

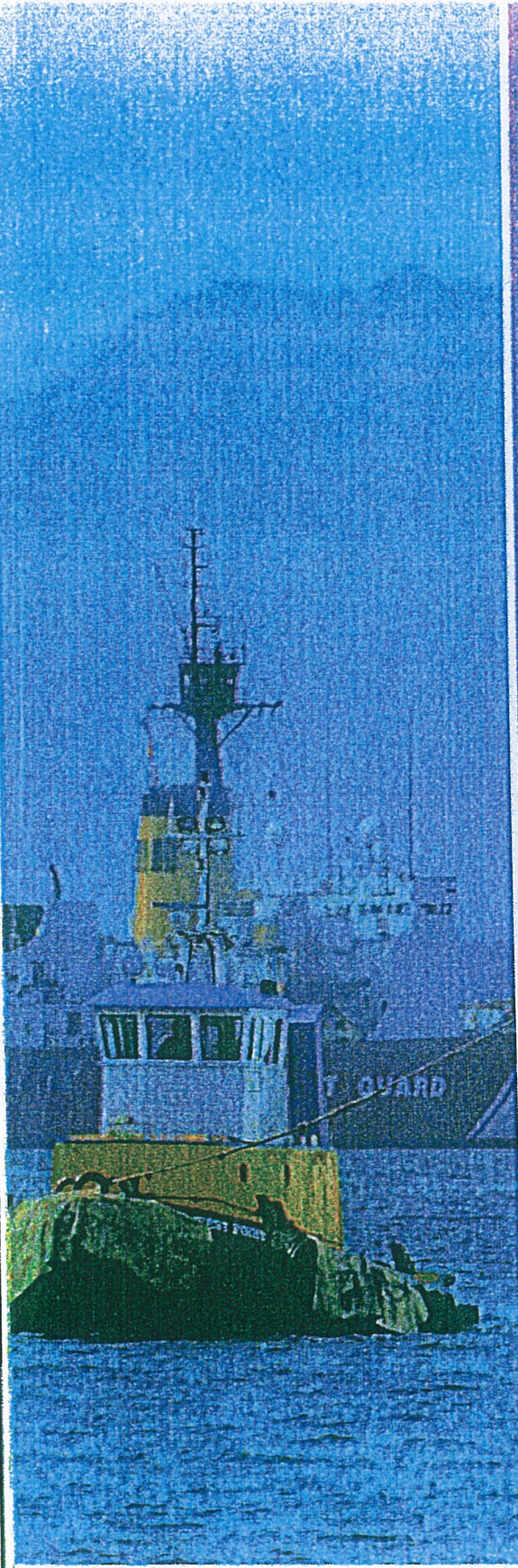
ULUSLARARASI  
DENİZ  
HUKUKU'NDA  
KIYI DEVLETİNİN  
GEMİLERE EL  
KOYMA  
YETKİSİNİN  
SINIRLARI  
SEMPOZYUMU

Trabzon, 24-25 Mart 2011

*Editör*

Ersan BAŞAR

  
ORSAM



**ULUSLARARASI DENİZ  
HUKUKU'NDA KIYI  
DEVLETİNİN GEMİLERE  
EL KOYMA YETKİSİNİN  
SINIRLARI SEMPOZYUMU**

**SYMPOSIUM ON THE LIMITS OF POWER  
IN DISTRAINING ON SHIPS BY A COAST  
STATE ON THE INTERNATIONAL  
MARITIME LAW**

**СЕМПОЗИУМ “РАМКИ ПРАВ ЗАХВАТА  
КОРАБЛЕЙ ПРИБРЕЖНЫМИ СТРАНАМИ В  
МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ  
ЮРИСПРУДЕНЦИИ**



**Editör:**

**Ersan BAŞAR**

**Karadeniz Teknik Üniversitesi**

**Trabzon, 24-25 Mart 2011**

ORSAM Kitapları No: 2  
ORSAM Karadeniz Kitapları No: 1

“Uluslararası Deniz Hukuku’nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu”

Editör: Ersan BAŞAR

ANKARA - Mart 2011

ISBN: 978-9944-5684-1-8

ORSAM

Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi

Center for Middle Eastern Strategic Studies

Центр стратегических исследований Ближнего Востока

*Mithatpaşa Caddesi 46/6 Kızılay-Ankara*

*Tel: 0 (312) 430 26 09 Fax: 0 (312) 430 39 48*

*www.orsam.org.tr, orsam@orsam.org.tr*

**ORSAM © 2011**

Bu kitabın içeriğinin telif hakları ORSAM'a ait olup, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak gösterilerek kısmen yapılacak makul alıntılar ve yararlanma dışında, hiçbir şekilde önceden izin alınmaksızın kullanılamaz, yeniden yayımlanamaz. Bu kitapta yer alan değerlendirmeler şahısların kendilerine aittir, ORSAM'ın kurumsal görüşünü yansıtmamaktadır.

## İÇİNDEKİLER

<b>Türkiye'nin Deniz Alanlarındaki Sınır Anlaşmaları ve Güncel Durum</b> Gökçe Çiçek Ceyhan ve Ersel Zafer Oral .....	6
<b>Karadeniz'in Jeopolitiği ve Güvenliği:Türkiye Perspektifi</b> Gökhan Koçer .....	27
<b>Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi Kapsamında Mülkiyet Hakkı Perspektifinden Devletlerin Gemilere El Koyma Yetkisi; Örnek Dava İncelemesi</b> H. Gürbüz Sarı .....	39
<b>Uluslararası Deniz Hukukunda Gemilere El Konulması Halinde Bayrak Devletinin Yetkileri</b> Aslıhan Erbaş Açıknel .....	49
<b>Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları</b> Nur Jale Ece .....	65
<b>Karadeniz'deki Gemi Trafik Rotalarının Tespiti</b> Ersan Başar .....	83
<b>Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut:Liman Devleti Denetimi</b> Necmettin Akten ve Birsen Koldemir .....	91
<b>Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları: Gürcistan'ın Karadeniz'de Seyreden Gemilere El Koyması</b> Nur Jale Ece ve Aslıhan Erbaş Açıknel .....	109
<b>Uluslararası Hukukta Devletlerin Açık Denizde Bulunan Gemilere Müdahale Yetkisi</b> Derya Aydın Okur .....	143
<b>Sonuç Bildirgesi</b> .....	167

# Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları: Gürcistan'ın Karadeniz'de Seyreden Gemilere El Koyması

<sup>(1)</sup>N. J. Ece <sup>(2)</sup>A. E. Açikel

(1) T.C. Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Tel: 312-4304560  
(2) Avukat, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Deniz Hukuku A.B.D Doktora Öğrencisi, Tel: 533 259 48 96  
E-posta: aslihan.eras@gmail.com

## Özet

Uluslararası hukukta kabul edilen temel prensip “açık denizlerin serbestliği” ilkesi olup bu ilke 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde ifade edilmiştir. BMDHS'nin 87. maddesine göre, açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın tüm devletlerin yararlanmasına açık bir alan olup burada açık denizlerin serbestliği ilkesi geçerlidir. Sözleşme'nin 17. Maddesine göre sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermeden karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Sözleşmenin 19.1 Maddesine göre “Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Ancak, Sahildar Devlet Sözleşmenin 19.2 maddesinde sıralanan diğer zararlı geçiş sayılacak faaliyetlerin söz konusu olması halinde ve güvenliği için gerekli

ise, zararsız geçişi durdurabilir. Sözleşmin 25. Maddesine göre sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir ve eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir.

Son yıllarda Karadeniz’de seyreden ve Abhazya’ya sefer yapan ticari gemilere Gürcistan tarafından sıklıkla el konulduğu görülmektedir. Bir gemiye el konulması halinde gemi donatanı, yük sahipleri, taşıyıcılar, imalatçılar, yolcular, mürettebat, ve sigortacılar vb. gemilere el konulmasından olumsuz şekilde etkilenir. Gemiyle birlikte alıkonulan mürettebat açısından da dillerini ve kültürlerini bilmedikleri bir ülkede uzun bir süre tutulmaları insan hakları açısından endişe verici bir durumdur Durması ya da manevra yapması zor olan büyük tankerler ya da tehlikeli madde taşıyan gemilere el konulması da deniz kazasına neden olabilir ve çevre güvenliği açısından risk taşımaktadır.

Sahildar Devletin iç sularında diğer ülke gemilerine el koyma uygulamasının ise ancak uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde mümkün olabileceği ve iç sularında uluslararası örf ve adet hukukundan kaynaklanan ya da uluslararası anlaşmalar ile kabul ettiği sınırlamalara uymak zorunda olduğu düşünülmektedir. Uluslararası deniz hukukunda sınırlı bir şekilde kabul edilen gemiye el konulması uygulamasında mutlaka bayrak devletini en kısa sürede bu uygulamadan haberdar etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Sahildar Devletin uluslararası deniz hukukunda izin verilen durumlarda yabancı bir gemiye el koyması halinde, özellikle Sözleşme’de öngörülen durumlarda, belirli bir finansal güvence verilmesi koşuluyla gemi ve mürettebatı derhal serbest bırakması gerekmektedir. Sahildar Devletin finansal güvenceyi kabul etmemesi, yetersiz bulması ya da diğer herhangi bir sebeple güvence verilmiş olmasına rağmen gemi ve mürettebatı serbest bırakmaması halinde ise Sözleşmenin 292. madde uyarınca bayrak devletine uyuşmazlığı gemiye el koyan devletin kabul ettiği bir yargı organına ya da Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’ne götürme hakkı tesis edilmiştir. Ancak bu tür bir başvuru BMHDS’ye taraf devletler tarafından yapılabilir.

Sorunun bir an önce ortadan kalkması amacıyla anlaşmazlıkların barışçıl yollardan çözüme kavuşturulması ve ayrıca hem sahildar devlet ve hemde bayrak devletinin uluslararası hukuk, anlaşma ve kuralları yerine getirmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

## Giriş

Uluslararası deniz ticaretinde oldukça önemli bir yer tutan gemiler, denizde seyrüseferleri sırasında müsadere, alıkonulma, haczedilme gibi çeşitli uygulamalara maruz kalmaktadır. Gemilere el konulması genellikle, çevreye ya da balıkçılık kaynaklarına zarar verilmesi hallerinde olduğu gibi kamu yararı gözetilerek yapılmaktadır. Savaş zamanında gemilerin müsadere edilmesi ya da insanlık adına yapılan el koymalar da kamu yararına hizmet etmektedir. Gemilerin, deniz alacak taleplerinin güvenceye alınması gibi sebeplerle ihtiyati hacze konu olması da mümkündür. Diğer yandan tamamen kanun dışı bir şekilde olmak üzere, deniz haydutluğu gibi sebeplerle gemilere el konulması da oldukça sıklıkla karşılaşılan bir durumdur.

