun yanı sıra bazı devletler (İtalya, İspanya) kabotaj sınırlamasının olmaması halinde denizdeki iş sahasının ve deniz adamlarının refah ve hayat standartlarının olumsuz yönde etkileneceği düşüncesiyle; kıyıları uzun ve birçok adaları bulunan devletler, bu adalarla ulaşımın sağlanmasını bir "kamu hizmeti" addettikleri için diğer bazı devletler ise güvenlik kaygısı ile kabotaj sınırlamalarını gerekli görmektedirler. Örneğin Yunanistan sahip olduğu adalara yapılacak taşıma işlerini bir taraftan "kamu hizmeti" mahiyetinde görürken diğer taraftan da Türkiye'ye kendi anlayışına göre "tehlikeli" ölçüde yakın saydığı adalarına yapılacak taşımalarda ulusal güvenlik nedeniyle kabotaj sınırlamalarını savunmaktadır. Bu nedenle de Avrupa Birliği içerisinde üye devletlerin birbirlerine karşı "kabotaj yasağı"nın kaldırılması müzakerelerinde son derece tutucu davranmaktadır. Buna karşılık İngiltere ve İrlanda, Avrupa Birliği içerisinde her türlü kabotaj yasağına karşı çıkmakta ve serbestlik ilkesini savunmaktadır. Gerçekten de Avrupa Birliği içerisinde genel olarak Fransa, Yunanistan, İtalya, İspanya, Portekiz gibi uzun kıyılara sahip Güney Avrupa ülkelerinin kabotaj sınırlamalarından yana oldukları, buna karşılık Hollanda, Belçika, Danimarka, Almanya, İngiltere gibi Kuzey Avrupa ülkelerinin kabotaj sınırlamalarının kaldırılmasını istedikleri görülmektedir.



Kabotaj sınırlamaları karşısında olanlar ise bu sınırlamalar nedeniyle rekabet ortamının engellendiğini, bu yüzden yerel tekelleşmeler doğduğu ve navlun ücretleri ile masrafların yükseldiğini, hizmet kalitesinin düştüğünü eski ve güvensiz gemilerin hizmette kaldığını bundan ise çevrenin dahi olumsuz yönde etkilendiğini belirtmektedirler.

Ülkemizde ise Osmanlı Devleti zamanında mevcut olan kapitülasyonlar yabancı gemiler hakkında kabotaj sınırlamalarını engelliyordu. Birinci Dünya Savaşının patlaması üzerine 1914 tarihli Padişah iradesi ile kaldırılma çabasına girişilen kapitülasyonlar 1923 tarihli Lozan Andlaşması ile kesin olarak yok edilebilmiş ve kabotaj sınırlamaları koymanın yolu açılmıştır. Daha sonra da 815 sayılı Kabotaj Kanunu yürürlüğe konularak konu düzenlenmiştir. Kanunun 1 nci maddesine göre :

*"Türkiye Sahillerinin bir noktasından diğerine ticari eşya ve yolcu taşımak yalnız (...) Türk bayrağına sahip gemi ve teknelere münhasırdır".*

Aynı Kanunun 2 nci maddesine göre de :

*"Nehirler, göller (...) bilumum karasuları ile karasularına dahil bulunan körfez, liman, koy ve saire de (...) seyrüsefer ve nakliyat yapmak suretiyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır"*

Bu hükümlere göre memleketimizde kabotaj konusunda biri kabotaj seferinde (deniz ticaretinde) kullanılacak gemi ve diğeri böyle bir taşımayı yapacak şahıs bakımından olmak üzere iki sınırlama mevcuttur. Şöyle ki :

1) Önce kabotaj seferinde (deniz ticaretinde) kullanılacak geminin Türk bayrağını çekme hakkına sahip olması gerekli ve yeterlidir; yoksa onun bir Türk gemisi olması şart değildir. Buna göre TTK md. 824 hükmü uyarınca Türk bayrağı çekmesine izin verilmiş yabancı bir gemi de izin devam ettiği sürece kabotaj seferi yapabilir. Buna karşın geçici bir süre için yabancı bayrak çekmesine izin verilmiş bir Türk gemisi ise bu izin süresince kabotaj seferi yapamaz.

2) İkinci olarak deniz ticareti yapma hakkını kullanan kişinin de Türk olması şarttır. Bu şart gerçek kişilerde Türk Vatandaşı olmayı, tüzel kişilerde ise Türk Tüzel Kişisi olmayı gerektirir. Ortaklıklarda da kabotaj hakkından istifade için ortakların tamamının Türk olması gereklidir.

## 7. Takımda Sularında Geçiş Hakkı:

Takımda, en basit tanımla, iki veya daha fazla adadan meydana gelen ve coğrafi bakımdan bir bütün olan bir doğal yapıdır. Takımda Devletlerinde, takımda suları kısmen karasuları kısmen de iç sular rejimine tabidir. Bu nedenle denizcilik idareleri ikili bir hukuk sistemi kullanırlar: Karasuları Sistemi ve Geçiş Özgürlüğü.

1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun 49. maddesi takımda devletlerinin düz esas hattın kendileri tarafında kalan deniz alanında, bu alanın genişliği ve uzaklığı ne olursa olsun egemenlik haklarını kullanacakları şartını getirmiştir.

Egemenlik hakkı, takımda suları üzerindeki hava sahasını, dip yatağı ve toprak altını (kaynaklarla birlikte) kapsar. Aslında prensip, egemenlik hakkının sınırlı

*Egemenlik hakkı, takımda suları üzerindeki hava sahasını, dip yatağı ve toprak altını (kaynaklarla birlikte) kapsar.*

olmasıdır. Takımda sularının bazı bölümlerinde zararsız geçiş hakkı bulunmaktadır. 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun 52. maddesine göre zararsız geçiş, takımda hattının (gemilerin izlediği hat) dışında kalan karasularında söz konusudur. Zararsız geçiş hakkı "iç sulara veya bir limana girmeden ya da iç sular dışında kurulmuş bir liman tesisinde durmadan geçmek" veya "iç sulara girmek, limana veya demir yerine girmek, burada durmak veya çıkmak" olarak tanımlanmıştır.

Geçişin zararsız olabilmesi için 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun 19. maddesinde yazılan hallere dahil olmaması gereklidir.

Takımda suları dahilinde takımda devletleri iç sularını sınırlandırmak için hatlar oluşturmaya yetkilidirler. Böylece şu şekilde bir çerçeve çizilebilir:

İç sular (eğer hat çizilmişse) + takımda suları + karasuları + diğer uluslararası sınırlandırmalar.

Zararsız geçiş hakkıyla ilgili olarak şu üç noktayı hatırlamak ve açıklamak gereklidir:

1) Takımda devletleri güvenliklerini sağlama açısından gerekli görürlerse takımda sularının bir bölümünde geçişi yasaklayabilirler. Ancak bu yasaklamanın önceden duyurulması gerekmektedir (madde 52/2).

2) Uçuş serbestisi bu hukuk sistemine dahil değildir.

3) Denizaltılar ise bu bölgeden geçerken yüzeyde olmak zorundadırlar. (madde 20)

Bu kısıtlayıcı kurallar, neden takımada sularının diğer kesimlerinde farklı düzenlemeler istenildiğinin açıklamaktadır.

Madde 53'e göre takımada devletleri, takımada sularında, bitişik sularda ve hava sahalarında tüm gemi ve uçakların kesintisiz geçiş hakkı olan hatlar oluşturmalarıdır. Buna göre, 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 53/3 uyarınca kesintisiz geçiş hakkı: "Normal seyrüsefer usullerine ve bu konvansiyon hükümlerine uygun olarak herhangi bir engel olmaksızın, yalnızca açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçasından açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına sürekli ve hızlı transit geçiş amacıyla seyrüsefer ve uçuş haklarının kullanılması" şeklinde tanımlanmaktadır.

Takımada sularında kesintisiz geçiş hakkının zararsız geçiş hakkından farkı şu noktalarda kendisini göstermektedir:

- 1) Kesintisiz geçiş hakkı ertelenemez (madde 54).
- 2) Kesintisiz geçiş hakkı uçuş hakkını da içerir.
- 3) Denizaltıların yüzeyden geçmeleri gerekmez.

IMO ve ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) takımada hatlarının oluşturulması ve kararlaştırılması konularında önemli bir role sahiptir. Bunlar takımada devletlerinin tekliflerinin kabul edilmesini sağlarlar.

Bu konuda bir diğer önemli konu da takımada devletlerinin dar boğazlarda ve dar geçitlerde seyreden gemilerin güvenliğini sağlamak için trafik ayırım işaretleri koymaya yetkilerinin olmasıdır (madde53/6).

#### **IV. BOĞAZLAR VE KANALLAR**

##### **1. Boğazlar<sup>5</sup>**

Boğazlar coğrafi açıdan, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yollarıdır. Tek bir devletin kıyıdaşı olduğu ya da kapalı denize bağlanan dar su yollarına "ulusal boğazlar" denilir ve bunların geçiş rejimi kıyı devletinin ulusal hukukuna göre belirlenir. Ancak boğazın genişliği kara-

sularının iki katından fazla ise bu takdirde ortadaki açık deniz alanından geçiş uluslararası hukuka tabi olacaktır.

Bir boğazın "uluslararası boğaz" sayılmasında ise coğrafi konum belirleyicidir. Eğer bir boğaz iki açık deniz alanını birbirine bağlıyor veya bir devletin münhasır ekonomik bölgesi ile açık denizi birbirine bağlıyor veya aynı veya iki farklı devletin münhasır ekonomik bölgesini birbirine bağlıyor ise uluslararası boğaz olarak kabul edilecektir. Bir boğazın uluslararası deniz ulaşımı veya yoğunluğu açısından önemi ve bu yolun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması ona uluslararası boğaz niteliği vermez. Fakat bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz nitelikleri taşıyor olsa bile; eğer özel bir uluslararası antlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı uluslararası boğaz niteliği kazanır.

Uluslararası boğazlardan geçiş zararsız geçiş rejimine tabidir ve geçiş özgürlüğü temel ilkeyi oluşturmaktadır. Karasularındaki zararsız geçiş hakkından farklı olarak uluslararası boğazlardan geçişte kıyı devletine güvenlik gerekleriyle dahi geçişi askıya alma hakkı tanınmamıştır (1958 Antlaşması madde 16/3)

## **2. Boğazlardan Geçiş**

### **a. Genel Olarak**

Uluslararası su yolu mahiyetindeki boğazlar meselesinde siyasi ve stratejik hedefler ekonomik çıkar ve amaçlardan önce gelmektedir.

Karasularının 12 deniz miline çıkartılması, yüzlerce boğazı kıyı devletlerinin karasuları içerisine sokmuştur. Bu durum da bu geçiş yollarını kullanan yabancı gemileri zararsız geçiş hakkı ile ilgili sınırlamalara uyma mecburiyeti ile karşı karşıya getirmiştir. Oysa büyük devletler denizaltılara "yüzeyden ve bayrağını çekerek geçme" mecburiyetini getiren (1958 Cenevre Karasuları Konvansiyonu md.16 f.3) ve kıyı devletine geçişi keyfiliğe yol açabilecek mahiyetteki güvenlik talepleri ile askıya alma veya şarta bağlama ve uçuş serbestisini erteleme imkanını veren zararsız geçiş rejimini stratejik nedenlerle kabul etmemektedirler.

<sup>5</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Bengi Selen Yüceer, Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2001

ABD Başkanı Nixon'un özel temsilcisi ve deniz hukuku konferansı Amerikan Delegasyonu Başkanı John Stevenson'un Ağustos 1972'de konferans II no.lu alt komitesinde yaptığı açıklamaya göre "zararsız geçiş doktrini uluslararası su yolu mahiyetindeki boğazlar söz konusu olduğunda kabul edilemez; boğazlardan geçişte açık denizlerdeki seyir ve uçuş serbestisinin ayrılmaz ve tamamlayıcı bir uzantısı olan transit geçiş hakkı uygulanmalıdır".

*"zararsız geçiş doktrini uluslararası su yolu mahiyetindeki boğazlar söz konusu olduğunda kabul edilemez; boğazlardan geçişte açık denizlerdeki seyir ve uçuş serbestisinin ayrılmaz ve tamamlayıcı bir uzantısı olan transit geçiş hakkı uygulanmalıdır".*

Denizcilikte güçlü devletler, uluslararası seyirlerde kullanılan boğazlardan geçişlerde gemilerin güvenlik ve seyrüsefer trafiği ile ilgili olarak getirilmiş kurallara ve seyir koridorlarına uymak kaydı ile açık denizlerdeki seyrüsefer ve uçuş serbestliğinden aynen yararlanması gerektiğini kabul etmektedirler.

Bu konudaki 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Konvansiyonunun 16 ncü maddesinin 4 ncü fıkrasına göre :

*"milletlerarası seyrüseferde kullanılan ve açık denizin bir kısmını diğer bir açık denize ya da başka bir devletin karasularına bağlayan boğazlarda gemilerin zararsız geçiş hakkı engellenemez"*

Buna karşın bu tür boğazlara sahildar olan devletler ise bu tür bir seyrüsefer ve uçuş serbestliğini egemenlik haklarına aykırı saymakta ve zararsız geçiş hakkının son derece tatmin edici olup seyrüsefer serbestliğine bir engel oluşturmadığını ileri sürmektedirler.

Bir taraftan transit geçişin sürekliliği ve en hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla yönelik olarak seyrüsefer ve uçuş serbestliğinin tanınması diğer taraftan da boğazlara sahildar devletlerin genellikle ilgili endişelerinin giderilmesi boğazlardan transit geçiş rejiminin bazı boğazlar için kabul edilmiş bulunan diğer uluslararası sözleşmelerin yanısıra genel olarak düzenlenmesi nedeni olmuştur.

### **b. Boğazlardan Transit Geçiş Rejimi**

Uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlar bakımından 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi ile yaratılan transit geçiş rejimi, zararsız geçiş



rejimi ile açık denizlerin serbestliği sistemi arasında yer alan bir rejimdir.

Transit geçiş rejimi sadece boğazlardan hızlı ve çabuk geçişi düzenlemektedir. Diğer konularda boğaz sularının hukuki rejimini etkilemez, kıyı devleti bu tür boğazlardaki yetkilerini ve egemenlik haklarını 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu hükümleri uyarınca ve uluslararası hukukun diğer kuralları uyarınca kullanacaktır. Boğaz devletleri zorunlu gördüğü takdirde gemilerin güvenlik içinde geçişlerini sağlamak için deniz yolları tahsis edebilir veya trafik ayırma işaretleri belirleyebilir. Ancak boğaza kıyısı olan devletler transit geçişin engellenemezliği ve ertelenemezliği prensibine uymak zorundadırlar (1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 44). Gemilerin transit geçiş yaparken yükümlülüklerine uymaması halinde kıyı devletinin başvurabileceği çözüm yolu, diplomatik yollarla bu hususu uluslararası hukukun bir ihlali olarak değerlendirmek ve diğer uluslararası uyuşmazlıkların çözümlenmesi yöntemleriyle halletmektir.

1982 BM Deniz Hukuku Konvansiyonunun 35/c maddesi, geçişin uzun süredir yürürlükte olan milletlerarası antlaşmalarla düzenlendiği boğazlara 1982 sözleşmesinde öngörülen hiçbir geçiş rejiminin uygulanmayacağı hükmünü içermektedir. Bu madde, Türk Boğazları gibi yerleşmiş rejimlerin yeniden tartışılmasını önlemek için getirilmiştir ve "bu kısımda yer alan hiçbir hüküm geçişin, uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukukî rejimi etkilemeyecektir" ifadesini içerir.

### **c. Türk Boğazları**

#### **aa. Montreux Ticari Serbestlik Rejimi**

Türk Boğazları özel düzenlemelere tabi boğazlardandır. 1936 yılında kabul olunan ve uygulamaya giren Montreux Boğazlar Sözleşmesi İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazının, Karadeniz - Akdeniz (Ege) arasındaki uluslararası geçiş rejimini ve Karadeniz'deki savaş gemilerinin durumunu düzenlemektedir. Biz burada bu düzenlemenin ticari gemiler hakkındaki kısmı ile ilgileneceğiz.<sup>6</sup> Bu düzenlemeye

<sup>6</sup> Montreux Rejimi ve Boğazlar hk. bkz. Yüksel İnan, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1995. Bengi Selen Yüceer age sf.57 vd. Gündüz Aybay, Türk Boğazları, İstanbul, 2000.

göre geçiş rejiminin temel esası serbestliktir. "Barış ve savaş zamanında Türkiye tarafsızsa, yabancı gemiler tam serbest geçiş hakkına sahiptirler."<sup>7</sup> Bu geçiş geminin yükü ve bayrağı ne olursa olsun, sağlık denetimi dışında herhangi bir formaliteye bağlı olmadan gerçekleşecektir. Kılavuz almak isteğe bağlıdır. Ancak geçişte sağlık denetlemesi yapılır, geçen gemilerden belli bilgiler istenir ve net tonaja göre belirlenen bir rüsum (ücret) alınır. Türkiye kendisini yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında saydığı zamansa ticaret gemileri barış zamanındaki koşullara uygun olarak sadece gündüzleri geçebileceklerdir. Savaş zamanında ise Türkiye ile savaşta olmayan devletlerin ticaret gemileri, düşmana yardım etmemek koşuluyla sadece gündüz geçebileceklerdir.

Türk boğazlarından geçişin yukarıda 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu düzenlemesi içerisinde yer alan transit geçiş kavramından farklı olduğu ve bu geçişin "transit geçiş" olarak adlandırılmasının doğru olmayıp ülke menfaatleri bakımından sakıncalar taşıdığı bildirilmekte ve bu geçişin kendine özgü (sui generis) bir özelliği bulunduğu ve Türkiye'ye 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu düzenlemesinde öngörülmüş olan kıyı ülkesi hakları dışında özel bazı haklar bahşettiği belirtilmektedir.<sup>8</sup>

### **bb. Türk Boğazlarında Geçiş Trafiki Düzenlemesi<sup>9</sup>**

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını içine alan bu bölgede geçiş rejimi yukarıda belirtildiği gibi 1936 yılından beri serbestlik prensibini esas alan Montreux Antlaşması kuralları uyarınca idare edilmektedir. Montreux hakkında bir kısmı siyasi bir kısmı ise teknik pek çok eleştiri olmakla birlikte tüm kesimlerin üzerinde mutabakata vardığı nokta, antlaşmanın artık boğazlarda güvenliği sağlayamadığıdır. Montreux Antlaşmasının önsözünde, antlaşmayı imzalayan devletlerin "geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesi"ni Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesi

<sup>7</sup> Türk Boğazlarından geçişin "transit geçiş" kavramı içerisine girmediği ve bu geçişin kendine özgü (sui generis) bir nitelik taşıdığı hk. bkz. Aybay/Aybay, Deniz Hukuku, İst.1998, sf. 903 vd.

<sup>8</sup> ayrıntı için bkz. Düzenleyen Gündüz, Aybay, Denizciler İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, İstanbul 1999, sf. 908 vd.

<sup>9</sup> Cemalettin Yavaşca, Montreux Sözleşmesi ve Boğazlar Tüzüğü, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf.29 ; Sezer Iğın Türk Boğazları ile İlgili Son Gelişmeler Hakkında Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf.53 vd.



içinde koruyacak şekilde düzenlenmesi arzuları açıkça ifade edilmiştir. Bahsi geçen "güvenlik" kelimesini sadece askeri güvenliği kapsayacak şekilde anlamak mümkün değildir. Bunu seyrüsefer güvenliği ile çevre güvenliğini de kapsayacak şekilde geniş yorumlamak gereklidir.

Bugün boğazlardaki yoğun trafik ve özellikle petrol tankerleri dahil tehlikeli madde taşıyan büyük tankerlerin gittikçe artan bir sıklıkla geçişleri seyrüsefer ve çevre güvenliğine karşı ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Tehdidi arttıran en önemli neden ise Montreux Antlaşmasının yabancı bayraklı gemilerin transit geçişleri açısından getirdiği "kılavuz almak ihtiyaridir" hükmüdür. 1988'den beri boğazlarda gerçekleşen deniz kazaların %75'inde her iki gemide de kılavuz bulunmadığı tespit edilmiştir.

Boğaz trafiğinde ciddi bir karmaşa yaratan diğer bir husus da şehir içi yolcu taşımacılığında kullanılan çok sayıda feribot, araba vapuru ve diğer küçük teknelerdir.

İstanbul Boğazının trafik yoğunluğu, coğrafi yapısındaki güçlükler ve kontrolsüzlükten doğan kazaların önlenmesi ve boğazın bir düzene kavuşturulması amacıyla Türk Hükümetinin başvurusuyla IMO Denizde Can ve Mal Güvenliği Komitesi 1993 Eylülünde toplanmış, bazı devletlerin serbest geçiş hakkının engelleneceği iddialarına rağmen örgüt, getirilecek kuralların sadece seyir güvenliği ve çevre korunması amaçlarına yönelik olduğunu ve boğazları kullanan hiçbir geminin 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonundan ve 1936 Montreux Antlaşmasından kaynaklanan haklarını engellemeyeceğini ve getirilecek her düzenlemenin bu antlaşmalarla uyum içinde olacağını beyan ederek boğazlarda bir Trafik Ayırım Düzeni kurulmasına destek vermiştir.

### **bba. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük**

Türkiye tarafından hazırlanan ve 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe giren Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ile Boğazlar bölgesinin güvenliği için bazı önemli yenilikler getirilmiştir. Bunların en başında belirtilmesi gereken husus bir Trafik Ayırım Düzeninin getirilmiş olmasıdır. Buna göre İstanbul Boğazının kuzeyinden Çanakkale Boğazının güneyine kadar olan geçiş bölgesinde belli şeritler belirlenerek gemilerin bu şeritler içerisinde kalarak seyretme zorunluluğu getirilmiştir. Tamamen teknik bir trafik ve güvenlik düzen-

lemesi olan bu hal serbest geçiş hakkına bir müdahale sayılmamaktadır. Diğer önemli düzenlemeler ise şunlardır :

- Boğazlara yaklaşan tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 grostondan daha büyük gemiler boğazlara girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezlerine yazılı olarak geminin adı, tipi ve yükünü, varış - kalkış limanını, kılavuz talebi olup olmadığını bildireceklerdir.
- Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazına girdiğinde, Boğazdan çıkana dek aynı nitelikte başka gemi içeri alınmayacak ve trafik tek yönlü olacaktır. Çanakkale Boğazında ise aynı kural aykırı yönlerde seyreden gemiler için getirilmiştir.
- Mevki verme mecburiyeti getirilmiştir. Boğazlara yaklaşmakta olan gemilerle tanıma-tanıtma yapılacak ve gemi aralıkları emniyetli olacaktır.
- Boğazlara gelmekte olan gemiler teknik yeterliliklerini kaybettikleri takdirde geçişlerine izin verilmeyecektir.
- Demirleme yerleri belirlenmiştir.
- Belirlenmiş şeritler içinde seyretmeyen gemiler cezalandırılacak, durum IMO ve bayrak devletine bildirilecektir.

Türk Boğazları'nda 1994 tarihine kadar hiç yapılmamış olan böyle ayrıntılı bir düzenlemeye boğazları sık kullanan ülkeler ve Karadeniz devletlerinden tepkiler gelmişti. Bu ülkeler Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Umman'dı. Özellikle Rusya ve Yunanistan tüzük hükümlerinin serbest geçiş ilkesini ihlâl ettiğini ve bu sebeple uygulanamayacağını iddia ettiler. Rusya, Türkiye'ye verdiği notada tüzük hükümlerinin Montreux Sözleşmesine ve uluslararası boğazlardan geçişi düzenleyen milletlerarası hukuka aykırı olduğunu, Türkiye'nin tek tarafı olarak Montreux Sözleşmesini değiştirmeye çalıştığını, Rus gemilerinin boğaz geçişinin engellenmesi halinde tazminat talep edeceğini ifade etmişti. Türkiye ise verdiği cevapta, serbest geçiş ilkesinin ihlâl edilmediğini zira, uluslararası hukukta da serbest geçişin güvenlik amacıyla sınırlandırılabilceği kuralının bulunduğunu, Türkiye'nin düzenlemeleri yaparken Montreux Sözleşmesi'ni ve serbest geçiş ilkesini dikkate aldığını ifade etmiştir.

Çeşitli ülkelerden gelen tepkiler üzerine 1994 yılında IMO Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) Tüzük hükümlerini görüşmek üzere toplandı.

Toplantı sonunda trafik ayırım şemaları kabul edildi. Ancak diğer tüzük hükümlerinin Türkiye tarafından daha az sınırlandırıcı hale getirilmesi de alınan kararlar arasındaydı. Deniz Güvenliği Komitesinin 63. oturumunda aldığı kararlar "İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazında Seyir Kural ve Tavsiyeleri" olarak adlandırılmaktadır.

Bu tarihten sonra, 1998 yılına kadar Türk Boğazları seyir kuralları pek çok kez IMO Deniz Güvenliği Komitesinde, Alt Komitelerde ve çok taraflı görüşmelerde tartışıldı. 1998 yılının Mayıs ayında Denizde Güvenlik Komitesinin 69. toplantısında Türkiye, yapılan eleştirileri ve 3,5 yıllık tecrübelerini göz önünde tutarak yeni bir düzenleme yapacağını ve bir gemi trafik hizmetleri sistemi (VTS) kuracağını, derin su çekimli gemi ve büyük gemi tanımları ile gemilerin yedekte geçişleri hakkındaki kuralları yeniden ele alacağını açıklamıştır.

### **bbb. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, 1998**

1994 tüzüğü hükümlerine uluslararası kamuoyundan gelen tepkiler üzerine, Türkiye 1998 yılında dört yıllık uygulamadan edinilen tecrübeler ışığında tüzükte değişiklikler yaptı. Yeni tüzükte 1994 tüzüğü ile düzenlenen konuların yeniden ele alınması yanında, eski tüzükten farklı olarak, gemi trafik hizmetlerinin kurulması ve faaliyetlerine ilişkin hükümler de getirildi.

1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü de önceki tüzük gibi, Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamayı amaçlar (md.1). Tüzük metninde geçiş yapan gemilerin çeşitli uluslararası konvansiyon hükümlerine uymaları şartı açıkça yer almaktadır. Bu değişikliklerin yanında 1994 tarihli tüzükte dağınık halde bulunan seyir planı verme, mevki raporu vermek gibi hükümler, 1998 tarihli tüzükte Türk Boğazları Raporlama Sistemi adıyla (TÜBRAP) düzenlenmiştir. 1998 tarihli yeni Boğazlar Tüzüğünde, eski tüzükte en çok eleştirilen konu olan geçişin geçici olarak durdurulması halleri daha sınırlı bir biçimde ve tehlike, mücbir sebep, inşaat hallerine münhasır olarak sayılmıştır (md.20). Yeni tüzükte görüş uzaklığının 0,5 mile düşmesi halinde trafik iki yönlü olarak durdurulabilmektedir (md.36/c). Yeni tüzükte akıntının saatte 6 deniz milini aştığı hallerde tehlikeli yük taşıyan gemilerin, büyük gemilerin ve derin su çekimli gemilerin Boğaza giremeyeceği düzenlenmiştir (md 43/b). Büyük gemilerin boğazdan geçiş öncesinde gemi ve yükü hakkında idareye bilgi vermeleri ve idarenin geçişin uygun olup olmadığını tespit etme hakkı, idarenin geçişe izin ver-

meme hakkı olduğu şeklinde yorumlandığından bu madde de 1998 tarihli tüzükte yeniden düzenlenmiştir. Buna göre boyu 300 metreden büyük bir gemi boğazdan geçmek istediğinde bu durum seyrin planlaması aşamasında idareye bildirecek, idare geçiş için gerekli güvenlik önlemlerini alacaktır (md.25/1-b).

1998 tarihli tüzük, daha önceki tüzükte çok eleştiriye neden olan nükleer güçle yürütülen, nükleer yük atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük/atık taşıyan gemilerin geçişlerinden önce "izin" almaları kuralını getirmişti. Yapılan itirazları dikkate alan Türkiye, 1998 tarihli düzenlemede "izin" kelimesini kaldırarak, "yük hakkında bilgi verilmesi" şartını getirmiştir (md.26).

1998 tarihli tüzükte tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişlerini eskisine nazaran hızlandıran bir hüküm de mevcuttur. 1994 tarihli tüzükte, tehlikeli yük taşıyan bir gemi İstanbul Boğazına girdiğinde aynı nitelikte bir başka geminin boğaza alınmayacağına dair olan kural, 1998 tarihli tüzükte "önce giren gemi belli bir mesafe kat ettikten sonra aynı nitelikte başka bir gemi boğaz alınabilir" olarak değiştirilmiştir. Nükleer güçle çalışan, nükleer yük veya atık taşıyan gemilerin Denizcilik Müsteşarlığından ve tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemilerin de Çevre Bakanlığından izin almaları kuralı da 1998 tarihli tüzükte yer almaktadır.

Türkiye'nin 1994 tarihli tüzük ile uluslararası boğazlardan serbest geçiş kuralını tanımadığı ve ihlâl ettiği eleştirilerini bertaraf etmek üzere 1998 tarihli tüzüğün 50. maddesinde Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin Montreux Sözleşmesinde öngörülen özgür geçiş hakkından faydalanacakları, ancak bunlar dışındaki gemilerin zararsız geçiş rejimine tâbi olacakları hükmü yer alır. Bu ikinci grup gemiler kılavuz almak da dahil olmak üzere Türkiye'nin öngördüğü tüm hükümlere uymak zorundadırlar (md.50).

Boğazlardan geçiş yapan 150 metrenin üzerindeki Türk bayraklı gemilere 1994 yılında getirilen kılavuz alma zorunluluğu 1998 tarihli tüzükte kaldırılmıştır. Bunun yanı sıra, savaş gemileri ile yardımcı gemiler ve ticarî amaç taşımayan diğer devlet gemileri 1998 tarihli tüzüğün pek çok kuralından muaf tutulmuştur.

Yapılan tüm çalışmalara rağmen boğazlarda güvenlik yine de tam anlamıyla sağlanabilmiş değildir. Tam bir güvenliğin sağlanabilmesi için



kılavuz almanın tüm gemiler için zorunlu hale getirilmesi, klüp sigortası bulunmayan gemilerin boğazlara sokulmaması, herhangi bir kazaya derhal müdahale edecek etkin bir kurtarma-yardım teşkilatının kurulması gereklidir.

### 3. Kanallar

Kanallar ise kara ülkesi içinde kalan, iki denizi birleştiren yapay dar su yolları olup boğazlardan ve öteki deniz geçiş yollarından farklıdır. Bunların geçiş rejimi uluslararası hukukta ikiye ayrılmaktadır. a) Bir tek devletin ulusal yetki alanına girenler ve b) Belirli açılardan uluslararası hukuk kurallarına bağlı olanlar.

Bugün önemli kanallar tek bir ülkenin egemenliğinde bulunmakta olduğundan yukarıdaki kıstas çerçevesinde uluslararası rejimin kapsamına girmezler. Fakat bir su yolunun uluslararası nitelendirilmesindeki ikinci kıstas onun uluslararası ulaşım açısından önemidir. Dünyadaki dört başlıca kanalın üçü, bu ikinci kıstas çerçevesinde uluslararası rejime dahil edilmiştir. Mısır topraklarında yer alan Süveyş, Panama'da yer alan Panama ve Almanya toprakları dahilinde bulunan Kiel Kanalı antlaşmalarla uluslararası rejimi altına konulmuşlardır. Dünyadaki dördüncü önemli kanal olan Korint ise İyon Denizi ile Ege Denizini birbirine bağlamasına rağmen herhangi bir uluslararası rejime dahil edilmemiştir. Uluslararası kanallar konusundaki genel eğilim bunlar için geçiş serbestliği yönünde genel bir teamülün varolmadığı ve her biri hakkında yapılmış olan antlaşmalarca geçişin düzenleneceği yönündedir.

Kanallar gibi dar su yollarından geçişlerde gemilerin karşılaştıkları zorlukların başında coğrafi engeller gelmektedir. Bu nedenle bu tür coğrafi zorlukları olan bölgelerde mecburi kılavuz sistemleri getirilmiştir. Kılavuzlar, görev yaptığı bölgenin ve su yolunun tehlikelerini bilen ve coğrafi özelliklerini iyi tanıyan tecrübeli kapitanlardır. Bunlar geçiş sırasında gemiye danışmanlık yapmakta olup asla geminin hakimi haline gelmemekte ve gemi kaptanı da hiçbir zaman sorumluluktan kurtulamamaktadır. Bu anlamda "zorunlu kılavuz" ibaresi gemide kılavuz danışman bulundurma mecburiyetinden

*Kılavuzlar, görev yaptığı bölgenin ve su yolunun tehlikelerini bilen ve coğrafi özelliklerini iyi tanıyan tecrübeli kapitanlardır.*

ibarettir. Ancak dünya üzerinde iki noktada kılavuz kaptan danışman olmanın ötesinde gerçek zorunlu kılavuz kaptan sıfatı ile geminin hakimi olmakta ve gemiden tamamen sorumlu hale gelmektedir. Bunlar Panama ve Korint kanallarıdır. Her iki kanal da çok dar ve dolayısıyla çok riskli bölgeler olduklarından kılavuz almak mecburi olduğu gibi kılavuz kaptan geçiş boyunca gemideki tek sorumlu şahıstır ve sorumluluğunun ciddiyetine binaen bölgeyi kendisi kadar iyi tanıyan dümen-cisi ile birlikte gemiye çıkarak görev yapmaktadır.

## V. AÇIK DENİZLER

1958 Cenevre Sözleşmesi açık denizleri, denizin iç sular ya da karasularına ait olmayan bütün diğer parçaları olarak tanımlar (madde1). 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu ise açık deniz alanının hangi deniz alanlarını içerdiğini belirtmeden yalnızca uygulanacak kurallar açısından bu alanı belirleme yoluna gitmiştir. Bu çerçevede açık denizler, iç sular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan deniz alanlarıdır. Açık deniz bu özelliği ile hiçbir devletin ülkesine girmeyen uluslararası bir deniz alanını oluşturmaktadır. Kıyısı olsun olmasın tüm devletlerin yararlanmasına açık olup, buradaki temel ilke serbestliktir.

Serbestlik ilkesi, barış zamanında, özellikle deniz ulaşımı, açık deniz üzerindeki hava sahasında hava ulaşımı, balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması, bilimsel araştırma, kablo ve boru döşeme ile bu alanda yapay ada ya da tesisler kurma konularında bütün devletlerin - denize kıyısı olsun olmasın - eşit koşullarda yararlanabileceğini öngörmektedir. Herhangi bir devletin denizaltıları da açık denizlerde su altından seyretme hakkına sahiptirler.

Her ne kadar açık deniz hiçbir devletin egemenliğinde bulunmuyorsa da, iki konuda devletlerin yetkilerini bu alanda kullanması gerekli olabilmektedir. Özellikle gemilerde yönetsel ve yargısal yetkiler bakımından açık denizde herhangi bir boşluk doğmasını önlemek açısından, her devletin kendi gemileri üzerinde açık denizlerde dahi yetkili olduğu kabul edilmektedir. Buna "bayrak yasası" denilmektedir. Bir devletin uyruğunda bulunan açık denizdeki gemi üzerinde ortaya çıkacak her türlü olayın bayrak devletinin ülkesinde olmuş gibi ve bayrak devletinin yasalarına göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylece, açık denizde seyreden bir gemi üzerinde ceza, yönetim ve hukuk davalarına konu ola-

çak her eylem ya da işlem bayrak devletinin tekelci yetkisi altında bulun-  
maktadır.<sup>10</sup>

Devletlerin açık denizlerde sahip oldukları ikinci yetki ise izleme hakkıdır (hot pursuit). Buna göre bir yabancı gemi bir kıyı devletinin ege-  
men yetkiler kullandığı sularda yasalara aykırı davrandıktan sonra açık  
denize kaçarsa bu kıyı devletinin kamu hizmetindeki devlet gemileriyle  
söz konusu gemiyi açık denizde de izleyerek gerekli yasal işlemleri  
yapma yetkisi vardır. 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonundan önce  
izleme hakkı sadece iç sular, karasuları, bitişik bölgede işlenen suçlar  
bakımından geçerliyken, bu sözleşme sonrası kıta sahanlığı, münhasır  
ekonomik bölge ve bu bölge içinde kurulu tesisler etrafındaki güvenlik  
bölgesi içinde işlenen suçları da kapsamak üzere genişletilmiştir. İzleme  
hakkının kullanılabilmesi için bir kaç koşul bulunması gereklidir:

a. İlk olarak yabancı geminin henüz kıyı devletinin egemenlik alanına  
giren iç sular, karasuları veya takımda suları dahilindeyken izlenmeye  
başlanılmış olması gereklidir. Kıyı devletinin bitişik bölgede ve mün-  
hasır ekonomik bölgede bulunan bir yabancı gemiyi izlemesi de ancak  
yabancı geminin bu deniz alanlarıyla ilgili yasaları çiğnemesi halinde  
söz konusu olabilir. Bir başka deyişle yabancı geminin iç sular veya  
karasularıyla ilgili olarak bitişik bölgede veya münhasır ekonomik  
bölgede bulunduğu sırada izlenmeye başlanması mümkün değildir.

b. İkinci koşul, suçu işleyen yabancı gemiye suçu işlediği deniz  
alanında iken, onun tarafından görülebilir ya da işitilebilir bir biçimde  
dur emrinin verilmesi gereğidir.

c. Üçüncü koşul ise izlemenin kesintisiz olmasıdır. Kesilme sis, fırtına  
gibi tabii nedenlerle olabileceği gibi izlenen geminin bir başka ülkenin  
karasularına girmesi ile de olabilir.

d. Dördüncü koşul izlemenin, izleyen kıyı devletinin ya savaş gemi-  
leri ya askeri uçakları ya da izlemeye yetkili kamu hizmeti ile görevli  
oldukları işaretlerle belirtilen devlet gemileri ve uçaklarıyla  
yapılmasıdır.

İzlenen geminin açık denizde durdurulması, kimliğinin incelenmesi  
ve gerekirse kıyı devletinin bir limana götürülerek yargılanması olasıdır.  
Ancak her halde bayrak devletinin derhal haberdar edilmesi gereklidir.

<sup>10</sup> Adil Izveren/Nisim Franko/Ahmet Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, Ank. 1994, sf.27 vd.



Diğer taraftan açık denizler bakımından diğer önemli bir hukuki sorun ise buralarda meydana gelen farklı bayrak altındaki gemilerin çarpma ve kazaları dolayısı ile hangi ülke yargı yetkisinin kullanılacağı meselesidir. Açık denizde çatmanın önlenmesi için devletler çok taraflı antlaşmalar yapmışlardır. Bunlardan önemlileri arasında 1929 tarihinde Londra'da imzalanan Denizde Can ve Mal Emniyetinin Korunmasına Dair Uluslararası Sözleşme, 1948 tarihinde Londra'da imzalanan Çatmayı Önleme Tüzüğü ve 1960 da imzalanan Milletlerarası Denizde Can Emniyeti Koruma Sözleşmesinin eki Çatmayı Önleme Tüzüğü bulunmaktadır. Günümüzde konuyu düzenleyen en temel antlaşma 1977'de yürürlüğe giren Denizde Çatışmaları Önleyici Uluslararası Kurallar Sözleşmesidir (COLREG).

Açık denizde farklı uyruktan iki geminin çatması durumunda sorunun hangi devletin yetkisine gireceği konusunda, problemin antlaşmalarla düzenlenmesinden önce Türkiye'nin taraf olduğu önemli bir dava söz konusudur:

Bozkurt ve Lotus davası olarak anılan bu olayda 2.8.1926 tarihinde Midilli Adası açıklarında Türk bandıralı kömür taşıyan Bozkurt gemisi ile Fransız ticaret gemisi Lotus çatışmış, Türk gemisinden 8 kişi hayatını kaybetmişti. Olayın ertesi günü İstanbul'a gelen Lotus gemisi kaptanı ve Türk gemisi kaptanı yargılanmışlar ve "tedbirsizlik ve ihmal" nedeniyle cezalandırılmışlardır. Fransa cezaya itiraz etmiş, mesele Uluslararası Adalet Divanı önüne getirilmiş ve Divan Türkiye'ye hak verirken Fransa'nın açık denizde çatmadan doğan ceza davalarında zarara neden olan geminin bayrak devletinin tek yetkili olacağı görüşünü reddetmiştir.