Gemilere el konulması, gerek kamu hukuku kaynaklı gerek özel hukuk kaynaklı gerekçelerle olsun uluslararası alanda çeşitli sınırlamalara tabi tutulmuştur. Uluslararası deniz hukukuna göre denizde seyrüsefer özgürlüğü kural olup, gemilere el konulması ancak belirli hallerde istisnaen mümkündür. Hatta gemilere el konulmasına müsadere edilen hallerde dahi belirli bir finansal teminat karşılığında geminin derhal serbest bırakılması söz konusu olabilmektedir. Uluslararası deniz hukukunda geçerli olan bu temel prensipler bugün pek çok devletin ulusal düzenlemelerinde de yer almaktadır.

Son yıllarda Karadeniz’de seyreden ve Abhazya’ya sefer yapan tica-

ri gemilere Gürcistan tarafından sıklıkla el konulduğu görülmektedir. Resmi rakamlara göre 1999-2003 yılları arasında 40'tan fazla ve 2004-2006 yılları arasında ise 22 gemiye Gürcistan tarafından "Gürcistan sularını yasadışı yollardan geçmek" suçundan el konulduğu belirtilmektedir (Kanbolat, H., 2009).

Gürcistan'ın Karadeniz'de Abhazya'ya sefer yapan gemilere el koymasının Abhazya ile arasındaki politik sorunlardan kaynaklanmakta olduğu düşünülmektedir. Ancak bu tür uygulamalar Karadeniz ticaretini olumsuz yönde etkilemekte ve bu tür uygulamaların hukuka uygunluğu konusunda soru işaretleri doğurmaktadır.

Bu çalışmada Gürcistan'ın Karadeniz'de seyrüsefer yapan ticaret gemilerine el koymasının tarihsel gerekçeleri, bu uygulamaların hukukiliği, uluslararası deniz hukukunda gemilere el konulması uygulaması ve kıyı devletinin bu kapsamdaki yetkileri, bu yetkinin sınırları ve bayrak devleti tarafından bu uygulamalara karşı ne tür tedbirler alınabileceği irdelenmiştir.

## GÜRCİSTAN (BAKIŞ AÇISI) - ABHAZYA SORUNU VE 1996 AMBARGOSU

Sovyetler Birliği'nin çözülmeye başladığı ve Gürcistan'ın bağımsızlığa doğru yol aldığı sürece denk düşen 1980'lerin sonlarında, Abhazlar ile Gürcüler arasındaki gerilim iyice yükselmiş ve pek çok Abhaz muhalif, Gürcistan'ın bağımsızlığını kazanması halinde, Abhazya'nın da bağımsızlığını ilan etmesi hakkı bulunduğunu ileri sürmüştür. Gelişmeler sonucunda Gürcistan, 6 Nisan 1991'de bağımsızlığını ilan etmiş olup Abhazlar da bağımsızlık için 1994 yılına kadar beklemiştir.

Yeni Abhazya bugüne kadar sadece Rusya, Nikaragua, Venezüella, Nauru, Güney Osetya ve Transnistria tarafından tanınmıştır (<http://en.wikipedia.org>). 1996 yılında Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) tarafından alınan bir karar gereği Abhazya'ya ambargo uygulanmaya başlanmıştır. Türkiye esasen BDT üyesi olmamasına rağmen, Gürcistan'ın bölgesel bütünlüğünün korunması gerekçesiyle ambargo kararına uyma kararı olarak, Abhazya ile olan ilişkilerini askıya almıştır (Punsmann, G., 2009:5). Rusya ise 2001 yılında Abhazya'ya uyguladığı yaptırımları yumuşatmaya başlamış ve 2003-2008 yılları arasında Abhazya ile olan ilişkilerini kuv-



vetlendirmiştir.2008 yılının Mart ayında ise ambargoyu tamamen kaldırmıştır (Punsmann, G., 2009: 16-17). Abhazya'ya uygulanan Türk ve Gürcü ambargosu ise sürmektedir.

Gürcistan, Abhazya ile olan sorunları nedeniyle, Karadeniz'de Abhazya'ya giden gemileri pek çok kez durdurmakta ve bu gemilere el koymaktadır. Bu kapsamda el konulan Türk gemileri Selim 1 ve Şeker Baba 2003 yılında Tiflis'te satılmıştır. 30 Ekim 2006'da sahil güvenlik güçleri bir Bulgar gemisini yakalamış ve gemi malikini 448.000 dolar tazminat ödemeye mahkûm etmiştir. 10 Ocak 2007'de ise Rus ve Ukrayna balıkçı gemilerinin kaptanları iki ay süreyle tutuklu tutulmuştur. Nisan 2009'da ise 'Densa Demet' ve 'New Star' gemilerine, Ağustos 2009'da ise 'Buket' gemisine el konulmuştur. Gürcistan suları dışında yakalanan Buket gemisi önce Poti limanına oradan da satılmak üzere Batum limanına götürülmüştür (Punsmann, G, 2009:28). 31 Ağustos 2009 yılında 24 yıl hapis cezası ile cezalandırılan gemi kaptanı, Türk dışişleri bakanı Ahmet Davutoğlu'nun 4 Eylül 2009 tarihinde Gürcistan'a yaptığı gezi sonrasında serbest bırakılmıştır (Punsmann, G., 2009: 28).

### KARADENİZ'İN HUKUKİ STATÜSÜ

Karadeniz, Azak Denizi'ni de içine alan haliyle Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan ile çevrili, açık denizlere dar bir su yolu olan İstanbul Boğazı ile bağlıdır. Karadeniz'in en önemli özelliklerinden birisi *kapalı deniz* olmasıdır. Kapalı ve yarı kapalı deniz kavramı, uluslararası hukuk doktrininde ve uygulamada uzunca bir süre tartışılmış ve nihayetinde 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS-Sözleşme) ile pozitif hukukun bir parçası haline gelmiştir.

BMDHS'nin 122. maddesinde kapalı ve yarı kapalı deniz "...iki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bölümü ile iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz alanı" şeklinde tanımlanmıştır (Güneş, Ş., 1991: 20-30).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bu kavramın sözleşme kapsamına alınmasında Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'na aktif olarak katılan ve çeşitli taslak maddeleri öneren Türk heyetinin önemli katkısı olmuştur. Kapalı ve yarı-kapalı denizlerle ilgili 122. ve 123. madde hükümleri Türkiye'nin önerilerinin gerisinde kalmakla

Karadeniz'e kıyısı olan devletler, bir yandan karasularının genişliğini 12 deniz mili olarak belirlemiş<sup>2</sup> diğer yandan münhasır ekonomik bölgeler ilan etmiştir (www.un.org). Karadeniz'in diğer bir özelliği karşılıklı sahillerin uzaklığı nedeniyle sadece komşu devletlerle deniz yan sınırlarının olmasıdır. Söz konusu sınırlar kıyı devletleri arasında iki taraflı anlaşmalar yoluyla tespit edilmiştir.

### KIYI DEVLETİNİN EL KOYMA YETKİSİ

Kıyı devletinin gemilere el koyma yetkisi onun hâkimiyet yetkisinin doğal bir sonucudur. Bu yetkiye dayanan kıyı devletleri gerek özel hukuktan kaynaklanan ve bir takım alacakların emniyete alınmasını sağlamak amacıyla uygulanan bir yöntem olan ihtiyati haciz (*arrest*) yoluyla gemiye el koyabilecekleri gibi, kamu hukukundan kaynaklanan ve çevre, balıkçılık gibi ulusal kanunlarına aykırı davranılması gibi sebeplerle de gemiye el koyabilmektedir.

Hangi sebeple olursa olsun bir gemiye el konulması, gemi donatanına, geminin yüksek ekonomik değeri nedeniyle ağır zararlar verir. Donatan, her şeyden önce gemisini işletme hakkından mahrum kalır (Ekşi, N., 2004:3). Diğer yandan yolculukla ilgili olan, yük ve gemi sahipleri, taşıyıcılar, imalatçılar, yolcular, mürettebat, ve sigortacılar gibi diğer kişiler de gemilere el konulmasından olumsuz şekilde etkilenir (Ekşi, N., 2004:3). Gemiyle birlikte alıkonulan mürettebat açısından da dillerini ve kültürlerini bilmedikleri bir ülkede uzun bir süre tutulmaları insan hakları açısından endişe verici bir durumdur (Oxmann, B.H., 1996:203). Durması ya da manevra yapması zor olan büyük tankerler ya da tehlikeli madde taşıyan gemilere el konulması da deniz kazasına neden olabilir ve çevre güvenliği açısından risk taşımaktadır (Oxmann, B.H., 1996:204).

birlikte, bu denizlerin mevcudiyetinin hukuksal anlamda teyidi bakımından önem taşımaktadırlar. Konferansa katılmakla birlikte, BMDHS'ni kabul etmemiş olan Türkiye'nin, kapalı ve yarı-kapalı denizlerle ilgili olarak konferans sürecinde yaptığı çalışmalarla ilgili olarak bkz. Güneş, Ş.

2 Türkiye: Karasuları Kanunu, 20 Mayıs 1982; Rusya: Federal Act on the internal maritime waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation, 17 Temmuz 1998; Ukrayna: Statute of Ukraine concerning the State frontier, 4 Kasım 1991; Bulgaristan: Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria, 28 Ocak 2000; Romanya: Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, 7 Ağustos 1990.

Bu olumsuz etkileri nedeniyle kıyı devletinin gemilere el koyması uluslararası deniz hukukunda sınırlı bir şekilde kabul edilmekte ve bu uygulama uluslararası sözleşmelerde yer alan hükümler ile düzenlenmektedir. Özel hukuk kaynaklı alacaklar hakkında gemilerin ihtiyati haczi ile ilgili olarak Brüksel Sözleşmesi'nde ayrıntılı düzenlemeler yer almaktadır. Kamu hukuku ile ilgili konularda ise Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde ve bölgesel nitelikteki bazı protokol ve andlaşmalarda gemilere el koyulması ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır. Konumuz kamu hukukuna ilişkin bir incelemeyi gerektirdiğinden aşağıda ağırlıklı olarak BMDHS hükümlerine yer verilecektir.

BMDHS, denizlerde ve okyanuslardaki bilimsel, ticari ve ekonomik faaliyetleri kontrol ederek gerekli sınırlandırmaları düzenlemek, deniz ve deniz çevresi ile ilgili izlemeleri yaparak koruma önlemleri almak amacı taşımaktadır. Günümüzde, okyanuslar ve deniz hukuku ile ilgili tüm faaliyetlerin BMDHS kurallarına uygun olması gerektiği dünya çapında kabul görmüştür.

Sözleşme, 320 maddesi ve 9 eki ile birlikte uluslararası deniz hukukunu düzenleyen en kapsamlı metindir. BMDHS'de gemilere el konulmasını açık ya da zımni bir şekilde düzenleyen pek çok madde bulunmaktadır. Bu maddeler incelendiğinde gemiye kıyı devleti, bayrak devleti ya da üçüncü bir devlet tarafından el konulabileceği anlaşılmaktadır. Sözleşmenin karasuları, münhasır ekonomik bölge ve açık denizlerle ilgili maddelerinde hangi hallerde gemilere el konulabileceğine yer verilmiştir. Devletlerin mutlak hakmiyetine tabi olan içsular konusunda ise ayrıntılı düzenlemelere yer verilmemiştir.

1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni Türkiye karasularının genişliği ve deniz hukuku uyumsuzluklarında zorunlu yargı yetkisine ilişkin düzenlemeler nedeniyle imzalamamış olup Gürcistan BMDHS'ni 21 Mart 1996'da imzalamış ve onaylamıştır (www.un.org, 2009). Türkiye'nin Sözleşme çerçevesinde kabul ettiği ve hatta halen uyguladığı pek çok sayıda hüküm mevcut bulunmaktadır. (Akçapar, B., 1997).

### **İç Sularda Gemilere El Koyma Yetkisi**

Devlet ülkesinin bir parçası olarak kabul edilen iç sular kıyı devletinin kara ülkesine en yakın suları teşkil etmekte olup devletin mutlak ege-menliğine tabidir (Sur,M., 2006:300-332; Oral, E.Z., 2010:3). Bu nedenle

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde, iç suların hukuki rejimiyle ilgili ayrıntılı düzenlemelere yer verilmemiştir (Yang, H., 2006: 45). Kıyı devletinin, iç sularında balıkçılık, kabotaj, arama, kurtarma ve kılavuzluk gibi faaliyetleri sadece kendi vatandaşlarına münhasır olarak kullandırma yetkisi bulunmaktadır (Yang, H., 2006: 48). Karasularından farklı olarak zararsız geçiş hakkı da iç sularda geçerli değildir (Yang, H., 2006: 45).<sup>3</sup>

İç sular devletin mutlak egemenliğine tabi olmakla birlikte, deniz alanlarının ve özellikle bunlar üzerinde gerçekleştirilen deniz taşımacılığı gibi bazı faaliyetlerin özelliği gereği yabancı bayraklı gemilerin giriş ve çıkış yapmak zorunda oldukları alanlardır (Özman, A., 2006:248). Dolayısıyla iç sularda geçerli olan mutlak devlet egemenliğinin uluslararası örf ve adet hukuku ya da uluslararası anlaşmalar yoluyla sınırlandırılması mümkündür (Yang, H., 2006: 45).

Esasen yabancı gemilerin limanlar dışında iç sulara girişi hemen daima, makine arızası, kötü hava koşulları vb. nedenlerle sığınma gibi zaruret sonucu olmaktadır (Özman, A., 2006:249). Bu nedenle iç sulardan söz edildiğinde, limanlar ayrı bir öneme sahip bulunmaktadır. Günümüzde ticari limanlara girişlerin "karşılıklılık ve eşit işlem" ilkeleri ve sahildevletinin öngöreceği düzenlemeler çerçevesinde bütün devletlerin gemilerine serbest olduğu kabul edilmektedir (Yang, H., 2006: 49).<sup>4</sup> Ancak sağlık nedenleriyle veya sahildevletinin kamu düzenine veya güvenliğine tehdit oluşturabileceği şüphesinin bulunduğu durumlarda limanın bütün gemilerin veya ilgili geminin girişine kapatılması mümkündür (Özman, A., 2006:251; Yang, H., 2006: 50). Son yıllarda, özellikle kamu düzeni ve güvenlik kavramları geniş bir şekilde yorumlanmakta ve özellikle deniz kirliliğine sebep olacak veya yaşlı ve teknik donanımlarının yetersiz olmaları nedeniyle seyrüseferi aksatacak gemilerin limana girişleri yasaklanabilmektedir (Özman, A., 2006:252).

<sup>3</sup> Bunun tek istisnası ise Sözleşme'nin 8.2. maddesinde belirtilmiştir. Bu maddeye göre bir düz esas hat daha önce iç su olarak kabul edimeyen suları da iç sulara dahil ettiği takdirde, zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır. Bkz. *Yang, H.*

<sup>4</sup> Limanlara girişin bir hak mı olduğu yoksa tamamen kıyı devletinin takdir yetkisine bağlı bir husus mu olduğu konusunda doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Bir kısım yazarlar uluslararası deniz ticareti ve seyrüsefer özgürlüğü ile bu hakkın çoğunlukla ikili anlaşmalar yoluyla taahhüt edilmesinden yola çıkarak barış zamanında limanlara giriş hakkının bulunduğunu ve kıyı devletinin limanlarını açık tutması gerektiğini söylerken diğer bir takım yazarlar ise uluslararası örf ve adet hukukunda bu tür bir hakkın varlığına şüpheyle yaklaşmaktadır. Bu yöndeki tartışmalar için bkz. *Yang, s. 49 vd.*

Bazen kıyı devletlerinin politik, ekonomik ya da güvenlik gibi sebeplerle bazı devlet gemilerine ambargo uyguladığı görülmektedir. Bu yaptırım nedeniyle, ambargo uygulanan ülkelerin gemilerinin kıyı devletin iç sularına ve limanlarına girişi engellenir (Yang, H., 2006: 88). Yakın tarihte bu tür bir ambargonun Amerika Birleşik Devletleri tarafından Küba'ya uygulanmış olduğu görülmektedir. 1960 yılında Castro hükümetinin göreve gelmesiyle uygulanmaya başlanan Küba ambargosu giderek daha sert bir şekil almıştır. 1992 yılında Amerika, Küba'ya giden ya da Küba'dan dönen ticari gemilerin Amerikan limanlarını kullanmasını engellemiştir. 1996 yılında ise Helms-Burton Kanunu çıkarılarak Küba ile ticari ilişkileri bulunan yabancı denizcilik şirketlerinin dahi cezalandırılması öngörülmüştür. On yılı bulan hapis cezaları ve 1.000.000 Dolara varan para cezası içeren bu düzenlemeler sınır aşan uygulamalar nedeniyle diğer devletler tarafından eleştirilmiştir (Yang, H., 2006: 89). Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, Amerika'nın söz konusu uygulamalarına son vermesi yönünde kararlar alsa da Amerika bu yaptırımlarına devam etmiştir. Serbest ticareti ve denizciliği olumsuz yönde etkileyen bu tür uygulamaların Birleşmiş Milletler kapsamında uygulanan yaptırımlar ile sınırlı olması ya da ancak karşılıklılık ilkesinin gerektirdiği hallerde uygulanması gerektiği doktrinde ifade edilmektedir (Yang, H., 2006: 88).

Bir devletin iç sularına ya da limanlarına giriş yapan yabancı gemilerin o devletin kanun ve düzenlemelerine uyması gerekmektedir. Dolayısıyla iç sularında mutlak hâkimiyet yetkisine sahip olan kıyı devleti, yerel hukuk kurallarına uymadığı gerekçesiyle yabancı gemilere iç sularda el koyma yetkisine sahiptir. Ancak kıyı devleti iç sularında bu yetkileri kullanırken uluslararası örf ve adet hukukundan ya da uluslararası andlaşmalardan kaynaklanan sınırlamalara uymalıdır.

### **Karasularında Gemilere El Koyma Yetkisi**

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre "Karasuları"; kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını kapsar (Oral, E.Z., 2010:3). Karasuları da iç sular gibi devlet ülkesinin bir parçası olarak kabul edilmekle birlikte, açık denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde deniz seyrüseferlerinin kesintisiz gerçekleştirilebilmesi için kıyı devletin bu alanlardaki yetkilerine birtakım sınırlar getirilmiştir. Bu sınırlama-

lardan en önemlisi “zararsız geçiş” hakkıdır. Yabancı gemilere tanınan *zararsız geçiş* hakkı, karasuları kavramının ortaya çıkması ve kıyı devletinin bu alandaki yetkilerinin arttırılmasının bir sonucudur (Özman, A., 2006:310). BMDHS'nin 17. Maddesine<sup>5</sup> göre sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermeden karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Karasularından geçişte en önemli husus, geçişin kıyı devletine zarar verici nitelikte olmamasıdır.

BMDHS'nin “Zararsız geçiş” başlıklı 19.1 Maddesine göre “Geçiş, sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukuken diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir.” BMDHS'nin 19.2 Maddesine göre “Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde bu maddede belirtilen faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildevletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.”<sup>6</sup>

Bu maddeden anlaşıldığı üzere; “Zararsız Geçiş”, kıyı devletinin güvenliğini, huzurunu, iyi yerleşik düzenini ihlal etmeyen geçiştir. Bir geminin geçiş sırasında maruz kalacağı yahut sebebiyet vereceği herhangi bir deniz kazası çevre, sağlık ve can güvenliği açısından bir tehdit oluşturduğunda geçiş “zararlı” hale dönüşür.

5 “İşbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.”