Ancak Divan'ın bu kararından sonra uluslararası hukuktaki gelişmeler Bozkurt/Lotus Davası kararı yönünde olmamıştır. 1952 tarihli Brüksel Sözleşmesi açık denizlerdeki çatma olaylarında ceza ve disiplin konusundaki yetkinin bayrak devletine ait olduğunu kabul etmiştir. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi de bu konuda ya geminin bayrak devletinin ya da olayın sorumlusu kişilerin uyruğunda bulunduğu devletin yetkili olacağını kabul etmiş, 1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 97 ile de aynı kural benimsenmiştir.

## **VI. BİTİŞİK BÖLGE**

### **1. Kavram:**

Bitişik bölge karasuları ve açık denizler arasında kalan ve esasen

açık deniz statüsünde bulunmakla beraber kıyı devletine bazı ayrıcalıklı egemenlik haklarının kullanılması olanağı tanınmış olan deniz alanlarını kapsar. Genişliği karasularından itibaren azami 12 deniz mili, esas hat-tan itibaren ise en çok 24 deniz mili olabilir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonununun 33. maddesinde Bitişik Bölge tanımlanmış ve devletlerin bu alandaki hakları belirtilmiştir. Buna göre:

"1. Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildevlet devlet aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir:

a) Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceretle ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek;

b) Bu kanun veya kurallara karşı, ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak.

2. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başladığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçemez."

## **2. Kurallar:**

Bitişik bölge dahilinde devletlerin egemenlik haklarını kullanmaları mümkün değildir, devletlere sadece bazı özel yetkiler tanınmıştır. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 33 ve 1952 Cenevre Antlaşması madde 24 bu özel yetkileri içerir.

Genel bir ifadeyle, bitişik bölge karasuları ve açık denizler arasında yer alan denizlerin serbestliği ilkesinin egemen olduğu bir alan olarak tanımlanabilir.

## **VII . MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE**

### **1. Kavram:**

Karasuları ve bitişik bölge kavramları uzun yıllar önce yerleşmiş olmalarına karşın münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkışı oldukça yenidir.

Bir başka farklılık ise münhasır ekonomik bölgenin kendine özgü -sui generis- karakteridir.

Münhasır ekonomik bölge karasuları esas hattından itibaren 200 deniz miline kadar uzanan bir bölgedir. Bununla birlikte münhasır

ekonomik bölge karasularını, bitişik bölgeyi ve açık denizlerin bir kısmını kapsar. Bu bölge kavramının geliştirilmesinde ana amaç kıyı devletlerinin ekonomik egemenliklerini kıyılarından itibaren daha geniş bir deniz bölgesine yayarak, diğer pek çok faydanın yanı sıra avlanma bölgelerini korumaktır. Münhasır ekonomik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan hesaplanmak üzere en çok 200 mil genişlikteki deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altının ve ayrıca üzerindeki suların canlı olan ve olmayan doğal kaynakları üzerinde kıyı devletlerine bazı ekonomik hakların tanınmasını sağlar.

*Münhasır ekonomik bölge genişliği genellikle 200 deniz milidir. Eğer deniz, kıyı devletlerine bu genişlikte bir münhasır ekonomik bölge alanı tanımıyorsa o deniz yarı kapalı deniz kabul edilir.*

Türkiye, 5.12.1986 tarihinde yayınladığı bir kararname ile Karadeniz'de 200 millik bir münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir.

## **2. Yarı Kapalı Deniz Alanları Sorunu:**

Yarı kapalı deniz alanları sorunsalı, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması konusu ile birlikte ele alındığında dikkati çeken önemli bir konu olmaktadır.

Bazı ülkeler yarı kapalı denizler ve coğrafi açıdan avantajsız ülkeler hakkında uluslararası bir antlaşma yapılması konusunda oldukça ısrarlı davranmaktadırlar. Bunun neticesi olarak bu konu B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunda ele alınmıştır. Konvansiyon yarı kapalı denizler hakkında 2 madde içermektedir. (madde122 ve 123). Hangi denizlerin yarı kapalı olduğu sorununun çözümü için ise münhasır ekonomik bölge kavramından yararlanılmaktadır: Münhasır ekonomik bölge genişliği genellikle 200 deniz milidir. Eğer deniz, kıyı devletlerine bu genişlikte bir münhasır ekonomik bölge alanı tanımıyorsa o deniz yarı kapalı deniz kabul edilir. Bu açıdan ele alındığında Akdeniz yarı kapalı denizdir.

Yarı kapalı denizler dar deniz alanları olduğu için kirlilik, avlanma alanları ile ilgili ve komşu ülkeler arasındaki münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasında sorunlar çıkabilmektedir.

## **3. Kurallar**

Kıyı devletinin karasularında ve bitişik bölgedeki yargı yetkisi iyi tanımlanmıştır, fakat açık denizlerin de bir kısmını içeren münhasır ekonomik bölgede sadece bazı özel yetkiler tanınmıştır.

Bu problem hakkında Üçüncü Deniz Hukuku Birleşmiş Milletler Konferansında (1973-1982) uzun tartışmalar yapılmış ve sonuçta 1982 Konvansiyonunda münhasır ekonomik bölge kavramı ve özel rejimi hakkında maddeler oluşturulmuştur (maddeler 55, 56 ve 58).

Münhasır ekonomik bölgede su içinde, toprakta ve toprak altında bulunan biyolojik kaynaklar ve maden kaynaklarının kullanımında kıyı devletinin egemenlik hakkı vardır.

Gelişmekte olan kıyı ülkeleri münhasır ekonomik bölgelerde komşularından daha fazla hak talep etmektedirler. Afrika ülkeleri bu bölgede işletme, araştırma ve kaynakların korunması, kirliliğe karşı önlem alınması hususlarında tam yetkili olmayı istemektedirler.

Münhasır ekonomik bölgede devletler ekonomik anlamda bir egemenlik hakkına sahip görünmektedirler. Bölgede kaynakları kullanmanın yanı sıra onları korumak için münhasır yargı yetkisine sahiptirler.

Kıyı devletinin bu bölge üzerinde yapay adalar, tesisler inşa etme ve münhasır ekonomik bölgede çalışma hakkı da vardır (B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 60).

Kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgedeki hakları üçüncü ülkelerin balık avlama haklarının tanınmasından beri münhasır olmaktan çıkmıştır. Burada söz konusu olan denize kıyısı olmayan fakat bir kıyı ülkesi ile aynı bölgede bulunan ülkelerdir. B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 69/4'e göre "kıyısı olmayan devletler münhasır ekonomik bölgede faaliyette bulunurken sahildevletinin balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgari düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde bulundurulması ölçüsünde gerçekleştirilmelidir."

Münhasır ekonomik bölgede kıyısı olsun olmasın her devletin serbest seyrüsefer, denizaltı kullanma, kablo, boru döşeme ve bölge üzerinden serbest uçuş hakkı vardır. Tüm ülkelerin ayrıca uluslararası hukuka aykırı olmamak üzere her türlü faaliyette bulunma hakları da bulunmaktadır. (B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonu madde 58)

## VIII. KITA SAHANLIĞI

Kıta sahanlığı esas itibarıyla ana kara parçasının deniz altında kalan ve oldukça eğimli bir şekilde 200 metre derinliğe uzanan kısmını ifade etmek için kullanılan coğrafi bir terimdir. Bu terim kıyı devletlerinin

deniz dibindeki çok zengin inci, mercan, sünger ve en önemlisi petrol ve doğal gaz yataklarının işletme ve kullanma haklarını elde etme çabaları sonucu devletler hukukuna da girmiş ve üzerinde önemli tartışmalar yapılmıştır. Kıta sahanlığı üzerindeki ve altındaki kaynakların kıyı devleti tarafından kullanılması fikri, bu alanın ana kara parçasının deniz içindeki doğal uzantısı olduğu görüşüyle desteklenmiş, bu nedenle kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde belli bir uzaklığa kadar egemenlik haklarının bulunduğu, yani deniz dibinin bu kesiminin işletilmesi yanında korunması, başka devletlerin nüfuz ve tesir alanlarının dışında tutulması gerektiği ülkelerce kabul görerek açık denize doğru 250 - 300 millik bir mesafenin kıyı devletinin kıta sahanlığı olduğu iddiası yerleşmeye başlamıştır.

Tarihi gelişim itibariyle kıta sahanlığı, devletlerin egemenlik alanlarını genişletmek istekleri sonucunda açık denizler aleyhine fiili bir işgal eylemi olarak başlamış ve zamanla hukuki bir kimliğe bürünmüştür. İlk olarak Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Truman tarafından 28 Eylül 1945 tarihinde resmen yapılan açıklamada "dünya çapında petrol ve diğer madenlere ciddi ihtiyaç olduğunu ve ülkesinin bu kaynakların keşfi için gerekli her türlü çabayı göstereceğini, kıta sahanlığındaki doğal kaynaklar üzerinde kıyı devletince makul ölçüler dahilinde yargı yetkisinin kullanılmasının gerektiği, bu kaynakların korunması için sahilden itibaren fiili tedbirler alınacağı" ifade edilmiştir.

Bu bildirinın ardından pek çok ülke tek taraflı tasarruflarla kıta sahanlığı ilan etmeye başlamışlardır. Kıta sahanlığı ile ilgili ikinci aşama, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'dır. Bu Konferans sonucunda bir Kıta Sahanlığı Sözleşmesi hazırlanmış ve konuyla ilgili pek çok sorun açıklığa kavuşturulmuş, ilke olarak kara ülkesinin yanı sıra adaların da kıta sahanlığına sahip oldukları kabul edilmiş ve kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesi için iki kıstas getirilmiştir. Buna göre denizde 200 metre derinliğe kadar kıyı devletinin kıta sahanlığı bulunduğu kabul edilmiş, 200 metre derinlikten sonraki alanın ise ancak işletilebildiği takdirde kıta sahanlığı olarak ilan edilebileceği kabul edilmiştir. Buradaki "işletilebilme" kıstası teknolojik bakımdan gelişmiş ülkeleri kayırdığı gerekçesiyle eleştirilmiş ve sorun 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda tekrar ele alınmıştır. Bu sözleşmede 200 metre derinlik kıstasından ayrılarak ülkenin deniz dibindeki tüm doğal uzantısının kıta sahanlığı olduğu kabul edildikten



sonra, genişliğinin de karasularının ölçülmeye başladığı hattan itibaren en fazla 200 mil olacağı sınırlaması da getirilmiştir.

Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde sahip olduğu haklar yalnızca doğal kaynaklardan yararlanılması amacına yöneliktir. Kıyı devleti bu alan üzerinde doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi konusunda haklara sahiptir ve bu haklarını kullanırken kıta sahanlığı üzerine yapay adalar, tesisler ve araçlar yerleştirmek, yerleştirilmesine izin vermek yetkisine sahiptir. Bu gibi tesislerin kıta sahanlığına yerleştirilmesi durumunda kıyı devletinin bunlar üzerinde yönetsel ve yargısal yetkileri geçerli olmakta ve kıyı devleti tesisler çevresinde 500 metreye varan güvenlik kordonları kurabilmektedir.

Kıyı devletine kıta sahanlığı üzerinde tanınan ekonomik faydalanma ve işletme hakları kıta sahanlığının üzerinde bulunan deniz ve hava sahasının hukuki statüsünü değiştirmez. Şöyle ki kıta sahanlığının üzerindeki deniz alanı açık deniz statüsüne sahipse, açık deniz rejimi tüm koşullarıyla geçerli olmaya devam edecektir. Kıta sahanlığı devleti haklarını kullanırken üçüncü devletlerin kıta sahanlığı üzerindeki deniz alanlarında mevcut haklarına saygı göstermekle yükümlüdür. Üçüncü devletler de bir devletin kıta sahanlığı üzerinde, o devletin isteklerini gözetmek kaydıyla kablo, petrol ve gaz boruları döşeme hakkına sahiptirler.

Kıta sahanlığının genişliği sorunu kıyıdaş ve komşu devletlerin varlığı halinde önem kazanmaktadır. Eğer komşu devletler kıta sahanlığına göre aynı cephede yer alıyorsa yan sınırın saptanması, karşılıklı kıyılarda yer alıyorsa kıta sahanlığının dış ön sınırının saptanması gereklidir. Bu konu Türkiye'nin konumu açısından oldukça önem arz etmektedir.

Kıta sahanlığının ön ve yan sınırlarının saptanmasında ilk hüküm 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin 6. maddesidir. Buna göre kıyıdaş devletler aralarında yapacakları anlaşmayla sınırlamayı gerçekleştirirler. Ancak böyle bir anlaşma yapılamamış ve özel bir durum da söz konusu değilse eşit uzaklık esası geçerli olacaktır. Bu kuralın tatmin edici olma-

*"Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler bakımından sınırlama hakka uygun bir çözüm yaratacak şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır."*



ması nedeniyle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 83. maddesi getirilmiştir. Buna göre:

"Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler bakımından sınırlama hakka uygun bir çözüm yaratacak şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak antlaşma ile yapılacaktır."

Antlaşma yapılamaması durumunda ise barışçı yollar çerçevesinde sınırlandırma hakça ilkelere göre yapılacaktır. Uygulamada hakça ilkeler, coğrafi öğeler, devletlerin yaşamsal çıkarları, ortak petrol yatağı olup olmadığı, tarihsel haklar, bölgede saptanmış başka sınırların varlığı olarak belirlenmiştir.

Türkiye de diğer tüm ülkeler gibi kıta sahanlığına sahiptir. Ancak sadece Karadeniz'de 1978 yılında o zamanki Sovyetler Birliği ile bir sınırlandırma antlaşması yapmıştır, diğer komşu ülkelerle herhangi bir antlaşma söz konusu değildir. Türkiye açısından kıta sahanlığı problemini oluşturan bölge, gerek kendine özgü doğal yapısı gerekse Yunanistan ile olan siyasi çekişmeler nedeniyle Ege

*Türkiye açısından kıta sahanlığı problemini oluşturan bölge, gerek kendine özgü doğal yapısı gerekse Yunanistan ile olan siyasi çekişmeler nedeniyle Ege Denizi'dir.*

Denizi'dir. Yunanistan'ın Taşoz Adası yakınlarında petrol bulması ve ardından Türkiye'nin de 1973 yılında Ege Denizi'nde petrol arama çalışmalarını başlatması tartışmaların ana nedeni olmuştur. Yunanistan Türkiye'nin çalışmalarını resmen protesto etmiş ve bölgedeki kendine ait adaların kıta sahanlığı bulunduğunu, Türkiye'nin bunlar üzerinde çalışma yapamayacağını bildirmiştir. Türkiye ise çalışılan alanların Türkiye'nin doğal uzantıları olduğu, Ege Denizinin kendine özgü nitelikleri nedeniyle Anadolu'ya daha yakın olan adaların kıta sahanlığı olmayacağı gerekçesiyle protestoyu reddetmiştir. Gerçekten de uluslararası uygulama ve mahkeme kararları, Yunanistan'ın adaların da tek başına kıtalarla eş oranda kıta sahanlığına sahip olacağı iddiasının aksine adalara kısmi etki tanıyan ve bazen de hiç etki tanımayan kıta sahanlığı sınırlamaları örnekleriyle doludur. Tartışmalar Uluslararası Adalet Divanına da götürülmüş ancak Divanın kendisini yetkisiz olduğunu kabul etmesi nedeniyle bir sonuç alınamamıştır. Bugün Ege Denizi'nde kıta sahanlığı sorunu iki ülke arasında pek çok görüşme yapılmış olmasına ve 1988 yılından itibaren karşılıklı olarak kıta sahanlığında faaliyetlerin fiilen durdurulmuş olmasına rağmen hala çözüme kavuşturulabilmiş değildir.

## IX - TÜRKİYE VE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KONVANSİYONU

### a. Genel Olarak

Türkiye 1982 B.M. Uluslararası Deniz Hukuku Konvansiyonu'na bugüne kadar taraf olmamıştır. Konvansiyona halen 127 devlet taraftır. Konvansiyon 1994 yılında 60 devletin onaylaması suretiyle yürürlüğe girmiştir. Türkiye her yıl BM Genel Kurulunda Deniz Hukuku Konvansiyonu ile olarak kabul edilen karara karşı çıkan tek devlettir.

Türkiye öncelikle Konvansiyon'a devletlere karasularını 12 mile çıkarma hakkı vermesi nedeniyle karşı çıkmaktadır. Bu kurala karşı çıkmamanın en önemli nedeni Yunanistan ile mevcut hukuki uyumsuzluğun herhangi bir şekilde hukuksal çözüm sürecine götürüldüğünde Türkiye'nin "persistent objector" (kesintisiz olarak itiraz eden) ülke statüsünden yararlanmak istemesidir.

Türkiye Konvansiyon görüşmelerinde Ege'deki siyasi ve coğrafi koşulların göz önünde bulundurularak Konvansiyon'da yarı-kapalı denizlere ilişkin olarak özel coğrafi koşullara ilişkin bir düzenleme getirilmesini istemiş ancak bu sağlanamamıştır.

Konvansiyonun 15 nci maddesi de Türkiye'nin Ege Denizi alanlarının sınırlandırılmasında sorun yaratabilecektir. Zira maddede kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletlerin karasuları genişliğinin orta hattı geçmesi durumlarında sınırlandırma konusunda anlaşmaları gerektiği belirtilmektedir. Türkiye deniz alanlarının sınırlandırılmasında orta hat prensibini kabul etmemekte ve sınırlandırmanın her koşulda hakça olması gerektiğini belirtmektedir.

Türkiye ayrıca devletlere Konvansiyona çekince koyabilmeleri hakkının tanınmasını istemiş ancak Konvansiyonun 309 ncu maddesi ile çekince konulması yasaklanmıştır.

Türkiye için Yunanistan ile yapılacak herhangi bir deniz sınırlandırmasında adalara verilecek rol de önem taşımaktadır. Özellikle son yıllarda Kardak krizinin ortaya çıkmasıyla da Ege'de olası bir deniz sınırlandırmasında adalara verilecek rol büyük önem taşımaktadır.

## **b. Türkiye'nin Görüşleri:<sup>11</sup>**

Türkiye, 3. B.M. Deniz Hukuku Konferansı'na hazırlık aşamalarından itibaren aktif olarak katılımında bulunmuş ve Konferansın 2. Komitesi'nde Meclis Başkan Yardımcısı olarak da görev almıştır. Türkiye Temsilcileri Konferansta, dünya okyanus ve denizlerinde bütün ülkelerin onayını alarak tüm insanlığa hizmet edecek olan hakkaniyete uygun, tutarlı ve samimi bir rejimin kurulması arzusu ile hareket etmişlerdir.

Konferans görüşmeleri süresince, Türkiye, her defasında coğrafi konumlardaki farklılığının, objektif çözümlere ulaşmada dikkate alınması gereken en önemli faktörlerden biri olduğunu vurgulamıştır. Türkiye, her fırsatta farklı coğrafi konulardan kaynaklanan farklı çıkar grupları arasında uygun dengelerin kurulması gerekliliğini ifade etmiştir. Bu bakış açısına göre ise Konferans, sonucu itibarıyla Deniz Hukuku Konvansiyonu metni itibarıyla arzulanan bu tür bir dengeyi kurmakta başarılı olamamıştır. Bu durumun düzeltilebilmesi ve Konvansiyona evrensel bir katılımın sağlanabilmesi için, Türkiye Konferansın son oturumunda, kabul edildiği takdirde, Konvansiyonda çekince konulabilmesi hakkını tanıyan bir değişiklik yapılması önerisini getirmiştir. Ne var ki Konvansiyona çekince koymak hakkı da katılmak isteyen taraflara tanınmamıştır. Bu bakımdan Türkiye'nin sözleşmeye belli çekinceler koymak suretiyle katılması imkansız hale gelmiş ve aleyhine kötüye kullanılabilme imkanı verebilecek yorum ve uygulamaları önlemek bakımından geriye sadece sözleşmeye hiç katılmama yolu kalmıştır.

Türkiye'nin Konvansiyonun çeşitli maddeleri ve prensipleri ile ilgili görüş, yorum ve eleştirileri aşağıda özetlenmiştir. Buna göre :

### **1) Madde I : Karasularının yasal statüsü :**

Bu madde, uluslararası örf ve adet hukukunun temel ve geleneksel bir kavramı olan kıyı devletinin, ülkesinin karasuları ve onun üstünde bulunan hava sahası üzerindeki egemenliği kavramını saptamaktadır. Maddenin, karasularının üzerinde bulunan hava sahasının statüsüne ilişkin olan 2. paragrafı, uluslararası örf ve adet hukukunun genellikle kabul gören ve iyi bilinen "egemenlik karasularının üzerinde bulunan

<sup>11</sup> BM nezdindeki Türkiye temsilcisi büyükelçi Coşkun Kırca'nın BM Genel Kurulundaki konuşması

hava sahasını da kapsar" prensibini içermektedir. Bu madde, 58. maddenin 1. paragrafı ve 87. madde ile birleştirilerek okunduğunda, karasularının üzerindeki hava sahasının yasal rejimi hakkında hiçbir yorum açık kapı bırakmayacak bir netlikle anlaşılır. Kıyı devletinin hava sahasının üzerindeki egemenliği, bunun ötesinde hiçbir iddia ileri sürülmek ya da göz önünde bulundurulmaksızın karasularının genişliği ile sınırlanmıştır.

## 2) Madde III : Karasularının genişliği

Konvansiyon ile öngörülen 12 deniz millik sınır, ne zorunlu bir sınırdır, ne de kendiliğinden uygulanabilir bir sınırdır. 12 millik sınır gerçekte uluslararası hukukun genel bir prensibini somutlaştıran, Konvansiyonun 300. maddesi ile konulan genel bir sınırlamayla uygulanabilecek maksimum bir genişliktir. Maddeye göre: "Konvansiyona taraf devletler, bu sözleşmeyle tanınan haklarını, yetkilerini ve özgürlüklerini hakkın kötüye kullanılması anlamına gelmeyecek şekilde kullanmayı taahhüt ederler."

*"Konvansiyona taraf devletler, bu sözleşmeyle tanınan haklarını, yetkilerini ve özgürlüklerini hakkın kötüye kullanılması anlamına gelmeyecek şekilde kullanmayı taahhüt ederler."*

Uluslararası hukukta hakkın kötüye kullanılması doktrini, özel durumları karşılamak üzere kurallarda değişiklik yapma gerekliliğinden doğmuştur.

Türkiye'nin sınırdışı olduğu kapalı ve yarı-kapalı dar denizlerde, karasularının, bu denizlerin karakteristik özellikleri göz ardı edilerek ve diğer bir kıyı devletini sahip olduğu hak ve çıkarlardan yoksun bırakarak genişletilmeye çalışılması, şüphesiz hakkaniyete uygun olmayan sonuçlar yaratacak ve hakkın kötüye kullanılması doktrininin harekete geçirecektir.

Türkiye, karasuları için söz konusu olan 12 millik sınırın, uluslararası örf ve adet hukukunun bir kuralı olma niteliğini kazanamadığı düşüncesindedir. Üstelik böyle bir kuralın uygulanmasının hakkın kötüye kullanılması sonucunu doğuracağı hallerde, bu düzenlemenin uluslararası örf ve adet hukukunun bir gereği olduğundan bahsetmek

mümkün değildir. Esasen, uluslararası örf ve adet hukuku devletlerin rızasına dayalıdır ve bir devletin örf ve adetini oluşum süreci içerisinde bunun dışında sözleşme yapabilme hakkına sahip olduğu bir uluslararası hukuk kuralıdır.

Türkiye, Konferansın devamı süresince olduğu gibi, Konferansın hazırlık aşamaları süresince de 12 millik sınıra ısrarlı bir şekilde itiraz etmiştir. Yarı kapalı denizler dahil edildiği sürece, Türk delegasyonu tarafından önerilen değişiklikler ve yapılan beyanlar, Türkiye'nin bu tür denizlerde 12 mil sınırı kabul etmeme yönündeki iradesini istikrarlı ve net bir şekilde ortaya koymuştur.

Bu bakımdan yukarıdaki açıklamalar ışığında, 12 millik sınır, Türkiye'ye karşı ileri sürülemeyecektir.

### *3) Madde 15 : Kıyıları karşılıklı ya da bitişik olan devletlerin karasularının sınırlandırılması :*

Uluslararası Adalet Divanı'nın, Balıkçılık Davası'nda belirttiği gibi, deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman uluslararası bir yönü söz konusudur. Bu konunun, kıyı devletinin kendi iç hukukunda belirlediği şekliyle, sadece kendi rızasına dayandırılması mümkün değildir. 15. madde, görüşmeyi ve anlaşmayı sınırlandırma için temel prensip olarak saymakla, Divan'ın belirttiği görüşü ile de uyumaktadır. Bu sebeple, diğer devletlerin yasal pozisyonlarına değer vermeksizin, deniz sınırlarını belirleme girişimleri, uluslararası hukukun tanınmış prensiplerine aykırıdır.

15. maddenin anlatım şeklinin münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili bulunan 74. ve 83. maddelerden farklı olmasına rağmen, bu maddenin yaratıcılarının hakkaniyete aykırı bir sınırlandırma yapılması gibi bir niyetleri olduğu düşünülemeyeceğine göre, karasularının sınırlandırılmasında dürüstlük ilkesi aynı zamanda yol gösterici bir ilke olacaktır. Bu maddede özel durumlara yapılmış bulunan ve hakkaniyete uygun bir sonuca varmanın vasıtası niteliğindeki atıf da bu görüşü doğrulamaktadır.

Bu maddede orta hatta yapılmış bulunan atıf, orta hat yöntemine diğer yöntemlere göre bir üstünlük tanımamaktadır. Orta hat, ancak hakkaniyete uygun bir sınırlandırmaya izin verdiği taktirde uygulanabilir.

**4) Madde 74 ve 83 : Kıyıları karşılıklı ya da bitişik olan devletlerin Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığının sınırlandırılması :**

Konvansiyonun 74. ve 83.maddeleri uzun süreli görüşmelerin sonucunda ortaya çıkmış olup, devletlerin birbirinden farklı konumları arasında bir uzlaşmayı yansıtmaktadır. Öyleyse, bu maddeler, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması göz önünde tutulmak suretiyle uluslararası hukukun gelişmeleri ışığında yorumlanacaklardır.

74. ve 83.maddeler, sınırlandırmanın karşılıklı ya da bitişik kıyıları olan devletler arasında anlaşma yoluyla olacağı yolundaki genel anlamda kabul görmüş anlayışı doğrulamaktadırlar.

Sözü geçen maddelerdeki tek somut ve kesin işaret, taraflar arasındaki görüşmelerin temel amacının hakkaniyete uygun bir sonuç elde etmek olması gerekliliğidir.

Adalet Divan 1982 'de Tunus ve Libya Arap Cemahiriyesi arasındaki kıta sahanlığına ilişkin davada verdiği kararda, hakkaniyete uygun sonuç kavramına aşağıdaki şekilde açıklık getirmiştir :

"Eşitlik ilkelerinin uygulanmasının sonucu hakkaniyete uygun olmalıdır... Ağır basan, üstün gelen sonuç budur. İlkeler, daima amaca bağlıdırlar." Divan, aynı zamanda uygulamada eşitlik ilkelerinin nasıl uygulanması gerektiğini de belirtmektedir. Divan'a göre, eşitlik ilkelerinin uygulanması," hakka-niyete uygun bir sonuç üretebilmek için konuyla ilgili olarak (Divan'ın) göz önünde tuttuğu değişik etmenleri dengelemek" kavramını içerir. Divan, bunun üzerine de eşitlik ilkelerinin uygulanmasında hesaba katılması gereken ilgili durumları incelemiştir. Divan'a göre: "Yapılan herhangi bir sınırlandırmada, bölgenin özel ve olağandışı durumlarını hesaba katmaksızın hareket edildiği taktirde, hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak neredeyse imkansızdır."

Böylece 74. ve 83. maddelerdeki "hakkaniyete uygun sonuç (çözüm)" kavramının hakkaniyete uygun bir sonuca varabilmek için, bağlantısı olan tüm durumları hesaba katmak suretiyle eşitlik ilkelerini uygulamak düşüncesinden oluştuğu açıktır. Aynı kararda belirtildiği üzere, sınırlandırması yapılacak bölgedeki adaların varlığı ve pozisyonu kesinlikle dikkate alınması gereken en önemli ve bağlantılı faktörlerden biridir. Divan'ın sözü edilen kararı, Divan 'ın Sözleşmenin 74. ve 83. maddeleri arasındaki ilgili maddelerini dikkate almasından bu yana özel bir öneme sahiptir.



74. ve 83. maddelerdeki "Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün 38.maddesinde söz edildiği gibi uluslararası hukukun temelinde" ibaresi bir son dakika uzlaşmasının ürünü olup, gerçekte "eşitlik ilkeleri" ya da "hakkaniyete uygun sonuç (çözüm)" kavramlarının zihinde bıraktığı çağrışımından farklı bir çağrışıma sahip değildir.

Günümüzde yaygın olarak, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına uygulanacak olan uluslararası hukuk kuralının, dürüstlük kuralı olduğu kabul görmüştür. Bu ilke, 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası; Hakem Divanı'nın Fransa ve Britanya Krallığı arasındaki kıta sahanlığı meselesiyle ilgili 1977 tarihli kararı ve 1982 Tunus-Libya Arap Cemahiriyesi Davası'nda uygulanmıştır. 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası'nda Divan şunu öngörmüştür: ".....bu durumda dürüstlük kuralı kesin olarak eşitlik ilkelerinin uygulanmasını gerektirmektedir."

Tunus-Libya Arap Cemahiriyesi Davası'nda da Divan, "dürüstlük kavramı hukuki anlamda yasa gibi doğrudan uygulanabilirliği olan genel bir ilkedir" demektedir. Bundan başka, Divan'a göre: "Uluslararası hukukun sınırlandırmaya uygulanacak ilke ve prensipleri ... aşağıdaki gibidir : Sınırlandırma, eşitlik ilkeleri ve ilgili tüm durumlar(koşullar) göz önüne alınmak suretiyle gerçekleştirilmelidir."

Bu sebeple, şu sonuca varılmaktadır ki; "uluslararası hukukun temelinde" ibaresi 74. ve 83. maddelere sınırlandırmaya ilişkin metinde maddelerde yer alan dürüstlük ve hakkaniyete uygun çözümün bir hukuk kuralı olması nedeniyle herhangi bir yeni ekleme yapmamaktadır.

Diğer yanda, uluslararası hukuka yapılan atıf, eşit uzaklık ya da orta hat metotlarına uluslararası hukukun birer kuralı olma yolunda açık kapı bırakmamakla birlikte, diğer metotlara kıyasla eşit uzaklık ya da orta hat metotları lehine olmak üzere bir varsayıma da izin vermemektedir.

Divan, Tunus-Libya davasında, Andlaşmanın uygulanması, Deniz Hukuku Sözleşmesi taslağının 83.maddesinin önceki halinde olduğu gibi, eşit uzaklığın hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmanın mümkün olması durumunda uygulanabileceği sonucuna götürmektedir. Divan'a göre, "eşit uzaklığın zorunlu, hukuki nitelikte bir ilke olmayışı ve diğer metotlara göre ayrıcalıklı, üstün bir konuma sahip olmayışından ötürü, bunun mümkün olmaması halinde, diğer metotların uygulanması yerinde olacaktır..."

Bu düşünce, aynı zamanda Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı Davası ve Fransa ile Britanya Krallığı arasındaki kıta sahanlığı meselesine ilişkin Hakem Divanı kararı ile de somutlaştırılmıştır.

#### 5) Madde 121, Adaların Rejimi:

Türkiye'ye göre, adaların rejimine ilişkin 121. madde, sınırlandırmada adalara deniz alanı tahsisi durumunu önceden belirlemeyen, doğal duruma ilişkin bir maddedir. Yukarıda belirtildiği gibi, sınırlandırması yapılacak olan alanlarda adaların varlığı, hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşabilmek için dikkate alınması gereken ilgili hususlardan biridir.

Sınırlandırma yapılacak olan bölgelerde bulunan adaların deniz alanları, eşitlik ilkelerinin uygulanması suretiyle belirlenir. Bu nedenle, 121.madde sınırlandırmaya konu deniz alanlarında yer alan adalara uygulanmaz.

Bu görüş, aynı zamanda Fransa ile Britanya Krallığı arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin Hakem Divanı kararı ile de doğrulanmıştır. Bu kararda adalara kısmi etki tanınarak, Britanya Krallığı'na ayrılmış Kanal Adaları Fransız kıta sahanlığı ile çevrelenmiş konumda bırakılırken; Tunus ile Libya arasındaki davada bir Tunus adası tamamen dikkate alınmamış, bir diğerine ise yarı etki tanınmıştır.

#### 6) Madde 33, Bitişik Bölge:

Kısa bir süre önce münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkmasıyla bitişik bölge önemini yitirmiş ve halihazırda terkedilmiş bir kavram haline gelmiştir.

Yine de kıyı devletinin sahip olduğu haklar, bu tür bir bölgede sınırlı olup egemenlik boyutuna varmaz ve bu sebeple devletlerin açık denizlerde sahibi oldukları haklarını etkilemez. Dahası, bitişik bölge ancak bu yönde bir beyanla oluşturulabilir.

Yukarıda dar denizlerde karasularının genişliği ile ilgili olarak yapılan açıklamalar, aynı zamanda bitişik bölge kurulması ve genişliği için de söz konusudur.

Konvansiyonda kıyıları karşılıklı ya da bitişik olan devletlerin bitişik bölgelerinin sınırlandırılması konusu yer almamaktadır. Örnekseme yoluyla, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, aynı zamanda bitişik bölgenin sınırlandırılmasına da uygulanacaktır.

7) Her ne kadar, Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun yukarıda sözü edilen maddelerine ilişkin objektif bir yorum ancak belirtilen şekilde yapılabilirse de, bu Konvansiyon hiçbir şekilde Türkiye'ye karşı ileri sürülemeyecek ve Türkiye bu Konvansiyonun herhangi bir maddesiyle de bağlı olmayacağı gibi bu tür iddialar da hukuki dayanaktan yoksun olacaktır.

Yukarıda da belirtildiği gibi, Türkiye karasuları için söz konusu edilen 12 mil sınırın bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralı olma niteliğini kazanmadığı görüşündedir. Dahası, bu tür bir kuralın uygulanmasının hakkın kötüye kullanılması sonucunu yaratacağı hallerde, uluslararası örf ve adet hukukunun bir kuralından bahsetmek mümkün değildir.

Yarı-kapalı denizlerde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması ise, ancak tarafların dürüst bir şekilde karşılıklı olarak görüşmeleri aracılığıyla sonuçlandırılabilir.

## **X. ULUSLARARASI HUKUK BAKIMINDAN GEMİLERİN VATANDAŞLIĞI VE BAYRAK HUKUKU<sup>12</sup>**

### **A- Uluslararası Hukuk ve Gemilerin Vatandaşlığı**

Çoğunlukla ticari faaliyet olarak gerçekleşmesine rağmen, denizcilik, uluslararası hukuk kapsamı içerisine sıklıkla dahil olmaktadır. Uluslararası Hukukun konuyla ilgili olarak iki temel prensibi vardır : 1) Açık denizlerde geminin ait olduğu devlet yetkilidir (Bayrak Hukuku); 2)

*Devletler vatandaşlığın kazanılmasını ve kaybını belirli maddi ve hukuki hadiselerle göre belirlerler.*

Bunun doğal sonucu olarak açık denizleri kullanan her gemi bir vatandaşlığa sahip olmalıdır. Dolayısıyla her gemi sadece bir devlete ait olabilir. Ancak gemiye vatandaşlığın hangi şartlarla

verileceği hususu her bir devletin iç düzenlemesine bırakılmıştır. Bunun, genel kabul görmüş tek istisnası, bir devletin diğer devletin vatandaşlığını zaten kazanmış gemiye kendi vatandaşlığını verememesidir. Devletlerin bu konudaki münhasır yetkisi her antlaşmalarla hem de mahkeme ve hakem kararlarıyla teyit edilmektedir. Bu ilkenin uygulanmasında, devletler arasında denize kıyısı olup olmamasına göre bir

<sup>12</sup> Nuray Ekşi, Yabancı Gemilerin İhtiyatı Haczi, İst.2000, sf.11-50

de ayırım yoktur. Yani denize kıyısı olmayan devletlerin de gemilerine vatandaşlık ve bayrak vermeleri mümkün olup bu gibi ülke bayrakları taşıyan gemiler denizde serbestçe sefer yapabilmektedir.

Devletler vatandaşlığın kazanılmasını ve kaybını belirli maddi ve hukuki hadiselerle göre belirlerler. O halde geminin belirli bir devletin vatandaşı olduğunu tayin, söz konusu devletin vatandaşlığının kazanılmasını sağlayan maddi veya hukuki durumların tespitine bağlıdır. Bağlantıyı gerçekleştiren maddi veya hukuki faktörleri her devlet kendi ulusal menfaatleri ve politikaları doğrultusunda serbestçe belirler.

Vatandaşlık, vatandaşlığı söz konusu olan devletin hukukuna göre tayin edilir. Bu nedenle, geminin vatandaşlığını tayinde uygulanacak hukuk, geminin ait olduğu iddia edilen devlet hukukudur. Daha önce açıklandığı gibi, devletler, gemilere vatandaşlık izafe ederken bir takım maddi ve hukuki hadiselerden yararlanırlar. Bunun sonucunda, geminin belirli bir devletin vatandaşı olduğu ispat, bu devletin vatandaşlığının kazanılmasını sağlayan söz konusu hadiselerin gerçekleşmiş olduğunun kanıtlanması ile olur. Vatandaşlığı gösteren ve maddi olarak ortaya koyan emareler ile delillerin neler olduğuna geminin ait olduğu iddia edilen devletin hukuku karar verecektir.

O halde geminin hangi devletin vatandaşlığına sahip olduğu söz konusu olan devletin hukukuna göre çözümlenecektir. Burada tek sorun bareboat kira sözleşmelerinde ortaya çıkmaktadır. Bu tür hukuki müesseseler gemilerde, aynen gerçek kişilerde olduğu gibi çifte vatandaşlık durumuna yol açmaktadır.

Gemilerin vatandaşlığının göstergesi olarak üç kriter kullanılmaktadır: Tescil (registration), bayrak (flag) ve belgelendirme (documentation). Bu üç maddi ve hukuki hadise geminin vatandaşlığını ispatlayan vasıtalar olarak hukuk sistemlerinde yer almaktadır.

## **1. Gemilerin Vatandaşlığının Göstergesi Olan Faktörler**

### **a- Bayrak**

Uluslararası hukuka göre açık denizde seyreden veya yabancı sulara giren gemilerin bayrak taşımasını zorunludur. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu, bu örf ve adet kuralını andlaşma hükmü haline getirmiştir. Konvansiyon'a göre, her devlet kendi bayrağını

taşıma şartlarını tayin eder. Aynı zamanda gemilerin sadece bir devletin bayrağı altında sefer yapmaları yükümlülüğünü öngörmüştür. İki veya daha fazla devletin bayrağını taşıyan gemiler vatansız gemi gibi muamele görürler.

Bayrak geminin hangi devletin vatandaşı olduğunun dışarıdan göstergesidir. Bayrağın gemi vatandaşlığının görülebilir delili ve sembolü olması vatandaşlık açısından mutlak kesinliği ifade etmez. Çünkü bayrak değişikliği yapmadaki kolaylıklar kötüye kullanılmalara yol açabilmektedir. Bu sebeple bayrak vatandaşlığa bir karine teşkil eder. Bu karinenin aksi ispatlanabilir.

### **b- Belgelendirme (Documentation)**

Belgelendirme ile kastedilen husus, yetkili makamların geminin vatandaşlığını ve ulusal bayrağı çekme hakkını simgeleyen, gösteren belgeleri düzenleyip vermeleridir. Her devlet belgelerin niteliklerini ve sayısını belirleme özgürlüğüne sahiptir. Gerekli belgelere sahip olmayan gemilerin limanlara girmeleri ve faaliyette bulunmaları zordur.

Genellikle belgelendirme ile tescil artarda yapılan bağımlı iki işlem gibi görülse de ikisini birbirine karıştırmamak gerekir. Tescil, vatandaşlığın delili olması yanı sıra gemi sahibinin ve diğer ilgili kişilerin gemi üzerindeki haklarının tanınmasını ve korunmasını da sağlar.

### **c- Tescil (Registration)**

#### **aa- Genel Olarak**

Tescil bir devletin resmi sicillerine düşülen kayıttır. Tescil geminin vatandaşlığını gösteren en önemli faktördür. Her devlet, siciline bayrağını taşıyan ve vatandaşlığını kazanmış gemileri kaydeder.