6 “Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildevletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Sahildevletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nde belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahildevletinin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

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

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

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

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

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

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

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

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

BMDHS'nin 24. maddesine göre sahil devleti, işbu Sözleşmede öngörülen haller dışında, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmayacak, zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmeyecek, belirli bir devletin gemilerine veya belirli bir devletten veya devlete veyahut da belirli devlet hesabına yük taşıyan gemilere karşı hukuki veya fiili ayırım yapmayacaktır. Sahil devleti ayrıca karasularında seyrüsefere ilişkin bilgisi dâhilindeki her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyuracaktır. Diğer yandan sahil devleti zararsız geçişle ilgili kanun ve kuralların duyurulması; zararsız geçişin geçici olarak durdurulması söz konusu olduğunda uygulamaya geçilmeden önce bu durumun duyurulması; tespit edilecek ulaşım yollarının ve trafik ayırım düzenlerinin duyurulması gibi yükümlülükleri de bulunmaktadır (Özman, A., 2006:326).

BMDHS'nin "Sahil Devleti'nin koruma hakları" başlıklı 25. maddesine göre sahil devleti, karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir. Sahil devleti, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayırım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dâhil olmak üzere gerekli tedbirleri alabilir ve eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.

Karasuları üzerinde sahil devleti yetkileri zararsız geçiş hakkı ile sınırlandırılmış olmakla birlikte bu hakkın kullanılmasını düzenleme yetkisi sahil devlete aittir. (m.21) Böylece bir bakıma sahil devleti çıkarları ile bayrak devletinin çıkarları dengelenmiş olmaktadır (Özman, A., 2006:322). Yani kıyı devletinin zararsız geçiş ile ilgili kanunlarının ihlali halinde yabancı bir gemiye el koyma yetkisi bulunmaktadır.

Kıyı devleti, karasularından geçiş yapan bir gemiye Sözleşme'nin 27. ve 28. maddelerinde öngörülen cezai ve hukuki yargılama yetkileri nedeniyle de el koyabilir (Karaman, I.: 9). 27. maddede düzenlenmiş olan cezai yargı yetki konusu olan suçların, gemi mensupları ya da yolcular tarafından işlenmiş olması durumunda, kıyı devletinin olaylardan herhangi bir şekilde etkilenmesi söz konusu değilse, kıyı devletinin yargı yetkisinin kullanılmasında gerektiği görüşü benimsenmektedir (Pazarcı, H., 2008:263). Kıyı devletinin ancak (i) suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa (ii) suç kıyı devletinin barışını ve düzenini bozuyorsa (iii) gemi kaptanı ya da geminin bayrak devletinin diplomasi temsilciliği ya da

*konsolosluğu kıyı devleti yetkililerinden yardım istemişse (iv) uyuşturucu kaçakçılığı* söz konusu ise mümkündür (Pazarıcı, H., 2008:263). Ancak 27.2'ye göre suçun kıyı devletinin iç sularından gelerek karasularından geçen bir gemide işlenmesi durumunda kıyı devletinin yargı yetkisi bu sınırlamalara bağlı bulunmamaktadır (Pazarıcı, H., 2008:264). Hukuki yargı yetkisi söz konusu olduğunda ise Sözleşme'nin 28.2. maddesine göre kıyı devleti, geminin yolculuğu esnasında veya yolculuk nedeniyle doğan kılavuz, römorkaj, tamir ücretleri gibi borçlardan dolayı gemiyi haczedebilir (Ekşi, N., 2004:157). Madde 28.3'te ise kıyı devletinin karasularında yatan veya iç suları terk ettikten sonra karasularından geçen yabancı gemiyi hukuk davası sebebiyle kanunlarına uygun olarak haczetmek veya tutuklamak yetkisinin bulunduğunu açıklanmıştır (Ekşi, N., 2004:156). Ancak geminin olağan seferi gereği veya bir tehlike nedeniyle durması veya demirlemesi "geçiş" olarak kabul edilmektedir. Sis, fırtına veya makinelerdeki arızalar, buz istilası ve benzeri sebeplerle geminin durması normal denizciliğin bir gereği sayılır ve bu hallerde dahi geminin geçiş yaptığı farz edilir. Geçişe dâhil sayılan bu durma hallerinde kıyı devletinin yargı yetkisinin olmadığı kabul edilmektedir (Ekşi, N., 2004:157).

Kıyı devleti ayrıca 245. madde uyarınca gerekli izinler alınmadan karasularında yürütülen deniz bilimsel araştırmaları nedeniyle de yabancı bir gemiyi el koyabilir (Karaman, I.: 10).

### **Münhasır Ekonomik Bölgede Gemilere El Koyma Yetkisi**

Münhasır Ekonomik Bölge, kıyı devletine, kıyıdan başlayarak açık denize doğru en fazla 200 mil kadar uzanan bölgede gerek deniz yatağı altında, gerekse içerisinde bazı egemenlik haklarının tanınmasını içeren bir kavramdır (Pazarıcı, H., 2008:282). Münhasır ekonomik bölge bu deniz alanında kıyı devletine önemli ekonomik haklar ve yetkiler veren bir kavramdır (Kuran. S., 2009:215).

Bu alan kıyı devletinin mutlak egemenliği altında bir alan olmayıp, kıyı devletine sadece doğal kaynaklar üzerinde münhasır yetkiler tanıyan bir deniz alanıdır. Bu hukuksal statü diğer devletlerin bu alanı diğer konularda serbestçe kullanmaya devam edebilecekleri anlamına gelir. Diğer bir ifade ile doğal kaynaklar dışında münhasır ekonomik bölge, açık denizlerin sağladığı neredeyse bütün hakları diğer devletlere sağlamaktadır. Öyle ki sözleşmenin 58. maddesine göre diğer devletler, bu alandaki



deniz ulaşımına, bu alan üzerindeki hava ulaşımına, telekomünikasyon kabloları veya enerji nakil boruları döşemeye, bilimsel araştırmalar yapmaya ve devletler hukuku açısından kabul edilen diğer faaliyetlere ilişkin hakları kullanmaya devam edebilirler.

Ancak Sözleşmenin 73. maddesine göre münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, sahil devlet işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanunlara ve kurallara riayeti sağlamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, *gemiye el konulması* ve hakkında dava açılması da dâhil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabilir.

Diğer yandan 220. madde uyarınca kıyı devletinin çevre ile ilgili kanun ve kurallarına uygunluğu sağlamak amacıyla gemiye el koyması mümkündür (Karaman, I.: 10). Ayrıca 246. madde uyarınca karasularında olduğu gibi bu bölgede de kıyı devletinin izni olmadan yürütülen deniz bilimsel araştırmaları nedeniyle yabancı bir gemiye el konulması mümkündür (Karaman, I.: 10).

### Açık Denizde Gemilere El Koyma Yetkisi

1958 Cenevre ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmelerine göre Açık Deniz, hiçbir devletin ülkesine, egemenliğine ait olmayan iç sular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan uluslararası deniz alanını kapsamaktadır (Pazarcı; H.2008:284; Kuran. S., 2009.237). Deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle açık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerekmektedir (Pazarcı; H.2008:284). BMDHS'nin 87. maddesine göre, açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın tüm devletlerin yararlanmasına açık bir alan olup burada açık denizlerin serbestliği ilkesi geçerlidir (Akten, 2005:154).<sup>7</sup> Ancak bu serbestlik bu alan üzerin-

<sup>7</sup> Denizlerde seyir ve sefer serbestisi; denizde seyir yapan gemilerin, kimin karasuyunda olursa olsun, seyrüsefer özgürlüğünden yararlanacağını belirten 16. yüzyılda Hollandalı Hugo Grotius tarafından ortaya atılan ve savunulan Mare Liberum ilkesiyle şekillenmiştir. Mare Liberum, ilkesi doğrultusunda ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın, gece-gündüz demeden, serbestçe – ancak zararsız olmak koşuluyla duraksız ve uğraksız seyir yapabilmeye hakkına sahip olabilmektedir. Duraksız seyir ancak, gemi arızası, deniz kazası, barınma gibi zorunlu nedenlerle kesintiye uğratılabilir. Deniz Hukuku Sözleşmeleriyle birlikte navigasyon (seyrüsefer) serbestisinin yerini zararsız geçiş almıştır. Bkz. Akten, s. 154.

de hiç bir kuralın varolmayacağına anlamına gelmemektedir (Pazarcı; H.2008.:285). Zira Sözleşme, 88. maddesinde açık denizin ancak barışçıl amaçlarla kullanılabilmesini düzenleyerek bu konuda genel nitelikte bir sınırlama getirmiştir.

BMDHS’inde açık denizde seyreden gemilere el konulmasını düzenleyen hükümler şu şekildedir: *açık denizde çatma ile ilgili konularda kıyı devletinin cezai yargılama yetkisini kullanması sırasında bayrak devleti tarafından gemiye el konulması* (Madde 97); *bayrak devleti tarafından köle taşımacılığı yapan gemiye elkonulması* (Madde 99); *açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan her hangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu filleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el konulması* (Madde 105); *uyuşturucu madde ve psikotrop madde taşıyan gemilere el konulması* (Madde 108); *izinsiz radyo yayını yapan gemilere el konulması* (Madde 109).

BMDHS “Ziyaret Hakkı” başlıklı 110. Maddesinde belirtildiği üzere müdahalenin bir andlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde Sözleşmenin 95. ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir.

“Geminin deniz haydutluğu yaptığı; geminin köle ticaretine karıştığı; geminin izinsiz yayına hizmet ettiği; geminin tabiiyetsiz olduğu veya yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu” durumlar dışında gemiler açık denizde alıkoynamaz.

## GEMİYE EL KONULMASI HALİNDE BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ

### Geminin ve Mürettebatın Derhal Serbest Bırakılması

BMDHS’nin 292. maddesi gemi ve mürettebatının derhal serbest bırakılmasına (*prompt release*) ilişkindir. Kıyı devletinin hâkimiyet yetkileri ile uluslararası ticaret özgürlüğü arasında denge kurmaya çalışan BMDHS görüldüğü üzere bazı hallerde geçiş hakkının durdurulması

ve gemiye el konulması hususunda kıyı devletine yetki vermekte, bazı hallerde ise aşağıda görüleceği üzere el konulan geminin bayrak devletine, belirli bir finansal güvence göstermesi karşılığında geminin derhal serbest bırakılmasını (*prompt release*) talep etme hakkı tanımaktadır. Sözleşme'ye göre, başka bir taraf devletin bayrağını taşıyan bir gemiyi alıkoyan devlet, gemiyi ve mürettebatını makul bir teminat veya başka bir finansal güvence verilmesi durumunda BMDHS'nin 73. maddesinin 2. fıkrası gereğince serbest bırakmak zorundadır.

Kıyı devletinin bu kurala (*prompt release*) uymaması halinde ise 292. madde uyarınca bayrak devletine uyuşmazlığı yargıya götürme hakkı tesis edilmiştir. Gemi ve mürettebatının derhal serbest bırakılmasına ilişkin bu düzenleme uluslararası deniz hukuku için yeni bir düzenlemedir. Bu düzenlemenin temelinde Sözleşme ile yeni bir konsept olan münhasır ekonomik bölgenin tesisi ve kıyı devletinin yetkilerinin arttırılması önemli rol oynamıştır (Treves, T., 1996: 180). Bu yetkilerin kötüye kullanılmasını engellemek ve kıyı devleti ile bayrak devleti arasında adil bir denge kurabilmek amacıyla "gemi ve mürettebatının derhal serbest bırakılması" hükmü getirilmiştir. Bu tür bir düzenlemenin tesisinde özellikle Pasifik'teki balıkçılık gemilerine el konulmasından rahatsızlık duyan Amerika'nın rolü büyük olmuştur (Anderson, D., 1996: 167).

Sözleşme'ye göre gemi ve mürettebatının belirli bir finansal güvence karşılığında serbest bırakılması ancak Sözleşme'de açıkça öngörülen hallerde mümkündür. Yani kıyı devleti tarafından yabancı bir gemiye el konulması, her durumda geminin finansal güvence karşılığında serbest bırakılmasını gerektirmemektedir. Örneğin deniz haydutluğu veya korsanlık, köle taşımacılığı gibi hallerde ya da sadece ulusal kurallara uymama halinde el konulan gemiler için derhal serbest bırakma söz konusu değildir (Lagoni, R., 1996:153). Sözleşme'ye göre gemi ve mürettebatının finansal güvence karşılığında serbest bırakılması ve bu kurala uyulmadığı takdirde bayrak devletine 292. madde uyarınca yargıya gitme imkânının doğması ancak iki koşulun varlığı halinde mümkündür. Bunlar, öncelikle Sözleşme'de öngörülen hallerde kıyı devleti tarafından geminin serbest bırakılmasını gerektirecek şekilde gemiye el konulması ve sonra bayrak devleti tarafından makul bir teminat verilmesidir.

**Derhal serbest bırakılmasını (*prompt releas*) gerektirecek şekilde gemiye el Konulması**

**Madde 73. (1): Balıkçılıkla ilgili kanunların ve kuralların uygulanması nedeniyle el koyma**

Yukarıda bahsedildiği üzere, Sözleşme'nin "Sahildar devletin kanun ve kurallarının yürürlüğe konulması" başlıklı 73. Maddesinin ilk fıkrasında sahildevlete, münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, Sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanunlara ve kurallara riayeti sağlamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, *gemiye el konulması*<sup>8</sup> ve hakkında dava açılması da dâhil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabilme hakları tanınmıştır (Treves, T., 1996: 182).

Maddenin ikinci fıkrasında ise bir teminat veya diğer yeterli bir garanti gösterilirse, el konulan gemi ve tutuklanan mürettebatının, gecikmeksizin serbest bırakılacağı düzenlenmiştir.<sup>9</sup>

Maddenin üçüncü fıkrası ile taraf ülkeler arasında aksi yönde bir anlaşma bulunmadığı sürece, balıkçılık konusundaki kanun ve kurallara aykırılık halinde ilgili mürettebata hapis cezası ya da diğer bir bedeni ceza verilmesi engellenmiş; son fıkrasında ise gemiye el koyan ya da diğer bir ceza uygulayan sahildevlete derhal bayrak devletini haberdar etme yükümlülüğü getirilmiştir.

73. madde, kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine uyulmasını sağlamak amacıyla uygun önlemler alabilmesi hususundaki menfaatleri ile gemisine el konulan bayrak devletinin gemi ve mürettebatının derhal serbest bırakılması hususundaki menfaatini kabul ederek bu ikisi arasında adil bir denge kurmaya çalışmıştır (www.itlos.org).<sup>10</sup>

73. madde sadece balıkçılıkla ilgili olmakla birlikte, bazı durumlarda genişletici bir yorumla balıkçılıkla benzerlik gösteren faaliyetlerin de bu kapsamda değerlendirilmesi mümkündür. Örneğin Hamburg'ta faaliyet gösteren Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM) ilk davası olan *Saiga* davasında, bir balıkçı gemisine yakıt ikmalinin belirli koşullarda balıkçılığa benzer bir faaliyet olarak değerlendirilmesinin mümkün olduğunu belirtmiştir (www.itlos.org).<sup>11</sup>

8 Sözleşme'nin 73.2. maddesinde gemiye el koyma hali "arrest" kelimesi ile ifade edilmektedir. Ancak bu ifadenin de "detention" olarak kabul edildiği görülmektedir. Bkz. Treves, s. 182.

9 Madde 73.2: Bir teminat veya diğer yeterli bir garanti gösterilirse, el konulan gemi ve tutuklanan mürettebatı, gecikmeksizin serbest bırakılacaktır. "Arrested vessels and their crews shall be promptly released upon the posting of reasonable bond or other security."

10 *Monte Confurco* kararı (Dava No. 6) 70. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).

11 *Saiga* kararı (Dava No.1) 57. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).

**Madde 220. (6) ve (7): Deniz çevresi ile ilgili kuralların uygulanması nedeniyle el koyma**

Sözleşme'nin 220. maddesi, gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altında tutulması için getirilen kuralların ve standartların uygulanmasını düzenlemektedir. Maddenin 6. fıkrası, kıyı devletinin, açık ve objektif bir delil olması halinde münhasır ekonomik bölge ya da karasularının dışında seyreden bir gemiye ilişkin olarak *gemiye el konulması* da dâhil olmak üzere işlemler yapabileceğini düzenlenmiştir. Bunun için geminin münhasır ekonomik bölgedeyken uygulanmakta olan uluslararası kuralları ve standartları ihlal ederek kıyı devletinin kıyılarına ve ilgili menfaatlerine ciddi bir zarar ya da zarar tehdidi oluşturması gerekmektedir.

Maddenin 7. fıkrasında ise yetkili uluslararası kuruluş aracılığıyla olsun ya da diğer bir şekilde kararlaştırılmış olsun teminat ya da diğer bir şekilde mali garanti temin edildiği takdirde kıyı devletinin gemiyi serbest bırakacağı düzenlenmişse, kıyı devletinin bu tür düzenlemeler ile bağlı olması halinde, geminin deniz seyrüseferine izin verileceği düzenlenmiştir.

Burada kast edilen uluslararası kuruluş Uluslararası Denizcilik Örgütü'dür (IMO) (Anderson, D., 1996: 174). IMO çerçevesinde kabul edilen ve gemilerin serbest bırakılmasını düzenleyen sözleşmeler ise 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme<sup>12</sup> ve 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşme'dir.<sup>13</sup> ( Madde 13.2). Bir diğer örnek ise CMI tarafından geliştirilen Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu'dur.<sup>14</sup> (Madde 5.1). Özel huku-

12 Madde 6.1. "Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability, ..... the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest."

13 Madde 13.2. "After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State..."

14 Madde 5.1 "The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, (o) and (p)..."

ka ilişkin olan bu sözleşmelerde yer alan ve bir tazminat fonunun oluşturulması ya da yeterli teminat verilmesi karşılığında geminin serbest bırakılmasını düzenleyen hükümler 220.7. madde uyarınca Sözleşme'ye dâhil edilmiş olmaktadır (Anderson, D., 1996: 174). Bu durum geminin derhal serbest bırakılması kurumunun kamu hukuku niteliğinin bazı hallerde özel hukuk ile kesiştiğini göstermektedir (Karaman, I:15).

73.2. maddede serbest bırakılma zorunlu bir unsur olmakla birlikte 220.7. madde uyarınca serbest bırakma sadece uygun düzenlemeler mevcut ise söz konusu olmaktadır. Bu şekilde geminin serbest bırakılabilme hükmünün uygulanabilmesi için gemiye el koyan devlet ve bayrak devletinin hem ilgili Konvansiyona hem de BMHDS'ye taraf olması halinde uygulanabilecektir (Treves, T., 1996: 183).

#### **226. (1) (b) ve (c): Yabancı gemilerin denetimi neticesinde el koyma**

BMDHS'nin "Yabancı bir geminin denetlenmesi (investigation of foreign vessels)" ile ilgili 226. maddesi bu kapsamda değerlendirilmesi gereken bir düzenlemedir. 226.1.a<sup>15</sup>, yabancı gemilerin boşaltma<sup>16</sup> (dumping), kirletici maddeleri tahliye etme<sup>17</sup> (discharge) ve 220 maddeye aykırı bir şekilde kıyı devletinin kurallarının ihlali halinde kıyı devletinin denetim yapabileceğini düzenlemektedir (Lagoni, R., 1996: 154). Bu denetim neticesinde uygulanmakta olan kanun ve düzenlemelere ya da uluslararası kural ve standartlara aykırılık tespit edilirse kıyı ya da liman devleti tarafından kanuni süreç başlatılacaktır (AndersonD., 1996: 175). Maddede açıkça gemiye el konulmasından bahsedilmemekle birlikte, 226.1.b<sup>18</sup> uyarınca denetim sonucunda deniz çevresini korumaya ilişkin yürürlükte olan kanun ve tüzükler ya da uluslararası kural ve standartların ihlali durumunda, geminin teminat ya da diğer finansal güvenceler gösterilmesi karşılığında derhal serbest bırakılması öngörüldüğünden, geminin denetimi sonucunda seferinden alıkonulabileceği anlaşılmaktadır (Treves, T.1996: 184).

15 Madde 226.1.a: "states shall not delay a foreign vessel longer than is essential for purposes of the investigations provided for in Articles 216, 218 and 220."

16 Madde 216.

17 Madde 218.

18 Madde 226.1.b: "If the investigation indicates a violation of applicable laws and regulations or international rules and standards for the protection and preservation of the marine environment, release shall be made promptly subject to reasonable procedures such as bonding or other appropriate financial security."