Gemilerin vatandaşlığını belirlemek amacıyla kurulan gemi sicil, daha sonra gemi üzerinde mülkiyet, ipotek gibi hakları da yansıtır olmuş ve sicilin işlevi genişlemiştir. Tescil özel hukuk açısından önemli fonksiyonlara sahiptir.

Tescil şartları ve tescil usulü her bir devletin egemenliğine bağlı bir husustur. Ancak yine de tescilin, gerek vatandaşlığın gerekse devlet himayesinin tek kriteri olarak kabul edilmesinin yetersiz olduğunu uygulama ortaya koymuştur. Çünkü tescil bazı durumlarda devlet ile gemi

arasında gerçek ve etkili bir bağlantı tesis etmez. Tescil için devletlerin hukuklarında farklı şartların aranmasının nedeni, her devletin ulusal politikası ve ekonomik menfaatlerini dikkate alarak bu şartları düzenlemesidir. Tescil şartlarındaki farklılıklar, diğer bir ifade ile devletlerin denizcilik alanındaki çıkar kaygıları, off-shore siciller, açık siciller ve ikinci siciller gibi kavramların doğmasına neden olmuştur.

## **bb- Sicil Türleri**

### **bba) Geleneksel Ulusal Siciller**

Tescil devletinde ikamet eden veya bu devletin vatandaşı olan kişilerce sahip olunan, işletilen gemilerin tescil edildiği sicillerdir. Ulusal resmi sicile tescil için gemi sahibinin, işleticisinin ve gemi adamlarının tescil devletinde ikamet etmesi veya bu devletin vatandaşı olması şartı geleneksel ulusal sicillerin en önemli özellikleridir.

### **bbb) Off - shore Siciller**

Off-shore sicilleri, uluslararası işgücü piyasasından düşük maliyetli gemi adamı temini ve vergi imtiyazları başta olmak üzere çeşitli avantajlarla gemi sahiplerini çekerler. Off-shore sicillerinin sağladığı avantajlar bir çok ülke filosundaki gemilerin buralara kaydırılmasına neden olmuştur. Örneğin İngiliz gemi sahiplerinin 1/3'ü İngiltere'ye bağlı ülkelere off-shore sicillere kayıtlıdır. Bu sicillere tescil edilmiş gemilerde çalışan gemilerde çalışan kişilerle yapılan hizmet sözleşmelerinin ITF'in standartlarına uygun olmaları gerekir. Aksi halde off-shore sicillere kayıtlı gemiler boykot edilerek limanlara alınmamaktadır.

### **bbc) Açık Siciller / Elverişli Siciller**

Bu siciller, tescil için hemen hemen bütün gemi sahipleri tarafından yerine getirilebilecek oldukça esnek şartlar ararlar. Ekonomik menfaatlerin ve kaygıların ortaya çıkardığı bu siciller vergi oranının düşük olması veya hiç vergi alınmaması, gemi adamlarının maliyetlerinde düşüklük ve geminin gerçek sahibine ulaşmadaki zorluklar nedeniyle donatanlar için caziptirler. Bu siciller, geçimlerini denizcilikten elde etmeye ve ekonomik sorunlarını yabancı gemilerin tescili ile elde edecekleri gelirlerle aşmaya çalışan ülkeler için de kurtarıcı fonksiyona sahiptirler.

Tarihte çeşitli sebeplerle gemilerin, sahibinin bulunduğu ülke dışında tescil edilmesine daima rastlanmıştır. Geçmiş XVII. y.y. kadar uzanan elverişli bayrak uygulamasında önceleri amaç, ticari faaliyetlerin savaş vb. durumlardan etkilenmemesi ve tarafsızlığın sağlanmasıydı.



Fakat uluslararası gemi endüstrisi üzerinde önemli derecede etki edecek şekilde geleneksel ulusal sicillerden yaygın bir biçimde kaçılması I. Dünya Savaşı sonrası görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde Amerika başta olmak üzere bazı devletler kendi gemilerinde alkollü içecek bulundurulmasını yasaklamıştı. Yolcu gemilerinde alkollü içecek bulundurmak isteyen Amerikan gemileri, yabancı ülkelere tescil edilip bu ülkelerin bayraklarını taşımaya başlamıştı. II. Dünya Savaşından sonra ise bu eğilim, Amerikan bayrağı altında seyretmenin yüksek maliyeti nedeniyle daha da hız kazanmıştır. Tescil edildikleri ülkelerde yüksek maliyetlerle karşılaşan diğer gemi sahipleri de Amerikan örneğini takip etmişlerdir. Bu tür kaçışlara ev sahipliği yapan ülkelerin bayrakları elverişli bayrak (flags of convenience), gerekli bayrak (flags of necessity), ucuz bayrak (biligflaggen) sicilleri de açık siciller (open registries) olarak bilinmekte ve tanınmaktadır. Bu ülkelerin kazancı, ödülü ise ulusal ekonomilerine yeni bir ticari faaliyet alanı kazandırmak ve yeni bir vergi akışını sağlamaktır.

İşlevsel olarak, sahibi yabancı olan veya yabancı kontrolünde bulunan gemilerin herhangi bir sebeple elverişli şartlar taşıdığına inanılan ülkelerde tescil ettirilmesi ve bayrakların çekilmesine bu ülkeler tarafından izin verilmesi şekli olarak tanımlanabilecek olan açık sicilleri geleneksel ulusal sicillerden ayıran unsurlar şunlardır:

- Gemi sahibinin yabancı olması veya geminin yabancı kontrolünde bulunması,

- Herhangi bir sebeple tescil ettiren kişiler bakımından, tescilin yapılacağı devletin uygun ve elverişli şartlar taşıdığına inanılması

Elverişli bayrak taşıyan geminin hukuki açıdan sahibi bayrağın ait olduğu ülkede kurulan bir şirkettir. Genellikle bu şirket, tek gemi-tek şirket (one ship companies, ein-schiffs-gesellschaften) şeklinde kurulmaktadır. Fakat gerçek sahibi başka bir ülkenin vatandaşıdır. Gemi, bayrağını taşıdığı devlette bulunan ofis tarafından işletilmez. Gemi adamları bayrak devletinin vatandaşı olmayabilir. Hatta bayrak devleti yetkilileri geminin donanım ve güvenlik açısından kontrolünü yapmazlar.

Gemi sahiplerinin ulusal sicillerden kaçıp kısmen veya tamamen gemilerini elverişli bayrak (açık sicil) ülkelerine tescil ettirmedeki avantajlarını kısaca şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Vergi yükümlülüğünün az olması,

- Tescil maliyetlerinin oldukça düşük olması,
- Uluslararası işgücü piyasasından ucuz işçi temin etmeyi engelleyecek düzenlemelerin olmaması nedeniyle gemi adamı maliyetlerin düşük olması,
- Geminin nihai veya gerçek sahibini bulmayı engelleyecek veya zorlaştıracak hisse senetlerinin kullanılması.

Elverişli bayraklara yöneltilen eleştiriler ise temel olarak üç noktada toplanmaktadır: 1) Deniz güvenliğinin ihlal edilmesi, 2) İşgücü üzerindeki olumsuz etkileri, 3) Deniz ticareti rekabetini bozması . Elverişli bayrak ülkelerinin düşük ücretle, uluslararası piyasadaki işgücü temini şansını vermesi ve sosyal güvenlik sisteminin getirdiği yükümlülüklerden kaçınmayı sağlaması en çok eleştirilen hususlardan biridir. Elverişli bayrak ülkelerinde düşük vergi alınması gelir üzerinden vergi alınmaması, tescil maliyetlerinin düşük olması denizcilikte serbest rekabeti engellediği için bu uygulama saldırı odağı olmuştur.

Denizde meydana gelen kazaların bir çoğuna elverişli bayrak ülkelerinde tescilli gemilerin karışması bu ülkelerin denizde güvenliği sağlayan kurallara uymadıkları tezinin ortaya atılmasına da neden olmuştur. Fakat elverişli bayrak ülkelerinde tescil edilecek gemiler için yaş sınırlaması getirilmesi, çoğunun güvenlikle ilgili Konvansiyonlara taraf olması pek çok insanı bu tezin doğru olmadığı sonucuna götürmektedir. Üstelik güvenlik kurallarının uygulanması genel olarak liman devletinin kontrolünde olmakla liman devletlerinin yetkilerine duyulan güvenin artması da bu düşünceyi çürütmektedir. Kaldı ki denizcilik piyasalarında mal taşıyan müşterilerin deniz güvenliğine hassasiyetleri ve bu konuda yapılan gözetim faaliyetleri de elverişli bayrak devletlerinin deniz güvenliğine duyarsız kalmalarını engellemektedir.

### **bbd) Uluslararası Siciller / İkinci Siciller**

Açık sicillerin sayısının giderek artması geleneksel sicil ülkelerinin ulusal filolarını buralara kaydırmalarının etkisiyle 1980'li yıllarda filoları için yüksek maliyetler öngören bazı Avrupa ülkeleri, elverişli bayrağa karşı atağa geçtiler. Açık sicil uygulamasını tamamen yok etme çabalarının etkisiz kalacağı anlaşıldığında geleneksel denizci ülkeler kendi mevzuatlarını yeniden gözden geçirmeye başladılar.

Bunun üzerine yapılan düzenlemelerle vergi indirimleri ve gemicilik sektörüne yapılan teşviklerin arttırılmasının yanı sıra, elverişli bayrağın

sağladığı pek çok avantajları sunan ikinci siciller, off-shore siciller, bare-boat charter altında geminin yeniden tesciline imkan tanıyan sistemler geliştirildi. Elverişli bayrağa benzer modeller, bu defa uluslararası sicil veya ikinci sicil adlarıyla oluşturularak giden gemilerin yeniden filolara katılması sağlanmaya çalışılmıştır.

Norveç, elverişli bayrak gerçeği ile yüz yüze gelen ülkelerden birisi olarak 1987 yılında Norveç Uluslararası Gemi Sicilini (Norwegian International Ship Registers = NISR) kurdu. Bu sicil Norveçli olmayan veya Norveçlilerce kontrol edilmeyen gemilere açık olmayan veya Norveçlilerce kontrol edilmeyen gemilere açık olmakla beraber, önceki yıllarda Norveç'i terk ederek açık sicillere kayan gemileri geri getirmek en önemli amaçlardan biriydi. Nitekim kısa bir süre içerisinde bu amaca ulaşıldı ve Norveç ulusal filosu göçten önceki kapasitesinden daha geniş bir kapasiteye ulaştı. Bu sonuca ulaşmada en önemli faktör, gemi adamlarının istihdamında ve vergide getirilen kolaylıklar oldu.

Norveç modelini Danimarka ve Almanya izledi. Daha sonra Kanarya Adaları (İspanya), İtalya, Kuerguelen Adaları (Fransa), Luxemburg (özellikle Belçika gemileri için), Maderia (Portekiz) ikinci sicil oluşturdu.

### **bbe) AT Gemi Sicili (Euros)**

Aynı nedenlerle Avrupa Topluluğu da ikinci sicil çalışmaları yapmıştır. Çünkü 1980 sonrası AT ülkelerinde kayıtlı gemi sayısında büyük bir azalma ve açık sicillere kayıtlı gemilerin Topluluk deniz ticaretinin büyük bir bölümünü ellerinde tutması denizcilikte pazarlık gücünü azaltmış, AT'da ekonomik kayıplara ve deniz adamlarının işsiz kalmasına yol açmıştı. 1989 yılında Komisyon, Topluluk üyelerinin filolarındaki ve rekabet güçlerindeki azalmaya çare bulmak için Topluluk Gemi Sicili (Community Ship Register-EUROS) kurulması teklifinde bulundu. Topluluk sicili, üye devletlerinin gemi sicillerini ortadan kaldırmayacak, onların yanında yer alacaktır. Topluluk siciline kayıt yaptırmak zorunlu değildir. EUROS'a tescilli gemiler ulusal sicillerde de kayıtlarını korumaya devam edeceklerdir. Konuyla ilgili olarak Konsey'in hazırladığı Tüzük tasarısının amaçları şunlardır.

- Ticaret gemilerine ilişkin Topluluk sicili oluşturmak,
- Tescil şartlarını ve tescile bağlı sonuçları belirlemek,
- Ulusal bayrağın yanında Topluluk bayrağının taşınmasını sağlamak,

- Deniz kirliliği, güvenlik ve sosyal standartlara uymada üye ülkeler arasında ortak ölçütleri koymak.

EURO' a tescil edilmiş bir gemi, başka şart aranmaksızın diğer üyenin gemi siciline kaydedilecektir.

EUROS'u diğer ikinci sicillerden ayıran temel özellik, belirli bir ülkeye değil, uluslar üstü bir kuruma ait olması ve bu kurum tarafından düzenlenmesidir. Diğer uluslararası siciller, adı uluslararası olmasına rağmen belirli bir ülkede ve o ülkenin yasal düzenlemesi ile kurulmuşlardır. Türkiye'de de aynı nedenlerle bir uluslararası ikinci sicil tesis edilmiştir.

Ancak EUROS sicili AT'nin beklediği başarıyı gösterememiştir.

## **2. Gemi Vatandaşlığının Tayininde Yakın Bağlantı (Genuine Link) Kavramı**

Devletlerin tescil şartlarını belirleme konusunda sahip olduğu serbesti bir çok tescil türünün ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Vatandaşlık vermede ne gibi koşullar aranacağına her devletin sahip olduğu serbesti nedeniyle açık sicillerin ortaya çıktığı ve artık tasfiye edilemeyecek şekilde sayılarının arttığı bir gerçektir.

Geleneksel denizci ülkeler, gemiyle vatandaşı olduğu devlet arasında gerçek bir bağ bulunması gerektiğini savunmaktadırlar. Aksi halde böyle bir bağ ve ilgi olmaksızın vatandaşlık verilmesi gerçek bağ ilkesine saygı gösteren, bu ilkeyi ciddiyetle uygulayan devletlerin aleyhine haksız rekabete yol açacaktır. Gemiye, sahibinin vatandaşı olduğu devlet bayrağının yerine bir başka devlet bayrağının çekilmesi imkanı gerçek kişilerde olduğu gibi gemilerde de vatandaşlığın yakın bağlantı esasına göre tayin edilmesi yönünde yeni bir tartışma başlatmıştır.

Yakın bağlantının varlığını savunan görüş, milletlerarası anlaşmalarda da ifadesini bulmuştur. Kavram ilk defa 1958 Cenevre Konvansiyonu ile milletlerarası anlaşmalar

alanına taşınmıştır. Cenevre Konvansiyonunun 5. maddesine göre her devlet, hangi şartlarla vatandaşlık, bayrak taşıma ve tescil hakkını

*Cenevre Konvansiyonunun  
5. maddesine göre her  
devlet, hangi şartlarla  
vatandaşlık, bayrak taşıma  
ve tescil hakkını vereceğini  
belirleme yetkisini haizdir.*

vereceğini belirleme yetkisini haizdir. Gemiler, bayrağını taşıdıkları devletin vatandaşlığına sahiptirler. Ancak devletler ile kendi bayrağını çekme hakkını tanıdıkları gemi arasında gerçek bir bağlantı olmalıdır. Bu bağlantı sayesinde bayrak devleti hukuki, idari, sosyal ve teknik açılardan yapılacak kontrolleri etkili bir şekilde uygulayabilecektir.

Aynı düzenleme 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer almaktadır. Bu Konvansiyon'un 91. maddesi Cenevre Konvansiyonunun 5.maddesini aynen tekrarlamıştır.

Her iki Konvansiyonda, gerçek bağlantı kavramı tanımlanmadığı gibi bu bağlantının nasıl gerçekleşeceği de saptanmamıştır. Daha çok devletin yetkileri ve kontrol hakkı yönünden meseleye yaklaşmıştır. Cenevre Konvansiyonunun gemilerin, gerçek anlamda kontrol edildikleri ülkelerde tescilini sağlamada etkin bir çare olmaması Birleşmiş Milletleri harekete geçirmiştir. 1984 yılında konuyla ilgili olarak bir konferans yapılmıştır. Konferansın temel konusu ulusal sicillere hangi şartlarla tescil yapılacağı hususunda bir milletlerarası anlaşma yapmaktır. 109 ülke ve birçok uluslararası kuruluşun katılımıyla gerçekleşen konferans sonunda Gemilerin Tescili Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu 1986 yılında imzalanmıştır. 22 madde ve 2 Ekten oluşan Konvansiyon, gemilerin tescili konusunda hukuk sistemleri arasındaki farklılıkları ortadan kaldırmak ve ortak bir uygulamaya kavuşturmak amacıyla yapılmıştır. Böylece elverişli bayrak ülkelerinde tescil edilmiş çok sayıdaki geminin gerçekte tescil edilmeleri gerekli olan ülkelere dönmesi amaçlanmıştır.

1986 Konvansiyonu, gemi ile bayrağını taşıdığı devlet arasında bulunması gerekli gerçek bağın minimum unsurlarını tanımlayarak uluslararası denizcilik alanındaki boşluğu doldurmuştur.

Geminin belirli bir ülkenin bayrağını taşıyabilmesi için onunla gemi arasında gerçek ve yakın bir bağlantı bulunmalıdır. 1986 Konvansiyonuna göre, gerçek bağlantı demek bayrak devletinin vatandaşlarının geminin mülkiyetine, idaresine ve gemi personeline katılmaları demektir. Diğer bir ifade ile, Konvansiyon, gerçek bağlantıyı tesis eden faktörler olarak gemi personelinin donanımında ve geminin mülkiyetinde (md.8) geminin tescil edileceği ülkenin vatandaşlığını (md.8-9); tüzel kişilerde tescil edilecek ülkede kuruluşu veya esas idare merkezinin bu ülkede bulunmasını öngörmüştür. Konvansiyonun gerçek bağlantıyı ekonomik bağlantı kavramı ile ifade edildiği görülmektedir.

1986 Konvansiyonu henüz yürürlüğe girmemiştir. Yürürlüğe girebilmesi için dünya tonajının en az %25'ini elinde bulunduran 40 devlet tarafından onaylanması gerekmektedir. Bu Konvansiyonun gemilerin gerçek bağlantılı oldukları devlet tarafından sıkı bir kontrole tabi tutulması amacını gerçekleştirebilmesi için, bazı devletlerin gemilere ilişkin tescil koşulları ve idari düzenlemelerinde esaslı değişiklikler yapmaları gerekli olacaktır.

Ancak unutulmamalıdır ki gemilerde kişisel mülkiyet durumuna seyrek olarak rastlanır. Daha çok denizcilik şirketlerinin mülkiyeti söz konusudur. Bu sebeple, şirketin ortaklarının vatandaşlığı genellikle önem taşımaz. Şirketin kurulduğu ve tescil edildiği yer, şirket yönetim kurulu üyelerinin tamamının veya bir kısmının vatandaşlığı gemi ile devlet arasındaki bağlantıyı sağlar.

### **3- Klasik ve Modern Sistemin Değerlendirilmesi**

Elverişli bayrak uygulamasının denizcilik hukukunun yerleşmiş bir müessesesi olarak kabullenilmesi gerekmektedir. Geminin yüksek değeri ve hareket kabiliyeti, onun sahibini denizcilik faaliyetlerinden maksimal kar elde edeceği yöntemlere yöneltmektedir. Tacirin bu amaçla hareket etmesi mesleğinin doğasından kaynaklandığı için yadırgatıcı değildir. Fakat denizcilik faaliyetleri sadece gemi sahibi ve diğer ilgili kişiler için sonuçlar doğurmaz. Bu faaliyetlerle hiç ilgisi olmayan kişi ve ülkeler için de sonuçlar doğurur. Açık denizlerin ve karasularının kullanılmasının yol açacağı zararlar, limanlara uğrayıp hukuki işlem yapması nedeniyle doğan hak ve borçlarda olduğu gibi. Dolayısıyla gemilerin ait oldukları kişi ve ülkeler dışında dünya kamuoyunun ilgisini çekmeleri gayet normaldir. Ancak bu ilgi, denizcilik faaliyetlerinden daha yüksek kazanç sağlamak için kurnazca bir yöntemle mevzuatlarını yabancı gemilere açan sicilleri yok etme şeklinde tezahür etmemelidir. Zaten elverişli bayrak uygulamasını (flags of convenience) engelleme ve tasfiye etme çabaları sonuçsuz kalmıştır. Çünkü uluslararası denizcilik sektöründe 80'li yıllarda yaşanan kriz, bu sektördeki maliyet ve vergilerin donatılar için katlanılmaz bir yük oluşturduğunu ortaya koymuştur. Bu yükten kaçarak açık sicile sığınmak deniz tacirleri için kaçınılmazdır.

Açık siciller ortaya çıktığından beri hep eleştirilmiştir. Hatta eleştiriyi yapan ülkeler bile kendi menfaatleri gerektirdikçe bayraklarının yabancı gemiler tarafından asılmasına izin vermişlerdir. Örneğin. Körfez krizinde Kuveyt gemileri İngiliz bayrağı asmışlardır.



Açık sicile bağlı gemilerin limanlara alınmaması; denize, yola, yüke elverişli olmadıkları, deniz güvenliğini ihlal ettiklerine ilişkin sürekli açıklamalar yapılması deniz taşımacılığında bunları tasfiye etmeye yönelik çalışmalardır. ITF'in baskıları ve uluslararası düzenlemelerle sergilenen ortak tutumun da bunlara eklenmesi açık sicillere karşı yürütülen çalışmaların boyutlarını ve ağırlığını ortaya koymaktadır. Bunlara rağmen kolay bayrak sayısı azalacak yerde bilakis artmıştır.

Aslında temel sorun önceliğin, filoyu sayısal olarak korumaya mı yoksa filodan elde edilen geliri korumaya mı verileceği noktasında toplanmaktadır. Amaç filoyu sayısal olarak korumaksa, mevzuatta değişiklik yapılarak maliyetleri ve vergileri düşürmek gerekir. Eğer amaç, filodan elde edilen geliri korumaksa maliyet ve vergilerde indirim yapmamak gerekir. Fakat o zaman gemilerin açık sicillere kaçması durdurulamamaktadır. İdeal olan, bir ülkenin deniz filosundan elde ettiği geliri azaltmadan filosunun açık sicillere kaçmasını engellemektir. Bu ikisi arasındaki denge ikinci sicillerle kurulabilmektedir. Bu sicillerle milli gelirlerden fazla taviz verilmeden, gemi sahiplerinin beklentilerine cevap verilmektedir. Böylece bir yandan filonun milli gelire katkısını sağlayan devlet, kontrol hakkını da kullanmakta ve diğer yandan maliyetlerle vergiler azaldığı için armatörler rahat nefes alabilmektedirler. Bu kolaylıklar nedeniyle ikinci siciller yarı açık sicil olarak da adlandırılmaktadır.

Gemicilik faaliyetlerini belirli kategorilere sokmak veya gemileri ulusal bağlamda düşünmek gerçekçi değildir. Nasıl ki iki veya daha fazla ülke arasında sefer yapmak denizcilik faaliyetine uluslararası boyut kazandırıyorsa aynı şekilde geminin inşası, mülkiyeti, tescili, kiralanması, ticari ve teknik yönden işletilmesi, sigortalanması, bakım ve onarımı, üzerindeki gemi adamları da onun çeşitli ülkelerle ilişkisini tesis ederek ona bu boyutu verirler. Dolayısıyla bütün bunlardan sorumluluğu sadece bir devlete yüklemek doğru olmaz. Ticari ve idari açıdan her seviyede sorumluluğun devletler arasında paylaşılması uluslararası niteliğin ortaya

*Ticari ve idari açıdan  
her seviyede sorumluluğun  
devletler arasında  
paylaşılması uluslararası  
niteliğin ortaya çıkardığı  
sorunların çözümünde  
en etkili yoldur.*

çıkardığı sorunların çözümünde en etkili yoldur. O halde çözüm, açık sicili yok etmek değil, alternatif modeller üretmektir. Ancak bu modeller üretilirken denizcilik faaliyeti için dünya ekonomisindeki globalleşme ve küreselleşme bazında değerlendirme yapmak gerekir.

Kaldı ki açık sicil ülkeleri de navlun piyasasından pay almak için güvenlik vb. konularda kendilerine yöneltilen eleştiriler doğrultusunda değişiklikler yapmak zorundadırlar ve yapmışlardır da. Ayrıca, açık sicil'e yönelik eleştiriler yük sahiplerini daha bilinçli hale getirmiştir. Böylece yük sahiplerinin tanınmış ve güvenilir klas kuruluşlarına kayıtlı standartlara uygun, deniz, güvenliğini ihmal etmeyen gemilerle mallarını taşımak istemeleri açık sicil ülkelerinin bu konularda daha duyarlı olmaya zorlamaktadır.

#### **4- Avrupa Topluluğu Hukukunda Gemilerin Vatandaşlığı**

Yakın zamanlara kadar gemilerin vatandaşlığı Topluluk hukuku yönünden incelenmemiştir. Fakat 1985 yılından itibaren bu konu Topluluğun gündemine girmiştir. Gerek üye devletler gerekse Topluluk seviyesinde, üye devlet filolarının açık sicil vatandaşlığı altında faaliyette bulunmalarının deniz ticareti üzerindeki etkileri hassasiyetle irdelenmiştir.

Topluluk üyesi her bir devlet, gemilerin kendi vatandaşlığına sahip olacağını ulusal düzenlemelerle belirleme yetiksine sahiptir. Fakat Topluluk hukukunun gemilerin vatandaşlığını düzenleme konusunda üye devletlerin takdir yetkisini sınırlayıp sınırlamadığı hususu önemli bir sorundur. Topluluk hukukunda doğrudan gemilerin vatandaşlığını düzenleyen özel hükümlerin yer almamasına rağmen bundan elbette ki Topluluk hukukunun gemilerin vatandaşlığı ile ilgilenmediği sonucu çıkmamaktadır. Nitekim Avrupa Toplulukları Adalet Divanı da bir kararında Topluluğun bu konuda duyarsız olmadığını, üye devletlerin gemilerin vatandaşlığı ile ilgili yasama yetkilerinin Topluluk hukukunun genel prensiplerine tabi olduğunu belirtmiştir. Topluluk hukukunun konuyla ilgili temel kuralları şunlardır:

- Üye ülkelerin vatandaşları arasında vatandaşlığa dayalı ayrımları yasaklayan hüküm,
- Malların serbest dolaşımına ilişkin hükümler,
- İşçilerin serbest dolaşımına ilişkin hükümler,

- Sermayenin serbest dolaşımına ilişkin hükümler,
- Hisse senetleri sahipliğinde (in share ownership) üye devletlerin vatandaşları arasında ayırımı yasaklayan hüküm.

Topluluk hukukunun gemilerin vatandaşlığına ilişkin rolü pozitif değil, negatiftir.

Çünkü vatandaşlık düzenlemelerinde üye devletlerin serbestilerinin sınırlarını çizmekte ve ancak bu sınırlar içinde üye devletlerin serbestilerinin sınırlarını çizmekte ve üye devletlerin ancak bu sınırlar içinde hareket etmelerine olanak tanımaktadır.

Sonuç olarak, Topluluk içinde gemilerin vatandaşlığını belirleme yetkisi üye ülkelere aittir. Topluluk hukukunda gemilerin vatandaşlığını düzenleyen kurallar yoktur. Bununla beraber Topluluk hukukunun temel prensipleri, bir çok alanda olduğu gibi, bu alanda da üye devletlerin yasama yetkilerine bazı sınırlamalar getirmektedir. Üye devletlerin gemilerin vatandaşlığına ilişkin yasal düzenlemeleri Topluluğun temel ilkeleri olan kişilerin, malların ve sermayenin serbest dolaşımı ilkelerine uygun olmalıdır. Üye devletlere ait gemiler arasında vatandaşlık ayırımı yapılmamalıdır. Fakat üye devletlerin yasal düzenlemeleri incelendiği vakit şu veya bu şekilde temel ilkeleri ihlal ettikleri için Topluluk hukukuna aykırı oldukları kabul görülmektedir. Gerçekten de üye devletlerin çoğu, Topluluk üyesi diğer devletlerin vatandaşları da dahil yabancılara

***Eğer bir üye devlet, geminin kendi vatandaşlığını kazanmasını sahibi gerçek kişinin veya gemi sahibinin tüzel kişi olması halinde hissedarlarının ve yöneticilerinin kendi vatandaşı olması koşuluna bağlamışsa bu düzenleme Topluluk hukukuna aykırıdır.***

ait gemilerin tesciline müsaade etmemektedir (Örneğin İngiltere, Fransa ve Belçika). Bu sınırlamalar bir üye devletin, kendi vatandaşları ile diğer üyelerin vatandaşları arasında ayırım yapılmasına yol açtığından Topluluk hukukuna aykırıdır. Eğer bir üye devlet, geminin kendi vatandaşlığını kazanmasını sahibi gerçek kişinin veya gemi sahibinin tüzel kişi olması halinde hissedarlarının ve yöneticilerinin

çilerinin kendi vatandaşı olması koşuluna bağlamışsa bu düzenleme Topluluk hukukuna aykırıdır. Her iki durumda da gemi maliklerinin vatandaşlığı kavramını, sadece ilgili devletin vatandaşlığını değil diğer

bütün Topluluk üyelerinin vatandaşlığını veya Topluluk içinde kurulu bütün tüzel kişileri kapsayacak şekilde geniş yorumlamak zorunludur. Topluluk hukukuna aykırılığın giderilmesi için gerekli değişikliklerin yapılması gerekmektedir. Böylece bir üye ülkeden diğerine geçerek deniz ticareti faaliyetlerinde bulunmak isteyenlere gemilerini burada tescil ve bayrak taşıma izninin verilmesi gerekmektedir.

Eğer üye devlet, gemiye vatandaşlığını kendi ülkesinde inşa edilmesi şartıyla veriyorsa Topluluk hukukunu ihlal etmiş olacaktır. Bu nedenle, inşa edilmeyi, kendi ülkesiyle sınırlamamalı diğer üye ülkelerde inşa edilme de aynı sonucu doğurmalıdır.

Üye devletler, gemi adamlarının kendi vatandaşlığını taşıması zorunluluğunu getiremez.

Avrupa Birliği, kendi hukukundaki temel ilkelerle sadece kendi üyelerinin gemi vatandaşlığı düzenlemelerine müdahale etmekle kalmamakla ayrıca üyelerin taraf olacakları konvansiyonlar açısından da temel ilkelere uyulmasını aramaktadır. Nitekim 1986 yılında Komisyon, yayınladığı bir memorandumla Gemilerin Tesciline İlişkin 1986 Birleşmiş Milletler Konvansiyonunun gemi sahiplerinin ve adamlarının vatandaşlığı ile ilgili 8, 9 ve 10. maddelerinin Topluluk hukuku ile uyum halinde olmadığını belirlemiştir. Bu uyumsuzluğu gidermek için, üye devletlerinin 1986 Konvansiyonunu onay sırasında ortak bir çekince ile maddelerdeki vatandaşlığı bütün üye devletlere yaymalarını sağlayacak şekilde Konseyin bir karar hazırlaması gerektiğini belirtmiştir. Komisyona göre çekince konulmadan Konvansiyonun onayı Topluluk Hukuku ile bağdaşmaz.

Üye ülkelere müdahale ederek Topluluk Hukukunun temel prensiplerini korumanın yanı sıra Avrupa Topluluğu, gemiler için Topluluk sicili ve bayrağı oluşturulması yönünde de çalışmaktadır. Açık sicillere karşı tepki olarak yapılan bu çalışmalar, EUROS'a kaydedilen ve EUROS bayrağı taşıyan gemilerin, ilgili devletin vatandaşlığının yanı sıra Topluluk vatandaşlığını da göstermesi bakımından önemlidir. Ancak bu çalışmalar henüz uygulama alanı bulamamıştır.

## **5- Türk Hukukuna Göre Gemilerin Vatandaşlığının Tayini**

### **a. Geleneksel Türk Gemi Sicili**

Geleneksel Türk gemi sicili TTK'da düzenlenmiş olup, bu sicile

sadece Türk vatandaşlığına sahip olan gemilerin tescil edileceği ve Türk bayrağı taşıyacağı belirtilmiştir. Aynı şekilde Türk vatandaşı olan gemilerin belgelendirileceği ifade edilmiştir. o halde Türk vatandaşlığının kazanılması açısından bayrak, tescil ve belgelendirme birer kurucu unsur değildir. Bunlar gösterici mahiyette olan unsurlardır. Nitekim TTK'da gemilerin Türk vatandaşlığı kazanmaları, bu vatandaşlığı korumaları ve kaybetmeleri söz konusu unsurlardan ayrı bir takım şartlara bağlanmıştır. Bu şartların gerçekleşmesiyle gemi Türk vatandaşlığını kazanır ve ancak vatandaşlığı kazandıktan sonra Türk bayrağını çekebilir, tescil edilebilir ve belgelendirebilir.

O halde Türk siciline tescil, bayrağı taşıma ve belgelendirme ön şart olan Türk vatandaşlığının kazanılmasına bağlıdır. TTK'da gemilerin Türk vatandaşlığı gerçek kişiler, donatma iştiraki ve tüzel kişiler yönünden ayrı ayrı ele alınmıştır.

Gerçek kişiye ait bir geminin Türk vatandaşlığını kazanabilmesi için sahibinin Türk vatandaşı olması gerekir. Gemi sahipleri birden fazla ise, hepsinin Türk vatandaşı olması gerekir. Ortaklardan herhangi birinin yabancı olması halinde gemi, Türk gemisi niteliğini kazanamaz. Ticaret Kanunumuz gerçek kişinin Türkiye'de ikamet etmesini aramamıştır. Dolayısıyla yurt dışında ikamet eden Türk vatandaşlarına ait gemiler de Türk gemisidirler. Gemi sahibinin çifte vatandaşlığı durumunda yani gerçek kişinin Türk vatandaşlığının yanı sıra yabancı vatandaşlığa sahip olması ihtimalinde gemi yine Türk gemisidir. Çünkü 2675 sayılı Kanun'un 4/c. maddesine göre çifte vatandaşlık sahiplerinin vatandaşlıklarından biri Türk ise Türkiye açısından onun Türk vatandaşlığı geçerlidir.

Donatma iştirakine ait gemilerin Türk vatandaşlığını kazanabilmesi üç şartın gerçekleşmesine bağlanmıştır:

-Donatma İştirakinin Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş olması,

-Payların yarısından fazlasının Türklere ait olması,

-Donatma iştiraki işlerinin yönetimi için gemi müdürü görevlendirilmişse, müdürün Türk vatandaşlığına sahip olması,

Şirketlere ait gemilerin Türk gemisi sayılabilmesi için, şirketin:

-Türk Kanunlarına göre kurulmuş ve Türk ticaret siciline kayıtlı olması,

-Şirket idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

-Şirket esas sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk vatandaşlarında olması gerekir.

Bu genel şartlar türü ne olursa olsun bütün ticaret şirketleri açısından geçerlidir. Şirketlere ait gemilerin Türk vatandaşlığını kazanabilmesi yukarıda üç şartın birlikte gerçekleşmesine bağlıdır. Bununla beraber gemi malikinin anonim şirket veya sermayesi paylara bölünmüş komandit şirket ya da limited şirket olması halinde genel şartlar yeterli görülmemiştir. Bunlara ilave olarak hisse senetlerinin nama yazılı olması ve devirlerinin yönetim kurulunun iznine bağlanmış olması gerekir.

Yabancı sermaye ile kurulmuş şirketler ait gemilerin Türk vatandaşlığını kazanıp kazanamayacağı akla gelebilir. Yabancı Sermaye Çerçeve Kararı'nın 7. maddesine göre:

*"6224 sayılı Kanun kapsamında gerekli izinler alınmak suretiyle, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulan ve Türk Ticaret Siciline tescil edilen şirketler ve şubeler, Türk şirketi ve şubedirler."*

Fakat şirketin Türk şirketi olması için, Türk Kanunlarına göre kurulması ve Türk ticaret siciline kaydedilmesi yeterli değildir. Yabancı sermayeli şirketin idare ve temsil yetkisi ile esas sözleşmeye göre oy çokluğunun Türk vatandaşlarında olması; eğer şirket anonim ise ayrıca hisse senetlerinin nama yazılı ve devrinin yönetim kurulunun iznine bağlı olması gerekir. Ülkemize yabancı sermayeyi çekmek için çaba harcadığımız, petrollerimizi yabancı sermayenin işletmesine açık tuttuğumuz bir zamanda, geminin Türk gemisi sayılabilmesi için bu derece kısıkanç davranmanın yersiz olduğu ifade edilmiştir. Şahıs şirketlerinde kişisel sorumlu ortakların; anonim veya hisseleri paylara bölünmüş şirketlerde ise müdür ile yönetim ve denetim kurulu üyelerinin Türkiye'de ikamet eden Türk vatandaşları olmaları şartıyla yetinilmesinin yabancı sermaye mevzuatı ile hedeflenen amaçlara uygun olacağı belirtilmiştir.

Şirketler dışında kalan diğer tüzel kişiliğe sahip kuruluş, dernek ve vakıfların malı olan gemiler bunların :

-Türk kanunlarına göre kurulmuş olması,



-Yönetim kurulu organını teşkil eden kişilerin çoğunluğunun Türk olması halinde Türk gemisi sayılırlar.

Yabancı gemilere belirli şartlarla Türk bayrağı çekilebilir. "Usulüne uygun olarak Türk bayrağı çekme iznini almış olan yabancı gemi, bu izin süresince Türk gemisi sayılma ve öyle işlem görme ayrıcalığını elde etmiş olur." Fakat böyle bir gemi "Türk gemisi" değildir. Bu sebeple örneğin Türk gemi siciline tescil edilmez, kendi ülkesindeki sicil kaydı devam eder. Yabancı gemilere Türk bayrağının çekilmesine ilişkin hüküm uzun zaman uygulanmamış, ancak son zamanlarda bu olanak kullanılmaya başlanmıştır. Bu olanağı elverişli bayrak ülkelerinde gemilerini tescil ettiren Türk donatanların, söz konusu gemileri Türkiye'de işletmek istedikleri zaman kullandıkları belirtilmektedir. Türk donatanları elverişli bayrak ülkelerindeki gemilerini Türkiye'deki şirket veya şubelerine bareboat charter kiralamaktan ve böylece aslında yabancı olan gemilerine Türk bayrağını çekerek Türk gemilerine tanınan ayrıcalıklardan yararlandırmaktadırlar.

Bir Türk gemisi de bazı hallerde yabancı bayrak çekebilir. Türk gemisinin yabancılar tarafından kiralınması durumunda yabancı bayrak taşıyabilmesi için TTK. 824/ I.maddesinde aranılan şartların yerine getirilmesi gerekir. Bununla beraber, Kabotaj Kanunu'na göre, Türk liman ve karasularında taşıma işlerini yalnızca Türk vatandaşları yapabilir. İşletme müteahhidi yabancı olan bir Türk gemisi kabotaj hakkından istifade edemeyecektir.

## **b. Türk Uluslararası Gemi Sicili<sup>13</sup>**

### **aa. Yasal Düzenleme**

Uluslararası (ikinci) sicil uygulaması ile ilgili olarak yukarıda açıklanan nedenler, gelişmeler ve denizcilik çevrelerinin baskı ve çalışmaları sonucunda 16.12.1999 tarihinde kabul edilen 4490 sayılı Kanunla, Denizcilik Müsteşarlığı nezdinde İstanbul'da Türk Uluslararası Gemi Sicili oluşturulmuştur.

<sup>13</sup> Fehmi Ölgener, Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı İle İlgili Bir Değerlendirme, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 3-4 sf. 15 vd ; Gündüz Aybay, Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 3-4 sf. 61 vd.; Nuray Ekşi, Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasınna Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul, 2000

Kanun kapsamında; ticari amaçla kullanılan her türlü yük, yolcu ve açık deniz balıkçı gemileri ile taşıyacakları (yolcu) sayısı 16'yı geçmeyen ticari yatlar yer almaktadır. Yurt içinde inşa edilen tüm gemiler ve yatlar ile, yurt dışından ithal edilecek 12.000 dwt'nin üzerindeki gemilerin (yolcu gemileri ile özel maksatlı ve özel yapılı gemilerde ise 499 gt'nin üzerindeki) Türk Uluslararası Gemi Siciline tesciline imkan tanınmıştır. Sicile Türkiye'de yerleşik Türk ve yabancı uyruklu kişi ve şirketlere ait gemiler ve yatların kaydedilerek Türk Bayrağını çekmesi öngörülmüştür.