226.1.c<sup>19</sup> ise, liman ya da kıyı devletinin, geminin deniz çevresine zarar verme tehlikesi bulunduğu hallerde gemiyi serbest bırakmaktan imtina edebileceğini ya da geminin en yakın tamir tersanesine çekilmesi hususunu şart olarak koşabileceğini düzenlemektedir. Bu durumda, bayrak devletinin derhal bilgilendireceği ve geminin XV. Kısım hükümlerine göre serbest bırakılmasının talep edilebileceği ifade edilmiştir. 292. maddenin Sözleşme'nin XV. Kısmı'nda yer alması nedeniyle bir takım yazarlar 226.1.c halinde de derhal serbest bırakma hükmünün işletilebileceğini iddia etmektedir (Anderson, D.1996: 175; Lagoni, R., 1996: 154). Ancak bu durumda sadece "serbest bırakma konusu" ile ilgilenecek olan mahkeme, mali nitelikte bir teminat gösterilmesi durumunda deniz çevresi ile ilgili tehlikenin hala ortadan kalkmaması nedeniyle geminin serbest bırakılması talebini reddedebilecektir (Lagoni, R., 1996: 154).

#### Diğer Haller

*Lagoni*'ye göre BMDHS'nin 292. maddesinde yer alan "geminin ve mürettebatın derhal serbest bırakılması ile ilgili bu Sözleşme hükümleri" sadece Sözleşmede yer alan hükümleri değil aynı zamanda diğer andlaşmalarda yer alan ilgili hükümleri de kast etmektedir. *Lagoni*'ye göre "şemsiye andlaşma" niteliği taşıyan Sözleşme, taraf Devletlerin diğer andlaşmalardan kaynaklanan hak ve yükümlülüklerine hâlel getirmektedir. Dolayısıyla derhal bırakma başvurularının kabul edilebilirliğini inceleyen 292.1'in atf yaptığı hükümleri incelemek ve 292. nin başlangıç noktası oluşturduğu hukuki atıflar ağına bağlamak gerekmektedir Lagoni, R., 1996: 153).

*Treves* ise, teminat ve diğer garanti karşılığında geminin derhal serbest bırakılmasına ilişkin düzenlemenin, yukarıda anılan ve Sözleşme'de açıkça belirtilen haller dışında da uygulanabileceğini savunmaktadır. *Treves*'e göre Sözleşme'de bir gemiye el konulmasının izin verildiği hallerde bu hükmün uygulanabilmesi, ancak gemiye el konulmasının yasaklandığı hallerde bu hükmün uygulanmaması anlam ifade etmemektedir.

19 Madde 226.1.c: "Without prejudice to applicable international rules and standards relating to the seaworthiness of vessels, the release of a vessel may, whenever it would present an unreasonable threat of damage to the marine environment, be refused or made conditional upon proceedings to the nearest appropriate repair yard. Where release has been refused or made conditional, the flag State of the vessel must be promptly notified, and may seek release of the vessel in accordance with Part XV."

Örneğin 97. maddede açık denizde meydana gelen bir çatışma ya da diğer bir deniz kazası olayında, geminin bayrak devleti dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa gemiye el konulamayacağı düzenlenmiştir. Dolayısıyla Sözleşme'ye aykırı bir şekilde gemiye el konulması halinde 292. maddenin uygulanabilmesi mümkün olmalıdır (Treves, T., 1996:186).

### **Makul bir finansal güvence verilmesi**

292. madde kapsamında el konulan geminin derhal serbest bırakılması için "makul" (reasonable) nitelikte bir teminat veya diğer bir finansal güvencenin tesis edilmesi gerekmektedir. Bu tür bir finansal güvencenin amacı ortaya çıkabilecek hatalara karşı davanın esasını inceleyen mahkemenin vereceği cezanın ödenmesini teminat altına almaktır (Karaman, I.:11).

292. maddede "makul" nitelikte bir finansal güvenceden söz edilmekle birlikte, gemiye el koyan kıyı devleti tarafından finansal nitelikte olmayan koşulların ileri sürülmesi mümkün müdür? Bu tür bir sorun "Volga"<sup>20</sup> davası sırasında UDHM'nin önüne gelmiştir (www.itlos.org). Olayda, Avustralya balıkçılıkla ilgili kanunlarını ihlal ettiği gerekçesiyle el koyduğu Rus gemisini 3,332,500 Avustralya Doları karşılığında serbest bırakabileceğini söylemiştir. Avustralya söz konusu teminatın miktarının (i) geminin, yakıtın, yağ ve balıkçılık malzemelerinin değeri (ii) potansiyel cezalar ve (iii) yargılama sona erene kadar tam olarak işleyen bir Araç İzleme Sisteminin (VMS) taşınması ve CCAMLR koruma tedbirlerine uyulması hususlarına dayandığını ifade etmiştir. Rusya ise talep edilen miktarın "makul" olmadığını söyleyerek finansal nitelikte olmayan koşulları reddetmiştir. Mahkeme, kıyı devletinin Sözleşme kapsamında ege-men haklarını kullanması sırasında bu tür koşullar koymaya yetkili olup olmadığı sorusunun bu dava sırasında çözümlenmesinin uygun bir yer olmadığını, sadece 73.2'de yer alan "teminat ya da diğer bir garanti"nin bu tür koşulları içerip içermeyeceği sorusuna cevap vermek gerektiğini ifade etmiştir (www.itlos.org)<sup>21</sup> Mahkeme, bu yoldan hareketle Sözleşme'nin teminat ve diğer finansal garantilere ek olarak koşullar ileri sürmek istediğinde bunu açıkça yaptığını ifade etmiş ve bu kapsamda

20 Volga kararı, (Dava No. 11) Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

21 Volga kararı, (Dava No. 11), 76. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)



226.1.c<sup>22</sup>'yi örnek göstermiştir. Mahkeme bu nedenle mali nitelikte olmayan koşulların teminat ve diğer garantilerin kapsamı içerisinde yer almayacağına karar vermiştir. Mahkemenin bu dar yorumu, Sözleşme'nin imzalanmasından bugüne değin çeşitli balık türlerine ait stokların dünya genelinde önemli ölçüde azaldığı ifade edilerek eleştirilmiş ve teminat ya da diğer finansal güvence terimlerinin liberal ve amaçsal bir şekilde yorumlanarak, kıyı devleti tarafından gerekli görülen ve bölgesel balıkçılık kuruluşları tarafından getirilen tedbirlerin de Mahkeme tarafından dikkate alınması gerektiği ifade edilmiştir (Nelson, D., 2003:10).<sup>23</sup>

### **Gemi ve Mürettebatın Serbest Bırakılması İçin**

#### **Yargıya Başvuru**

Yabancı bir gemiye el koyan kıyı devleti, mümkün olan en kısa sürede bayrak devletini bu durumdan haberdar etmeli ve bilgilendirmelidir. El koyan devlet ayrıca konu ile ilgili tüm resmi raporları sunmalı ve diplomatik temsilciler ile mümkün olduğu ölçüde denizcilikle ilgili kuruluşları gemi ile ilgili alınan tüm tedbirlerden haberdar etmelidir.<sup>24</sup> Bayrak devleti alınan tedbirle ilgili görüş teatisinde bulunulmasını isteyebilir, bu talep kıyı devleti tarafından reddedilemez.<sup>25</sup>

BMDHS'nin "Anlaşmazlıkların Çözümü" 15. Kısım, Bölüm 1 Genel Hükümler'in "Anlaşmazlıkların Barışçıl Yollarla Çözülmesi" başlıklı 279. maddesi uyarınca ana kural; ortaya çıkan uyuşmazlıkların barışçıl yöntemlerle çözümlenmesidir. Bu konuda Birleşmiş Milletler Şartı'nın 33. maddesinde yer alan yöntemlere başvurulması tavsiye olunmuştur. Uyuşmazlığın bu yollardan birisiyle çözülmediği durumlarda Sözleşme'nin 286. maddesi uyarınca "bağlayıcı kararlar sonuçlanan zorunlu usuller" başlığı altında düzenlenen mahkeme ve tahkim süreçleri devreye girecektir (Güneş, Ş.A., 2007: 26; Batır, K., 2008: 58).

BMDHS taraf devletlere uyuşmazlıkların barışçıl yollarla çözümlenmesinde oldukça geniş seçenekler sunmuştur. BMHS'si öncelikle taraflar arasında ikili müzakere ya da üçüncü tarafın katılımı ile uzlaştırma gibi

22 Bu maddede geminin serbest bırakılmasının deniz çevresine aşırı zarar verme tehlikesinin olması halinde reddedilebileceği ya da en yakın tamir tersanesine çekilmesi koşuluna tabi tutulacağı düzenlenmektedir.

23 Ad hoc Judge Sheare, Bkz. Nelson, D.

24 Madde 231.

25 Madde 283.

yargı yolu dışındaki yollarla diplomatik kanallardan barışçıl çözüm mekanizmaları üzerinde durmakta; bunun gerçekleşmemesi halinde zorunlu yargı veya tahkim yöntemlerini devreye sokmaktadır.

Geminin, ilgili maddelerde düzenlendiği üzere belirli bir teminat veya başka bir finansal güvence karşılığında serbest bırakılmaması halinde 292. madde kapsamında uyuşmazlığın yargıya taşınması mümkündür. Burada dikkat edilmesi gerekli bir husus ise, tarafların sözleşme ile aksi yönde bir anlaşma yapabilecekleridir. Yani 292. madde emredici bir düzenleme olmayıp, tarafların müzakere etmesi için öğörlümüş olan 10 günlük süreyi uzatmaları, özel tahkim kararlaştırmaları ya da derhal serbest bırakma usulünü hiç kullanmamayı kararlaştırmaları mümkündür (Treves, T., 1996:188).

#### *Yetkili Yargı Organları*

Taraflar, geminin teminat veya başka bir finansal güvence karşılığında serbest bırakılmasına ilişkin olarak çıkabilecek uyuşmazlığı aralarında anlaştıkları bir yargı makamı önüne getirebilirler. Ancak gemiye el konulmasından itibaren 10 gün içerisinde bu tür bir anlaşma sağlanamazsa, uyuşmazlık, 287. madde kapsamında yer alan ve gemiye el koyan devletin kabul ettiği bir yargı organına ya da Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne götürülebilir. Bu başvuruyu yalnızca alıkonulan geminin bayrak devleti yapabilir ya da bu başvuru yalnızca onun adına yapılabilir.