Kanun, açık sicillerle rekabet edebilmek bakımından Türk Bayraklı gemilerde yabancı personel istihdam etme imkanını sağlamakla beraber Türk gemi adamlarını koruyucu hüküm de içermekte olup; Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerde ve yatlarda, donatanın Türk veya yabancı olmasına bakılmaksızın, kaptanın Türk olması halinde diğer gemi ve yat personelinin %51'nin Türk olması koşulu aranılmaktadır.

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve satılmasından elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileri ile fonlardan ayrıca sicile kayıtlı gemilerde çalışan personele ödenen ücretler de, gelir vergisi ve fonlardan müstesna tutulmuştur.

Türk Uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilerin TTK.da öngörülmüş olan geleneksel Türk Gemi Siciline kaydolarak, Türk Bayrağını çekme hakkına sahip olma niteliğini taşıyanlarının kabotaj tekelinden yararlanmaları da hükme bağlanmış bulunmaktadır.

Kanuna göre; Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri; damga vergisine ve fonlara tabi değildir. Sadece 10.000 ABD Doları karşılığında Türk Lirasına ek olarak her bir net ton için 1 ABD Doları karşılığında Türk Lirası tutarında bir **Kayıt harcı** ile her yıl için her bir net ton için 1 ABD Doları karşılığında Türk Lirası tutarında **Yıllık TonaJ Harcı**'nın Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere iki eşit taksitte alınması öngörülmüştür.

Yasaya Türk Loydu'nu kollayıcı bir madde de eklenmiş olmakla, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemi ve yat Türk Loydu klası ise, kayıt ve yıllık tonaj harcında %50 indirim yapılmaktadır.

Ayrıca ithal edilen 18.000 dwt'un üzerinde ve altı yaşın altındaki gemiler ile altı yaşın altındaki yatlarını Türk Uluslararası Gemi Siciline

tescil ettiren Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin, yatırım sırasında tanınan mali yardım ve teşviklerden yararlanabilmeleri de sağlanmaktadır.

Yasa; Denizcilik Müsteşarlığı Döner Sermayesinin kurulmasını ve harçlardan elde edilen gelirin %50'sinin Döner Sermayeye devrini de düzenlemektedir.

#### **bb. Türk Uluslararası Gemi Sicilinden Beklentiler :**

Türk Denizciliğinin gelişmesini hızlandırarak ekonomiye katkısını arttıracak olan ve denizcilik sektörü için bir reform niteliği taşıyan "Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu" ile "Türk Uluslararası Gemi Sicili"ne kayıtlı gemiler, bir çeşit "Serbest Bölge" statüsü kazanmıştır. Böylece, 1989 yılında 2581 Sayılı Kanundaki değişiklikle sağlanan kolay gemi alım satımının getirdiği Türk Deniz Ticaret Filosundaki hızlı büyümenin bir örneği daha yaşanacağı düşünülmektedir.

Bu çerçevede Türk Uluslararası Gemi Sicilinin aşağıdaki gelişmeleri ve yararları sağlanması beklenilmektedir :

1) Türk bayraklı gemilerin giderlerini rakip yabancı bayraklı gemilerin işletme giderleri seviyesine düşürerek, deniz ticaret filomuzun uluslararası rekabet gücünü kuvvetlendirecektir.

2) Rekabet gücünün artışıyla yaşanacak büyüme, yeni gemi siparişleri ve bakım-onarım ihtiyacını arttıracak gibi, buna bağlı istihdam imkanlarını da genişletecektir. Bu yolla denizcilik şirketlerinin önündeki engeller ortadan kalkacağından, finansal kiralama yoluyla gemi sahibi olmak daha kolaylaşacaktır.

3) Kayıt ve yıllık tonaj harçları gibi gelir kaynakları, devletin harç ve vergi gelirlerini yükseltirken, şirketlerin karlılığına da olumlu yönde yansıtacaktır.

4) Türk Uluslararası Gemi Sicil, Türklere ait gemilerin açık sicil uygulamaları dolayısıyla Panama, Liberya ve Malta gibi ülke bayraklarına kaçmasına engel olacak ve deniz ticaret filomuzun uğradığı erozyonun önüne geçecektir. Sicil yabancılara da açık olduğundan, ticari ilişkilerimizin kuvvetli olduğu komşu ülke gemilerinin, ülkemiz Bayrağına girmesine de ortam yaratacak ve Türk gemilerinin yanında yabancı gemilerin de sicile kaydolabilmesi ülkemiz için önemli bir gelir kaynağı oluşturacak. Bu gelişme paralelinde ülkemizde açılacak yabancı bürolar, sektöre istihdam ve aktivite, devlete ise artı gelir kazandıracaktır.

5) Uluslararası bir faaliyet olan deniz taşımacılığı, yine bu kanunla faaliyetin gerektirdiği esnekliğe ve hareket alanlarına sahip olacaktır. Uluslararası Sicil uygulaması formalite yükünün işletmelere getirdiği atalet, maliyet artışı ve verim kaybını azaltarak, rekabet gücünü arttıracaktır.

6) Uluslararası Sicil ile güçlenecek olan filoya katılacak LPG ve petrol tankerleri, BOTAS ve benzeri birçok kurum ve kuruluşun giderlerini azaltacak; dolayısıyla maliyetlerin fiyatlara yansımaları halinde yakıt fiyatlarında meydana gelecek düşüşler, ekonomiye olumlu katkılar sağlayacaktır.

7) Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne yabancı gemilerin kayıtları çoğaldıkça, dış ticaret yüklerimizin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin payı yükselecek, ülkemizin döviz girdileri artacak ve yabancı gemilere ödediğimiz milyarlarca ABD Doları tutarında navlun dövizleri, yine ülke ekonomimize yansımaktadır.

8) Uluslararası sicil, filonun gelişimini sağlayıp güçlendirecek ve böylece iş artışını sağlayacak, bu da sektöre bağlı alanlarda yeni istihdam ihtiyacı doğuracaktır. Sicil; halen yabancı bayrak altındaki gemilerde çalışmakta olan Türk gemi adamlarına istihdam sağlanmasının yanında, kaydolacak yabancı amatörlerin, gemilerinde Türk gemi adamı istihdam etmesine yönelik zorunluluk dolayısıyla da yeni iş imkanları yaratacaktır. Türk gemi adamlarına gelir vergisi muafiyeti getirildiği için, Türk gemi adamlarının, yabancı gemi adamı işgücü karşısında haksız rekabete maruz kalması da ortadan kalkacaktır.

9) Uluslararası sicil, filonun gelişimini sağlayıp güçlendirecek ve böylece iş artışını sağlayacak, bu da sektöre bağlı alanlarda yeni istihdam ihtiyacı doğuracaktır. Sicil; halen yabancı bayrak altındaki gemilerde çalışmakta olan Türk gemi adamlarına istihdam sağlanmasının yanında, kaydolacak yabancı armatörlerin, gemilerinde Türk gemi adamı istihdam etmesine yönelik zorunluluk dolayısıyla da, yeni iş imkanları yaratacaktır.

Eylül 2001 tarihi itibarıyla, Temmuz 2000 tarihinden bu yana Türk Uluslararası Gemi Siciline 350 gemi tescil edilmiştir.

## **B - Vatansız Geminin Hukuki Durumu**

Denizcilik faaliyetlerinin bir çok hukuk dalı için sonuçlar doğurması

nedeniyle geminin belirli bir vatandaşlığa sahip olması zorunludur. Bu bakımdan geminin vatandaşlığının olmaması hukuki açıdan sakıncalı olduğundan herkesin vatandaşlığı olmalıdır prensibi gemiler için de geçerli sayılmaktadır.

Denizlerde en azından asgari düzenin sağlanması için vatansız gemilere karşı koruma tedbirlerine başvurulmasına izin verilmiştir. Vatansız olan veya başkalarını yanıltmak için vatandaşlığı varmış gibi gösterilen gemilerin korumadan tamamen mahrum oldukları kabul edilmektedir. Yani vatansız gemi, devletler hukuku anlamında belirli bir devletin korumasından yoksundur.

Vatansız geminin denize, yola, yüke elverişli olmadığı; meşru olmayan işlemlere giriştiği; deniz güvenliğini tehdit ettiği düşüncesi, ona karşı daima ihtiyatlı davranılması sonucunu doğurmaktadır. Geminin bu özelliği nedeniyle, limanlara girişine ve çeşitli hukuki muamelelerde bulunmasına izin verilmemektedir. Hatta vatansız gemi tutuklanma tehdidi altındadır. Bu gemileri, devlet ve liman yetkililerinin yaptırımlarına karşı korumayı gerektiren belirli bir politikalarının ve amaçlarının olduğu da söylenemez.

Vatansız gemilere karşı duyulan güvensizliği göstermesi ve Türk bayrağının izinsiz çekilmesi nedeniyle Türkiye'yi de ilgilendiren bir davayı burada özetlemeyi faydalı buluyoruz : Asya adlı gemi, 1946 yılında Fransa'daki bir limandan içinde yüzlerce mülteci ile birlikte Filistin'e doğru ilerlemekte olan gemi, Filistin sahilinden 100 mil kadar uzaktayken bir İngiliz destroyeri tarafından ilk görüldüğünde bayrak taşımamasına rağmen hemen Türk bayrağı çekilmiş ve daha sonra da bu bayrak indirilip yerine Siyonist bayrağı asılmıştı. Vatandaşlığını gösteren hiçbir belgeye sahip olmayan Asya, İngiliz destroyeri tarafından tutularak Haifa Limanı'na götürüldü. Filistin mahkemesi geminin tutuklanmasına karar verdi. İngiltere'de açılan davada, geminin açık denizde bulunduğu sırada yakalandığı ve bu sebeple Filistin mahkemesinin tutuklama kararı veremeyeceği iddiası reddedildi. Karara göre, Asya vatansız olduğu için açık denizde bile hiçbir devletin korumasını talep edemeyeceği gibi onun tutuklanmasının uluslararası hukukun prensiplerini ihlal ettiği söylenemez

## II. Bölüm

# Uluslararası Kamusal Deniz Hukukunun Örgütlenmesi ve Uluslararası Kurallara Bağlanması

### I. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ

#### IMO (International Maritime Organization)

#### 1. Uluslararası Denizcilik Örgütü Nedir?

Birleşmiş Milletlerin denizcilik işleriyle ilgili bir uzman kuruluşun yaratılması fikri ilk defa teklif edildiğinde hedeflenen temel amaç denizde güvenliğin daha da iyileştirilmesine yönelik bir uluslararası düzeni geliştirilmektir.

Bu nedenle B.M. tarafından 1948'de düzenlenen konferansta uluslararası denizcilik konusu ile ilgili olarak (IMO) Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kurulması antlaşması kabul edildi. 1982'ye kadar teşkilat, IMCO (Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatı) olarak adlandırılmıştır. Bu tarihten sonra IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) olarak isimlendirilmiştir. IMO bir Birleşmiş Milletler kuruluşudur. Örgüt merkezi, (4 Albert Embankment,) Londra'da bulunmaktadır.

#### 2. Genel Kurul :

Teşkilatın iç örgütlenme biçimine göre örgütün en yetkili organı olan Genel Kurul'da bütün üye devletler temsil edilmektedir. Uygulanacak yıllık programlar ve parasal düzenlemeler burada onaylanmaktadır.

#### 3. Konsey

Bir Yönetim organı olan Konsey 2 yılda bir toplanan özel bir meclis'tir. Genel Kurul tarafından seçilen 32 üye hükümetten oluşan bu kurul IMO'nun yönetim kurulu olarak hareket eder. Genel Kurulun toplantı halinde olmadığı zamanlarda Konsey Genel Kurul işlevini de görür.



#### 4. Komiteler

IMO teknik bir teşkilattır ve çalışmaların çoğu komiteler ve alt komiteler tarafından yerine getirilmektedir.

Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) teşkilatın teknik işlerini gerçekleştiren en üst komitedir. İlgili oldukları konuyu gösteren isimleri taşıyan, birçok alt komisyonu vardır. Sefer güvenliği; Radyo haberleşmesi; Can kurtarma; Araştırma ve Kurtarma; Eğitim ve Gözlem; Tehlikeli eşyaların taşınması; Gemi dizaynı ve Cihazları; Yangından korunma; Denge ve Yükleme Çizgileri ve Balıkçı gemilerinin güvenliği; Konteynerler ve Yükler; Ülke Bayrağının gerektirdiklerini gerçekleştirme; Kimyasal Şeylerin Ambalajı alt komiteleri gibi.

Deniz Çevresini (ortamını) Koruma Komitesi (MEPC) Konsey tarafından 1973 Kasım'ında kurulmuştur. Teşkilatın, gemilerden dolayı deniz çevresinin kirlenmesinin kontrolü ve bunun önlenmesi çalışmalarının koordinasyonundan sorumludur. Kimyasal Ambalajlar ve Ülke Bayrağının gereklerini yerine getirme konularında alt komisyonları mevcuttur.

Hukuk Komitesi, 1967 Torrey Kanyon kazasından doğan hukuki ihtilaflarla ilgilenmek üzere kurulmuştu, ancak sonradan daimi hale geldi ve en önemli Komitelerden birisi halini aldı. Teşkilatın kapsamı içindeki hukuki olaylarla ilgilenmektedir.

Teknik Yardım Komitesi, teşkilatın özellikle gelişen ülkelerde denizcilik alanında teknik yardıma hazırlık işinin koordinasyonundan sorumludur. IMO'nun çalışmasında teknik yardımın önemi, B.M. sisteminde, antlaşmasında bir teknik yardım Komisyonunu resmen kabul eden ilk teşkilat olmasında görülür.

Kolaylık Komitesi, IMO'nun uluslararası deniz trafiğinin düzenli işlemesi ile ilgili fonksiyonları ve aktivitelerinden sorumludur. Bunlar, gemilerin limanlara ve diğer terminallere giriş ve çıkışlarında gerekli dokümanların basitleştirilmesi ve formalitelerin azaltılmasını amaçlar.

IMO'nun tüm Komiteleri, bütün üye hükümetlere eşit temellerde iştirake açıktır.

#### 5. Sekreterlik

Sekreterlik, 300 uluslararası sivil çalışan personelin yardım ettiği

Genel Sekreter tarafından yönetilir. Genel Sekreter, Kurul tarafından meclisin onayıyla tayin edilir.

## **6. IMO Faaliyetleri**

Uluslararası Denizcilik Örgütü, amaçlarını gerçekleştirmek için, son 35 yılda, 30 kadar anlaşma ve protokolün kabul edilmesini desteklemiş ve 700'ün üzerinde deniz güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve ilgili konular hakkında kanun ve tavsiye kararlarını kabul etmiştir.

Hazırlanacak uluslararası antlaşma üzerinde ilk çalışma Komisyon veya alt Komisyon tarafından yapılır; sonra BM sistemi içindeki tüm ülkelerden - IMO üyeleri olmayanlar da dahil olmak üzere - davet edilen delegelerin katıldığı konferansa sunulur. Konferans tasdik için Hükümetlere sunulan en son metni kabul eder. Kabul edilen taslak, daima belirli sayıda ülkenin onayını sağlayan belirli şartlar icra edildikten sonra yürürlüğe girer. Böylece bir çok taraflı ve uluslararası (devletlerarası) hukuk sözleşmesi haline gelen bu antlaşma koşullarının yerine getirilmesi buna taraf olan ülkeler için hukuki bakımdan zorunlu hale gelir. Buna karşın IMO Meclisi tarafından kabul edilen kanunlar ve tavsiye kararlarının doğrudan doğruya hükümetleri bağlamaları söz konusu olmamaktadır.

## **II. IMO VE ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU<sup>14</sup>**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Anlaşması 17 Mart 1958 tarihinde yürürlüğe girmiş ve örgütün ilk toplantısı Ocak 1959'da yapılarak Birleşmiş Milletlerin bu özel kuruluşunun yaratılması uluslararası deniz hukukunun gelişiminde yeni bir başlangıç olmuştur.

IMO'dan önce hiçbir uluslararası örgütün denizciliğin sorunlarıyla uğraşmadığını söylemek hata olur. Milletler Cemiyeti çerçevesinde, Haberleşme ve Ulaşım için İstişari ve Teknik Komite ile 1927'de Haberleşme ve Ulaşım Örgütü kurulmuştu. Bunlar tüm dikkatlerini denizciliğin problemlerine vermiş kuruluşlardı.

<sup>14</sup> Ivanov, G., The Role of IMO in the Development of International Maritime Law, IMO News, 1-1997, sf.21 vd.

Milletler Cemiyetinin himayesi altında gerçekleştirilen birkaç konferans sonucunda, denize kıyısı olmayan devletlerin kendi bayrakları altında gemilere sahip olabilmesi hakkını tanıyan Barselona Bildirisi ve Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimi hakkında Sözleşme kabul edildi. Milletler Cemiyeti 1924 yılında bazı uluslararası deniz kamu hukuku konularını birleştirme konusunda ilk atılımı yaptı ve bu amaçla oluşturulan Ekspertler Komitesinin raporu La Haye'de 1930 yılında yapılan konferansın temelini oluşturdu.

1949 - 1956 yıllarında Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu Birinci (1958) ve ikinci (1960) Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferanslarının taslaklarını kaleme aldı. IMCO (1982 yılına dek IMO için geçerli olan kısaltma buydu) Antlaşmasının birinci maddesinde kuruluşun amaçları uluslararası denizciliğin teknik konularıyla ilgili hükümet uygulamaları ve düzenlemeleri alanlarında Hükümetler arası uyum mekanizmaları sağlamak ve denizde güvenlik ile denizciliğin etkinliği ile ilgili konularda en yüksek standartların kabulü için çalışmak olarak belirtilmiştir.

Bu amaçları gerçekleştirmek için Örgüt, hükümetler ve hükümetler dışındaki organizasyonlar için tavsiye niteliğinde sözleşmeler, antlaşmalar ve diğer araçları kaleme almıştır. IMO'nun himayesi altında kabul edilen antlaşmalar dört ana kategoriye ayrılabilir.

a. İlk kategorideki antlaşmalar denizde güvenlik ve bununla ilgili uluslararası kural ve standartların kurulmasıyla ilgilidir. Bunlar arasında aşağıdakiler sayılabilir:

SOLAS Denizde Can Korunması hakkında Uluslararası Sözleşme 1974, SOLAS 1978 Protokolü; Yükleme Sınırı Hakkında Uluslararası Sözleşme 1966; Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi 1972, COLREG; Balıkçı Gemilerinin Güvenliği hakkında Torremolinos Uluslararası Sözleşme 1977 ve 1993 tarihli protokol (Torremolinos Sözleşmesi 77/93); Eğitim Standartları Konusunda Uluslararası Sözleşme; Denizcilerin Ehliyet, Vardiya Usulleri ve Nöbetlerine Dair Uluslararası Sözleşme 1978 STCW; Balıkçı Gemisi Personelinin Ehliyet ve Nöbetlerine Dair Uluslararası Sözleşme 1995 STCW-F; Denizde Arama ve Kurtarma Hakkında Uluslararası Sözleşme 1979 SAR.

b. İkinci grup sözleşmeler ise deniz kirliliğinin kontrolü ve önlenmesine dairdir. Bu konudaki ana sözleşmeler arasına, Gemilerden

Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme 1973 ve 1978 değişikliği MARPOL 73/78, Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olunması, Harekete Geçilmesi ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme 1990 OPRC. Petrol Kirliliği Vakalarında Açık Denizlerde Müdahale Hakkında Uluslararası Sözleşme 1969 ve 1973 Protokolü de bu kapsama dahil edilebilir.

c. Üçüncü kategorideki sözleşmeler ise sorumluluk ve tazmin konularıyla ilgilidir: Petrol Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme 1969 CLC., Petrol Kirliliği Zararlarının Giderilmesi Amacıyla bir Fon Kurulmasına Dair Uluslararası Sözleşme 1971 ve bu sözleşmelerle ilgili 1992 Protokolları, Denizde Yolcu ve Yolcu Bagajı Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi 1974, Denizcilikle ilgili İhtilaflarda Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Uluslararası Sözleşme 1976, Denizde Kurtarma Hakkında Uluslararası Sözleşme 1989, Gemi Alacaklısı Hakkı ve Rehinler Hakkında Uluslararası Sözleşme 1993, Tehlikeli Madde Taşınmasından Doğan Zararlarla ilgili Sorumluluk ve Tazmin Yükü ile İlgili Uluslararası Sözleşme 1966 HNS.

d. Dördüncü kategoride sözleşmeler ise uluslararası deniz ticaretini kolaylaştırma ve destekleme amacını taşır. Burada 1965 tarihli Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırılması Anlaşmasından da bahsedebiliriz (FAL). Tonaj Ölçümü Hakkında Uluslararası Sözleşme 1969 ve Denizciliğin Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Hareketlerin Bastırılması Sözleşmesi 1988 SUA. Bu son belge denizde can güvenliği ile ilgili olmasına rağmen, sadece teknik meseleleri değil aynı zamanda denizle ilgili diğer sorunları da ele aldığı için dördüncü kategoriye eklenmiştir.

IMO'nun himayesi altında kabul edilen bu antlaşmalar yukarıdaki ayırımın dışında uluslararası özel ve kamu deniz hukuku konularıyla ilgili olmasına göre de bir ayırıma tabi tutulabilir. Uluslararası kamu deniz hukuku devletlerin denizcilik faaliyetlerini düzenleyen sözleşme ve teamül kurallarının bir toplamı olarak tanımlanırken, uluslararası özel deniz hukuku yabancı unsurun söz konusu olduğu denizcilik faaliyetlerini kapsamaktadır.

Bunlar çatma, kurtarma ve yardım , gemilerden kaynaklanan kirliliklerden vs. doğan ilişki ve sorunları da içerirler. Uluslararası kamu deniz hukuku alanındaki sözleşmeler şunlardır: 1969 Müdahale Sözleşmesi,

SUA Sözleşmesi. Uluslararası özel deniz hukuku alanındaki sözleşmeler arasında ise şunlar sayılabilir: CLC 1969, Atina Antlaşması. Fakat böyle bir ayırım her zaman net sonuçlar doğurmaz, zira bazı antlaşmalar her iki (birden fazla) hukuk alanını da kapsamaktadır. Örneğin: 1971 Fonu ve 1989 Kurtarma Antlaşması bu türden bir sözleşmedir.

IMO antlaşmaları için yapılabilmesi mümkün bir diğer ayırım da şudur: Yeni hukuk normları yaratan antlaşmalar ve var olan fakat farklı ülkeler arasında farklı uygulamalara yol açan kuralların yeknesaklaştırılması amacıyla yapılan antlaşmalar.

IMO'nun ana amaçlarından biri özellikle birinci ve ikinci kategorideki antlaşmaların yapılmasıdır.

1982 B.M. Deniz Hukuku Konvansiyonunun pek çok maddesinde "yetkili uluslararası örgüt" ibaresi bulunmaktadır. Örneğin 22. maddede deniz yollarının belirlenmesinde ve karasularında trafik ayırım planlarının yapılmasında kıyı devletinin yetkili uluslararası örgütün tavsiyesini alması gerektiğine yer verilmiştir. Bu yetkili kuruluş IMO'dur.

IMO'nun kurallar ve standartların geliştirilmesi konusundaki lider rolü yakın zamanda kabul edilen pek çok antlaşmada da görülmektedir. SOLAS'ın beşinci bölümüne eklenen hükümlerle örgüt, gemilerin uluslararası alanda rota ve bildirim sistemleriyle ilgili kriter, tavsiye ve kurallar geliştiren tek uluslararası kuruluş olarak kabul edilmiştir.

Birinci ve ikinci kategorilerde bahsedilen antlaşmaların oluşturulmasını ilk kez IMO'nun başlattığı bilinen bir gerçektir.

Üçüncü kategori açısından durum biraz farklıdır. Faaliyete başlamasından bu yana IMO, sözleşmesinin birinci maddesindeki alanlarda yetkisini uygulayacak hiçbir ciddi girişimde bulunamamıştır. Bunun nedeni, hazırlık komitesinin (1948 Konferansında kuruldu) üçüncü toplantısında (Haziran 1958) IMO'nun özellikle ve sadece denizde güvenlik, deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerin ölçülmesi işlemleri gibi teknik konularla uğraşması gerektiğini teklif önermiş bulunması olabilir. Gerçekten de Komite bu teklifi kabul ederek çalışma programına sadece bu konuları dahil etmiştir.

Ne var ki, genellikle olduğu gibi, büyük bir kaza IMO'nun uluslararası kamu ve özel deniz hukuku alanındaki çalışmalarına hız verme-

sine neden olmuştur. 1967 Mart ayında meydana gelen Torrey Canyon kazasından sonra üçüncü olağanüstü toplantısını yapan örgüt bu kazadan doğan bazı sorunları ele almıştır.

Ele alınan konuların çoğu teknik olmakla beraber, hukuki sorunlarla ilgili olanları da vardı:

- Karasularının dışında gerçekleşen bir olaydan doğrudan etkilenen veya bir tehditle karşı karşıya kalan devlet, kıyıların güvenliğini sağlamak için hangi dereceye kadar önlemler alabilir, bu önlemler gemi sahiplerinin, kurtarma- yardım şirketleri, sigortacıların ve hatta bayrak devletinin çıkarlarını etkileyecek olsa dahi alınabilecekler midir?
- Kaza nedeniyle üçüncü kişilere verilen zararlardan veya petrol kirliliklerinden sorumluluk sınırsız mı sınırlı mı olacaktır; sorumluluk kimin olacaktır (geminin maliki veya işleteni veya yükün sahibi ?); sorumluluk nasıl olacaktır (birlikte veya ayrı ayrı)

Hukuk komitesi IMO'nun daimi organı olarak değil, bu sorunları çözmek için kurulmuştu. Fakat yeni kurulan bazı uluslararası kuruluşların ticari denizcilik alanında hukuki kural oluşturulması bakımından IMO ile yarıştığı açığa çıktı. 1964'te Birleşmiş Milletler Ticaret ve Gelişme Konferansı (UNCTAD) toplandı, bir sonraki yıl Gemicilik Komitesi kuruldu ve bunun altında da Uluslararası Denizcilik Yasaları Çalışma Grubu oluşturuldu. Grubun programında mevcut olan kuralların güncelleştirilmesi ve bu alanda yeni uluslararası araçlar geliştirmek amaçları yer alıyordu.

1966 yılında Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu kuruldu. Bu Komisyonun çalışma programında denizde mal taşımacılığı alanında uluslararası sözleşmelerin geliştirilmesi yer alıyordu.

Bu gelişmeler karşısında IMO Konseyi Kasım 1968 de Deniz Hukuku Alanında Faaliyetler adlı kararını aldı. Buna göre deniz hukukunun tüm alanlarında yeknesaklığı sağlamak, çifte iş yapılmasını önlemek, Birleşmiş Milletlerin çeşitli örgütleri arasında koordinasyonu sağlamak ve IMO'nun denizcilik alanında hukuki sorunlarda tüm yetkisini kullanması gerekliliği ortaya kondu. UNCITRAL, UNCTAD ve Birleşmiş Milletlerin diğer ilgili kuruluşlarının faaliyetleri IMO tarafından devralındı.



Bu kararın uygulanabilmesi için de örgüt bünyesindeki Hukuk komitesi örgütün ana çalışma organı haline getirildi. (Kasım 1975)

Konseyin kararlarına rağmen uluslararası kuruluşlar, özellikle UNCTAD uluslararası deniz hukuku alanındaki çalışmalarına devam etti. 1974 yılında Liner Konferansları için Yönetim Kuralları, 1980'de Birleşmiş Milletler Uluslararası Multimodal Taşıma Antlaşması, 1986'da Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescili Antlaşması kabul edildi. UNCITRAL Uluslararası Taşıma Terminal İşletenlerinin Sorumluluğuna Dair Birleşmiş Milletler Antlaşması hazırladı ve bu antlaşma 1991 de kabul edildi.

Konsey ellinci toplantısında çalışmalarda ikiliğin devam ettiği gerekçesiyle aldığı bazı kararlara göre: Esaslı teknik meselelere ilişkin konularla IMO ilgilenecek fakat bunu yaparken de UNCTAD ile işbirliği içinde olacaktır. Ekonomik ve ticari problemlerle de UNCTAD ilgilenecek ve IMO ile işbirliği içinde olacaktır. Gemi Alacaklısı Hakkı, İpotekler ve İlgili Meseleler İçin Hükümetlerarası Bilirkişiler Kurulu IMO ve UNCTAD 'in bu işbirliğinin bir sonucu olarak kabul edilmektedir.

*Uluslararası Denizcilik  
Komitesi 1897 yılında  
özellikle uluslararası özel  
deniz hukukunu geliştirmek  
amacıyla kuruldu.*

Birleşmiş Milletler ve onun uzmanlaşmış örgütleri kurulmadan önce uluslararası özel deniz hukuku ile ilgili çalışmalar yapmak üzere hükümetler dışı bir uluslararası kuruluşa - Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI) ve Belçika Hükümetine görev verilmişti.

Uluslararası Denizcilik Komitesi 1897 yılında özellikle uluslararası özel deniz hukukunu geliştirmek amacıyla kuruldu. Belçika Hükümetine anlaşmanın bir taslağı sunuldu ve konferans 1905'te yapıldı. En sonucusu ise - on üçüncü - 1979 yılında yapıldı. Aşağıdaki antlaşmalar Brüksel Konferanslarında kabul edilmiştir:

- Gemilerin Çatmasına Dair Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme 1910
- Denizde Kurtarma ve Yardıma Dair Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme 1910

- Deniz Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılmasına Dair Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme
- Konişmentolara Dair Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme 1924
- Gemi Alacaklısı Hakkı ve İpoteklerle İlgili Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme 1926
- Çatma Olaylarında Adli Yargıyla İlgili Uluslararası Sözleşme
- Deniz Gemilerinin Tutuklanmasıyla İlgili Uluslararası Sözleşme
- Kaçaklara Dair Uluslararası Sözleşme, 1957
- Denizde Yolcu Taşınmasına Uluslararası Sözleşme
- Denizde Yolcu Bagajlarının Taşınmasına Dair Uluslararası Sözleşme
- Gemi Alacaklısı Hakkı ve İpoteklerle İlgili Uluslararası Sözleşme

IMO'nun himayesi altında kabul edilen tüm uluslararası özel deniz hukuku konularıyla ilgili antlaşmalar, Hukuk Komitesi ve CMI'n başarılı işbirliği sonucudur. Bu işbirliğinin ilk tecrübesi Torrey Canyon kazasından sonra hazırlanan iki antlaşma taslağıdır. Yıllar süren işbirliği ve deniz hukukunun sürekli gelişi dikkate alarak I M O en önemli Brüksel Konvansiyonlarını yeniden gözden geçirdi. Örneğin modern teknik ve eğilimleri içeren 1989 Kurtarma ve Yardım Antlaşması. Deniz İşlerinden Doğan İhtilaflarda Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme de 1976'da kabul edildi. Bu antlaşma 1996 yılında sorumluluğun sınırı daha gerçekçi bir seviyeye getirilmek suretiyle değiştirildi. 1993'de IMO ve UNCTAD'ın oluşturduğu Hükümetlerarası Kurul, 1926 ve 1967 antlaşmalarının yerini almak üzere Gemi Alacaklısı Hakkı ve İpoteklerle İlgili Antlaşmayı kabul etti. Aynı kurul şu sıralarda gemilerin tutuklanmasıyla ilgili yeni bir antlaşma üzerinde çalışmaktadır. Hukuk Komitesinin çalışma programına almak isteyebileceği konular arasında adli yargı, hukuk seçimi, denizde çatma kararların tanınması ve tenfizi hakkında antlaşma taslakları hazırlanması vardır.

Hukuk Komitesi çalışma programına en öncelikli işler arasına enka-  
zların kaldırılması hakkında antlaşma taslağı hazırlanmasını da dahil  
etmiştir. Komitenin ele alacağı konular arasında gemi ambarlarından  
kaynaklanan kirliliğin tazmini ve zorunlu sigorta bulunmaktadır.

Dördüncü kategoriye giren antlaşmalar IMO'nun ilk faaliyetleri arasındadır. Daha ilk toplantısında denizcilikte tonaj ölçümlemeye dair kuralların birleştirilmesi çalışmalarını Birleşmiş Milletler'den devralmıştır. Tonaj Ölçümleme Alt Komitesinin çalışmaları bazı devletler tarafından kabul görmeyince, ölçümleme konusunda ortak bir sistem kurulmasının uluslararası gemiciliğe büyük katkı sağlayacağı düşüncesiyle bu konuda uluslararası bir antlaşma yapılması gereği kabul edildi.

Uluslararası deniz trafiğinin düzenlenmesi gereği de örgütün kuruluşundan beri dikkatini çeken konular arasındaydı. 1965'te Sivil Havacılık Uluslararası Sözleşmesi temel alınarak Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Hakkında Sözleşme taslağı kabul edildi.

Denizcilik sektörü 1985'teki Achille Lauro gemisinin gasp edilmesi olayı hariç terörist faaliyetler bakımından nispeten güvende sayılmakta idi. Olayla birlikte Birleşmiş Milletler Genel Kurulu IMO 'yu gemilere karşı veya gemiler dahilinde terörizm konusunda çalışması ve önerilerde bulunması için görevlendirdi. Bunun sonucunda IMO 1988 yılında kabul edilen Denizciliğe Karşı Hukuk dışı Hareketlerin Bastırılmasına Dair Antlaşma taslağını hazırladı. Daha sora gerçekleşen olaylar böyle bir sözleşme hazırlanmasının doğruluğunu da kanıtladı. 1988 yılında Yunan feribotu City of Poros Filistinli teröristlerin saldırısına uğradı ve 11 kişi öldürüldü. 1995 Eylül ayında ise ayrılıkçı Tal gerillaları Mona feribotunu gasp ettiler. 1996 Ocak ayında ise Türkiye'ye ait Avrasya feribotu Çeçen teröristler tarafından gasp edildi.

### **III. BAŞLICA IMO SÖZLEŞMELERİ<sup>15</sup>**

IMO çalışmaları sonucunda ortaya çıkan ve kabul edilen uluslararası antlaşmaların içeriklerine kısaca değinmekte fayda görüyoruz. İlk olarak denizde güvenlikle ilgili antlaşmalar ele alınacaktır :

#### **A. Denizde Güvenlik Sözleşmeleri**

IMO sözleşmelerinin ilk grubu denizde güvenlik konuları ile ilgili sözleşmelerdir.

<sup>15</sup> Burada Uluslararası Deniz Hukukuna ilişkin bütün sözleşmelerin ele alınması söz konusu olmayacaktır. Sadece tarafımızca önem verilen bazı temel sözleşmelerden söz edilecektir. IMO tarafından hazırlananlar da dahil olmak üzere deniz hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmelerin dökümü hakkında bkz. Sezer Ilgın, Deniz Hukukuna İlişkin Uluslar arası Sözleşmeler Deniz Hukuku Dergisi Yılış 3 Sayı 3-4 sf. 141 vd.

## **1. 1974' te değiştirilen 1960 tarihli Denizde Can Güvenliği Hakkında Uluslararası Antlaşma (SOLAS - International Convention for the Safety of Life at the Sea)**

SOLAS, ticaret gemilerinin güvenliği ile ilgili uluslararası antlaşmalar arasında en önemli antlaşma olarak kabul edilir.

1960 SOLAS antlaşması IMO'nun ilk önemli göreviydi ve gemicilik sektöründeki teknik gelişmelere uyum sağlanması ve kuralların modernleştirilmesi yolunda dikkate değer bir ilerleme sağladı.

Kabul edilen antlaşmaların periyodik olarak yenilenmesi IMO'nun ana amaçlarından. Ne var ki uygulamada bu değişiklikler çok yavaş olabilmektedir. Bu nedenle 1974 yılında sadece o zamana kadar yapılan değişiklikleri değil, bundan sonra yapılacak değişikliklerin hızlandırılmasını sağlayacak bir sistemi de içeren tamamen yeni bir antlaşma oluşturuldu.

SOLAS'ın esas amacı gemilerin güvenliğini sağlayacak asgari inşaat teknikleri, malzeme ve işletme standartları getirmektir. Bu amaçla antlaşmada gemilerin bu özellikleri taşıdığını belgeleyecek sertifikalar alınması şart. getirildi. Antlaşmanın hükümleri aynı zamanda taraf devletlere diğer taraf devletlerin gemilerinin şartları taşıyıp taşımadığını kontrol imkanı da vermektedir.

Antlaşmanın bölümleri şunları kapsar:

**Bölüm I :** Tetkiklerle, evraklarla, taraf devletlerin limanlarındaki gemilerin kontrolü ile ilgili hükümler ve genel şartlar. Buna göre uluslararası sefer yapan bütün gemiler bu kapsam içerisinde yer almaktadır. Sadece, savaş gemileri, 500 groston altında kalan yük gemileri, pervanesiz ve mekanik donanımsız gemiler, ilkel ahşap tekneler, ticari olmayan yatlar ile balıkçı gemileri bu kapsama dahil bulunmamaktadır.

**Bölüm II - 1:** Yolcu gemilerinin uyması gereken çok sıkı kurallar - geminin alt bölümündeki su geçirmez kompartmanlar öyle olmalıdır ki tekne zarar görmüş olsa bile gemi yüzer durumda ve dengede kalmalıdır.

Makine ve elektrik tertibatıyla ilgili şartlar da bu bölümde yer alır. Dümen tertibatıyla ilgili kurallar da önemlidir ve 1981 de tadil edilmiştir.

**Bölüm II - 2** : Yangından koruma, tespit ve söndürme. Bu bölüm hükümleri aşağıdaki prensiplere dayalıdır:

1. Yerleşim birimlerinin geminin diğer kısımlarından ısıya dayanıklı bölmelerle ayrılması
2. Yanıcı maddelerin kullanımının yasaklanması
3. Geminin ısıya dayanıklı malzeme ile dikey bölümlere ayrılması.
4. Yangın söndürme teçhizatı bulundurulması
5. Yanıcı kargo buharlarının ateş alması ihtimalinin asgariye indirilmesi.

1981'de tankerlerle ilgili yangından korunma kuralları değiştirildi ve ağırlaştırıldı.

**Bölüm III** : Hayat kurtarma gereçleri. Bu bölüm 1983 değişiklikleriyle tamamen yenilendi.

**Bölüm IV** : Telsiz telefon ve telsiz telgraf. Gözlem ve dinleme için işletme şartları, teknik şartlar, zorunlu jurnal kayıtlarına dair telsizcinin yükümlülükleri.

**Bölüm V** : Sefer güvenliği. Bu bölümde taraf devletler tarafından yerine getirilmesi gereken belli başlı, tüm gemilerde uygulanabilecek sefer güvenlik kurallarına yer verilmiştir. Bu madde antlaşmanın sadece uluslararası ticarete kullanılan gemilerle ilgili olması niteliğinin istisnasıdır. Ayrıca gemiler için meteoroloji raporları temini, buz kırma hizmetleri, gemilerin rotaları, arama ve kurtarma hizmetlerinin düzenlenmesi.

**Bölüm VI** : Hububat taşınması: Yer değiştirme taneli yüklerin en tipik özelliğidir ve bunun geminin dengesi üzerindeki sonuçları çok ciddi olabilir. Bu nedenle SOLAS taneli yükün istifleme, temizleme ve sağlama faaliyetleri ile ilgili hükümleri içerir.

**Bölüm VII** : Tehlikeli Malların Taşınması: Bu tür malların sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, markalanmasına dair hükümler; paketlenmiş, katı dökme, sıvı kimyasallar ve sıvılaştırılmış gazlar gibi tehlikeli yüklerin belgelenmesi ve istiflenmesi. 1983 değişiklikleriyle 1 Temmuz 1986'dan sonra yapılmış kimyasal tankerlerin ve gaz taşıyıcılarının Uluslararası Kimyasal Yük Koduna uyum sağlamaları gerekmektedir. (International Bulk Chemical Code)

**Bölüm VIII : Nükleer Gemiler.** Sadece temel kurallar yer alır ve bunlar özellikle radyasyon zararlarına ilişkindir.

1978 Protokolü ile 1974 Antlaşmasına getirilen değişiklikler tanker güvenliği ve kirliliğin önlenmesi hakkında uluslararası konferansta kabul edildi. Yapılan değişiklikler arasında yıllık sörveyler, programlanmamış incelemeler, liman devletinin kontrol şartlarının kuvvetlendirilmesi vardır. Ayrıca Bölüm II 1, Bölüm II 2 ve Bölüm V de geliştirilerek tankerlere asal gaz sistemleri uygulanması, 10.000 grt ve daha büyük gemilerde iki radar bulundurulması, 10.000 grt ve daha büyük olan yeni tankerlerde dümen tertibatının yedeklenmesi kuralları eklenmiştir. Ro-Ro gemileriyle ilgili Nisan 1988 değişikliklerini 1990 yılında yürürlüğe giren yolcu gemilerinin dengeleri ile ilgili değişiklik ve 1992 ve 1994 değişiklikleri izlemiştir. SOLAS denizcilik güvenliği ile ilgili en önemli sözleşme olmakla, bilim ve teknolojinin gelişmesi ile ihtiyaçların değişmesi karşısında sürekli olarak yenilenmekte ve değişiklikleri gündeme gelmektedir. Son yıllarda yapılan en önemli değişiklik ve geliştirmelerden birisi de aşağıda ayrı bir başlık altında incelenecek olan ISM Kodu ile ilgili değişikliklerdir.

## **2. Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1966 (International Convention on Load Lines)**

Yürürlüğe Giriş: 1968

Yükleme sınırına getirilen kısıtlamaların gemilerin güvenliğine önemli katkı yaptığı uzun zamandan beri bilinmektedir. Yapılan çalışmalar 1930 yılında kabul edilmiş olan antlaşmanın yerini aldı.

Kurallar değişik mevsimlerde, değişik bölgelerdeki olası tehlikeleri dikkate alarak konuldu. Teknik ek kapılar, ambar girişleri ve diğer konularda güvenlik önlemlerini kapsar. Bütün bu önlemlerin amacı teknenin su kesimi altındaki bölümünün su geçirmezliğini sağlamaktır.

Kasım 1988'de SOLAS ve MARPOL' un sörvey ve sertifika şartları ile uyum sağlamak amacıyla bazı değişiklikler kabul edildi.

## **3. Özel Ticari Yolcu Gemileri Hakkında Sözleşme, 1971 (Special Trade Passenger Ships)**

Yürürlüğe Giriş: 1974

Hacı taşımacılığı gibi bazı özel ticari taşımalarda, kamarasız olarak



büyük katarlarda yolcu taşınması - Hint Okyanusunda sınırlı bir alanda - bu bölgelerdeki ülkelerin ilgi alanına girmektedir.

1971 yılında IMO özel yolcu taşıyan gemilerin güvenliği hakkında 1960 SOLAS antlaşması ile bağlantılı hükümler getirmek amacıyla bir uluslararası konferans topladı ve söz konusu antlaşma kabul edildi. IMO Dünya Sağlık Örgütü ve benzeri örgütlerle işbirliği yaparak bu tür gemilerde güverteye yolcu yerleştirilmesine dair şartlar ve kurallar oluşturdu ve buna dair **Özel Ticari Yolcu Gemilerinde Yer Şartları Hakkında Protokol, 1973** (Protocol for Space Requirements for Special Trade Passenger Ships) 1973 yılında kabul edilerek 1977 yılında yürürlüğe girdi.

#### **4. Denizde Çatmayı Önlemek için Uluslararası Kurallar Hakkında Antlaşma, (1972 değişiklikleriyle). COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea)**

Yürürlüğe Giriş: 1977

1960 yılında SOLAS'a eklenen çatmayı önleme kurallarının yerini almak için oluşturuldu. 1972 yılında getirilen değişikliklerin en önemlilerinden biri trafik ayırma planlarının tasdiki ve bunların takibinin zorunlu hale getirilmesiydi.

Ayrıca ışıklandırma, bunların şekilleri, yerleştirilmeleri; ses ve sinyal tertibatı; yakın mesafelerde çalışan balıkçı tekneleri için ekstra sinyallerle ilgili hükümler getirildi. Denizde seyrüseferin en önemli kuralları olarak kabul edilen ve yoğunlukla iç hukuk kuralları haline de gelen bu Sözleşme hükümleri açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz teknelerinin seyredebileceği sulardaki bütün teknelere tatbik olunabilecektir. Ancak bu sözleşme kuralları arasında bulunan hiçbir hüküm açık denizlerle bağlantılı bulunan ve açık deniz teknelerinin seyrettiği demir yerleri, limanlar, göller, iç su yolları için yetkili ulusal makamlarca getirilen özel kuralların işletilmesi ile çelişmeyecek ve böyle bir ihtimal halinde imkan verdiği ölçüde bu sözleşme kuralları öncelikle tatbik olunacaktır. Bununla beraber bu sözleşme kuralları yetkili ulusal hükümetler tarafından savaş gemileri ya da konvoy halinde ilerleyen teknelere özgü ek istasyon ya da işaret ışıkları, şekilleri ya da düdükle işaretleri veya filo halinde balık avlayan balıkçı teknelerine özgü ek istasyon, işaret ışıkları ya da şekilleri için

konulan özel kuralların işetilmesini engellemeyecektir. Bu kuralların yorumlanması veya uygulanmasında ani bir tehlikeden kaçmak ve kurtulmak için bu kurallardan ayrılmayı gerektirebilecek olan hususlarda seyrüseferin ve çatışmanın ve sair herhangi bir özel durumun tüm tehlikeleri göz önünde bulundurulacaktır.

## **5. Güvenli Konteynerler Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1972 (International Convention for Safe Containers)**

Yürürlüğe Giriş: 1977

Antlaşmanın iki amacı vardır. Birincisi doğruluğu yıllar içinde saptanmış bazı testle ve incelemeler yaparak konteynerlerin elleçlenmesinde ve taşınmasında azami insan güvenliğini sağlamak. İkincisi ise tüm taşıma modlarına uygulanabilecek yeknesak bir güvenlik sistemi oluşturarak Konteynerlerin uluslararası taşınmalarını kolaylaştırmak.

Antlaşma uluslararası taşımacılıkta kullanılan konteynerlerin sağlamlığının ve güvenliğinin tasdikiyle ilgili bir prosedür oluşturmuştur. Özel konteynerin gemilerinin deniz taşımacılığında kullanılmaya başlaması üzerine, IMO 1967 yılında konteynerli deniz taşımacılığında güvenliği sağlayacak bir sözleşme hazırlamaya başladı. Konteynerler, ele alınacak en önemli konu haline gelmişti. IMO, Avrupa Ekonomik Komisyonu ile yaptığı çalışmaları 1972 yılında tamamladı ve Birleşmiş Milletler ile birlikte düzenlenen bir toplantıda sözleşme kabul edildi.

Getirilen kurallar, hava taşımacılığında kullanılan özel konteynerler dışındaki tüm modlarda kullanılan konteynerleri kapsamaktadır.

Sözleşme uyarınca, konteynerlerin güvenilirliği taraf ülke tarafından veya onun belirleyeceği bir kurum tarafından onaylanacaktır. Konteyner üreticileri ise, uygun bulunan konteyner üzerine teknik standartlara uygunluğu gösteren bilgileri yazacaklardır.

Taraf ülkelerin verdiği uygunluk, diğer ülkeler tarafından da kabul edilmiş olmalıdır. Uyum bilgileri olan bir konteyner uluslararası taşımacılıkta asgari güvenlik kontrolüne tabi tutulacaktır.

Bu sözleşme, dünya tonajının %61.25'ine sahip olan 66 ülke tarafından uygulanmaktadır.

*Türkiye bu sözleşmeye henüz taraf değildir.*

## **6. Uluslararası Denizcilik Uydu Haberleşme Örgütü Antlaşması, 1976, ve çalışma sözleşmesi (Convention on the International Maritime Satellite Organization) INMARSAT**

Yürürlüğe Giriş: 1979

Son yıllarda denizcilik radyo haberleşme kanalları oldukça kalabalıklaşmaya başlamış ve uzay teknolojisinin kullanılması ile bu ve bunun gibi sorunların çözülebileceği görülmüştü. Antlaşmanın amacı denizcilikte haberleşme imkanlarını iyileştirecek, can güvenliğini, gemilerin idaresi, deniz kamu haberleşme servisleri sağlayacak bir örgüt kurulmasıydı (IMMARSAT) Çalışma Sözleşmesiyle başlangıç için 200 milyon dolarlık bir sermaye oluşturuldu.

IMMARSAT 1981 de çalışmalarına başladı ve örgütün merkezi Londra'da kuruldu.

## **7. Balıkçı Gemilerinin Güvenliği Hakkında Torremolinos Uluslararası Antlaşması, 1977 (Torremolinos International Convention on Safety of Fishing Vessels)**

IMO kuruluşundan beri balıkçı gemilerine önem vermekteydi, ancak balıkçı gemilerinin diğer gemilerle arasındaki tip ve işleyiş farklılıkları nedeniyle SOLAS ve Yükleme Sınırı Antlaşmalarına dahil edilmelerinde zorluklar yaşıyordu.

Antlaşma 24 metre ve daha uzun yeni deniz balıkçı gemileri için yapım ve teçhizat şartları getirirken, eski gemiler ise için sadece radyo şartları getirmiştir.

Bu antlaşma ile ilk kez uluslararası alanda gemilerin dengesi ile ilgili kurallar getirilmiştir.

## **8. Deniz Adamlarının Eğitimleri, Yeterlilikleri ve Vardiyaları Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1978 STCW-78 (95) (International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers)**

Yürürlüğe Giriş: 1978

Uluslararası alanda bu konuya eğilen ilk antlaşmadır. Sözleşme sadece ticari nitelikli "deniz gemileri"ni (sea going ship) kapsam üzere düzenlenmiştir. Buna göre iç sularda, korunmalı sularda, liman kuralının uygulandığı alanlarda çalışan gemiler bu kapsam içerisine

girmemektedir. Sözleşmenin birinci amacı dünyadaki bütün denizcilerin bu sözleşme kurallarına uygun ve standart bir şekilde eğitilmelerinin sağlanmasıdır. Bunun gibi bu sözleşme gemi adamlarına verilecek sertifikaları da standart hale getirmekte ve böylece bütün ülkelerce gemi adamları için aynı tip sertifika düzenlemeleri gereğini belirtmektedir. Üçüncü olarak bu sözleşme vardiya tutma esaslarını da standartlaştırarak denizlerde güvenlik ve emniyeti artırıcı bir rol oynamaktadır. Bu konuların düzenlenmesinde ülkelerin inisiyatifleri ellerinden alınarak uluslararası bir statü yaratılmıştır. Gerçekten de gemileri yöneten gemi adamlarının uygulamaları ve yaptıkları mesleki faaliyetler sadece kendi gemilerini ve kendi ülkelerini değil diğer gemileri ve ülkeleri de etkiler nitelik taşımaktadır. Buna göre taraf devletler sözleşme gereklerinin uygulanması ile ilgili her türlü teknik ve idari düzenlemeyi IMO Genel Sekreterliğine bildirecekler ve böylece bir taraftan bütün ülkeler birbirlerinden haberdar olurken diğer taraftan da IMO denetimine tabi olacaklardır. Sözleşmenin daha iyi anlaşılıp uygulanabilmesi ve kolaylıkla güncelleşebilmesi için, ISO 9000 olarak adlandırılan ve hizmetlerin kalite güvencesini belirleyen standartlar kümesinin genel çerçevesi içerisinde yapılan detaylandırıcı düzenlemelere STCW Kodlaması denilmektedir. Bu kodlar A ve B kodları olarak iki bölüm halinde yapılandırılmıştır. Uyulması zorunlu olan STCW-A Kodları taraf devletlerin eğitim, sertifikalandırma ve kalite kontrol konularında uymaları gereken kuralları derinlemesine açıklarken; uyulması zorunlu olmayan STCW-B Kodları ise sözleşme gereklerinin yerine getirilmesi için rehberlik hizmeti niteliğindedir. STCW kurallarına göre bir geminin personel yeterlilikleri açısından sorumlusu sadece kaptan değil aynı zamanda gemiyi işleten şirkettir. Bu şirket STCW gerekleri bakımından bayrak devletine karşı sorumlu olacaktır. Bunun gibi denizcilik eğitimi veren kurumların ve eğitmenlerin nitelikleri ve standartları da bu sözleşme ile düzenlenmiştir. Kapsama alanı yukarıda belirtilen STCW, komşu ülkeler arasındaki geleneksel deniz ticaret faaliyetlerini zorlaştırmamak için "yakın kıyusal sefer" adı altında standartları daha düşük olabilecek bir sefer bölgesi belirlemesi yapmış ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışacak gemi adamlarının yeterlilikleri, geminin tonajı ve makine gücüne, seferin özelliği ve süresine, ayrılma limanından en fazla uzaklaşma mesafesine, genel hava şartlarına, bölgedeki kurtarımda faaliyetlerinin etkinliğine, kıyusal ve elektronik mevki bulma sistemlerinin varlığına ve geçerliliğine ve komşu taraf devletlerin emsal bölgelerine uygun olarak belirlenebilmesine imkan tanımıştır.

Bunun yanı sıra Antlaşma genel hükümlerin yanında tankerlerle ilgili şartlar ve cankurtaran malzemelerinin yeterliliği hakkında maddeler içermektedir.

## **9. Denizde Arama ve Kurtarma Hakkında Uluslararası Antlaşma,1979 (International Convention on Maritime Search And Rescue)**

Yürürlüğe Giriş:1985

Antlaşmanın ana amacı uluslararası bir Arama ve Kurtarma planı oluşturmak ve bu faaliyetlerde bulunan hükümetler arasında işbirliğini sağlamaktır. Antlaşma tarafları kendi karasularında arama ve kurtarma hizmetleri için gerekli düzenlemeleri ve komşu devletlerle arama ve kurtarma antlaşmaları yapmayı yükümlenirler.

Ayrıca antlaşma alınması gereken önlemler, koordinasyon merkezlerinin kurulması ve arama kurtarma operasyonlarında acil hallerde yapılması gereken hareketleri de belirler.

Sözleşme acil hallerde veya arama kurtarma faaliyetlerinde uyulacak prosedürleri de düzenlemektedir. Sözleşmeye göre taraf devletlerin, başka ülkelerin kurtarma birimlerinin karasularına girmesini kolaylaştırıcı önlemler almaları teşvik edilmektedir.

*Sözleşmeye dünya tonajının %47.06'sını oluşturan 65 ülke taraftır. Türkiye de sözleşmeye taraf bulunmaktadır.*

### **B. Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmeleri**

İkinci grup antlaşmalar ise denizde kirliliğin önlenmesi ile ilgilidir.

#### **1. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme - MARPOL 73/78<sup>16</sup>**

##### **a. Marpol'e Giriş ve Kısa Tarihçe**

Denizlerin deniz ve kıyı kaynaklı olaylarla kirlenmesinin önlenmesi fikri ciddi olarak 1950'li yıllarda önemsenmeye başlanmıştır. Deniz kirliliği gemilerden kaynaklandığı oranda belki daha da fazlasıyla karadan kaynaklanmaktadır. Kanalizasyonların, büyük fabrika atıkları

<sup>16</sup> Özer Yavru, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (Marpol 73/78, İzmir 1996 ; Ayşe Nur Tütüncü, Gemi Kaynaklı Kirlenmelerin Önlenmesi Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul 1998

yanında akarsularla taşınan şehir pislikleri, tarım yapılan bölgelerdeki gübre ve böcek ilacı artıkları denizi önemli ölçüde kirletmektedir.

Denizden kaynaklanan kirlenmelere ya olağan gemi işlemleri ya da denizde meydana gelen kazalar sebep olmaktadır. Alınan tüm önlemlere rağmen deniz kaynaklı kirlilik önlenememiş değildir. Birleşmiş Milletler'in konu ile ilgili eksperlerinin verdiği rapora göre her yıl yaklaşık 2.35 milyon ton petrol denize karışmaktadır. Bunun % 15 kadarı doğal petrol sızıntılarından kaynaklanmakla beraber geden kaynaklanan miktar alınan önlemlerle daha az orana inmektedir. Bu azalmanın en önemli sebebi deniz kirliliği ile ilgili olarak uluslararası alanda çalışmalarını sürdüren IMO ve başta MARPOL olmak üzere deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili tüm düzenlemelerdir.

*Gemi sanayinin ve deniz taşımacılığının uluslararası doğası sebebiyle denizcilik işlemlerinde güvenliğin geliştirilmesi ve sorunların çözülmesi her ülkenin tek başına çalışması yerine uluslararası düzeyde tüm ülkelerin işbirliği ile hareket edilmesiyle başarıya ulaşılabileceği açıktır*

Gemi sanayinin ve deniz taşımacılığının uluslararası doğası sebebiyle denizcilik işlemlerinde güvenliğin geliştirilmesi ve sorunların çözülmesi her ülkenin tek başına çalışması yerine uluslararası düzeyde tüm ülkelerin işbirliği ile hareket edilmesiyle başarıya ulaşılabileceği açıktır. Ancak bununla birlikte birçok uluslararası sözleşme yapılmış olmasına rağmen bu sözleşmelerin uluslararası alanda uygulanmasının sağlanması ve ülkeler arasında koordinasyonun kurulması bu sözleşmelerin onaylanması kadar önem taşımaktadır.

IMO, kurulduğu tarihten bu yana deniz kirliliği problemine önem vermiş ve bu konudaki çalışmalarını yıllar içinde daha da yoğunlaştırmıştır. 1954 tarihli Petrol Kirliliği Antlaşması (OILPOL), petrol kirliliğinin etkilerini denetim altında tutmak için düzenlenmiş ilk büyük antlaşmaydı. Ancak takip eden yıllarda kirlilik önlenemez bir şekilde artış gösterdi. Bunun üzerine 1962 yılında toplanan bir konferansta 1954 OILPOL Antlaşmasında değişiklikler yapıldı yeni önlemler konuldu. 1967 yılında meydana gelen Torrey Canyon kazası, üzücü bir şekilde düzenlemelerin kapsamlarının yeterli olmadığını ve petrol



taşımacılığının deniz çevresine verebileceği zararlarını ne kadar büyük olduğunu gözler önüne serdi. Bu felaketi takiben IMO 1969 yılında 1954 Antlaşmasını tadil eden bir seri antlaşmalar ve protokoller ortaya koydu. Aynı yıl iki antlaşma kabul edildi. Birincisi, sahil devletlerinin açık denizlerdeki petrol kirliliğine sebep olacak olaylara müdahale hakkı tanıyan, *Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Doğuracak Kazalar Olduğu Takdirde Müdahale ile İlgili Uluslararası Sözleşme* ve ikincisi de, gemi ya da yük sahibinin petrol kirliliğine sebep olan kaza sonucu olarak katlanılan zarardaki hukuki sorumlulukları ile ilgili *Deniz Kirlenmesi Zararlarında Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme*di. Bu antlaşmalarla konulan sorumluluk limitlerinin yeterli olmadığı görüşleri bazı olaylarda da kanıtlanınca 1971 yılında IMO tarafından *Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Fon Kurulması Hakkında Antlaşma*yı kabul eden bir konferans düzenlendi. Bu antlaşma 1978 yılında yürürlüğe girdi. Merkezi Londra'da bulunan IOPC Fon Teşkilatı tarafından yönetilen bu fon (IOPC), gemi sahibine sorumluluk yükleyen Hukuki Sorumluluk Antlaşmasından farklı olarak, kirlenmeye sebep olan kaza sonucu mağdur olanlara Hukuki Sorumluluk Antlaşması uyarınca mevcut tazminatı aşan miktarlar bakımından ek tazminat sağlamak için kurulmuştur. Böylece tazminatın ağırlığı gemi sahipleri ile yük ilgilileri arasında eşit olarak paylaştırılmış olmaktadır.

## **b. MARPOL**

### **aa. Genel Olarak Marpol ve Kuralları**

Deniz çevresinin denizde petrol taşımacılığının yoğunluğu ve dolayısıyla petrol kazalarının artan oranı, olağan tanker işlemleri özellikle yük depolarının temizlenmesi gibi durumlar ile de büyük çapta tehdit ediliyor oluşu denizlerin petrol ile kirlenmesinin hukuki yönleri ile ilgili anlaşmaların yanında bu yönüyle de uluslararası ilgi ve çalışma gerektirdiğini ortaya koymuştur. 8 Ekim-2 Kasım 1973 tarihleri arasında IMO tarafından gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin tüm *Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL)* kabul edildi. Gemiler tarafından meydana getirilen değişik kaynaklı kirlenmelere ilişkin kurallar Sözleşmenin 5 Ek'inde yer almaktadır. Ek-1 petrol kirliliği ile; Ek-2 zehirli sıvı maddeler tarafından kirlenme ile; Ek-3 ambalajlı zararlı maddeler tarafından kirlenme ile; Ek-4 gemilerden çıkan pis sularla kirlenme ile; Ek-5 çöplerle kirlenme ile ilgili kurallar içermektedir. 1973 yılında kabul edilen MARPOL 73/78

Sözleşmesi 15.1.1974 tarihinde imzaya açılmış ve ancak 2 Ekim 1983'te yürürlüğe girmiştir. 1978 yılından sözleşmenin kabulü ve onayının çok yavaş olduğunun görülmesi üzerine (1978 yılında sadece 3 ülke bu sözleşmeyi onaylamıştı ki bunların dünya deniz filosundaki yeri önemsenmeyecek kadar küçüktü.) 1976/1977 kışında meydana gelen tanker kazalarının çokluğu, 6-17 Şubat 1978 tarihleri arasında "Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Konferans"ının (TSPP - The International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention) toplanmasına sebep oldu. Bu konferansta, ham petrolün yıkanması (önceki load on top sisteminin geliştirilmesi) gibi teknik işlemler ve korumalı yerleştirilmiş safla depoları türünden değiştirilmiş koşullar içeren, daha fazla tedbire yer veren, MARPOL 1973 Sözleşmesinin kurallarını daha çabuk ve kapsamlı olarak yürürlüğe konulmasını kabul eden bir Protokol kabul edildi. Sözleşmenin ve bu Protokol ve Ek'lerinin hükümlerinin tek bir metin gibi birlikte okunacak ve yorumlanacak oluşu Sözleşmenin MARPOL 73/78 olarak bilinmesine ve anılmasına yol açmıştır. O günden bu yana onaylayan ülke sayısı 95'e ve bu sözleşmeyi onaylayan ülkelerin ticaret gemilerinin tonajları toplamı dünya toplam tonajının % 93.48'ine ulaşmıştır.

### **bb. MARPOL 73/78 EK-1 Petrol İle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar**

- 4 ana bölümden oluşmaktadır :

İlk bölümde genel kavramlara ve tanımlara yer verilmiştir.

İkinci Bölüm, "Gemilerin İşletilmesi Sırasında Kirlenmenin Kontrolü İçin Kurallar" başlığını taşımakta ve petrolün boşaltımının kontrolü ve özellikle özel alan olarak kabul edilen yerlerde yasaklanması ve kirlenmenin kontrolü için uygulanacak metodlar ve gemilerin donanımı bu bölümün içeriğini oluşturmaktadır. Gemilerde çeşitlerine göre genel olarak kirliliğin önlenmesi tedbiri olarak teçhiz edilmesi bu Ek ile zorunlu tutulan sistem ve düzenler genel olarak başlıklar halinde şöyledir:

a) Petrol Boşaltım İzleme ve Kontrol Sistemi (PBİK Sistemi) ve Kayıt aleti, bir petrol tankeri müsaade edilen miktar ve oranda denize petrol boşaltabilmesi için Teşkilat tarafından geliştirilmiş PBİK şartname ve esaslarına uygun yapılmış bir sistemle donatılması gereklidir.

b) Slop Tank Düzeni, tankerlerde yük tanklarının temizlenmesi ile ve bu tanklardan çıkacak kirli balast kalıntıları, tank yıkama sularının ve

sıvı atıkları denize uygun şekilde boşaltımını sağlamak için aktarılacağı tankların tahsis edilmesi ve uygun imkanların tertibatların sağlanması gereklidir.

c) Petrol Filtre Cihazı, sintine boşaltımını kontrol için petrol tanklarında balast suyu taşımayan 400 ve daha yukarı gros tondaki ve 10.000 gros tonndan daha küçük her gemi tarafından bulundurulmak zorundadır.

d) Petrol Atıkları (Sludge) İçin Tanklar, 400 ve daha yukarı gros ton-  
daki gemilerde, makina tipi ve seferin uzunluğuna göre akaryakıt ve  
yağlama yağının temizlenmesi ve  
makina hacimlerindeki yağ  
sızması sonucu ortaya çıkan ve  
işlenemeyen petrol kalıntılarını  
almak üzere tanklar  
bulunmalıdır.

***"Petrol Tankerlerinin  
Borda ve Karinalardaki  
Hasarlar Yüzünden  
Meydana Gelebilecek Deniz  
Kirlenmesinin En Alt Düzeye  
İndirilmesi Gerekir"***

Üçüncü Bölüm, "Petrol Tankerlerinin Borda ve Karinalardaki Hasarlar Yüzünden Meydana Gelebilecek Deniz Kirlenmesinin En Alt Düzeye İndirilmesi İçin Yapılması Gerekenler" başlığı altında, yük tanklarının düzeni ve boyutlarının sınırlandırılması, bölmeleme ve denge hususlarında teknik hesaplamalara ilişkin düzenlemelere yer vermektedir. Dördüncü Bölüm, "Petrol Kirliliği Olaylarından Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi" hakkında olup 4 Nisan 1993'te yürürlüğe girmiştir. Bu bölüm altında Petrol Kirlenmesi Acil Durum Planı düzenlenerek 1990'da tüm gemilerin Petrol Kirliliği Acil Durum Planı taşımasını zorunlu kılan OPRC Sözleşmesi ile bir uyum yaratılması düşünülmüştür.

EK-1'e ait 3 adet Eklenti mevcuttur : 1 sayılı Eklentide, Petrol Listesi yer almaktadır. 2 sayılı Eklenti Petrol Kirlenmesinin Önlenmesi İçin Uluslararası Sertifikasının (IOPC) Formunu ve İlavelerini göstermektedir. 3 sayılı Eklenti, Petrol Kayıt Defterinin şeklini ve kaydedilecek hususları göstermektedir.

### **cc. MARPOL 73/78 EK-2 Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü İçin Kurallar**

6 Nisan 1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu EK'e ilişkin 5 adet Eklenti mevcuttur :

Eklenti-1'de "Zehirli Maddelerin Sınıflandırılması İlkeleri" başlığı altında zehirli sıvı maddeleri 4 kategoriye ayıran esaslar belirtilmiştir.

Eklenti-2, "Dökme Olarak Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerin Listesi" başlığı altında tek tek sayma yoluyla tankerlerle taşınan ve zehirli sıvı madde olarak kabul edilen maddeler belirtilmiştir.

Eklenti-3, "Dökme Olarak Taşınan Diğer Sıvı Maddelerin Listesini" düzenlemiştir.

Eklenti-4, zehirli sıvı maddeleri dökme olarak taşıyan gemiler için bulundurulması zorunlu olan belgelerden Yük Kayıt Defterinin şeklini ve kaydedilecek hususların listesini düzenlemektedir. Eklenti-5'te yine zorunlu belgelerden olan "Zehirli Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Taşınması İçin Deniz Kirlenmesini Önleme Uluslararası Belgesi,1973" formu yer almaktadır.

#### **dd. MARPOL 73/78 EK-3 Denizyolu İle Ambalajlı Olarak Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar**

1 Temmuz 1992'de yürürlüğe girmiştir. Bu Ek'in uygulanmasında yeknesaklık sağlanması için Uluslararası Denizde Taşınan Tehlikeli Maddeler Kodu (IMDG Code)'nun dikkate alınması kararlaştırılmış ve Ocak 1991'de yürürlüğe giren değişikliklerle de deniz kirlenmesi olarak saptanan 600 madde sözü edilen Kod'un kapsamı içine alınmış ve bunların taşınması hususunda detaylı hükümler getirilmiştir.

#### **ee. MARPOL 73/78 EK-4 Gemilerden Atılan Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar**

Halen yürürlüğe girmemiş bir Ek olup Bu Ek'i onaylayan ülke sayısı 37'yi ve tonajları toplamı ise dünya tonajının % 40'ını bulmuştur. "Gemilerden Atılan Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sertifikası"nın şeklinin düzenlendiği bir adet Eklentisi vardır.

#### **ff. MARPOL 73/78 EK-5 Gemilerden Atılan Çöplerle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar**

31 Aralık 1988'de yürürlüğe girmiştir. Kapsamına tüm gemileri almaktadır. Bu Ek hükümlerinin uygulanması ve hayata geçirilmesi için ayrıca ayrıntılı bir yönetmelik çıkartılmıştır.

### **c. Türkiye Bakımından**

Türkiye bu Sözleşmeyi ve bu Sözleşmeyi tadil eden Protokolü (MAR-POL 73/78 Protokolü) ve 1, 2, 5 numaralı ekler ile 1984, 1985, 1987 tarihlerinde yapılan değişikliklerine katılmayı 3.5.1990 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile kabul etmiş, Sözleşme 24 Haziran 1990 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Diğer Ek'leri kabul etmediğine dair bir bildiriye bulunmamış olmakla beraber katılma işlemi Sözleşme ile 1, 2, 5 sayılı Ek'leri kapsadığından diğer Ek'lerin ülkemiz açısından yürürlüğe girmesi bakımından aynı şekilde katılma işlemi yapılmasına yani Bakanlar Kurulu kararı alınmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

### **2. Açık Denizde Petrol Kirliliği Vakalarına Müdahale Hakkında Uluslararası Sözleşme - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969**

1967 yılında olan Torrey Canyon kazası sonrasında ülkelerin uluslararası kamu hukuku kapsamında açık denizlerdeki yetkileri konusunda tartışmalar başladı. Özellikle, kıyı devletinin kıyılarını tehdit eden bir petrol kirliliği karşısında önlem alıp alamayacağı ve alınması gerekli bu önlemlerin yabancı donatanların, yük sahiplerinin ve hatta bayrak devletlerinin çıkarlarını etkilemesi hallerinde ne olacağı konularında sorular doğmasına neden olmuştur.

Varılan ortak görüş, devletlerin açık denizdeki ciddi durumlara müdahale etmeleri ihtiyacını tanıırken, diğer meşru çıkarları korumak üzere yeni bir rejime ihtiyaç olduğudur.

Yapılan sözleşme uyarınca, kıyı devletinin açık denizde meydana gelen ve sahillerini etkileyebilecek olan herhangi bir tehlike veya petrol kirliliğini önlemek, azaltmak, yok etmek amacıyla tedbirler alabileceği kabul edilmiştir. Kıyı devleti bu tedbirleri sadece zaruri hallerde ve çeşitli çıkar gruplarının (gemi sahipleri, yük ilgilileri ve bayrak devletleri) çıkarlarını dikkate alarak yapmakla yükümlüdür. Bu yükümlülüklerini dikkate almayan kıyı devleti gerçekleşen zararı tazmin etmek zorunda kalır.

*1975 yılında yürürlüğe giren bu sözleşmeye dünya tonajının %68.75'ini oluşturan 73 ülke taraftır. Türkiye ise henüz taraf değildir.*

### **3. Atıkların ve Başka Malzemenin Depolanması Yoluyla Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC), 1972**

Bu sözleşme deniz kirliliğinin önlenmesi ve uluslararası kontrolüne katkı yapma amacı taşımaktadır. Sözleşme belli bazı zararlı maddelerin denize depolanmasını yasakladığı gibi, diğer bazı maddeler için de önceden alınacak özel bir izin zorunluluğu getirmiştir. Bir kısım diğer madde için bu izin genel olarak aranmaktadır.

Taraf ülkeler, verilecek izinlerle ilgilenen, gerekli kayıtları tutan ve denizin durumunu izleyen birer kurum oluşturmak zorundadırlar. Aynı zamanda denizin durumunu izleme ve bilimsel araştırmaların yapılması konularında bölgesel işbirliğini artırıcı çalışmaların yapılması da sözleşmede yer almaktadır.

*Dünya toplam tonajını %67.12'sini oluşturan 78 ülke tarafından onaylanan bu sözleşmeye Türkiye taraf değildir.*

### **4. Petrol Kirliliğine Müdahalede Hazırlık, Harekat ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990**

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi için daha ileri önlemler alınmasının amaçlandığı bu sözleşme ile denizi kirletici tehlikelere veya önemli olaylarla başedilmesi için bir uluslararası işbirliği çerçevesi çizilmiştir.

Sözleşmenin tarafları, ulusal çapta veya diğer ülkelerle işbirliği içinde kirlilik olaylarına müdahale tedbirleri almakla yükümlüdürler. Gemiler, bir petrol kirliliği müdahale planı taşımak zorundadırlar. Kıyı ötesi birimlerin işleticileri de böyle bir müdahale planı oluşturmak zorundadırlar.

*Bu sözleşmeye dünya tonajının %49.33'ünü oluşturan 52 ülke taraf bulunmaktadır. Türkiye ise henüz taraf değildir.*

### **5. IMO Dışı Sözleşmeler<sup>17</sup>**

Denizlerin kirlenmesinin önlenmesi üzerinde tüm dünya devletler-

<sup>17</sup> Noyan Özkan, Doğa Koruma Rehberi, İst. 1995 sf.54-59



ince hassasiyetle durulan bir konu olmakla sadece IMO çerçevesinde değil tüm uluslararası platformlarda ele alınan bir konu haline gelmiştir. Burada Türkiye'nin de taraf olması ve böylece bizi de ilgilendirmesi bakımından üç uluslararası düzenlemeyi işaret edeceğiz :

### **a. Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair 1976 Barselona Sözleşmesi**

Sözleşmeye taraf Akdeniz ülkeleri bölgenin kirlenmesine karşı tüm önlemleri alacaklarını ve birbirleri ile dayanışma içerisinde koruma yapacaklarını taahhüt etmişlerdir. Sözleşmenin sekreterliğini BM Çevre Programı (UNEP) üstlenmiş olup taraf devletlerden birisinin diğer bir taraf devleti şikayet etmesi halinde konunun bir hakem mahkemesine götürülmesi benimsenmiştir. Bu sözleşme çerçevesinde 1980 yılında "Akdeniz'in Gemilerden ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına Dair Uluslararası Protokol" onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Protokol ekindeki listelerde boşaltma yasağı olan ve her defasında ayrı ayrı özel izin alınması ve belgelendirilmesi gereken maddeler sayılmıştır. Keza, 1980 de onaylanan "Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Yapılacak Mücadele ve İşbirliği Uluslararası Protokolü" ile acil durum planlarının hazırlanması pilot ve kaptanların ikazı düzenlenmiştir. Bunlar gibi yine aynı sözleşme çerçevesinde "Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Uluslararası Atina Protokolü" ile "Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin 1982 Cenevre Uluslararası Protokolü" imzalanarak yürürlüğe konulmuştur.

### **b. Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında 1992 Bükreş Sözleşmesi ve Ekli Protokoller**

Karadeniz ülkeleri tarafından deniz çevresinin ve canlı varlıkların korunmasında gelişme sağlamak üzere imza altına alınmıştır. Başlangıç ilkelerinde Karadeniz'in kendine özgü hidrolojik ve ekolojik özellikleri ile flora ve faunasının suyun sıcaklığında ve bileşiminde meydana gelen değişikliklere karşı aşırı duyarlılığı dikkate alınmıştır. Kirlilik kaynakları tespit edilmiş ve önlemler alınması hükme bağlanarak Karadeniz'in kara kökenli kaynaklardan, petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine karşı acil durumlarda yapılacak işbirliği ve denize kirli madde boşaltımı ile ilgili üç ayrı protokol bu sözleşme ekinde yer almıştır. "Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu" ve Sekreteryası İstanbul'da kurulmuştur.

## **c. Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınmasının ve Bertarafının Kontrolüne Dair 1989 Basel Sözleşmesi**

Bu sözleşme BM üyesi ülkeler tarafından tehlikeli atık maddelerin sınırlar ötesi yasadışı trafiğinin yarattığı kaygılar dolayısı ile imzalanmıştır. Sözleşme ekinde kontrol edilecek atık kategorileri, özel değerlendirmeye tabi tutulacak atık kategorileri, tehlikeli özellikler listesi, bertaraf işlemleri yer almaktadır. Sözleşmenin 4 ncü maddesi uyarınca taraflar bertaraf amacıyla tehlikeli atıkların veya diğer atıkların ithalini yasaklayabilirler. Bu durumda yasak koyan devletin bildiri üzerine diğer devletlerin bu ülkeye bu malların ihracına yasak koyması gerekmektedir. Sözleşme uyarınca tüm atıklar kaynak ülkelerinde önlem alınmak suretiyle zararsız hale getirilecektir. BM Çevre Örgütü (UNEP) sözleşmenin sekreteryalığını yapmaktadır.

### **C. Tazminat ve Sorumluluk Sözleşmeleri**

IMO tazminat ve sorumluluğa dair antlaşmalar da oluşturmuştur.

#### **1. Petrol Kirlenmelerinde Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Damage)**

Yürürlüğe Giriş: 1979

Antlaşmanın esas amacı petrol taşıyan gemilerin dahil olduğu deniz kazalarından zarar gören kişilere uygun tazminat ödenmesidir. Sorumluluğu petrol kirliliğine yol açan geminin sahibine yükler. Sorumluluk belirlenen azami limiti aşmamak kaydıyla geminin tonajının her bir tonu başına sınırlı bir miktar olabilir. Antlaşmada para birimi olarak altının resmi kuruna bağlı Poincaré frankı kabul edilmiş, ancak bunun milli para birimlerine çevrilebilmesi oldukça zordu. 1981de yürürlüğe giren 1976 Protokolü ile bu para biriminin yerine Uluslararası Para Fonunun (IMF) kullandığı yeni bir birim kabul edildi.

1984 Protokolü 1980'lerin başında 1969 antlaşmasıyla getirilen sınırın çok düşük kaldığı, özellikle zararın küçük bir gemiden doğduğu hallerde tazminatın hiç de tatmin edici olmadığı görülmüştür.

Bu nedenle 5000 gt den küçük gemiler için 3.12 milyon Dolar azami sorumluluk miktarı ve 5000 gt'den küçük gemiler için de tonajları ile artan oranlı sorumluluk esası getirilmiştir. (örneğin 140.000 gt ve daha büyük gemiler için 62 milyon Amerikan Doları )

Türkiye bu sözleşmeye taraftır. Sözleşme 24.07.2001 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

## **2. Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini için Uluslararası Fon Oluşturulmasına Dair Antlaşma, 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)**

Yürürlüğe Giriş: 1978

Sivil Sorumluluk Antlaşmasına ek olarak getirilen antlaşma ile ek tazminatlar ödeyecek bir uluslararası fon kurulması kabul edilmiştir. Bu fona katılım yapacak olanlar ise taraf ülkelerde deniz yoluyla petrol getiren kişilerdir. Kurulan fonla petrol kirliliklerinden zarar görenlere daha tatmin edici miktarlarda tazminat ödenmesi amaçlanmıştır. Toplam ödenebilecek tazminat miktarı 140 milyon Amerikan Dolarına çıkarılmıştır.

1969 tarihli sözleşme ile getirilen sistemde karşı bazı devletler kusura dayanmayan sorumluluk esasına eleştiri getirmiş, bazı devletler ise sorumluluk sınırlarını düşük bulmuşlardır.

1971 tarihli sözleşmenin amacı, 1969 tarihli hukuki sorumluluk sözleşmesi yeterli olmadığı takdirde, petrol kirliliği zararlarının tazmini sağlamak, denizde güvenlik ve benzer sözleşmelere uyum sağlandığı takdirde 1969 tarihli sözleşme uyarınca donatanlara yüklenen sorumluluğu rahatlatmaktır.

Oluşturulan fonun birincil amacı, zarar veren gemi sahibinden tazminatın alınmadığı veya bu tazminatın zararlarını karşılamadığı hallerde, petrol kirliliğinden zarar gören devlet ve kişilerin zararını karşılamaktır.

Fon ayrıca, petrol kirliliğine maruz kalmış veya tehdit altında olan taraf devletlere, personel, malzeme, kredi sağlama konusunda da yardımcı amaçlar.

*Sözleşmenin tarafı olan 43 ülke toplam dünya tonajının %30.14'ünü oluşturmaktadır.*

## **3. Nükleer Malzemelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Hukuki Sorumluluk Hakkında Antlaşma, 1971 (Convention on Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Materials)**

Yürürlüğe Giriş: 1975

Bu antlaşmanın amacı gemi malikinin sorumluluğuyla ilgili antlaşmaların nükleer zararlara uygulanmasındaki zorlukları çözmektir.

Bu sözleşmeye göre, bir nükleer kazadan sorumlu olan kimse, söz konusu nükleer tesisin işleticisi, 1960 Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk Hakkındaki Paris Sözleşmesi, 1963 Nükleer Zararlardan Hukuki Sorumluluk Hakkındaki Viyana Sözleşmesine göre veya benzeri bir koruma getiren ulusal hukuka göre zarar gören kişilere karşı sorumlu tutulmuş ise, bu sözleşme ile getirilen sorumluluktan kurtulur.