287. maddede yer alan yargı organları sırasıyla, UDHM, Uluslararası Adalet Divanı (UAD), Ek VII uyarınca oluşturulan *Ad Hoc* Tahkim Divanı (TD) ve Ek VIII'de belirtilen uyuşmazlık kategorilerinden bir veya daha fazlası için Ek VIII hükümleri uyarınca oluşturulan Özel Tahkim Divanı (ÖTD) dir.

Bu yargı organları içerisinde geminin "derhal serbest bırakılması" ile ilgili uyuşmazlıklarda UDHM'nin özel bir önemi olduğu düşünülmektedir. Zira UDHM, kendi Kuralları<sup>26</sup> içerisinde "derhal serbest bırakma" ile ilgili ayrıntılı düzenlemelere yer vermiştir (www.itlos.org). Diğer yandan UDHM, şimdiye kadar 9 adet davada "derhal serbest bırakma" konusunu incelemiş ve karar vermiştir. UAD'nin ise çok sayıda uyuşmazlığa bakmakla görevli olması nedeniyle uyuşmazlığı gerektiği şekilde "derhal"

26 Bkz. Mahkeme Kuralları Madde 110-114. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

çözmekte başarılı olamayacağı düşünülmektedir (Treves, T., 1996:188). Hakem mahkemelerinin ise oluşturulması vakit alacağından yine hızlı bir şekilde karar verilmesi gereken serbest bırakma davaları için uygun bir yargılama merci olmayacağı düşünülmektedir (Lagoni, R., 1996: 151).

### *Süre*

292. maddede yer alan 10 günlük süre şartı, gemiye el koyan devlete, bu süre içerisinde gemiyi serbest bırakmak suretiyle konunun uluslararası bir mesele haline gelmesini engelleme fırsatı vermektedir (Treves, T., 1996:187). Bu sürenin kesin bir süre olup olmadığı ve bu süre geçtikten sonra uyuşmazlığın hala yargı önüne götürülüp götürülemeyeceği *Comuocu* davasında tartışma konusu olmuştur. Bu davada davalı, davanın gemiye el konulmasından 3 ay sonra açıldığını belirtmiş ve bu süre içerisinde pasif davranan davacının davasının kabul edilemeyeceğini ileri sürmüştür. Mahkeme ise, bayrak devletinin gemiye ve mürettebatına el konulmasından sonra belirli bir süre içerisinde dava açmak zorunda olmadığını belirtmiştir. Mahkemeye göre, 292. maddede ifade edilen 10 günlük süre tarafların uyuşmazlığı anlaştıkları bir yargı organı önüne götürmelerini sağlamaktır. 10 günlük süre içerisinde herhangi bir yargı önüne götürülmeyen ya da 10 gün geçtikten sonra derhal Mahkeme'ye iletilmeyen başvuruların 292. madde kapsamında "derhal serbest bırakma" başvurusu olarak kabul edilmemesi söz konusu değildir.<sup>27</sup>

### *Başvurunun Bayrak Devleti tarafından yapılması*

Geminin derhal serbest bırakılması hakkındaki işlemler bayrak devleti tarafından yapılacak başvuru ile başlar. Bu başvuru ancak geminin bayrak devleti tarafından ya da bayrak devleti adına (on behalf of the flag state) yapılabilir.<sup>28</sup> Dava mürettebatın serbest bırakılması hususunu da içeriyorsa bu başvuru dahi bayrak devleti tarafından yapılmalıdır. Yani mürettebatın tabi olduğu devletin dava açma ehliyeti bulunmamaktadır (Treves, T., 1996:182).

292. madde kapsamında yapılacak bir başvuru, ancak BMDHS'ne taraf olan bir Devlet tarafından yine söz konusu Sözleşme'ye taraf olan bir

<sup>27</sup> *Comuocu kararı* (Dava No. 5), 54. Paragrafi. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

<sup>28</sup> Madde 292.2: "The application for release may be made only by or on behalf of the flag state of the vessel."

Devlete karşı yapılabilir. Sözleşme'nin XV. Kısmı Sözleşme'ye taraf olan uluslararası organizasyonlara da *mutadis mutandis* uygulama alanı bulsa da şimdiye kadar bir uluslararası kuruluş tarafından bu tür bir başvuru söz konusu olmamıştır (Lagoni,R.,1996:149). Başvurunun bayrak devleti adına yapılabilmesi imkânı, gemi donatanı gibi özel kişilerin de menfaatlerini Mahkeme önünde savunabilmelerine olanak sağlamaktadır. Ancak bu tür bir başvurunun yapılabilmesi için ilgili kişinin bayrak devleti tarafından yetkilendirilmesi gerekmektedir (Treves, T., 1996:188).

Başvurunun Sözleşme'ye taraf olmayan devletlerce de yapılabileceği *Lagoni* tarafından gündeme getirilmiştir. *Lagoni*, Sözleşme'nin 288.2<sup>29</sup> maddesini ileri sürerek, diğer uluslararası andlaşmalara taraf olan devletlerin 288.2 kapsamında Mahkeme'nin yetkisi ve serbest bırakma ile ilgili yargılama hususunda anlaşabileceğini ifade etmiştir (Lagoni,R., 1996: 150). 288.2, 287. maddede sıralanan yargı organlarının yani UDHM, UAD, Ad Hoc Tahkim ya da özel tahkim örgütünün, bu Sözleşme'nin amacı ile ilgili olan uluslararası andlaşmaların uygulanması ve yorumlanması ile ilgili olan uyuşmazlıklarda yetkili olduğunu düzenlemektedir. Böylece Sözleşme'ye taraf olmayan ancak Sözleşme'nin amacı ile ilgili olan başka bir uluslararası sözleşmeye taraf olan devletlere Sözleşme'de öngörülen yargı organlarına başvuru imkanı tanınarak uluslararası deniz hukukunun yeknesaklaştırılması yönünde önemli bir fırsat tanınmıştır (Rosenne, S./Sohn, L. B., 1989:48).

### *Uyuşmazlığın esasına ilişkin yargılama yasağı*

Mahkeme, önüne gelen uyuşmazlıkta, öncelikle yetkili olup olmadığını inceleyecektir. Yetkili olduğuna karar veren mahkeme, 294.1. madde kapsamında taraflardan birinin talebi üzerine ya da re'sen başvurunun kanuni yolların kötüye kullanılması teşkil ettiğine ya da iyi bir temele dayanmadığına karar verirse davayı reddedecektir.

292. maddenin 3. fıkrasına göre Mahkeme, sadece gemi ve mürettebatın serbest bırakılması konusu ile ilgilenmelidir.<sup>30</sup> Yani Mahkeme, ko-

29 Madde 288.2: "A court or tribunal referred to in article 287 shall also have jurisdiction over any dispute concerning the interpretation or application of an international agreement related to the purposes of this Convention, which is submitted to it in accordance with the agreement."

30 Madde 292.3: "The court or tribunal shall deal without delay with the application for release and shall deal only with the question of release, without prejudice to the merits of any case before the appropriate domestic forum against the vessel, its owner or its crew. The authorities of the detaining

nunun esasına ilişkin olarak bir yargılama yapmaz. Uyuşmazlığın esası genellikle gemiye el koyan devletin yargılama merci önünde görülmektedir.<sup>31</sup> Mahkemenin derhal bırakmaya ilişkin yaptığı yargılama yerel mahkeme önünde görülen davaya hanel getirmemektedir. Mahkemenin yetkisi, davanın *prima facie* iyi bir temele dayanıp dayanmadığına karar vermek ve iyi bir temele dayandığını kabul ederse geminin güvence karşılığında serbest bırakılmasına hükmetmektir.

### *“Makul” nitelikteki finansal güvenceyi tespit etme*

Geminin derhal serbest bırakılmasına ilişkin açılan bir davada, davacı tarafından ileri sürülen iddianın iyi bir temele dayandığına (well-founded) hükmeden Mahkeme'nin, geminin serbest bırakılması için gerekli olan finansal güvencenin, miktarına, niteliğine ve şekline karar vermesi gerekmektedir (www.itlos.org).<sup>32</sup> 292. madde kapsamında finansal güvencenin hangi hallerde “makul” olarak kabul edilebileceğini tespit edecek olan Mahkeme, bu tespitini Sözleşme'ye ve Sözleşme'ye aykırı olmayan diğer uluslararası hukuk kurallarına göre yapmalıdır (www.itlos.org).<sup>33</sup> Mahkeme, “*Camouco*” davasında finansal güvencenin “makul” olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği ile ilgili olarak çeşitli unsurlar sıralamış ve bu unsurları diğer kararlarında da dikkate almıştır. Bu unsurlar, *isnat edilen suçun ağırlığı, el koyan devletin kanunlarına göre uygulanan ya da uygulanabilecek olan cezalar, el konulan geminin ve yükünün değeri, el koyan devlet tarafından istenen güvencenin miktarı ve şeklidir* (www.itlos.org).<sup>34</sup> UDHM Mahkemesi tarafından tespit edilen bu unsurlar tam bir liste oluşturmayıp, Mahkeme'nin ilk davası olan “MV/Saiga”da tespit ettiği kriterlere ek olarak uygulanmaktadır. MV/Saiga Davasında mahkeme, “makullük” kriterinin finansal güvencenin miktarı, niteliği ve şeklini de içine alan bir kavram olduğunu ve tüm bu hususların bir arada makul olması gerektiğini ifade etmiştir.<sup>35</sup>

State remain competent to release the vessel or its crew at any time.”

31 *Saiga* (2) davasında taraflar, konunun esasına ilişkin uyuşmazlığın da UDHM tarafından ele alınmasına karar verdiler.

32 *Monte Confurco* kararı (Dava No. 6) 67. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

33 *Monte Confurco* kararı (Dava No. 6) 75. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

34 *Camouco* kararı (Dava No. 6) 67. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

35 *Saiga* kararı (Dava No. 1) 82. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

### *Diğer Geçici Tedbirler*

BMDHS'ine göre geminin el konulmasına izin verilen tüm durumlarda 292. madde işletilememektedir. Bayrak devleti, 21,27, 97, 245 ve 246. maddeler ile diğer kamusal sebeplerle el konulan gemilerin, güvence gösterilmemesi halinde, Mahkeme'ye başvurarak 290. madde kapsamında geçici tedbirler (provisional measures) almasını isteyebilir ve Mahkeme bu kapsamda geminin serbest bırakılmasına hükmedebilir (Karaman, I.: 12).