*Bugün itibariyle dünya toplam tonajının %22.77'sini oluşturan 14 ülke sözleşmeye taraftır. Türkiye taraf değildir.*

#### **4. Denizde Yolcu ve Yolcu Bagajlarının Taşınmasına Dair Atina Antlaşması,1974 (Athens Conventions Relating to the Carriage of Passangers and Their Luggage by Sea)**

Yürürlüğe Giriş: 1987

1961 ve 1967 yıllarında kabul edilen iki Brüksel Antlaşmasını uyumlaştırma amacını taşır. Taşıyanın gemideki yolculara gelen zararlardan dolayı sorumluluğu kabul edilmiştir. Her taşıma için eğer yolcu kişisel bir zarar görür veya ölürse sorumluluk 55 bin Amerikan Dolarıyla sınırlanmıştır.

Bagajlara gelen zararlar bakımından ise taşıyanın sorumluluğu, bagajın kamara bagajı, araba, araba içinde taşınan bagaj olmasına göre değişiklik gösterir.

#### **5. Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Antlaşma, 1976 ( Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)<sup>18</sup>**

Yürürlüğe Giriş: 1986

<sup>18</sup> Ergon Çetingil, Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3, Sayı 1-2 sf. 3 vd. ; Sezer Iğın, LLMC (Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumlulukların Sınırlanmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf. 1-2 sf.67 vd. ; Emre Bayramlıoğlu, 1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 1-2 sf. 129 vd; Samim Ünün, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul 2000, sf. 639 vd. ; Hüseyin Ataol, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul 2000 sf. 57 vd.

19.11.1976 tarihi,nde Londra'da imzalanan bu Konvansiyona Türkiye 4.6.1980 tarihli, RG. de yayımlanan katılma kararına rağmen ilgili belgelerin geç teslim edilmesi neticesinde 1.7.1998 tarihinden itibaren taraf olmuştur. Konvansiyon deniz alacaklarına karşı sözleşmede belirlenmiş kişilerin taraf devletlerden birisinin mahkemesinde ileri sürülen deniz alacağı hakkına karşı sorumluluğunu belli bir meblağla sınırlandırarak haczedilmiş veya üzerinde tedbir uygulanmış gemiyi veya sair malvarlığını ya da teminatını serbest bıraktırmasını sağlamaktadır. Taraf devletler iç su gemileriyle 300 gros tondan küçük gemiler hakkında farklı düzenleme yapma yetkisini haiz bırakılmıştır. Yüzer platformlar ve hovercraft'lar konvansiyonun uygulama kağısını dışında tutulmuşlardır. Sorumluluğun sınırını bazı durumlarda %250, %300'e kadar çıkarılmıştır. İki tür talep için sorumluluk sınırı belirlenmiştir: Can kaybı veya kişisel zararlar ile mal zararları (diğer gemilere verilen zararlar, liman ve rıhtımlara verilen zararlar). Sorumluluk bir halde sınırlamaya tabi tutulmamaktadır; buna göre eğer zarar, kişinin ihmalinden, kişisel bir davranışından, böyle bir sonucu doğurmak için yapılmış veya böyle bir sonucun doğabileceğini tahmin edilmesine rağmen yapılmışsa sınırsız sorumluluk esası geçerlidir. Konvansiyonun Türk Hukukundaki uygulamasının nasıl olması gerektiği hususunda tartışmalar mevcuttur.

#### **D. Diğer Konulardaki Çeşitli Sözleşmeler**

IMO nun diğer alanlardaki çalışmaları ise şöyle sıralanabilir:

#### **1. Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Hakkında Antlaşma, 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)**

Yürürlüğe Giriş: 1967, 1969, 1973, 1977 ve 1986 değişiklikleriyle.

Ana amacı deniz trafiğinde gereksiz gecikmeleri önlemek, hükümetler arası işbirliğini sağlamak, uygulamaları yeknesaklaştırmaktır.

Sözleşme eklerinde gemilerin ve kişilerin geliş, kalış ve ayrılışları, sağlık ve karantina, bitkiler ve hayvanlar için hijyen kuralları yer alır.

Söz konusu sözleşmenin yapılmasındaki temel amaç, limanlarda kullanılan evrakların ülkeden ülkeye farklılık göstermesi ve bu durumun da önemli gecikmelere sebep olmasıdır.

Sözleşmenin temel amaçları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Deniz taşımacılığında gereksiz gecikmeleri önlemek
- Hükümetler arasındaki işbirliğine katkıda bulunmak
- Usul ve formalitelerin uygulamasında en üst derecede eşgüdüm ve yeknesaklık sağlamak.

Sözleşmenin ekleri, gemilerin ve kişilerin limanlara varışları, kalışları ve ayrılışları ile ilgili hükümler ve hayvanlar ile bitkiler için sağlık, karantina ve hijyen koşulları ile ilgili hükümler içerir. Bu hükümler "Standartlar" ve "Tavsiye Edilen Uygulamalar" olarak ikiye ayrılmıştır ve Hükümetler tarafından istenilen belgeler sıralanmıştır.

Sözleşme 1973,1986, 1987, 1990, 1992, 1993, 1996, tarihlerinde değiştirilerek, teknolojinin ve zamanın gereklerinin gerisinde kalınmaması sağlanmaktadır.

*Bu sözleşmeye dünya tonajının %54.90'ını oluşturan 84 ülke taraftır. Türkiye henüz bu sözleşmenin tarafı değildir.*

## **2. Gemilerin Tonağ Ölçümleri Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1969 TONNAGE (International Convention on Tonnage Measurement)**

Yürürlüğe Giriş: 1982

Bu antlaşma ile daha önce her ülke ya da kuruluşça uygulanan farklı ölçüm sistemleri yerine ilk kez evrensel bir tonaj ölçüm sistemi getirilmiştir. Harp gemileri, boyları 24 m. den kısa olan gemiler ve sadece Kuzey Amerikanın bazı göl bölgeleri ile sadece Hazar Denizinde ve bazı Güney Amerika nehirlerinde seyir yapan gemiler bu sözleşmenin kapsamı dışında bırakılmıştır. Bunun dışında kalan ve uluslararası sefer yapan tüm gemiler için ayrı ayrı gros ve net tonaj hesaplamalarının yapılma yöntemi ve bunların bir "milletlerarası tonilato belgesi" ne bağlanması bu sözleşme ile düzenlenmiştir. Ancak antlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte varolan gemiler o anki tonaj ölçümlerini 12 yıl boyunca kullanabileceklerdir.

## **3. Seyir Güvenliğine Karşı Hukukdışı Hareketlerin Bastırılmasına Dair Antlaşma,1988 (Convention on the Suppression of the Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation) (SUA)**



Gemilerin zorla ele geçirilmesi, gemilerdeki kişilere karşı şiddet kullanılması, gemiye zarar verecek maddelerin yerleştirilmesi gibi hukuk dışı hareketlere karşı uygun önlemler alınmasını sağlamak için kabul edilmiştir. Bu andlaşmaya eklenen bir protokolle ise kıta sahanlıklarındaki sabit platformlar da kapsama alınmıştır.

Sözleşmenin temel amacı, gemilere karşı hukuka aykırı hareketlerde bulunan kişilere karşı gerekli önlemlerin alınmasıdır. Gemilere karşı girişilen hukuka aykırı hareketler; zorla ele geçirme, gemilerdeki kişilere karşı şiddet hareketleri, gemileri yok edecek veya gemilere zarar verecek araçların yerleştirilmesi olarak örneklendirilebilir.

*10 Mart 1988'de kabul edilen bu sözleşme, 1 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye hem 1988 tarihli sözleşmeye, hem de aşağıda bahsi geçen aynı tarihli protokole taraftır.*

#### **4. Kıta Sahaneliği Üzerindeki Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Girişilen Hukuka Aykırı Hareketlerin Bastırılmasına Dair Protokol- Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUAPROT), 1988**

10 Mart 1988'de kabul edilen bu sözleşme, 1 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 1988 tarihli protokole taraftır. Söz konusu protokol, gemilere ilişkin SUA sözleşmesini kıyı ötesi gaz ve petrol arama platformlarını da içine alacak şekilde genişletmektedir.

#### **5. Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Andlaşma, 1989 (International Convention on Salvage)**

1910'da kabul edilen antlaşmanın yerini almak üzere kabul edilmiştir. Klasik "no cure- no pay" sisteminde kurtarıcı, faydalı bir netice elde edemeyerek hangibir değeri kurtaramadığı takdirde kendisine hiçbir ödeme yapılmamaktadır. Bu çerçevede deniz kirliliğini azaltan veya önleyen çalışmalara da hiçbir ödeme yapılmamaktadır. Bu yeni andlaşma ise çevre bilincinin etkisi ve kirliliği önleyici tedbirlerin teşvik edilmesi amacıyla kirliliği azaltan veya önleyen çalışmalara kurtarma başarısız olsa bile ödeme yapılmasını öngörmektedir.

<sup>19</sup> Izveren/Franko/Çalık, age. sf.390

## **E. IMO Sözleşmeleri Katılımı**

IMO sözleşmeleri yer yüzünde büyük bir katılım yaratmıştır. Bugün, ortalama olarak yer yüzündeki mevcut toplam deniz ticaret gemileri tonajının yaklaşık %97 - 98 sini kapsayan bir katılım sağlanmış bulunmaktadır. Örneğin Solas bakımından bu katılım oranı %98.27, STCW bakımından %97.55, Tonnage bakımından %97.51, Colreg bakımından % 96.20, Yükleme Hatları Sözleşmesi bakımından % 98.19 ve Marpol bakımından % 93.48 dir.<sup>20</sup>

### **Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri ve Kabul Tarihleri<sup>21</sup>**

- Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi (1948) **25.3.1982**
- Yükleme Hatları Uluslar arası Sözleşmesi (LL'1966) **5.11.1968**
- Denizde Can Güvenliği Uluslar arası Sözleşmesi (SOLAS'74) **31.10.1980**
- Gemilerin Ölçümü Uluslar arası Sözleşmesi (Tonnage'69) **18.7.1982**
- Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (COLREG'72) **16.5.1980**
- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslar arası Sözleşmesi (SAR'79) **21.12.1985**
- Gemi Adamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW'78) **20.4.1989**
- Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Sözleşmesi (Inmarsat'76) **16.11.1989**
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL'73/78) **24.6.1990**
- Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (LLMC'76) **1.7.1998**
- Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferi Güvenliği Sözleşmesi (SUA'88)

<sup>20</sup> IMO's 50th Anniversary A Record of Success, IMO News. No.1.,1998, sf.26

<sup>21</sup> T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar, Eylül 2000, Ankara, s. 117.

- Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol 4.6.1998
- Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC) 24.07.2001

Bu Sözleşmeler dışında Türkiye'nin katılım aşamasında olduğu başka IMO sözleşmeleri de bulunmaktadır.

#### **IV. IMO KODLARI VE TAVSİYE KARARLARI**

##### **1. Genel Olarak**

Resmi uluslararası sözleşme belgelerine ek olarak, IMO çok çeşitli konularla ilgili tavsiye kararları da almakta olup bugüne kadar bunlardan yüzlercesini kabul etmiştir.

Önemli konularda getirilen kodlardan bazıları, tavsiye olunan veya yol gösterilen uygulamalar, resmi antlaşma belgeleri ile düzenleme için uygun görülmedikleri için bu şekilde düzenleme konusu yapılmıştır. Kodlar veya herhangi başka bir şekilde tavsiye kararları, Hükümetleri genellikle bağlamamasına rağmen, bunlar ulusal kanunlar ve gerekli düzenlemelerin temel fikri ile çatısını oluşturmada rehberlik yapmaktadırlar. Aslında çoğu hükümetler, tavsiye kararları hükümlerinin tamamını veya bir parçasını ulusal mevzuat veya düzenlemelere dahil ederek kullanmaktadırlar.

IMO tavsiye kararları, genellikle antlaşmalar ya da bunlara ilaveler yapmayı veya antlaşmaların ve bazı durumlarda da temel kanunların, vb. hükümlerine uyulmasında yardımcı olmaya yönelik düzenlemelerdir.

IMO tavsiyeleri, tecrübe ışığı altında önceki hükümlerin uygulanması ile kazanılan yararlı veya gerekli olduğu anlaşılmış diğer başka koşullarla birleşebilir. Keza, tavsiye kararları özel yasalarla ilgili olarak meydana gelen çeşitli sorunları açıklığa kavuşturmakta ve bu yolla tüm ülkelerde aynı yorum ve uygulamanın yapılmasını sağlamaktadır.

Şimdiye kadar kabul edilmiş temel ve önemli tavsiye kararları ve kodlara örnek olarak şunlar gösterilebilirler:

- Uluslararası Denizde Taşınan Tehlikeli Maddeler Kodu (IMDG) ilk 1965'de kabul edildi.

- Dökme katı yükler için Güvenli Taşıma Kodu (1965)
- Uluslararası İşaretler Kodu (Kanun hususunda tüm görevler 1965'de IMO tarafından üstlenildi)
- Tehlikeli Dökme Kimyasal Maddeleri Taşıyan Gemilerin Yapısı ve Aletleri için Kod (1971)
- Güvertede Kereste taşıyan gemiler için Güvenli Taşıma Kodu (1973)
- Balıkçılar ve Balıkçı Gemilerin Güvenliği için Kod (1974)
- Dökme Halinde Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin Yapısı ve Aletleri için Kod (1975)
- Dinamik Pozisyonlu Gemiler Kodu (1977)
- Hareketli Offshore Petrol Platformlarının Yapım ve Donatımı Kodu (1979)
- Gemilerde Gürültü Seviyesi Kodu (1981)
- Nükleer Ticari Gemiler Kodu (1981)
- Özel Amaçlı Gemiler Kodu (1983)
- Uluslararası Gaz Taşıma Kodu (1983) (SOLAS'ın yaptırımını altında)
- Uluslararası Dökme Kimyevi Maddeler Kodu(1983)(SOLAS ve MARPOL 73/78)
- Dalış Sistemleri Güvenliği Kodu (1980)
- Uluslararası Dökme Taneli Yüklerin Güvenli Taşınması Kodu (1991) SOLAS altında
- Uluslararası Güvelik Yönetimi Kodu (International Safety Management Code) (ISM Kodu) (1993) (1994'te SOLAS'a eklendi)
- International Code of Safety for High Speed Craft (1994)(1994'te SOLAS'a eklendi)

Diğer önemli tavsiye kararları şu kanunlarla ilgilidir; Trafik Ayırma Projesi (ki bununla merkez yasak bir bölge oluşturarak ters yönlü gemileri ayırır); Standart Deniz Yolculuğu sözlüğü, IMO Arama ve Kurtarma Kılavuzu ve IMO Deniz Kirliliğini Kılavuzu gibi teknik kılavuzların kabulü; gemi personelinin eğitilmesi; gemi ile taşınan cihazların standart işlemesi ve diğerleri belli antlaşmaların ve belgelerin tamamlanmasına yardımcı olmak bakımından yol göstericidirler.

Tavsiye kararlarının hükümleri bazen konu ile ilgili antlaşmaların ek ve düzeltmelerine dahil edilir. Tavsiye kararları, teklif edilen talep ve şartlar hakkında hükümetlerin mümkün olduğunca hızlı düşünüp hareket etmelerine imkan tanır. Ayrıca hükümetler bakımından bu tür belgelerle hareket etmek uluslararası hukuki borçlar doğuran resmi antlaşma belgelerine göre daha kolaydır.

## 2. ISM KODU (Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu)<sup>22</sup>

IMO Kodlarının en önemlilerinden birisi Interational Safety Management Code (ISM Kodu) olarak adlandırılan düzenlemelerdir. 1 Temmuz 1998'de yürürlüğe giren ISM Kodu tüm yolcu gemilerine, petrol ve kimyasal madde tankerlerine, dökme yük gemilerine, gaz gemilerine, 500 grostonluk ve daha büyük yüksek hızlı yük gemileriyle diğer yük gemilerine uygulanmaya başlanmış olup şimdilik kapsam dışı kalan denizdeki hareketli 500 grostonluk ve daha büyük platformların tamamıyla diğer gemilere de en geç 1 Temmuz 2002'de uygulanmaya başlanacaktır.

ISM Kodu ile getirilen düzenlemeler bir taraftan güvenliğin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi konularında yetkili kılınan makamların etkinliğini arttırdığı gibi diğer taraftan gemi malik ve işleticilerini standart dışı gemilerini iyileştirmeye ve yönetim ve işletme sistemlerini geliştirmeye zorlamaktadır. Böylece gemicilik ve denizcilik şirketlerinin şirket yapılarında dikkate değer değişiklikler yapmaları gerekecektir. Getirilen bu düzenlemelerden kaçınabilmenin imkanı da bulunmamaktadır. Çünkü bu Kod, 131 ülke tarafından kabul edilmiş ve dünya ticaret gemilerinin %98'ine uygulanan Denizde Can Güvenliği Hakkındaki Antlaşmanın (SOLAS) eki yapılarak uyulması zorunlu hale getirilmiştir.

Kodun gerektirdiği sertifikaları elde etmemiş olan gemi malik ya da işleticileri böylelikle gemilerini çalıştırma imkanından yoksun kalacaklardır. Zira hiçbir liman, sertifikası bulunmayan gemiyi kabul etmeyecektir. Bunun gibi pek çok P&I Klübü de sigorta korumasının bir şartı

<sup>22</sup> Gündüz Aybay, age sf. 965 vd. ; Sezer Ilgın, ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Kodu Uygulaması, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf.61; Deniz Güner, Uluslararası Güvenli, Yönetim Kodunun Taşıyanın Sorumluluğuna Etkileri, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 3-4 sf. 93 vd. Deniz Güner, Uluslar arası Güvenli Yönetim Kodunda Belgelendirme ve Yetkiler, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul, 2000 sf. 235 vd. ; Esra Kırımlı, ISM Kuralları Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 3\*4 sf. 51 vd.



olarak geminin ISM Koduna uygunluğunu arayacaklarını açıklamışlardır. Keza Bimco da standart seyahat charter parti formu lan Gencon Charter Party'e yeni bir ISM klozu eklemiştir.

ISM Kodu'nun ilk izlerini, gemicilik sektöründeki kötü idare ve standart düşüklüğünün önlenmesi fikrinin yaygınlaştığı 1980'lerin sonlarında bulmak mümkündür. Bu yıllarda meydana gelen birkaç kazada yapılan incelemelerde kazaların, yönetimdeki ciddi yanlışlardan kaynaklandığı anlaşılmış ve 1987'de Deniz Güvenlik Komitesinin (MSC) yolcu ve ro-ro gemilerinin daha güvenli işletilmesi için güvertede ve karada yönetim esaslarını içeren bir düzenleme yapması gerektiği kararı alınmıştır. Bu karar doğrultusunda 1989'da Gemilerin Güvenli İdaresi ve Kirliliğin Önlenmesi Hakkında Esaslar kabul edilmiştir. 1987 kararı sadece yolcu gemilerini ve ro-ro'ları kapsıyor olmasına rağmen kabul edilen esaslar tüm gemileri içeriyordu. Daha sonra kabul edilen bu kuralların tecrübeler ve gelişmeler ışığında tekrar gözden geçirilmesi gerekli görülmüş ve 1991 ve 1993 yılında da yenilemeler yapılmıştır. 1993 yılında değişikliklerle kabul edilen metin bugünkü ISM Kodudur.

Birkaç yıllık uygulamadan sonra kodun önemi görülerek sadece bir tavsiye olma niteliğinden çıkarılarak zorunlu hale getirilmesi gerektiği anlaşılmıştır. Bunu yapmanın en iyi yolunun ise ISM Kodunun SOLAS ile birleştirmek olduğuna karar verilerek ISM Kodu 24 Mayıs 1994'te SOLAS'ın 9.Bölümü haline getirilmiştir. Bölüm oldukça kısadır ve altı kuraldan oluşur. Bunlardan üçü "geminin ve malikinin ISM Kodunun tüm gereklerine uyacağı" hakkındadır.

Gerçekte Kodun kendisi antlaşma metnine dahil edilmemiştir, fakat yapılan atıf en az o kadar etkilidir. Yetkili makamın, Kodun şartlarına uyum sağlayan her şirkete bunu ispatlayacak bir belge vermesi şartı getirilmiştir. Belge yetkili makamca tanınmış bir örgüt (hatta bir başka hükümet) tarafından verilebilecek ve bir örneği daima gemide bulundurulacaktır.

ISM Kodu üç ana güvenlik yönetimi esası getirmiştir:

- gemi yönetiminde güvenli uygulama ve güvenli çalışma ortamı sağlamak
- tanımlanan tüm risklere karşı önlemler almak
- personelin güvenlik yönetimi bilgilerini sürekli artırmak ve onları acil durumlara hazırlamak

Kod "şirket" tarafından bir güvenlik yönetimi sistemi (SMS) kurulması şartını getirmiştir. Burada "şirket" kelimesi geminin maliki veya yöneticisi, bareboat kiracısı gibi geminin idaresinde sorumluluk almış olan herhangi bir kimseyi ifade etmek için kullanılmıştır.

Güvenlik Yönetimi Sistemi belli bazı fonksiyonel amaçları ihtiva etmelidir:

- güvenlik ve çevre koruma politikası
- güvenlik ve çevre koruma amaçlarını gerçekleştirecek kural ve uygulamalar
- karadaki ve gemideki personel arasında belirli yetki paylaşımı ve haberleşme şekilleri
- kaza vs. bildirimlerinde uygulanacak prosedür
- acil durum uygulamaları
- iç denetim ve yönetim incelemeleri hakkında prosedür.

Şirket bundan sonra yukarıdaki amaçları gerçekleştirecek gerekli kaynakları ve kıyı desteğini içeren bir politika geliştirmek ve uygulamak zorundadır. Her şirketten geminin güvenli yönetimini sağlamak ve güvertedekilerle şirket arasında ilişki kuracak "karada yönetimin en üst kademesiyle doğrudan temasta bulunabilecek kişi veya kişiler" tayin etmesi beklenmektedir.

Kod, kaptanın otoritesinin ve sorumluluğunun çerçevesini çizmekte ve Güvenlik Yönetimi Sisteminin "kaptanın kararlar alınmasındaki otoritesi ve sorumluluğunu" açıklığa kavuşturması gerektiğini belirtmekte, ayrıca diğer deniz personeli ve bunların eğitimlerinin önemiyle ilgili kısımlar ihtiva etmektedir.

Şirketler doğabilecek bir acil durum için hazırlıklar yapmak zorundadırlar. Kodda bakımın önemi de vurgulanarak, düzenli incelemelerin yapılması ve gerekli önlemlerin alınması gereği belirtilmiştir.

Kodda belirtilen yapılması gereken işlemler toplanıp yazılarak Güvenlik Yönetimi El Kitabı oluşturulmalı ve bunun bir kopyası daima gemide bulundurulmalıdır. Şirket düzenli olarak güvenlik yönetimi sisteminin işlerliğini kontrol etmeli ve yeterliliğini artırmak için periyodik olarak yenilemelidir.



Şirketlerin sorumluluğunun çerçevesini çizdikten sonra Kodun gerektiği gibi uygulandığının denetlenmesi sorumluluğunun hükümetlere ait olduğu belirtilmiştir. Kodun gereklerini yerine getiren şirketlere bir nüshası gemide bulundurulacak uygunluk evrakı verilmesi gereklidir. Yetkili makamlar ayrıca şirketin güvenlik yönetimi sistemini tasdik etmek ve buna uygun olarak çalıştığını gösteren Güvenlik Yönetimi Sertifikası vermek ve geminin güvenlik yönetimi sisteminin gerektiği gibi işlediğini doğrulamak üzere periyodik incelemeler yapmakla görevlidirler. Yapılacak incelemeler yasal sörveylerin ve klas sörveylerinin kapsamadığı, örneğin sörveyler arasında geminin durumu ve belli işletme gerekleri gibi konuları içerecek şekilde yapılabilir.

ISM Kodu, gemi sahiplerinin güvenliği bir öncelik haline getirmelerini sağlaması bakımından geçmiş yıllarda IMO tarafından kabul edilmiş en önemli düzenleme olarak tanımlanmaktadır.

### **3. Uluslararası Denizde Taşınan Tehlikeli Maddeler Kodu International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)**

Yıllar önce hazırlanmış ve son olarak 1994 de geliştirilmiş olan IMDG Code, hükümetlere tavsiye edilen kapsamlı bir metindir. Tehlikeli maddeleri kategorilere ayırarak değerlendirmekte ve sınıflandırmaktadır. Son olarak dört ciltte toplanan kod uzun zamandan beri birçok ülkede kullanılmaktadır. Birçok da eki mevcuttur. SOLAS'daki hükümlere dayandığı için uluslararası sahada yaygın bir biçimde kullanılmaktadır.

## **V. TEKNİK YARDIM**

Antlaşmaların, kanunların ve tavsiye kararlarının kabul edilmesi sonrasında geçmişte IMO'nun bir diğer önemli fonksiyonu da bunların dünyanın her tarafında etkili olarak uygulamasının sağlaması olmaktadır.

Bunun sonucu olarak ise IMO.nun teknik yardım faaliyetleri öne çıkmaktadır. 1977'de IMO, Teknik İşbirliği Komisyonunu kurumsallaştıran adımlar atmıştır. Teknik Yardım Programının amacı çoğu gelişmekte olan ülkelere yardım etmek, IMO Antlaşmalarının onaylanması ve SOLAS Antlaşmasında ile diğer belgelerdeki standartlara erişilmesini sağlamaktır. Bu programın bir parçası olarak hükümetlere

güverte ve mühendis personel ile kirliliğin önlenmesi gibi belli olaylarda tavsiyelerde bulunmak için IMO tarafından birçok müşavir ve danışman görevlendirilmektedir.

Her yıl Teşkilat IMO yasalarının uygulanmasına yardım için pek çok sayıda seminerler, çalışma grupları vb. düzenlemekte veya bu tür organizasyonlara katılmaktadır.

Çevre koruma alanında IMO bölgesel kirlenme karşıtı düzenlemelerin gelişiminde BM Çevre Programı (UNEP) nın Bölgesel Deniz Programı ile aktif olarak işbirliği halindedir. IMO genelinde UNEP hareket planları ile içine alınmış tüm 11 denizin gelişim programı ile ilgilenmektedir. Bu işbirliğinin ilginç bir sonucu, 1976'da UNEP ile bağlantılı olarak IMO tarafından kurulan Akdeniz için Bölgesel Deniz kirliliği ilk yardım merkezidir.

Teknik yardım kapsamındaki bir diğer konu ise eğitimidir. IMO dünyanın birçok ülkesinde denizcilik eğitim akademilerinin gelişmesi ve geliştirilmesine yardım etmektedir. Bunlardan bazıları sadece ulusal ihtiyaçlarını karşılamak bazıları ise belli bir bölgenin gereksinimleri ile ilgilenmek için geliştirilmiştir. IMO ayrıca eğitim akademilerinde kullanılmak üzere bir seri model kurslar da geliştirmiştir. STCW sözleşmesi ile de denizcilik ve eğitiminde IMO tarafından yeknesak bir uluslararası bir eğitim standardı sistemi kurulmuştur.

## **VI - IMO DIŞINDAKİ ULUSLARARASI HUKUK ÖRGÜTLERİ VE DENİZ HUKUKUNA İLİŞKİN DÜZENLEMELERİ**

### **1. Uluslararası Çalışma Örgütü - International Labour Organisation (ILO)**

Uluslararası Çalışma Örgütü Birleşmiş Milletlerin iş ve çalışma konusundaki teşkilatı olup Türkiye de Uluslararası Çalışma Örgütünün üyesidir. ILO'nun kuruluş amaçları arasında, işçilerin çalışma koşulları ile çalışma hayatının düzenlenmesi konusunda uluslararası alanda yeknesak bir hukuk düzeni için çalışmak ile sosyal adaletin kurulması ve yoksulluğun önlenmesi için ulusların bir araya gelip çalışma yaşamının düzenlenmesinde işbirliği yapmalarını sağlamak sayılabilir.

Örgütün bu amaçla yaptığı çalışmalar ve aldığı kararlar, "sözleşme" ve "tavsiye" biçiminde yayınlanarak üye devletlerin onayına sunulur.

Sözleşmeler, üye ülkelerin yasama organları tarafından onaylandıktan sonra, bağlayıcılık kazanır. Bununla birlikte "tavsiye" kararlarının onaylanması söz konusu değildir.

Örgüt, pek çok alanda yukarıda sayılan temel amaçlar yönünde çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalarının arasında deniz işçilerine (gemi adamlarına) ve rıhtım işçilerine ilişkin sözleşmeler ve tavsiye kararları da bulunmaktadır.

*Türkiye, bugüne kadar otuz sekiz ILO sözleşmesini onaylamıştır. Ancak bu sözleşmelerden sadece iki tanesi gemi adamları ile doğrudan ilgilidir. Bu sözleşmelerden ilki, 1921 tarihli "Trimci ve Ateşçi Sıfatıyla Gemilerde İşe Alınacakların Asgari Yaşının Tespitine İlişkin 15 sayılı Sözleşme"dir. Türkiye bu sözleşmeyi 29.09.1959 tarihinde onaylamıştır. Ancak bu sözleşme 30.10.1998 tarihinde feshedilmiştir. Türkiye'nin onaylamış olduğu ILO sözleşmelerinden gemi adamlarına ilişkin olan diğeri ise "Deniz İşlerinde Çalıştırılacak Çocukların Asgari Yaş Sınırının Tespiti Hakkında 58 sayılı Sözleşme"dir. Bu sözleşme de Türkiye tarafından 29.09.1959 tarihinde onaylanmış ancak 30.10.1998 tarihinde feshi bildirilmiştir.*

Aşağıda ILO'nun gemi adamlarına ilişkin sözleşmelerinin isimleri ve tarihleri verilmiştir. İsimleri sıralanan sözleşmeler arasında gemi adamlarının yanı sıra, deniz taşımacılığında etkin rol oynayan "rıhtım işçileri" hakkındaki sözleşmelere de yer verilmiştir.

#### **a. ILO'nun Denizde Çalışma Yaşına İlişkin Sözleşmeleri**

- No:7 Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi - Minimum Age (Sea) Convention, 1920

Bu sözleşme ile 14 yaşından küçük çocukların gemilerde çalışması yasaklanmıştır. Sözleşmede "gemi" savaş gemisi dışındaki tüm gemileri kapsayacak biçimde kullanılmaktadır.

- No:15 Asgari Yaş (Trimciler ve Ateşçiler) Sözleşmesi - Minimum Age (Trimmers and Stokers) Convention, 1921

Türkiye'nin taraf olduğu deniz işçileri ile ilgili iki sözleşmeden biridir. 138 numaralı sözleşmenin 30.10.1998 tarihinde imzalanmasıyla birlikte 15 numaralı bu sözleşme feshedilmiştir.

- No:58 Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi - Minimum Age (Sea) Convention, Revised 1936

1920 tarihli aynı isimli sözleşmeyi revize etmektedir. Gemilerde asgari çalışma yaşı 15 yapılarak bir yaş daha yukarıya çekilmiştir.

- No:112 Asgari Yaş (Balıkçılar) Sözleşmesi - Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959

Bu sözleşme yalnız deniz balıkçılığıyla uğraşan balıkçılara uygulanmaktadır. 15 yaşından daha küçüklerin balıkçı gemilerinde çalışmasını yasaklamaktadır.

### **b. Güvenli, Sağlıklı ve Adil Çalışma Koşullarına İlişkin Sözleşmeler**

- No:16 Gençlerin Tıbbi Muayenesi (Deniz) Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention,1921

18 yaşından küçük kimselerin gemilerde çalışabilmelerini, yeterli sıhhat şartlarına sahip olduklarının yetkili bir makamca verilen ve her yıl yenilenen bir belge ile belgelendirilmesi şartına bağlamaktadır.

- No:28 Kazalara Karşı Korunma (Liman İşçileri) Sözleşmesi - Protection Against Accidents (Dockers) Convention,1929 - Revised 1932

Bu sözleşme rıhtım, iskele,liman ve benzeri yerlerde çalışan kimseler ile gemi bordasında yükleme boşaltma faaliyetleri ile uğraşan kimseleri kapsamaktadır. Bütün bu çalışma alanını kapsayacak biçimde ayrıntılı güvenlik kuralları getirmektedir. İskelelerin asgari genişliğinden, ışıklandırmaya kadar ayrıntılı kurallar bulunmaktadır.

- No:54 Ücretli Tatil (Deniz) Sözleşmesi - Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936

Deniz gemilerinde çalışan tüm mürettebata uygulanan bu sözleşme ile bir tam yıllık çalışması olan gemi personeline rütbelerine göre değişen asgari yıllık izin süreleri düzenlenmektedir.

- No:56 Hastalık Sigortası (Deniz) Sözleşmesi - Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936

Denizde seyir için kullanılan bir gemide veya balıkçı gemilerinde çalışan tüm kişiler için zorunlu bir sağlık sigortası sistemi öngörülmektedir.

- No:57 Çalışma Saatleri ve Mürettebat (Deniz) Sözleşmesi - Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936

Bu sözleşme uluslararası ticarete kullanılan deniz gemileri persone-line uygulanmaktadır. Balıkçı gemilerinde çalışan personel sözleşme kapsamı dışındadır. Gemilerin tonajına göre farklı çalışma saatleri öngörülmektedir.

- No:68 Yiyecek ve tedarik (Gemi Mürettebatı) Sözleşmesi - Food and Catering (Ships' Crew) Convention, 1946

Bu sözleşme ile, deniz gemilerindeki mürettebat için yiyecek ve iâşe servisi kurmak zorunluluğu getirilmektedir.

- No:73 Tıbbi Muayene (Gemi adamları) Sözleşmesi - Medical Examination (Seafares) Convention, 1946

Gemide çalışan kimselerin sağlıklarının iyi durumda olduğu ve gemide çalışan diğer kimselerin sağlıklarını tehlikeye atmayacaklarının garanti edilmesini amaçlamaktadır. Sağlık durumu yetkili makamca düzenlenen bir belge ile kanıtlanmak zorundadır.

- No:75 Mürettebatın Barındırılması Sözleşmesi - Accomodation of Crews, 1946 – Revised 1949

Gemi personeline sağlanacak barınma yerlerinin, fiziksel durumları itibariyle, yeterli güvenli ve hava ve denizin etkilerinden korunmalarını sağlayacak bir yapıda olması, sıcak, soğuk ve sestten iyi yalıtılmış olması gerekmektedir. Barınma alanlarının gemi içindeki pozisyonu ile ilgili kısıtlamalar getirilmiştir. Geminin inşası aşamasında bu şartlara uyulması gerekmektedir.

- No:134 Kazaların Önlenmesi (Gemi adamları) Sözleşmesi - Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970

Deniz gemilerinde çalışan mürettebatın iş kazasına uğramaları olasılığının ortadan kaldırılması amacıyla çeşitli güvenlik önlemleri getirmektedir.

- No:137 Liman İşleri Sözleşmesi - Dock Work Convention, 1973

Limana işçilerinin gelişen teknoloji ile birlikte çalışma koşullarının da değiştirdiğini dikkate alarak bu alanlarda çalışanların çalışma koşullarının ve sosyal durumlarının iyileştirilmesi amaçlanmaktadır.

- No:147 Ticaret Gemileri Asgari Standartlar Sözleşmesi - Merchant Shipping (Minimum Standarts) Convention, 1976

Bu sözleşme IMO'nun Safety of Life at Sea ve Load Lines Konvansiyonlarını dikkate alarak oluşturulmuştur. Bu sözleşmeye göre, iş kazalarının önlenmesi için ulusal nitelikte kurallar getirilmelidir. Özellikle gemilerin, yapıları, makineleri, güverte altında özel güvenlik kuralları, yangınla mücadele, demirler, zincirler, tehlikeli kargo ve balast, gemi adamları için kişisel güvenlik teçhizatı ve kuralları getirilmesi şart koşulmaktadır. Kazaların istatistiklerinin tutularak, bunları önleyici tedbirler alınması yoluna gidilmesi amaçlanmaktadır.

- No:152 İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Sözleşmesi - Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979

Bu sözleşme ile rıhtımlarda çalışan işçilerin, çalışma koşulları, teçhizatları ve çalışma usulleri bakımından güvenli ortamların sağlanması ve sıhhatlerinin bozulması riskinin ortadan kaldırılmasına yönelik önlemler sıralanmaktadır. Özellikle, iş kazaları bakımından işçilerin bilgilendirilmesi ve eğitilmesi, işçilerin kendilerini koruyacak giysi ve benzeri teçhizata sahip olmaları, ilk yardım ve kurtarma araçlarının çalışma yerlerinde bulundurulması vb. konularda hükümler içermektedir.

- No:163 Gemi adamlarının Refahı Sözleşmesi - Seafarers' Welfare Convention, 1987

Ticaret gemilerinde istihdam edilen personelin, kültürel, sanatsal ve bilimsel faaliyetler ile hizmetlerden yararlanmalarını amaç edinen bu sözleşme, taraf devletlere bu konularda sorumluluk yüklemektedir.

- No:164 Sağlığın Korunması ve Tıbbi Bakım (Gemiadamları) Sözleşmesi - Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987

Deniz ticaretinde kullanılan gemilerde çalışan kişilerin sağlık koşulları hakkındaki bu sözleşme uyarınca, devletlere gemi sahiplerinin gemilerin uygun hijyen koşullarını oluşturmakla sorumlu tutma yükümlülüğü getirmenin yanında, gemilerde gemi adamları için gerekli sağlık malzemesinin ve belli büyüklükteki gemiler için

doktor bulundurulması zorunluluğu getirmektedir. Sözleşme ile güdülen amaç, gemide çalışan kişilerin de kara da çalışan kişilerle aynı derecede sağlık koşullarının sağlanmasıdır.

- No:180 Gemi Adamlarının Çalışma Saatleri ve Gemi Mürettebatı Sözleşmesi - Seafarer's Hours of Work and the Manning of the Ships Convention, 1996

Sözleşme ile taraf devletlere, gemi adamlarına da diğer çalışmalarda olduğu gibi günde azami sekiz saat çalışma ile haftada bir gün dinlenme sistemi kurulması öngörülmektedir. Ancak, yapılacak bir toplu sözleşme ile daha uzun sürelerin saptanması da mümkün görülmektedir.

### **c. ILO'nun Denizde Çalışma Hayatına İlişkin Diğer Sözleşmeleri**

- No:8 İşsizlik Tazminatı (Deniz Kazası) - Unemployment Indemnity (shipwreck) Convention, 1920

Gemi adamının iş sözleşmesi imzaladığı kişi veya donatan, iş yeri olarak belirlenen geminin batması veya zayı olması hallerinde, gemi-adamlarına işsizlik tazminatı ödemeye mecburdur. Sözleşme ile ödenecek bu tazminatın koşulları ve sınırları belirtilmiştir.

- No:9 Gemi Adamlarına İş Bulunması Sözleşmesi - Placing of Seamen Convention, 1920

Sözleşme ile maddi kazanç temin etmek amacıyla gemi adamlarına iş bulunması yasaklanmaktadır. Maddi kazanç temini maksadıyla gemi adamlarına iş bulunması faaliyeti ile uğraşan kişi ve kuruluşlar ise, söz konusu faaliyete ancak hükümet izni ile ve hükümet kontrolü altında devam edebileceklerdir. Sözleşmeye taraf devletler, iş bulma faaliyetlerinin ücretsiz olarak bir kamu kurumu aracılığıyla yapılmasını garanti etmek zorundadırlar.

- No:22 Gemi Adamalarının Sözleşme Hükümleri Sözleşmesi - Seaman's Article of Agreement Convention, 1926

Sözleşme, taraf devletlere, gemi adamlarının iş akitlerinin yapılmasında ve muhtevalarının belirlenmesinde akdin her iki tarafını da koruyucu önlemler alma zorunluluğu getirmektedir. İş akdinin yazılı olması şartı ile hangi hususların kapsama dahil



edileceği sözleşme ile belirlenmiştir. İşverenlere, gemi adamına söz konusu gemide çalıştığına dair bir belge verme zorunluluğu getirilmiştir.

- No:23 Gemi Adamlarının Ülkelerine İadesi Sözleşmesi - Repatriation of Seaman Convention, 1926 – Revised 1987

Sözleşmesi feshedilen veya sona eren gemi adamlarının seferin başladığı, gemi adamının sözleşmesinin yapıldığı veya ulusal hukuk uyarınca belirlenecek olan limana iadesine ilişkin şartlar ile ülkeye geri iade masraflarının kime ait olduğunu belirlemektedir.

- No:55 Gemi Sahibinin Yükümlülüğü (Hasta ve Kaza Geçiren Gemi Adamları) Sözleşmesi - Shipowners' Liability (Sick and Injured Seaman) Convention, 1936

Sözleşme hasta veya kaza geçiren gemi adamlarına işverenin hangi hal ve şartlar ile ve ne kadar bir süre için ücrete hak kazanmaya devam edeceği, gemi adamlarının bu sözleşme kapsamına hangi koşullarla dahil olunabileceği, ücretin hangi hallerde ödenmeyeceği düzenlenmektedir.

- No:70 Sosyal Güvenlik (Gemi Adamları) Sözleşmesi - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 – Revised 1987

Gemi adamları ve onlara tabi olanların sahip olacağı sosyal güvenlik haklarını belirler. Özellikle gemi adamlarının, sosyal güvenlik hakları bakımından diğer işçiler ile eşit haklara sahip olmaları sağlanmaya çalışılmaktadır.

- No:71 Gemi Adamlarının Yaşlılık Aidatları Hakkında Sözleşme - Seafarers' Pensions Convention, 1946

Bu sözleşmeye taraf tüm devletlerin, emekli olan gemi adamlarına denizde yaptıkları hizmet karşılığı olmak üzere düzenli emekli aylığı bağlanması yükümlülüğü getirilmektedir. Hangi şartlarla ve kimlerin emekli aylığına hak kazanacağı sözleşme kapsamında belirlenmiştir.

- No:74 Vasıflı Gemi adamlarının Belgelendirilmesi Sözleşmesi - Certification of Able Seamen Convention, 1946

Gemilerde, ulusal hukuk bakımından yeterli düzeyde görülmeyen kişilerin çalıştırılmasını ve gemi adamlarının yeterliliğinin milli

otoriteler tarafından verilecek belgelere bağlayan hükümler içermektedir.

- No:125 Balıkçıların Yeterlik Belgeleri Sözleşmesi - Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966

Sözleşmeye taraf olan devletlerin, balıkçı gemilerinde belli görevleri ifa eden gemi adamlarının eğitimleri ve sertifikalandırılmaları ile ilgili standartlar getirmesi yükümlülüğünü içermektedir.

- No:145 İstihdamın Sürekliliği (Gemi adamları) Sözleşmesi - Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976

Denizcilik endüstrisine sahip olan tüm taraf ülkelerin, kalifiye denizcilerinin düzenli istihdamını sağlamayı politika olarak benimsemeleri için özendirilmektedir. Devletlere, ülkenin ekonomik ve sosyal durumuna göre gemi adamları için asgari ücret ve asgari istihdam süreleri belirlenmesi yükümünü getirmektedir.

- No:146 Gemi Adamlarının Yıllık Ücretli İzinleri Sözleşmesi - Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976

Gemi adamlarının, hizmet süreleri ve statülerine göre yıllık ücretli izin hakları düzenlenmektedir. Buna göre 1 yıllık hizmet için asgari yıllık izin süresi 30 gün olarak belirlenmiştir.

- No:178 İş Teftişi (gemi adamları) Sözleşmesi - Labour Inspection (Seafarers) 1996

Bu sözleşme ile gemi adamlarının gemideki çalışma ve yaşama koşulları, gemideki hijyen ve sağlık şartları, gemi adamlarının işesi, sözleşme koşulları ve asgari yaş kurallarına uyumu kontrol edecek bir sistem kurulması sorumluluğu taraf devlete verilmiştir.

- No:179 Gemi Adamlarının İşe Alınması ve İşe Yerleştirilmesi Sözleşmesi - Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996

1920 tarihli Gemi adamlarının İşe Yerleştirilmesi Sözleşmesini değiştiren bu sözleşme ile, gemi adamlarının işe yerleştirmelerinde onlardan doğrudan veya dolaylı ücret alınmayacağı, işe yerleştirme hizmetlerinin nasıl verileceği, gemi adamlarına ilişkin kişisel bilgilerin korunması, işe yerleştirme hizmetlerinin bir lisansa bağlanmasına ilişkin düzenlemeler yapma zorunluluğu, taraf devletlere getirilmiştir.

## **2. Diğer Bileşmiş Milletler Yardımcı Organları**

### **a. BM Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu – UN Commission on International Trade Law (UNCITRAL)**

1966 yılında BM Genel Kurulu tarafından kurulmasına karar verilmiş olan UNCITRAL, ulusal hukuklar arasındaki ayrılıklar nedeniyle uluslararası ticaret akışında meydana gelen olumsuzlukların giderilmesi amacıyla oluşturulmuştur.

Türkiye'nin bu yardımcı organın üyesi bulunmaması nedeniyle, bu rapor kapsamında yer almaması sistematik açısından daha uygun olsa da, söz konusu yardımcı organın genel anlamda deniz hukukunun çok önemli bir parçasını oluşturan ticari deniz taşımacılığı ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili sözleşmeleri ve kararları olması nedeniyle rapora dahil edilmesi uygun görülmüştür.

#### **aa. UNCITRAL'ın Uluslararası Satışlar ve İlgili İşlemlere İlişkin Sözleşmeleri**

- Uluslararası Mal Satışlarında Sürelerin Sınırlanması Sözleşmesi - Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods, 1974

Uluslararası satım sözleşmelerinde tarafların, sözleşmenin ihlali, sona ermesi ve geçersizliği nedeniyle oluşacak olan karşılıklı taleplerinin ileri sürülebilme sürelerini belirler.

- BM Uluslararası Mal Satış Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon-UN Convention on the Contracts in International Sale of Goods, 1980

Uluslararası mal satım sözleşmelerinde yeknesak kurallar kullanılmasının, uluslararası ticaretteki engelleri kaldıracağı ve ticaretin gelişimine yardımcı olacağı düşüncesiyle getirilmiş kurallardır.

#### **bb. Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Sözleşmeleri**

##### **aaa. BM denizde Yük Taşınması Hakkında Sözleşme - UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg Convention 1978**

Deniz ticaret hukuku ile ilgili olarak, gemi ve gemi maliklerini koru-

<sup>23</sup> Bkz. Emine Yazıcıoğlu, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul, 2001 ; Gündüz Aybay age. Sf. 640 vd.

maya ve yük sahibi karşısında ayrıcalıklı konuma getirmeye yönelik kurallara karşın, Hamburg Sözleşmesi ilk defa yük sahiplerinin daha lehine kurallar getirmiştir. 1991 yılında gerekli imzaların tamamlanmasıyla yürürlüğe giren bu sözleşmeye Türkiye taraf değildir.

Bu konu aslında Deniz Hukukunun özel kısmına, yani Deniz Ticaret Hukuku alanına ait olmakla beraber, gerek uygulamada çok karşılaşılması ve önemi gerek de Uluslararası Deniz Hukukunun kurucusu veya yasa koyucu irade organı diye tanımlayabileceğimiz BM tarafından doğrudan doğruya düzenlenmiş bir anlaşma olması nedeniyle çalışma kapsamına alınmıştır.

Deniz ticaret hukuku ile ilgili kurallar denizcilerin gelenek ve uygulamaları sonucu ortaya çıkmış ve dolayısıyla da denizin tehlikeleriyle doğrudan temasta olan gemi ve gemi maliklerini korumaya ve yük sahibi karşısında daha ayrıcalıklı kılmaya yönelik bir gelişim göstermişlerdir. 1922'te Lahey 'de taslağı tamamlanan ve 1924'te Brüksel'de kabul edilen ve daha sonra Visby'de tadil edilen Hauge/Visby kuralları da bu gelişimi takip etmiş, gemi ve gemi maliklerinin yük sahiplerine nazaran avantajlı durumunu devam ettirmiştir. Bu gelenek 1978 yılında Hamburg Kuralları adıyla tanınan Birleşmiş Milletler Denizde Mal Taşınması Antlaşmasının kabulü ile bozulmuştur.

Hamburg kuralları 1978 yılında kabul edilmiş olmasına rağmen gerekli olan 20 imza 1991 yılının Kasım ayında tamamlanabilmiş ve antlaşma bu tarihte yürürlüğe girmiştir. Hamburg Kuralları Hague/Visby kurallarından sorumluluk açısından önemli farklar göstermekte ve tamamen yeni bir sorumluluk sistemi kurmaktadır.

- Hamburg Kuralları madde 4'te taşıyanın kargo sorumluluğu yükleme limanında malı teslim aldığı andan, boşaltma limanında teslim ettiği anı kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Oysa sorumluluk süresi Hague/Visby kurallarında "palangadan-palangaya" kadardır.

*Taşıyan denetimi  
altındayken mallarda  
meydana gelen kayıp ve  
hasardan veya teslimdeki  
gecikmeden, kendisinin ve  
yardımcılarının zararın veya  
gecikmenin meydana  
gelmesini önleyecek her  
türlü tedbiri almış  
olduklarını ispatlayamadığı  
sürece sorumludur.*

- Hamburg Kurallarında taşıyanın sorumluluğu "varsayılan hata" üzerine dayandırılmıştır. Taşıyan denetimi altındayken mallarda meydana gelen kayıp ve hasardan veya teslimdeki gecikmeden, kendisinin ve yardımcılarının zararın veya gecikmenin meydana gelmesini önleyecek her türlü tedbiri almış olduklarını ispatlayamadığı sürece sorumludur. Hague/Visby Kuralları taşıyana yüke olan fiziki hasardan dolayı sorumluluktan ve taşıyıcının gerçek hatası veya çıkar ilişkisinin bulunmadığı tüm sebeplerden belirli muafiyetler sağlar. Hamburg Kurallarına göre ise ihmalkar bir seyrüseferin savunması olamaz
- Taşıyan sorumluluğunu, paket veya taşınan birim başına 835 SDR veya zarar gören/zayi olan malların brüt ağırlığının kilogramı başına 2.5 SDR den hangisi daha büyükse ona göre sınırlandırabilir. Bu miktarlar Hague/Visby kurallarından %25 daha yüksektir.
- Hamburg Kuralları taşıyanın gecikmesiyle ilgili ayrıntılı hükümler getirmiştir. Hamburg kuralları madde 5/3 gereğince eğer taşıma teslim için uygun olan veya belirlenen zamandan 60 gün gecikirse mallar zayi olmuş kabul edilecektir. Gecikmeden doğan sorumluluk geciken mallar için ödenen navlun bedelinin 2.5 katı veya taşıma sözleşmes uyarınca ödenecek toplam navlundan hangisi düşük ise o miktarla sınırlıdır. Fakat bu miktar kargonun tamamının zayi olması halinde ödenecek miktarı aşamayacaktır.(madde6/1)
- Hamburg Kurallarına göre taşıtanla taşıma sözleşmesini yapan veya adına böyle bir sözleşme yapılan kişi taşıyan olarak sorumludur. Taşıyanın adı ve iş merkezi konişmentonun önyüzünde belirtilmelidir. Bununla birlikte taşıma kısmen veya tamamen başka bir kimse tarafından yerine getirilmiş ise bu kimse de asıl taşıyan olarak zarardan ve gecikmeden sorumludur.
- Hamburg kurallarına göre taşıtan Konişmento ve konişmentoya kaydedilecek hususlarla ilgili belgeler talep etmeye yetkilidir (madde14-15). Konişmentoya yazılması gerekli en önemli hususlar taşıyanın kargoyu teslim aldığı tarih, eğer kesin bir teslim tarihi belirlenmişse bu tarih ve alıcının ödemesi beklenen navlun miktarıdır.
- Hamburg Kurallarında taşıyana karşı yapılacak her türlü talep 2 yıl süreyle sınırlandırılmıştır. Ancak genel avarya ve tazminatla ilgili olan talepler bu hükmün kapsamına girmezler. (madde 20)

**bbb. BM Uluslararası Taşıma Terminali İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Sözleşme - UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals, 1991<sup>24</sup>**

Henüz yürürlüğe girmeyen bu sözleşme ile, uluslararası taşımacılıkta yüklerin taşıyanın veya yük ilgililerinin fiilen koruma alanında değil taşıma terminali işletenlerin elinde bulunduğu hallerde varolan belirsizliklerin ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır. Malların zarar görmesi veya ziyayı hallerinde uygulanacak bir sorumluluk sistemi getirilmektedir.

**cc. Elektronik Ticaret Çalışmaları**

- UNCITRAL Elektronik Ticaret Hakkında Model Kanun - Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment, (1996)

Farklı hukuki ve ekonomik sistemleri olan farklı ülkelerin elektronik ticareti kullanmasını kolaylaştırıcı bir kanunun hazırlanmasının, uluslararası ekonomik ilişkilere katkı yapması gözetilerek hazırlanmış bu kanun, sanal ortamda yapılan hukuki işlemlerin geçerli olmasına ilişkin kurallar içermektedir.

**b. BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı – UN Conference on Trade and Development (UNCTAD)**

1964 yılında kurulan UCTAD, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun ticaret ve kalkınma konusunda temel kuruluşudur. Temel amaçları arasında ticareti geliştirmek, gelişmekte olan ülkelerle ticaret ve yatırım olanaklarını tespit etmek ve bu ülkelerin dünya ticaretiyle kaynaşmalarını sağlamaya çalışmak sayılabilir. Türkiye UNCTAD'ın üyesidir.

Son 30 yılda UNCTAD'ın himayesi altında gerçekleşen hükümetler-arası görüşmeler sonucunda pek çok uluslararası anlaşma gerçekleştirilmiştir.

UNCTAD'ın Uluslararası Gemicilik Mevzuatı Çalışma Grubunun (Working Group on International Shipping Legislation) çalışmaları

<sup>24</sup> Huriye Kubilay, Uluslararası Ticarete Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi üzerine Bir İnceleme, BATİDER, C.XIX, S.2, Aralık 1997 sf. 3-39

vardır. UNCTAD'ın nezdinde hazırlanan anlaşmalardan sadece deniz taşımacılığını doğrudan ilgilendirenleri buraya almakta fayda görmekteyiz.

- BM Gemilerin Tescili Şartları Sözleşmesi - UN Convention on Conditions for the Registration of Ships (1986)

Bu Sözleşme, bayrak devletinin gemi üzerindeki hukuki, idari, sosyal ve teknik açılardan yapacağı denetim ve kontrollerin daha etkin olmasının sağlanabilmesi için, gemi ile bayrağını taşıdığı devlet arasında gerçek bir bağ bulunmasını sağlamayı amaçlamaktadır.

### **3. BM Dışındaki Diğer Uluslararası Örgütler**

#### **a. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü - OECD**

OECD, ekonomi ve sosyal politikanın geliştirilmesi için üye devletlere tartışma zemini sağlayan uluslararası bir kuruluştur. OECD üyesi olabilmenin iki koşulu, çoğulcu demokrasilerle yönetilmek ve pazar ekonomisini benimsemektir. Bugüne kadar OECD'nin aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 29 üyesi vardır.

OECD, veri toplamak, eğilimleri izlemek, ekonomik gelişmeleri analiz etmek ve tahminlerde bulunmak gibi faaliyetler yanında sosyal değişiklikler ve ticaret, çevre, tarım, teknoloji vergilendirme vb. konularda araştırmalar yapmaktadır.

OECD bünyesinde yer alan çeşitli komiteler yukarıda sayılan konularda faaliyetleri yürütmekle görevlidirler. OECD'nin uluslararası ticaretin geliştirilmesi için yaptığı pek çok çalışma arasında denizcilikle doğrudan veya dolaylı ilişkili olanlara burada yer verilecektir.

- Bilim Teknoloji ve Endüstri Kurulu:

OECD bünyesinde yer alan bu kurul bilim, teknoloji ve endüstrideki gelişmelerin ekonomik büyüme ve istihdamı nasıl etkilediğini incelemektedir. Özellikle, Bilim Teknoloji ve Endüstri Kurulu elektronik ticaret, bilgi ve haberleşme konularında uluslararası bir politika geliştirilmesi ve altyapıların oluşturulması konularında çalışmalar yapmaktadır. Kurulun özel ilgi alanına, gemi inşa, deniz taşımacılığı, karayolu taşımacılığı gibi konular dahildir.

OECD bünyesinde "taşımacılık" konuları Bilim Teknoloji ve Endüstri Kurulu içinde yer alan Taşımacılık Bölümünce ilgileneilmektedir. Bu



bölüm deniz taşımacılığının yanısıra, kara taşımacılığı ve intermodal bağlantılar konusundaki araştırmalar ile taşımacılıkla yakından ilgili olan gemi inşa ve turizm konularında çalışmalar yapmaktadır.

OECD, deniz taşımacılığında ve taşımacılığa ilişkin hizmetlerde rekabeti kısıtlayan unsurları ortadan kaldırmak için çalışmalar yapmaktadır. Taşımacılık Bölümü dahilinde çalışan Deniz Taşımacılığı Komitesi, bu sektörün ekonomik ve politik konularında ortak bir tartışma platformu yaratmayı, taşımacılık politikalarının özellikle rekabet konusunda uyumunu sağlamayı, özelleştirme, deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularında çalışmalar yapmayı amaçlamaktadır. Bu komiteye OECD üyesi tüm ülkeler de üyedir.

OECD Deniz Taşımacılığı Komitesi, deniz taşımacılığında mevzuat reformu çalışmaları da yapmaktadır. Bu çerçevede hazırlanan raporun 2000 yılı içerisinde bitirilmesi beklenmektedir.

Söz konusu raporda, varolan bir çok kural ve uygulama ya rağmen düzenli hat taşımacılığı ve dökme yük taşımacılığı alanlarında hukuki düzenleme diğer alanlara nazaran daha azdır. Raporda, geliştirilmesine ihtiyaç olan konular belirlenmiştir. Özel olarak da raporda, deniz taşımacılığında rekabet konularına değinilmektedir. 26 Mayıs 2000 tarihinde komitenin raporun sonuçlandırılmasından önce endüstriden kişi ve kuruluşların katılımı ve OECD Hukuk ve Politika Komitesi ile birlikte bir atölye çalışması yapılması planlanmaktadır.

OECD elektronik ticaret ile ilgili çalışmalar da yapmaktadır, özellikle vergilendirme, tüketici güvenliği ve özel bilgilerin korunması gibi konularda çalışmalar yaparak, ileri yıllarda uluslararası ticaretin vazgeçilmez bir unsuru haline gelecek olan elektronik ticarete üyesi ülkelerin kolay adaptasyonunu sağlamaya çalışmaktadır.

#### **4. Hükümetler Dışı Örgütler**

Denizciliğin değişik konularında çalışan, değişik meslek gruplarınca kurulmuş, farklı amaçlara hizmet eden çok fazla örgüt bulunmaktadır. Bu rapor kapsamında tüm kuruluşlara yer verilmesi, gerek kısıtlı zaman ve gerek çalışma grubunun amacının aşılabilmesi endişesi ile mümkün görülmemiştir. Ancak deniz taşımacılığında önemli rol oynayan farklı grupların belirlenebilmesi açısından, incelenecek olan hükümetler dışı örgütler, kurucuları ve amaçları bakımından dört başlık altında toplanmıştır. Bunlar, gemi sahiplerinin kurduğu örgütler, gemilere

hizmet sağlayan kişi ve kurumların kurduğu örgütler, çevrenin korunması amaçlı çalışmalar yapan örgütler ve deniz hukuku ile ilgili çalışmalar yapan örgütlerdir.

### **a. Gemi İlgililerinin Kurduğu Örgütler**

#### **aa. Uluslararası Deniz Ticaret Odası- International Chamber of Shipping (ICS)**

Uluslararası Deniz Ticaret Odasının kuruluş amacı üyesi olan gemi malik ve işletenlerinin hak ve menfaatlerini korumaktır. Bu amaçla, taşımacılık hizmetinde kalitenin artırılması, çevre korunması amacıyla kabul edilmiş kural ve standartlara uyumun sağlanması, deniz taşımacılığının tüm dünyada yeknesak bir hukuk düzenine kavuşturulması için üyesi olan ulusal deniz ticaret odaları ile denizcilikle ilgilenen hükümetler dışı ve hükümetlerarası örgütlerle ortak çalışır.

#### **bb. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi - Baltic and International Maritime Council (BIMCO)**

1905 yılında kurulan örgüt, bugün 2745 üyesi ile en büyük denizcilik örgütü olma yolundadır. Yeleri gemi sahiplerinden oluştuğu kadar, broker, acente, gemi işletenleri, Koruma ve Tazmin Klupleri (P&I), klas kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketleri yer almaktadır.

BIMCO, uluslararası ve ulusal platformlarda üyesi olan grupların menfaatlerinin korunması için çalışmaktadır. BIMCO her ne kadar bu bölümde ele alınmışsa da, deniz taşımacılığında kullanılan sözleşmeleri matbu hale getirerek, dünyada sıklıkla kullanılan navlun sözleşmesi formatlarını hazırlamakla hukuka önemli katkı yapmaktadır.

Bunun yanında BIMCO, üyelerine günlük iş hayatlarında karşılaştıkları sorunlar hakkında danışmanlık da yapmaktadır. Amerika ve Avrupa'daki gümrük otoriteleri ile yaptığı çalışmalar sonucunda, ticaret gemileriyle uyuşturucu trafiğinin önlenmesine ve bu faaliyette yakalanan bir geminin en az zaman kaybıyla tekrar yola çıkmasını sağlayıcı tedbirler üzerinde çalışmaktadır.

BIMCO son 25 yıldır IMO'nun danışman organı statüsündedir.

#### **cc. Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Derneği -INTER-TANKO**

Bu kuruluş, 1970 yılında bağımsız tanker sahiplerinin çıkarlarını

korumak için oluşturulmuştur. Tam üyeliğe petrol üreticisi olmayan tanker sahipleri ve devletin yönetimde olmadığı tanker sahipleri alınmaktadır.

Bugün INTERTANKO'ya dünya bağımsız tanker filosunun %75'i üye bulunmaktadır.

Birliğin üç temel amacı bulunmaktadır:

- Güvenli taşımacılık
- Temiz denizler
- Serbest rekabetin korunması

Bu amaçları gerçekleştirmek için üyelerine bazı şartlar getirmektedir. Örneğin; ISM'e uyum sağlamak, Uluslararası Klas Kurumu tarafından tanınan ve denetlenen bir klasa sahip olmak, Koruma ve Tazminat Klübü (P&I) üyesi olmak, petrol kirliliğine müdahale planları geliştirmek ve sigorta kapsamında bulunmak.

INTERTANKO'nun getirdiği bu kurallar güvenli ve etkili petrol taşımacılığına katkı yapmayı amaçlamaktadır.

## **b. Gemilere Hizmet Sağlayanların Kurduğu Örgütler**

### **aa. Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği (IMPA)**

1971 yılında, kılavuz kaptan örgütlerinin toplanacağı bir ortak çatı yaratmak ve uluslararası denizcilik forumlarında, özellikle IMO'da üyelerini temsil etmek amaçlarıyla kuruldu. 1973 yılında dernek, IMO'nun danışman kuruluşları arasına girdi.

Derneğin Uluslararası Teknik Komitesi, çalışmalarını üye derneklere, denizcilik örgütlerine ve IMO'ya sunar. Kılavuz kaptanlarının güvenliği konularında çalışmalar yapmaktadır.

Derneğin kılavuzların eğitimi konusunda çalışmalar yapmaktadır. Dernek kılavuz kaptanların eğitiminde, teknik bilgiler yanında, kılavuzluk faaliyetinin yapılacağı bölgede kazanılacak tecrübeye de önem vermektedir.

Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği, Gemi Trafik Hizmetlerinin (VTS) geliştirilmesi için de çalışmalar yapmaktadır. 1992 yılında, Uluslararası Fener İdareleri Derneği ve Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Dernekleriyle yaptığı çalışma ile bir VTS rehberi hazırlamıştır.

## **bb. Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Derneği - International Association of Ports and Harbors (IAPH)**

1955'de kurulan dernekte, dünyadaki liman işleticileri liman ve rıhtımları geliştirmek ve üyelerinin ortak ihtiyaçlarını sağlamak, uluslararası ticaret ve taşımacılık kurallarını ve liman, rıhtım hizmetlerini geliştirmek için çalışmakta, uluslararası kuruluşlarda üyelerini temsil etmektedir. Bugün itibarıyla, derneğin 90 ülkeden, çoğunluğu kamu limanlarından olmak üzere 230 üyesi ve liman içinde hizmet veren kişi ve kurumlardan oluşan 100 üyesi bulunmaktadır.

Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Derneği IMO, UNCTAD, UNEP gibi örgütlerde danışman statüsünde bulunmaktadır.

## **cc. Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu - International Transport Workers' Federation (ITF)**

ITF 1896 yılında Londra'da Avrupalı denizciler ve liman işçileri tarafından kurulmuş uluslararası taşıma işçileri sendikalarının üye olduğu uluslararası bir kuruluştur. 136 ülkeden, beş milyondan fazla işçinin üyesi olduğu 533 sendika Federasyona üyedir. ITF, sosyal güvenlik, sağlıklı çalışma koşulları için çalışır, yoksulluk ve işsizliği önlemeye çalışır.

Üyesi olan sendikaların toplu iş uyuşmazlıklarında, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve benzeri kuruluşlarda taşıma işçilerinin ihtiyaçlarını dile getirmek, çalışma koşullarını iyileştirecek önlemler alınması için çalışır.

Kolay bayrak uygulamasına karşı olan ITF, gemilerin milliyeti ve sahipleri arasında "doğal bağ" olması, gemi adamlarının istihdam koşulları ve ücretleri gibi konularda asgari standartlar yaratılması için çalışmaktadır. Balıkçı gemileri personeli ise, daha güvenli ortamlarda çalışmak ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir gelişiminin desteklenmesi için çalışmaktadır.

ITF'in Denizcilik Departmanı, üyeleri ile ILO,IMO, OECD ve gemi-adamları ile ilgili çalışmalar yapan diğer benzer kuruluşlar arasında uluslararası işbirliğini sağlamak için çalışır.

Türkiye'de Demiryol İş, Hava İş, Denizciler Sendikası, Liman İş ve Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikaları ITF'e üyedir.

## **c. Hukuki Çalışma Yapan Örgütler**

### **aa. Uluslararası Denizcilik Komitesi-Comité Maritime International (CMI)**

CMI, 1897 yılında kurulan bu örgüt, münhasıran deniz ticaret hukuku ve ilgili ticari konularla ilgilenen ilk uluslararası kuruluştur.

Bir yüzyıldan fazla bir süredir, deniz hukuku konularında çalışmalar yapmaktadır. CMI 11 Kasım 1999 tarihinde Uluslararası Taşımacılık Hukuku Alt Komisyonunu oluşturdu. Bu komisyonun temel işlevi; taşımacılık hukukunda yeknesaklığı sağlayacak bir hukuk metni hazırlamak, bu alanda hukuki sorumluluğa ilişkin eksiklikleri tespit edecek çalışmalar yapmaktır.

CMI, elektronik ticaret ile ilgili konularda ve uluslararası taşımacılık konularında UNCITRAL ile ortak çalışmaktadır. Özellikle elektronik ticaret konusunda, konişmento ve deniz taşıma senetlerinin ve diğer taşıma dokümanlarının kullanımı ve yeni sisteme uyumu için çalışmalar yapmaktadır.

Türkiye de Merkezi İstanbul'da bulunan Deniz Hukuku Derneği vasıtasıyla CMI üyesi bulunmaktadır.

### **bb. Uluslararası Ticaret Odası – International Chamber of Commerce (ICC)**

130 ülkeden binlerce şirketin üyesi olduğu Uluslararası Ticaret Odası, çeşitli ticari ve teknik konulardaki uzmanların buluştuğu, ticaret ve yatırım konularının ön plana çıktığı bir platform sağlar.

ICC'nin deniz taşımacılığı ile ilgilenen alt komisyonu (Deniz Taşımacılığı Komisyonu) da bulunmaktadır. Komisyon, yük ve gemi sahiplerinin, aracılarn ve limanların temsilcilerini bir araya getirir ve özelleştirme, serbest rekabet ve çevre gibi sorunlar hakkında tavsiye kararlar alır. ICC bünyesinde aynı zamanda taşıma belgelerinin UNC-TAD kurallarına uyumu hakkında çalışan Konişmento İnceleme Komitesi de bulunmaktadır.

Ticaret Odası, tüm ilgili uluslararası örgütlerle de işbirliği içindedir. (OECD, Avrupa Birliği, IMO, UNCTAD).

The following is a list of the Indian Service stations in British Columbia:

1911-1912

1. *[Illegible station name]*

2. *[Illegible station name]*

3. *[Illegible station name]*

4. *[Illegible station name]*

5. *[Illegible station name]*

6. *[Illegible station name]*

7. *[Illegible station name]*

8. *[Illegible station name]*

9. *[Illegible station name]*

10. *[Illegible station name]*

11. *[Illegible station name]*

12. *[Illegible station name]*

13. *[Illegible station name]*

14. *[Illegible station name]*

15. *[Illegible station name]*

## III. Bölüm

# Uluslararası Kamusal Deniz Hukukunda Liman Devleti Kontrolü

### I. GENEL OLARAK LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ<sup>25</sup>

#### 1. Genel Olarak

Milli limanlara gelen yabancı bayrak taşıyan gemilerin denetlenmesi anlamında olan liman devletinin kontrolü denizde güvenliğin sağlanmasında son halkadır. Liman Devleti kontrolü gemi sahipleri, klas kuruluşları, sigortacılar veya bayrak devletlerinin şu ya da bu şekilde görevlerini ihmal ettikleri ölçüde sahneye çıkmakta olan bir kavramdır. Liman Devleti kontrolü IMO'nun kararları ve tavsiyeleri ile uyumlu olarak yapıldığında standart dışı gemilerin tasfiye edilmesine doğru önemli bir adım olarak kabul edilmektedir. IMO'nun teknik antlaşmalarının pek çoğu, devletlere limanlarını ziyaret eden gemilerin IMO standartlarını taşıyıp taşımadıklarını kontrol etme hakkı vermektedir. Bu güne kadar ki tecrübeler de Liman Devleti Kontrolü sisteminin bölgesel bazda uygulandığında çok daha etkili olduğunu göstermiştir.

*Bayrak devletlerinin kendi gemilerinin uluslararası güvenlik standartlarını taşımalarını sağlamaları birinci derecede önem arz etmektedir.*

Bayrak devletlerinin kendi gemilerinin uluslararası güvenlik standartlarını taşımalarını sağlamaları birinci derecede önem arz etmektedir. Bu nedenle IMO, öncelikle bayrak devletlerinin ana IMO güvenlik

<sup>25</sup> Plaza Fernando, Port State Control:Towards Global Standardization, IMO News, 1-1994, sf.14 vd. ; Özçayır Oya, Port State Control, LLP, London 2001 ; Gündüz Aybay age sf. 970 vd



antlaşmalarını uygulamalarını sağlamaya ve liman devletlerinin hak ve yükümlülüklerini modernleştirerek geliştirmeye çalışmaktadır. Ancak en önemli sorun, IMO 'nun güvenlik ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili antlaşmalarının, protokollerinin ve liman devleti kontrolünün gereği gibi uygulanabilmesi için bu antlaşmaları imzalayan ve kontrolleri yapacak olan devletlerin iyi eğitilmiş, tecrübeli ve iyi maaş alan personeliyle etkili deniz idarelerine sahip olmaları gereğidir.

## **2. Liman Devleti Kontrolünde Bölgesel İşbirliği:**

Liman Devleti kontrolü hakkında kabul edilen ilk bölgesel antlaşma, 1982 yılında Avrupa ülkelerince imzalanan "Liman Devleti Kontrolü Hakkında Paris Memorandumu" (Paris MOU) dur.<sup>26</sup> (1978 yılında daha eski bir versiyonu kabul edilmişti.) Bu memorandumun hazırlanmasına etkin bir şekilde rol alan IMO, 1991 yılının Kasım ayında, dünyanın çeşitli bölgelerinde benzer sistemler kurmak üzere, gemilerin ve boşaltmanın kontrolünde bölgesel işbirliği sağlanması konusunda bir karar aldı. Buna göre Paris Memorandumuna katılan devletler ve diğer liman devletleri, dünyanın neresinde olurlarsa olsunlar bölgesel sözleşmelerin yapılmasına, bölgeler arası işbirliğinin geliştirilmesine, Liman Devleti Kontrolü bilgilerinin değişimi için sistemler kurulmasına yardımcı olacaklardır. Paris Memorandumunun dışında Liman Devleti Kontrolü hakkında yedi bölgesel antlaşma daha imzalanmıştır.

- Şili'de 1992 yılının Kasım ayında imzalanan Latin Amerika Sözleşmesi (Acuerdo de Vina del Mar)
- 1993 Aralık ayında Tokyo'da imzalanan Asya - Pasifik Bölgesi için Liman Devleti Kontrolü Hakkında Memorandum (TOKYO MOU)
- 1996 Şubat ayında Barbados'ta imzalanan Karaip Bölgesi için Liman Devleti Kontrolü Hakkında Memorandum(Caribbean MOU)
- 1997 Temmuz ayında Malta'da imzalanan Akdeniz Bölgesi için Liman Devleti Kontrolü Hakkında Memorandum (Mediterranean MOU)
- 1998 Haziran ayında Güney Afrika Cumhuriyeti'nde imzalanan Hint

<sup>26</sup> Necmettin Akten – Aydoğan Özman , Liman Devletleri Tarafından Gemilerin Kontrolü. Paris Memorandumu.

Okyanusu için Liman Devleti Kontrolü Memorandumu (Indian Ocean MOU).

- 1999 yılı Ekim ayında Nijerya'da imzalanan Batı ve Orta Afrika için Liman Devleti Kontrol Memorandumu (Abuja MOU);
- 2000 yılı Nisan ayında İstanbul'da imzalanan Karadeniz Bölgesi için Liman Devleti Kontrolü Memorandumu (Black Sea MOU);

### **3. Gelecekte Yapılacak Sözleşmeler:**

IMO oluşturduğu aşağıda kısaca değineceğimiz plan çerçevesinde dünyanın diğer yörelerinde de sözleşmeler hazırlamak için çalışmaktadır.

- **1. ADIM:** Bölgenin güvenlik alt yapısının sörveyler ve IMO kararlarında belirlenen denetleme şartları dikkate alınarak gözden geçirilmesi
- **2. ADIM:** Hukuk adamlarının ve teknik eksperlerin katıldığı bölgesel toplantılar düzenleyerek, ilgili denizcilik idarelerinin katılımıyla Liman Devleti Kontrolü sözleşmesi taslağı üzerinde tartışılması. Sözleşmeler bölgelerin özelliklerini dikkate alarak hazırlanırlar ve Sekreterlik ve Bilgi Merkezi kurulması gibi hallerde bölgesel konsensüs şartına bağlıdırlar.
- **3. ADIM:** Denizcilik İdarelerinin Başkanları ve Hükümet Memurlarının katıldığı bölgesel bir toplantı yaparak, işbirliği antlaşmasının imzalanması ve Liman Devleti Kontrolü memurlarının yetiştirilmesi için bir hareket planı hazırlanması.
- **4. ADIM:** Gelecek eğitimi için strateji ve hareket planı hazırlanması.

IMO şu sıralarda 1998 - 1999 döneminde de İran Körfezi Bölgesi için bir Liman Devleti Kontrolü Memorandumu hazırlığına başlamıştır. Amaç global, bağımsız fakat işbirliği içinde Liman Devleti Kontrolü sözleşmeleri kurmaktır.

### **4. Doğu Afrika ve Hint Okyanusu:**

Hint Okyanusunda bölgesel Liman Devleti Kontrolü sistemi kurulması yönünde ilk önemli adım Mumbai, Hindistan'da düzenlenen toplantıdır. Hint Okyanusuna sınırı olan 18 ülkenin temsilcileri Hint Okyanusu Memorandumu taslağında ve ortak bir hareket planında prensipte anlaştılar. Görüşme sonunda Hindistan geçici bir sekreterlik

kurmayı önerdi ve Güney Afrika'nın da Bilgi Merkezine ev sahipliği yapması kararı alındı.

Mumbai Toplantısına katılan ülkeler arasında; Avustralya, Bangladeş, Cibuti, Eritre, Etiyopya, Hindistan, Kenya, Maldiv Adaları, Mauritius, Mozambik, Myanmar, Amman, Seyşel Adaları, Singapur, Güney Afrika, Sri Lanka, Tanzanya, Yemen vardı. Aynı zamanda Nijerya ve Zimbabve'den gözlemciler ile Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Taşıma Çalışanları Federasyonundan (ITF) da temsilciler görüşmelere katılmıştır.

Mumbai Toplantısı, 1995 yılında Avustralya'nın Hint Okyanusuna yayılmış olan 29 liman ve kıyı ülkesini daha geniş bir Liman Devleti Kontrolü sistemi kurmak üzere çağırmasından sonraki en önemli adımdır.

### **5. İran Körfezi:**

IMO'nun 1995 yılındaki 19. toplantısında, İran Körfezi ülkelerinden delegelerin katıldığı, bu bölgede Liman Devleti Kontrolü sözleşmesi yapılması konusunun ele alındığı resmi olmayan bir toplantı düzenlendi.

Konunun önemi işbirliğine temel olacak bir sözleşme taslağının hazırlanması, Liman Devleti Kontrolü sisteminin tamamlanmasında görev alacak denetçiler ve sörveyörlerin yetiştirilmesi için iyi bir hareket planı yapılması konularında tüm ülkeler görüş birliğine varmıştır.

### **6. Batı ve Orta Afrika :**

1993 yılında yapılan IMO'nun 18. toplantısında bu bölgeden bazı ülkeler, bölgesel bir Liman Devleti Kontrolü sözleşmesinin yapılması konusunu tartıştılar. Bu toplantıda Deniz Taşımacılığı Hakkında Batı ve Orta Afrika Ülkeleri Bakanlar Konferansının (NCOMAR) böyle bir sözleşmenin yapılması için koordinasyon organı olarak hareket edebileceği kabul edildi. Gine ise bölgede Liman Devleti Kontrolü sistemi kurulması ve eğitim ihtiyaçları konularında hazırlık görüşmelerini yapmayı önerdi.

### **7. Liman Devleti ve Bayrak Devleti Kontrolü:**

IMO antlaşmalarının uygulanmasında asıl sorumluluk bayrak devletinde olmakla birlikte Liman Devleti Kontrolü antlaşmalarının uygu-

lanmasının denetlenmesinde IMO gözetmen rolü oynamaktadır. Liman Devleti Kontrolü tecrübelerinin bayrak devleti kontrolü üzerinde yararlı etkileri olabilecektir. Liman Devleti Kontrolü sisteminin tüm dünyada uygulanması onun idari karakterini vurgulayacağı gibi, bölgeler arasında bilgi alışverişi kontrolün etkinliğini arttıracak ve bildirilen eksiklikler ile alıkonulan gemiler hakkındaki bölgesel raporlar IMO'ya çok değerli istatistiki bilgiler sağlayacaktır.

Bununla birlikte Liman Devleti Kontrolü bazı soruları da akla getirmektedir. Bunlar güvenlik konusunda asıl sorumlu olan bayrak devletinin bu geleneksel yetkisinin yok olup olmadığı; Zaten çok sayıda olan gemi denetlemelerine ve denetim kalemlerine yenilerinin eklenip eklenmediği; Bazı taraf ülkelerin Liman Devleti Kontrolü sistemini ticareti önlemek veya misilleme yapmak amacıyla kullanıp kullanmayacağı; Liman Devleti Kontrolü sisteminin liman otoriteleri tarafından kötüye kullanıp kullanmayacağı; Tüm bu prosedürlerin gemi hareketlerinde global bir gecikmeye neden olup olmayacağı yönündedir.

IMO bu problemleri Bayrak Devleti Uygulama alt komitesi vasıtasıyla çözmeye çalışmaktadır. Bu komite bayrak devletleri ve liman devletleri arasında karşılıklı etkileşim alanı oluşturmak ve Liman Devleti Kontrolü şartları, kontrol işlemlerindeki zorlukların tartışılması konusunda önemli görev yükümlenmektedir.

Eğer bölgesel Liman Devleti Kontrolü sözleşmeleri oluşturma çabaları başarılı olursa, yakında dünyanın büyük bir kısmını kapsayan bölgesel sözleşmeler kabul edilmiş olacaktır. Bundan sonra yapılacaklar ise aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Amaçları gerçekleştirebilmek için denizcilik altyapısını ve bölgelerin insan kaynakları yeterliliğini güçlendirmek
- Şüpheli gemileri takip ve denetlemeye yardımcı olacak, bilgi alışverişini sağlayacak elektronik bilgi ağının kurulması
- Güvenlik ve deniz çevresinin korunması ve geliştirilmesi amacıyla tüm Hükümetlerin ulaşabileceği bir veri sistemi kurulabilmesi için IMO'ya tüm verilerin aktarılması.

Geçmişte Liman Devleti Kontrolü, gemilerin tanımlanmaları, Uluslararası Gemi Bilgileri Veri tabanı ve denetleme raporlarının değişimi projelerini ihtiva eden elektronik veri değişimi sistemi kurul-

ması için çalışılmış ancak proje Deniz Güvenlik Komitesi tarafından finanse ediliyor olmasına rağmen, ekonomik nedenlerle askıya alınmıştı. Buna rağmen IMO internet sayfası ve çıkardığı dergilerle hala önemli bir bilgi sağlayıcısıdır.

Gelecekte bölgesel Liman Devleti Kontrolü sözleşmeleri yaygınlaştıkça, dünyadaki tüm veriler toplanabilecektir. Gemilerin ve özelliklerinin tanımlanması global denizcilik veri tabanının oluşturulması için çok önemlidir.

## **8. Liman Devleti Kontrolü - Gelecek**

Gelecekte Liman Devleti Kontrolü sisteminin kurumsallaşması ve dünya çapında yeknesak bir Liman Devleti Kontrolü rejiminin kurulabilmesi ihtimali ne olabilir ?

Standart dışı gemilerin tasfiyesi ile ilgilenen ülkelerin politik arzu ve taahhütleri dikkate alındığında bölgesel yaklaşımın açık bazı avantajları olduğu görülür. Buna göre :

- bölgenin özellikleri dikkate alınır
- bilgi alışverişi çok daha etkili hale gelir
- bölgesel sularda işleyen gemilerin kontrolü daha iyi yapılır
- daha iyi maliyet/kar oranı sağlanır.
- denetlemeler ve sorveylerde daha uyumlu bir sistem kurulması kolaylaşacaktır.
- Liman Devleti Kontrolü memurlarının eğitiminde daha uyumlu bir sistem kurulması kolaylaşacaktır.
- limanlar ve bölgeler arasındaki haksız rekabet önlenir.
- dünyanın herhangi bir yerinde faaliyet gösteren standart dışı gemilerin çalışmasını önleyen caydırıcı etki artar.
- bölgesel sekreterlikler sayesinde bölgeler arası işbirliği global işbirliği haline gelecektir.

Bu çerçevede, temel prosedürün ve kontrol memurlarının vasıflarının uyumlulaştırılması yolunda çalışmalar yapılması da zorunlu hale gelmektedir. Bu nedenle IMO Bayrak Devleti Uygulama alt komitesi global bir strateji kabul etmiş ve Eğitim ve Nöbet Standartları

Alt Komitesini liman devleti kontrol memurlarının eğitimi için çalışmakla da görevlendirmiştir.

## II. UYGULAMADA GEMİLERİN LİMAN DEVLETİNCE DENETLENMESİ<sup>27</sup>

### 1. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMASI

#### a. Gemilerin Denetlenmesi

IMO bünyesinde yürütülen çalışmalardan ayrı fakat IMO kararları doğrultusunda olarak gemilerin "liman devletince" denetlenmesi mekanizmasının oluşturulması çabaları ilk ürününü **Hague Memorandumu** ile vermiştir. Memorandum, "**mutabakat muhtırası**" olarak dilimize uyarlanabilir.

Mutabakat muhtırasında taraf ülkeler kabul edilmiş olan kuralları uygulamakta ve de uygulamayı taahhüt etmektedirler.

Gemilerin denetlenmesi çabaları Hague Memorandumuyla bölgesel olarak başlatılmıştır. 9 Ortak Pazar ülkesi tarafından kabul edilen Hague Memorandumu'nda temel ilke gemilerin denize elverişliliklerinin günün koşullarına uygun düzeye getirilmesi, düşük standartlı gemilerin standartlarını kabul edilebilir seviyeye getirilmesinin sağlanmasıdır.

Dolayısıyla gemilerin denetlenmesinde aranan temel şart, **denize elverişlilik**dir. Denize elverişlilik ölçütü ise başta IMO Sözleşmeleri (SOLAS 74/78 gibi) olmak üzere bir dizi uluslararası kurallarda sıralanmaktadır.

Gemilerin denetlenmesinde çevre, can ve mal, gemi gibi temel öğelere ağırlık verilmekte; gemiyi kullanan insanoğlunun sayısı ve mesleki kalitesi de artık denize elverişlilik unsurunun önemli bir parçası sayılmaktadır.

#### b. Gemilerin Denetlenmesine Yer Veren Uluslararası Sözleşmeler

Gemilerin denetlenmesine imkan veren uygulama bir çok teknik ve

<sup>27</sup> Alkan,Güler-Akten Necmettin, Gemilerin Liman Devletince Denetlenmesi. Mersin Deniz Ticareti, Mart 1997 sf.14 vd.

sosyal uluslararası sözleşmede yer almaktadır. Bu türden ilk hükme 1960 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nde (SOLAS) rastlanmaktadır.

SOLAS 60 ile ilk kez filizlenen denetleme konusu, daha sonra hemen her teknik uluslararası sözleşmenin temel hükümlerinden biri olmuş; bazı sosyal uluslararası sözleşmelere de yansımıştır.

Liman devletine gemileri -bayrak devleti gibi- denetleme hakkı veren uluslararası sözleşmeler şunlardır:

- a. SOLAS 60**
- b. SOLAS 74/78**
- c. MARPOL 73/78**
- d. STCW 78**
- e. Colreg 72**
- f. L.L (Yükleme sınırı) 66**

Bu uluslararası sözleşmelerde yer alan liman devleti denetlemesine ilişkin hükümler aynen aşağıya alınmıştır.

#### **(1).SOLAS 60:**

##### **Kaide 19-Kontrol**

12 ve 13. Kaidelere göre verilmiş bir belgeye sahip olan her gemi; diğer akit Hükümetlerinin limanlarında bu Hükümetler tarafından usulen salahiyyet verilmiş memurlar tarafından, gemide muteber bir belge mevcut olup olmadığının tespitine matuf kontrollara tabi tutulur.

Geminin c'urumu veya teçhizatı bu belgenin muhteviyatına esas itibariyle uyduğuna kanaat getirildiği takdirde, belge kabul edilecek; aksi halde, kontrolü yapan memur geminin yolcu veya mürettebatına zarar vermeden denize çıkabilecek duruma gelmesi için icap eden tedbirleri aldirtacak ve bu tedbirler yerine getirilinceye kadar geminin hareketine müsaade etmeyecektir.

Bu kontrol herhangi bir müdahaleyi gerektiriyorsa kontrolü yapan memur; müdahale zaruretini icap ettiren bütün halleri yazılı olarak geminin tescil edildiği memleket Konsolosluğuna bildirecek ve bu hususlar Teşkilat'a rapor edilecektir.



## **(2). SOLAS 74:**

### **Kural 19 -Kontrol**

Bu bölümün 12 ve 13. Kurallarına uyularak verilen bir belgeye sahip olan her gemi, diğer bağlantılı hükümetlerin limanlarında gemide geçerli bir belge bulunup bulunmadığı konusunda bu limanların yetkili memurlarınca kontrole tabi tutulur. Geminin veya teçhizatın durumu belgede belirlenen ayrıntılardan esaslı bir halde ayrıldığına dair bir kanı elde edinceye kadar böyle bir belge geçerli olacaktır. Böyle bir ayrıntı olduğuna memur kanaat getirecek olursa geminin yolcu veya mürettebatına zarar vermeden denize çıkabilecek duruma gelmesi için tedbirler aldırtacak ve bu tedbirler yerine getirilinceye kadar geminin hareketine izin vermeyecektir. Bu kontrol herhangi bir şekilde müdahaleyi gerektiriyorsa, kontrolü yapan memur, müdahaleyi gerektiren bütün halleri yazılı olarak, geminin tescil edildiği memleket Konsolosluğuna bildirecek ve bu husus ta Örgüte bilgi verecektir.

## **(3). STCW 78:**

### **Madde X-Kontrol**

1/4 Madde III uyarınca istisnalar dışındaki gemiler, taraf bir ülkenin limanlarında iken, gemi adamlarında Sözleşmenin gerektirdiği belge veya geçici muafiyetin bulunup bulunmadığını saptamak amacıyla o tarafın gerekli yetki verilmiş memurları tarafından kontrole tabidir. İbraz edilen belgeler, sahte olarak düzenlendiğine veya hamilinin belge adına düzenlenen şahıs olmadığına dair inandırıcı haklı bir sebep bulunmadıkça kabul edilecektir.

### **Kural 1(4)-Kontrol İşlemleri**

1. Gerektiği gibi yetki verilmiş kontrol makamları tarafından Madde X uyarınca yapılacak kontroller aşağıdaki gibi sınırlanmıştır.

Gemide çalışan tüm gemi adamlarının, Sözleşmenin gerektirdiği geçerli geçici muafiyet tezkeresinin bulunup bulunmadığı hususunun Madde X (1) uyarınca denetlenmesi;

2. Yukarıdaki paragraf 1 uyarınca yapılan kontrol sonunda aşağıdaki noksanlıklar bulunursa, kontrole yapan makam, Madde X uyarınca, kaptanına ve geminin bayrağını taşıdığı Devletin gereken temsilcisine yazılı olarak bilgi verecektir.

(a) Belge sahibi olması gerekli gemi adamlarında geçerli belgenin veya geçerli geçici muafiyet tezkeresinin bulunmaması;

(b) Seyir veya makine vardiya düzenlerinin, bayrak Devleti tarafından gemi için belirlenen gereklere uymaması;

(c) Güvenli bir seyir için veya deniz kirlenmesinin önlenmesi için gerekli cihazları kullanacak nitelikteki personelin vardiyada bulunmaması;

(d) Kaptanın sefer başlangıcında ilk vardiya için ve daha sonra bunu izleyen vardiyalar için istirahat etmiş personel sağlayamaması.

3. Paragraf 2 (a)da değinilen noksanlıklardan kaptan, başmühendis, güverte ve makine vardiyalarından sorumlu zabitlerin ve paragraf (b)'de değinilen noksanlıkların ve gerektiği ahvalde telsiz zabitlerin yeterlik belgeleriyle ilgili olanların giderilememesi, Madde X uyarınca kontrolü yapan tarafın gemiyi seferden alıkoymamasının tek gerekçesi olacaktır.

#### **(4).LOAD LINE 66:**

##### **Madde 21 - Kontrol**

1. Bu sözleşmenin 16 ve 17. maddelerine göre verilmiş belgeye sahip olan gemiler, diğer Akit Hükümetlere ait limanlarda buldukları zaman, bu Hükümetler tarafından usulen yetki verilmiş memurlar vasıtasıyla kontrole tabi tutulurlar. Akit Hükümetler, böyle bir kontrolün, gemide işbu Sözleşme hükümlerine uygun muteber bir belgenin bulunup bulunmadığından ibaret olduğunu temin edeceklerdir. Gemide geçerli bir 1966 Beynelmül Fribord Belgesi mevcut ise, bundan sonraki kontrol sadece :

(a) geminin belgede müsaade edilen sınırdan daha fazla yüklenmemiş olduğu;

(b) gemi üzerindeki fribord markası mevkiinin belgeye uygun bulunduğu;

(c) gemide 19. Maddenin 3. Paragrafının (a) ve (b) bentlerinde belirtildiği üzere, halihazır durumları ile can tehlikesi olmaksızın denize çıkmasını engelleyecek derecede önemli değişiklik bulunmadığı hususlarının tespitine inhisar eder.

Eğer gemide geçerli bir Uluslararası Fribord Muafiyet Belgesi mevcut ise, böyle bir kontrol, bu belgedeki şartların gemide bulunduğunu tespiti inhisar eder.

2. Bu Maddenin 1. paragrafının (c) bendine göre kontrol yapılması halinde, bu kontrol sadece geminin yolcularını veya mürettebatını tehlikeye sokmadan denize açılacak durumda bulunduğunu tespitten ibaret olacaktır.

3. Bu madde gereğince yapılacak bir kontrol herhangi şekilde bir müdahaleyi icap ettiriyorsa, bu kontrolü yapan memur, geminin mensup olduğu Devletin konsolos veya diplomatik temsilcisine bu kararı ve müdahaleyi gerektiren bütün mücbir sebepleri yazılı olarak bildirecektir.

#### **(5).ILO 147:**

##### **Madde 4:**

Şayet bu sözleşmeyi onaylamış bir üye, bu sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, normal ticari faaliyeti sırasında veya işletme nedenleriyle limanına uğramış bir gemi için şikayet alırsa veya bu geminin işbu Sözleşmenin esaslarına uymadığına dair kanı elde ederse, geminin tescil edildiği Ülkenin Hükümetine - bir kopyası da Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Direktörüne gönderilmek üzere- hitap eden bir rapor hazırlayabilir ve gemide güvenlik veya sağlık koşullarını bariz biçimde tehlikeye sokan herhangi bir durumun düzeltilmesi için gerekli önlemleri alabilir.

#### **(6).COLREG 72:**

##### **Kural 1 (e)- Uygulama**

Özel bir şekilde veya özel bir amaç için inşa edilmiş olan bir teknenin fenerlerinin sayısı, yeri, kapasitesi veya görünüş açıları veya şekilleri sesli işaret aletlerinin yeri veya nitelikleri bakımından bu Kuralların hükümlerine uymadığının Hükümetçe saptanmış olması halinde teknenin özel faaliyetlerine müdahale etmeden böyle bir teknenin fenerlerinin sayısı, yeri, kapasitesi, görünüş mesafe ve açıları sesli işaret aletlerinin yerleri ve nitelikleri bakımından o tekne için Hükümeti bu kuralara mümkün olduğu kadar yakın olanını saptayacaktır.

#### **(7).MARPOL 74/78:**

##### **Madde 5(2)-Belgeler ve Gemilerin Denetlenmesine Ait Özel Kurallar**

Kurallar gereğince bir belge taşıması istenen bir gemi, bir Sözleşme Tarafının yasama hakkına sahip olduğu limanlar veya kıyı açığı termi-

nallerde bulunduğu sırada bu tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından denetime tabi tutulur. Gemi veya teçhizatının bu belge ayrıntılarından oldukça önemli bir tarzda ayrıldığına inandıracak açık deliller bulunmadığı durumda bu denetim gemide geçerli belge bulunup bulunmadığı soruşturması ile sınırlı olacaktır. Bu durumda veya gemide geçerli bir belge bulunmadığı zaman denetlemeyi yapan taraf geminin deniz çevresine, makul olmayan bir zarar tehlikesi arz etmeyecek hale getirilmesini sağlayacak tedbirleri alacak ve gemi bu hale getirilmeden hareketine müsaade edilmeyecektir. Mamafih; bu Taraf geminin en yakın uygun bir tamir limanına gidebilmesi için liman veya kıyı açığı terminalini terk etmesine müsaade edebilir.

### **(8).PARİS MEMORANDUMU:**

#### **Bölüm 3-Denetim Usulleri, Eksikliklerin Düzelttirilmesi ve Seferden Alıkoyma**

3. 1. Yetkili Makamlar, taahhütlerini yerine getirirlerken, Memorandumunun amacıyla ilişkili sertifikaların ve belgelerin kontrolü için gemi ziyaretinden ibaret olacak denetimler yapacaklardır. Geçerli sertifikaların veya belgelerin yokluğu halinde veya geminin ilgili belgenin hükümlerini esastan yerine getirmediğine inandırıcı haklı sebeplerin olması halinde, daha etraflı bir denetime başvurulacaktır. Denetimler 1. EK'e uygun olarak yürütülecektir.

3. 7. Güvenlik sağlık veya çevre için açık bir tehlike oluşturan eksiklikler mevcut olduğu takdirde, Yetkili makam; Bölüm 3.8'de öngörülen durum dışında, geminin yola çıkmasına izin verilmeden önce tehlikenin ortadan kalkmış olmasını sağlayacak ve bu amaçla, geminin seferden alıkonmasına kadar varabilen uygun tedbirleri alacaktır.

Yetkili Makam, mümkün olduğu kadar erken şekilde, alınan tedbirleri konsolosu veya onun yokluğunda en yakın diplomatik temsilcisi veya denizcilik makamı aracılığıyla bayrak Devletine bildirecektir. Sertifikaları onaylanan makamın denizcilik idaresinden başka bir kuruluş olması durumunda bu kuruluş da haberdar edilecektir.

### **2. İLK BÖLGESEL UYGULAMA : PARİS MEMORANDUMU**

#### **a. Paris Memorandumunu Nedir ?**

Paris Memorandumunu, 14 Avrupa ülkesinin katılımıyla oluşturulmuş bir **ortak davranış** belgesidir. Gemilerin, liman devleti tarafından kontrolü amacıyla düzenlenmiştir.

Paris Memorandumu 28 Ocak 1982 tarihinde Paris'te imzalanmıştır.

1 Temmuz 1982' den bu yana yürürlükte olan Memorandum'un açık adı "Liman Devleti Tarafından Gemilerin Kontrolü Hakkında Memorandum" dur.

Paris Memorandumu, 1978 yılından beri uygulanan Hague Memorandumu'nun yerini almıştır.

Hague Memorandumu 9 Avrupa ülkesi tarafından ticaret gemilerinin denetlenmesinde uyum ve eşgüdüm sağlanması amacıyla oluşturulmuştur. Böyle bir adımın atılmasında temel neden olarak; Amaco Cadiz adlı tankerin Mart 1978' de yol açtığı deniz kirlenmesi gösterilebilir. Amaco Cadiz tankerinin neden olduğu deniz kazasıyla birlikte Kuzey Avrupa ülkeleri çevre sorunlarının büyüklüğünü kavrayabilmiştir.

Hague Memorandumu' nun temel felsefesi bellidir; Gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunu denetlemek ve bu amaçla liman devletine tanınan denetleme hakkını işletmek.

Böylesi bir yaklaşımın gerekçeleri de denizde can güvenliğinin seviyesini yükseltmek, deniz çevresini korumak, gemilerde çalışma ve yaşama ortamını iyileştirmek gibi öğelerde bütünleştirilmiştir.

Hague Memorandumunun dar olan kapsamı, daha sonra kabul edilen uluslararası kurallarla genişletilerek Paris Memorandumu şekillendirilmiştir.

### **b. Paris Memorandumunun Kaynakları**

Paris Memorandumunun özünü teknik ve sosyal içerikli 6 uluslararası sözleşme (konvansiyon) oluşturmaktadır. Bu sözleşmeler şunlardır:

- a. Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi 1966(L.L 66),
- b. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1974 (SOLAS 74 ve 1978 Protokolü),
- c. Gemilerin Denizleri Kirlenmelerinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973 (Marpol 73) ve 1978 Protokolü
- d. Gemi Adamlarının Eğitim Yeterlilik ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78 )
- e. Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları (ColReg 72) ve 1981 Tadilatı

#### f. Ticaret Gemilerinde Asgari Standartlara İlişkin Sözleşme (ILO 147)

Paris Memorandumu ülkeleri, limanlarına uğrayan yabancı ticaret gemilerinin bu Sözleşmelerde belirlenmiş esaslara uygun olup olmadıklarını denetleyeceklerdir.

Memoranduma varlık kazandıran Sözleşmeler uygulanırken bayrak ayırımına gidilmeyecektir.

Paris Memorandumunun kaynağını oluşturan uluslararası kurallar, bunlardan birine taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler için de uygulanmaktadır. Memorandum, bir Sözleşmeye taraf olmamayı taraf olmaya göre "daha müsait şart" veya "ayrıcalık" olarak nitelendirmektedir.

Bu nedenle, Sözleşmenin hükümleri Memoranduma taraf olan ülkelere birinin limanına uğrayan fakat o sözleşmeye taraf olmayan Devletin gemileri için de uygulanacaktır.

#### c. Paris Memorandumunun Tarafları

Paris Memorandumu 14 Batı Avrupa ülkesi tarafından imzalanmıştır. Bu ülkeler :

Almanya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Norveç, Portekiz ve Yunanistan'dır. Bunlara işbirlikçi üye sıfatıyla ABD, Polonya, Rusya, Japonya ve Kanada da katılmıştır.

Paris Memorandumu'na taraf olmak, buna katılmış olan bütün üye Devletlerin yetkili makamlarının rızasını almakla mümkündür.

Dolayısıyla Paris Memorandumu'na taraf olabilmek sadece taraf olmayı arzulayan Devletin girişimiyle ve rızasıyla sınırlı değildir. Taraf ülkelerin de "olur"u gerekmektedir.

#### d. Paris Memorandumunun İlkeleri ve Temel Denetleme Konuları

Paris Memorandumunun ilkeleri Sözleşmenin dibacesinde (chapeau) şöyle sıralanmaktadır:

- denizde can emniyetinin artırılması,
- deniz çevresinin korunması,

- gemilerde yaşama ve çalışma şartlarının geliştirilmesi,
- gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunun sağlanması,
- düşük standartlı gemilerin çalıştırılmalarının önlenmesi,
- limanlar arasında rekabeti bozmaktan kaçınılması,
- uyumlu bir gemi sisteminin tesisi,
- taraf devletler arasında işbirliğinin ve bilgi alışverişinin güçlendirilmesi,
- bayrağına bakılmaksızın gemiler için ayrıcalıklı işlem uygulaması.

Paris Memorandumunun temel ilkeleri Memorandum hükümlerini uygulama durumunda olan sörveyörler için standart bir talimat şekline dönüştürülmüştür. Bu talimatlarda IMCO 'nun A.466 (XII) ve A. 481 (XII) sayılı kararları ile bu kararların ekleri göz önünde bulundurulmuştur.

Paris Memorandumu hükümleri şu temel konularda denetimler yapılmasını öngörmektedir:

- gemi sertifikaları /belgeler,
- gemi adamlarının sayısı ve yeterlilikleri,
- yaşam mahalleri,
- yiyecek ve iâşe,
- çalışma mahalleri,
- can kurtarma araçları,
- yangın savunma araç-gereçleri,
- kazaların önlenmesi,
- alarm düzenekleri,
- yükleme sınırı,
- bağlama araç-gereçleri,
- ana ve yardımcı makineler,
- seyir ve sefer emniyeti,
- radyo haberleşme araçları,
- denizi kirletme,



- tanker güvenliği,
- gemi güvenliği
- yük güvenliği,

Paris Memorandumu çerçevesinde, taraf ve üye olan ülkeler prensip olarak

- kendi limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemilerin en az %25 ini denetleme,

- denetlenen ve hatasız bulunan gemiyi takip eden 6 ay boyunca yeniden denetlememe ; buna karşın hatalı bulunan geminin ise uğrayacağı bir sonraki limanda hatalarını düzeltip düzeltmediğini kontrol etme,

- bayrak ülkelerini hata istatistiklerine göre sınıflara ayırma ve kara listeye giren devlet gemilerini daha sık, beyaz listedeki devlet gemilerini ise daha az denetleme konusunda karara varmışlardır.

2001 yılı itibarıyla Paris Memorandumu ülkelere uğrayan gemilerin %28'i kontrole tabi tutulmuş olup, en çok kontrol yapan Liman Devleti Rusya, en çok hata bulan ve en çok gemi tutuklayan ülke ise Yunanistan olmuştur.

Paris Memorandumu ilk Memorandum olmanın yanı sıra Türkiye açısından iki ayrı konuda önem taşımaktadır. Bunlardan ilki Türk gemilerinin en fazla sefer yaptığı limanların bu Memorandumu tabi olması, ikincisi ise memorandum gereklerinin AB adayı olan Türkiye için bir asgari standart olmasıdır. Ne var ki 2001 yılı itibarıyla Türk gemileri Paris Memorandumu uygulamasında maalesef başarılı olamamışlardır. Türk gemileri bu kapsamdaki liman devletlerince en çok tutuklanan gemiler olmuşlar ve Türkiye Memorandum uygulamasında devamlı kara listede yer almıştır.<sup>28</sup> Bu durumun giderilmesi için denizcilik sektörü içerisinde yoğun ve ciddi bir eğitim uygulaması, güvenlik ve çevre bilincinin ön plana çıkartılması, ISM uygulamasının yaygınlaştırılması, gemilerin Türk Makamlarınca yapılacak (Bayrak Devleti) denetlemelerin ciddiye alınması ve yeterli düzeye çıkartılması, filonun gençleştirilmesi gereklidir.

<sup>28</sup> bkz. Insel, Mustafa, Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Çerçevesinde Tutuklanma İstatistikleri, Deniz Ticareti, Yıl 18, Sayı Ağustos 2001, sf.28 vd.

### 3. LİMAN DEVLETİ KONTROLUNDA GLOBALLEŞME

Ticaret gemilerinin -denetleme yoluyla- standartlarının korunması çabaları Paris Memorandumuyla başlamış; günümüzde de globalleşme sürecine girmiştir.

Bu konudaki özendirme ve yönlendirme IMO Sekreteryasından gelmektedir.

Günümüzdeki uluslararası eğilim SOLAS, MARPOL gibi IMO enstrümanlarında tadilat şeklinde oynamalar yapmak yerine, mevcut sözleşmelerin işleyişteki yerini artırma yönündedir. Dolayısıyla, 20. Yüzyılın sonuna kadar tüm IMO enstrümanları zorunlu olmadıkça revize edilmeyecek; tersine taraf idarelerin enstrüman hükümlerini **tam ve zamanında** yani etkin uygulamaları yoluna gidilecektir.

Bu konuda da IMO çözümü "**Liman Devleti Kontrolü**"nda görmektedir.

IMO Enstrümanlarının uygulanışı pratikte bir idareden diğerine değişiklik gösterebilmektedir. Teoride, aranan şartlar yani gerekler aynı olmasına karşın, olaylar sonrasındaki bulgular değişik uygulamaların varlığını ortaya koymaktadır.

IMO, günümüze değin kural değişiklikleriyle denizde can güvenliğini artırma yoluna gitmiş; denetimleri bayrak devletinin - bir anlamda- takdirine bırakmıştır. Ancak bazı taraf İdareler, Paris Memorandumuyla birlikte bir bayrak devletinin sözleşmelere taraf olmasına rağmen gemilerde eksikliklerin varlığı olgusunu göz önünde tutarak etkin denetimlere ağırlık verip standartları sağlatmaya başlamışlardır.

Denizlerde teknik sözleşmelerle öngörülen standartların denetimler yoluyla sağlanması artık esas haline gelmiştir. Bunun da öncülüğünü Paris Memorandumu ülkeleri yapmıştır.

Taraf bir İdare için, teknik sözleşmeyi onaylamak demek, o sözleşmenin gereklerini, bayrak devleti olarak gemilerine uygulatmak demektir. Bir anlamda gereklerin tam uygulanıp uygulanmadığı liman devletine de tanınan denetleme hakkıyla karşılıklı olarak irdettirilmektedir. IMO, liman devleti kontrolüne denizde can emniyeti konusunda son emniyet sübabı olarak bakmaktadır. Donatanın, klas kurumlarının, sigortacıların ve bayrak devletinin öyle ya da böyle görevi tam yerine getirememeleri durumunda liman devleti kontrolü devreye girmektedir.

IMO ideal bir dünyada liman devleti kontrolünün gerekliliğini vurgulamaktadır. Ancak, yadsınamayan realitelerle liman devleti kontrolünün can güvenliğinin standart bir ögesi haline geldiğini de kabul etmektedir.

IMO Genel Kurulunun 21 Kasım 1991 tarihinde kabul etmiş olduğu A.682 sayılı kararla kontrol rejiminin Paris Memorandumu uygulamasından edinilen deneyimlere paralel, dünyanın değişik bölgelerinde hizmet verecek biçimde ve bölgesel işbirliği çerçevesinde oluşturulması ortak anlayış kapsamına alınmıştır. Söz Konusu kararın operasyonel paragrafların birincisinde Taraf Hükümetler, liman devleti kontrolü önlemlerin uygulanması konusunda Örgütle işbirliği içinde bölgesel anlaşmalar sonuçlandırmaya davet edilmekte; 2. paragrafta Örgüt Genel Sekreterine çağrıda bulunularak, SOLAS 74, L.L 66, STCW 78 ve MARPOL 73/78 çerçevesinde yapılacak denetimlere hazırlıklı olmak üzere fon oluşturulması ve bölgesel seminerler ihdası istenmekte; 3. Paragrafta da Paris Memorandumu ülkelerinin ve liman devleti denetimi yapmakta olan diğer ülkelerin otoriteleri, benzeri bölgesel anlaşmaların sonuçlandırılması konusunda destek vermeye ve yardıma çağrılmaktadır.

Paris Memorandumuyla başlayan **kontrol rejimi** hareketi diğer bazı bölgelere de sıçramış ve giderek bunlar dahi birbirleri ile irtibatlaşmaya başlayarak bu kontrol sisteminin globalleşmesi ve bütünleşmesi eğilimi ortaya çıkmıştır.

Kasım 1992'de "**Liman Devleti Deneti Konusunda Latin Amerika İşbirliği Anlaşması**" (Acuerdo de Vina del Mar) ile Tokyo'da Aralık 1993'de imzalanmış olan "**Liman Devleti Denetiminde İşbirliği Konusunda Asya-Pasifik Anlaşması**" denetim zincirinin yeni halkaları olmuştur.

Bugün dünyada 3 büyük **liman devleti kontrolü** ağı bulunmaktadır. Bunlarla Avrupa, Güney Amerika ve Asya-Pasifik bölgeleri denetim şemsiyesi altına alınmış durumdadır.

Kanada, ABD, Rusya Federasyonu gibi işbirlikçi ülkeler sayesinde denetim rejimi Karadeniz'i, Atlantik'in Batı kıyılarını, Pasifik'in Doğu kıyılarını da etki alanı içine katmıştır.

Karayipler'de de 1993'de başlatılan çalışmalar bir anlaşma ile sonuçlandırıldığında Karayipler, denetim ağının dördüncü bölgesini oluşturacaktır.

Diğer taraftan Liman Devleti Kontrolü hakkında Paris ve Tokyo Memorandumunu imzalayan devletler 24-25 Mart 1998 tarihinde Kanada-Vancouver'da yapılan ve IMO'nun da gözlemci olarak katıldığı bakanlar toplantısında, standart dışı gemileri engellemek ve filolardan elemek için bölgeler arası hareket başlatmak amacıyla ortak bir bildiri imzalamışlardır. Buna göre Paris ve Tokyo Memorandumunu imzalayan devletler "Uluslararası Çalışma Örgütü ile ilişkilerin ve her iki bölgede liman devleti kontrolünün yıldırıcı etkilerini artırarak IMO standartlarının kuvvetlendirilmesi" kararını almış bulunmaktadır.

Bildiride denizde güvenliği, gemideki yaşam ve çalışma koşullarını iyileştirmeyi ve deniz kirliliğini önlemeyi sağlayan uluslararası kuralların aksine bir tutum sergileyen bazı gemi maliklerinin söz konusu kuralları göz ardı ederek, kişilerin hayatlarını tehlikeye attıkları, deniz kirliliğine yola açtıkları ve sorumluluk sahibi malikler karşısında haksız rekabete yola açtıkları ifade edilmiştir.

Bakanlar ISM Koduna uyumu kontrol edebilmek için liman devleti kontrolünü sert bir şekilde uygulamayı kararlaştırarak aynı zamanda liman devleti kontrolüyle görevli tüm personelin yeterli eğitimden geçmesi ve bayrak devleti olarak uluslararası sorumluluklarını layıkıyla yerine getirmek isteyen tüm devletlerin desteklenmesi kararlarını da almışlardır.

Bildiride liman devleti kontrolünün bölgesel bazda daha etkili olduğu ifade edilmiş ve kontrol sistemleri ve idarenin uyumlulaştırılması ve inceleme işlemlerinin bölgeler arası bazda gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu da belirtilmiştir.

Böylece liman devleti kontrolü ve uluslararası standartların ve uygulamaların globalleşmesi ve yeknesaklaştırılması bakımından bir önemli adım daha atılmış olmaktadır.

Diğer taraftan 11.7.1997 tarihinde Türkiye, Cezayir, Kıbrıs Rum Kesimi, İsrail Malta ve Tunus, La Valetta'da imzaladıkları bir mutabakat metni (memorandum of understanding) ile Doğu Akdeniz'de de Liman Devleti Kontrolünün uygulamaya konulmasını kararlaştırmışlardır. Bu mutabakat Libya ve Lübnan'ın katılmasına da açıktır. Bununla taraf devletler, kontrollerde uyum, sürekli işbirliği ve karşılıklı bilgilendirmeyi taahhüt etmişlerdir. IMO ve Avrupa Komisyonu bu mutabakatın tatbiki bakımından sörveyör yetiştirme konusunda destek vaad etmişlerdir. Bu mutabakat ile Türkiye de Liman Devleti Kontrolünde globalleşme hareketine katılmış olmaktadır.

#### 4. KIYASLAMALI "LİMAN DEVLETİ KONTROLU" ANLAŞMALARI<sup>29</sup>

<b>TARAF ÜLKELER</b>	<b>Paris Memo.</b>	<b>Latin Amerika An.</b>	<b>Asya-Pasifik Memo.</b>
	Almanya	Arjantin	Avustralya, Çin
	Belçika	Brezilya	Fiji, Filipinler
	Danimarka	Ekvator	Endonezya, Japonya
	Finlandiya	Meksika	Kore Cumhuriyeti
	Fransa	Panama	Kanada, Malezya
	Hollanda	Kolombiya	Yeni Zelanda
	İtalya	Peru	Papua Yeni Gine
	İspanya	Şili	Rusya Federasyonu
	İsveç	Uruguay	Singapur, Tayland
	İngiltere	Venezuela	Vanuatu
	Norveç		Vietnam
	Portekiz		Hong Kong
Yunanistan			
<b>ÜYE ÜLKELER</b>	Polonya	-	-
<b>İŞBİRLİKÇİ ÜLKELER</b>	ABD	-	-
	Rusya Federasyonu	-	-
	Japonya	-	-
	Kanada	-	-
	Hindistan	-	-
<b>DENETİM HEDEFİ</b>	<b>3 yıl içinde bayrak devleti başına yıllık gelen gemilerin</b>		<b>2000 yılından önce yıllık gelen gemilerin</b>
	%25'i	%15'i	%25'i
<b>UYGULANAN SÖZLEŞMELER</b>	L.L.66	L.L. 66	L.L. 66
	L.L.Proto.88	-	-
	SOLAS 74	SOLAS 74	SOLAS 74
	SOLAS Prot 78/88	SOLAS Prot. 78	SOLAS Prot. 78
	MARPOL 73/78	MARPOL 73/78	MARPOL 73/78
	STCW 78	STCW 78	STCW 78
	ColReg 72	ColReg 72	ColReg 72
	ILO 147	-	ILO 147
<b>SÖZLEŞME TADİLATI</b>	Kabulden sonraki 60 gün içinde yürürlük		
<b>KOMİTE</b>	İlgili makamların birer temsilcisi ve Avrupa Komisyonu temsilcisinden oluşur		
<b>KAPSAMDAKİ GEMİLER</b>	Yolcu gemileri, Ro/Ro gemileri, dökmeçileri, özel tehlike yaratabilecek gemiler, sıkça eksiklikleri tespit edilmiş gemiler		
	3 yıllık ortalamada alıkoyma ve eksiklik giderme işlemi yapılan Bayrak Devletlerine ait gemiler.		6 ay içinde bir makamca denetlenememiş gemiler

<sup>29</sup> IMO News, No.1, 1994 sf. 1.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- Mehmet Zeki Akın, Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahaneliği, Ankara 1978;
- Hüseyin Ataol, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul 2000 sf. 57 vd.
- Güler Alkan - Necmettin Akten, Gemilerin Liman Devletince Denetlenmesi. Mersin Deniz Ticareti, Mart 1997
- Necmettin Akten – Aydoğan Özman, Liman Devletleri Tarafından Gemilerin Kontrolü Sözleşmesi, (Paris Memorandumu).
- Gündüz, Aybay, Denizciler İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, İstanbul 1999,
- Gündüz Aybay, Türk Boğazları, İstanbul 2000
- Gündüz Aybay, Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 3-4 sf. 61 vd.
- Ferit Hakan Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, İst.1998;
- Emre Bayramlıoğlu, 1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 1-2 sf. 129 vd;
- Turgay Cin, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu, Ankara 2000
- Tahir Çağa, Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli, İÜHFM 1975,
- Ahmet Çalık, Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşıması, Deniz Hukuku Dergisi Mart 1997
- Edip F. Çelik, Milletlerarası Hukuk İkinci Kitap, İstanbul 1987

- Ergon Çetingil, Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3, Sayı 1-2 sf. 3 vd. ;  
- Ege'de Deniz Sorunları Semineri, AÜ SBF Yayınları , Ankara 1986
- Nuray Ekşi, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, İst.2000,
- Nuray Ekşi, Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul, 2000
- Deniz Güner, Uluslararası Güvenli, Yönetim Kodunun Taşıyanın Sorumluluğuna Etkileri, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 3-4 sf. 93 vd.
- Deniz Güner, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda Belgelendirme ve Yetkiler, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul, 2000
- Sezer Ilgın, Türk Boğazları ile İlgili Son Gelişmeler Hakkında Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf.53 vd.
- Sezer Ilgın, LLMC (Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumlulukların Sınırlanmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf. 1-2 sf.67 vd.
- Sezer Ilgın, ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Kodu Uygulaması, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf.61
- Sezer Ilgın, Deniz Hukukuna İlişkin Uluslar arası Sözleşmeler Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 3-4 sf. 141 vd.
- Yüksel İnan, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara,1995.
- Yüksel İnan, Devletler Hukukunda Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara 1976;



- Mustafa Insel, Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Çerçevesinde Tutuklanma İstatistikleri, Deniz Ticareti, Yıl 18, Sayı Ağustos 2001,
- Ivanov, G., The Role of IMO in the Development of International Maritime Law, IMO News, 1-1997,
- Adil İzveren/Nisim Franko/Ahmet Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, Ank. 1994,
- Esra Kırımlı, ISM Kuralları Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 3-4 sf. 51 vd.
- Aliki Kiantou-Pampouki, Comparative Maritime Law, Rhodes 1997
- Huriye Kubilay, Uluslararası Ticarete Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi üzerine Bir İnceleme, BATIDER, C.XIX, S.2, Aralık 1997
- Oya Özçayır, Port State Control, LLP, London 2001.
- Noyan Özkan, Doğa Koruma Rehberi, İst. 1995
- Aydoğan Özman, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (çeviri) İst.1984;
- Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II.Kitap Ankara 1990
- Fernando Plaza, Port State Control: Towards Global Standardization, IMO News, 1-1994,
- Vincent Power, EC Shipping Law, Londra 1992
- Saad Eddine Semmar, Les Delimitations Internationales De La Mer Et La Question Des Fons Marins, Alger 1990;
- Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İst. 1989
- Sevin Toluner, Some Reflections on the Aegean Sea Disputes, Tahir Çağa'ya Armağan, İstanbul, 2000
- Ayşe Nur Tütüncü, Gemi Kaynaklı Kirlenmelerin Önlenmesi Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul 1998

- Fehmi Ülgener, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4 Sayı 3-4 sf. 15 vd ;
- Samim Ünan, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu, Tahir Çağa'ya Armağan İstanbul 2000, sf. 639 vd. ;
- Auguste Raynald Werner, Traite de Droit Maritime, Geneve 1964.
- Cemalettin Yavaşca, Montreux Sözleşmesi ve Boğazlar Tüzüğü, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 3 Sayı 1-2 sf.29 ;
- Özer Yavru, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (Marpol 73/78), İzmir 1996 ; Basılmamış tez
- Emine Yazıcıoğlu, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu İstanbul 2001
- Bengi Selen Yüceer, Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir, 2001



## **Av. Ahmet ÇALIK**

1954 yılında İzmir'de doğdu.

İstanbul Hukuk Fakültesini bitirdikten sonra yurt içinde ve yurt dışında akademik ve mesleki çalışmalar yaptı.

Deniz Hukukuna ilişkin birçok makale ve raporun yanı sıra Prof. Dr. Adil İZVEREN ve Prof. Dr. Nisim FRANKO ile birlikte yayınladığı "Deniz Ticaret Hukuku" isimli eserin yazarıdır.

Halen DEÜ Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulunda Deniz Hukuku Öğretim Görevlisi ve Serbest Avukat olarak faaliyet yapmakta olup, Piri Reis Denizcilik ve Deniz Kaynakları Araştırma Geliştirme ve Eğitim Vakfı Mütevelli Heyeti üyesi ve Malta Cumhuriyeti'nin İzmir Fahri Konsolosudur.