### **Örnek Olay MV/SAİGA Davası**

Bu Bölümde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM)'nin ilk davası olan MV/Saiga Davası örnek olay olarak ele alınmış olup mahkemenin konuya ilişkin bakış açısı ortaya konulmaya çalışılmıştır. UDHM'nin ilk davası, 13 Kasım 1997'de *Saint Vincent and the Grenadines* tarafından Gine'ye karşı açılan davadır. Konu, M/V Saiga adlı geminin 292. madde çerçevesinde derhal serbest bırakılmasına ilişkindir. M/V Saiga, Saint Vincent bayrağını taşıyan bir petrol tankeri olup olayın gerçekleştiği tarihte Gine kıyıları açığında çalışan balıkçı teknelerine ve diğer teknelere yakıt sağlamaktadır. 27 Ekim 1997 sabahı gemi, Gine ile Gine-Bissau arasındaki deniz sınırını geçer ve Gine'ye ait bir ada olan Alcatraz'ın 32 deniz mili uzağından Gine'nin münhasır ekonomik bölgesine girer ve 28 Ekimde Gine gümrük devriye gemileri tarafından tutuklanır. Bu tutuklama, Gine'nin münhasır ekonomik bölge sınırının güneyinde gerçekleşir. Gemi, Gine'nin başkenti Conakry'ye getirilir ve mürettebatı ile birlikte alıkonulur. Gine otoriteleri geminin ve mürettebatının serbest bırakılması için herhangi bir bono ya da finansal güvence talebinde bulunmaz. Bunun üzerine Saint Vincent, BMDHS'nin 292. maddesi gereği harekete geçer (Keskin, F, 1998.:196).

Saint Vincent, yargılama sırasında MV/Saiga'nın hiçbir zaman Girne kara sularına girmediğini ve tutuklandığı sırada da Sierra Leone münhasır ekonomik bölgesinde olduğunu belirtmiştir. Saint Vincent yetkililerine göre Gine'nin böyle bir eylemde bulunma yetkisi yoktur. Diğer yandan bayrak devletine gemiyi alıkoyma nedenleri bildirmemiştir. Saint Vincent, BMDHS'nin "Sahildar devletin kanun ve kurallarının yürürlüğe konulması" başlıklı aşağıda yer alan 3. maddenin 2. paragrafında tutuklanan gemi ve mürettebatının makul bir bono ya da başka bir güvence

karşılığı derhal serbest bırakılmasının öngörüldüğünü ve Gine yetkililerince bu maddeye aykırı davranıldığını iddia etmekte ve Mahkeme'den kendisinden hiçbir bono talep edilmeden gemi ve mürettebatının serbest bırakılmasına karar vermesini istemektedir (Keskin, F., 1998: 191).

Gine ise Saiga'nın kaçakçılık yaptığı iddiasıyla BMDHS madde 292'nin bu gemiye uygulanamayacağı ifade etmiştir. Zira BMDHS Madde 19.2 maddesinin f) fıkrasında "Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması" zararlı geçiş sayılacak faaliyetler arasında sayılmaktadır. Kaçakçılık, Gine gümrük yasasına göre suç teşkil etmektedir. Bu nedenle tutuklama BMDHS'nin "Ziyaret Hakkı" başlıklı "yakın takip hakkı" başlıklı 111. maddesine uygun olarak yakın takip sonucunda gerçekleştirilmiştir. Her iki devlet de BMDHS'ye taraftardır. Gemi ve mürettebatının derhal bırakılmasına ilişkin 292. maddenin 1. fıkrası el koyma tarihinden itibaren 10 gün içinde sorunun tarafların uzlaşacağı bir mahkeme ya da hakemlik yoluna sunulmasını, bu sağlanamazsa Yöntemin Seçimi başlıklı 287. madde gereği kabul ettikleri herhangi bir mahkemeye ya da UDHM'ye başvurulabileceğini belirtmektedir (Keskin, F., 1998: 197).

Mahkeme, yargılama sonucunda, kaçakçılık iddiasını reddederek sahildevletinin kanun ve kurallarının yürürlüğe konulmasına ilişkin 73. maddenin geçerliliğini kabul etmiş ve balıkçı teknelerine yakıt ikmali yapılması durumunda kıyı devletinin bunu balıkçılığa bağlı bir faaliyet olarak değerlendirmesinin uluslararası hukuka uygun olabileceğini belirtmiştir (Keskin, F., 1998.: 205).

Saint Vincent, Gine'nin Saint Vincent tarafından UDHM'nin kararıyla belirlenen finansal güvencenin sağlanmış olmasına rağmen gemi ve mürettebatı serbest bırakmaması nedeniyle Saint Vincent koruma önlemleri talebinde bulunmuşsa da sorun henüz Mahkeme önündeyken Saiga ve mürettebatı 4 Aralık'ta serbest bırakılmıştır (Keskin, F., 1998: 198-199).

### GÜRCİSTAN'IN KARADENİZ'DE GEMİLERE EL KOYMASI

Karadeniz'de, Abhazya'ya giderken ya da dönerken güzergâh üzerinde Türk gemileri de dâhil olmak üzere pek çok gemi Gürcistan tarafından yakalanıp alıkonulmaktadır. Yukarıda ifade edildiği üzere gemilere el konulması uygulaması uluslararası deniz hukukunda sınırlı bir şekilde

kabul edilmektedir. Hatta gemiye el konulması halinde uluslararası ya da yerel düzenlemelerde belirli finansal güvence karşılığında gemi ve mürettebatının serbest bırakılması gerektiği kabul edilmekte, güvencenin sunulmasına rağmen gemiyi serbest bırakmayan ülke aleyhine yargıya gitme yolu öngörülmektedir. Anılan prensipler çerçevesinde Gürcistan'ın Karadeniz'de gemilere el koyma uygulamasını değerlendirecektir.

Gürcistan, iç sularında mutlak egemenlik yetkisine sahiptir. Bu nedenle yerel kanunlarına aykırılık tespit ederse Gürcistan'nın iç sularında ve limanlarında yabancı gemileri durdurma yetkisi bulunmaktadır. Ancak, BMDHS'nin "Açık denizler üzerinde egemenlik iddialarının geçersizliği" başlıklı 89. Maddesine göre hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez. Gürcistan'ın Abhazya'ya uyguladığı ambargo kapsamında, iç sularında diğer ülke gemilerine el koyma uygulamasının ise ancak uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde mümkün olabileceği ve dolayısıyla Gürcistan'ın Abhazya'ya uyguladığı ambargo çerçevesinde diğer ülkelere ait gemilere keyfi bir şekilde el koymaması gerektiği ve iç sularında uluslararası örf ve adet hukukundan kaynaklanan ya da uluslararası anlaşmalar ile kabul ettiği sınırlamalara uymak zorunda olduğu düşünülmektedir.

Karasularında ise Gürcistan'ın sahip olduğu yetkilerinin kapsamı daralmaktadır. Zira hem örf adet hukuku olarak tüm dünyada geniş ölçüde uygulanmakta olan hem de BMDHS ile pozitif hukukun bir parçası haline gelen *zararsız geçiş* hakkı nedeniyle Gürcistan'ın karasularından zararsız geçiş yapan gemileri durdurma ve alıkoyma yetkisi bulunmaktadır. Bu nedenle Gürcistan'nın barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe bu geçiş hakkından yararlanan gemilerin durdurularak bu gemilere el konulması uluslararası hukuka aykırıdır. Gürcistan ancak gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması veya BMDHS'nin 19.2 maddesinde sıralanan diğer zararlı geçiş sayılacak faaliyetlerin söz konusu olması halinde ve güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi durdurabilir.

Geçiş BMDHS'in 19.1 maddesine göre kıyı devleti Gürcistan'nın barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. BMDHS'nin 19.2 maddesinde belirtilen Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunması; Sahildar Devlet Gürcistan'nın gümrük, maliye, sağlık veya mu-



haceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması gibi söz konusu maddede belirtilen diğer zararlı geçiş sayılacak faaliyetleri kapsıyorsa zararlı geçiştir. Bu durumda Gürcistan BMDHS'nin 25. maddesi gereğince karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir ve güvenliği için gerekli ise, zararsız geçici olarak durdurabilir.

Münhasır ekonomik bölgede ise Gürcistan'ın yetkileri iyice daralmaktadır. Bu bölgede Gürcistan ancak canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, Sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanunlara ve kurallara riayeti sağlamak için gemiye el koyabilir.

Uluslararası deniz hukukunda sınırlı bir şekilde kabul edilen gemiye el konulması uygulamasında mutlaka bayrak devletini bu uygulamadan haberdar etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu nedenle Gürcistan'ın gemiye el koyma halinde bunu bayrak devletine derhal alıkoyma nedenleri ile birlikte bildirmesi gerekmektedir.

Gürcistan'ın uluslararası deniz hukukunda izin verilen durumlarda yabancı bir gemiye el koyması halinde, özellikle Sözleşme'de öngörülen durumlarda, belirli bir finansal güvence verilmesi koşuluyla gemi ve mürettebatı derhal serbest bırakması gerekmektedir. Gürcistan'ın verilen finansal güvenceyi kabul etmemesi, yetersiz bulması ya da diğer herhangi bir sebeple güvence verilmiş olmasına rağmen gemi ve mürettebatı serbest bırakmaması halinde bayrak devletinin uyuşmazlığı yargıya götürme hakkı bulunmaktadır. Burada belirtilmesi gerekli olan nokta ancak BMDHS'ye taraf devletler tarafından bu tür bir başvuru yapılabilmesidir. Bu nedenle alıkonulan geminin bayrak devletinin derhal bu başvuruda bulunması önem taşımaktadır. Bazı durumlarda geminin malikinin tabiyeti ile geminin tabiyeti birbirine karıştırılmaktadır. Burada önemli olan yalnızca geminin tabi olduğu bayrak devleti tarafından bu tür bir başvuru mümkündür. Dolayısıyla BMDHS'ine taraf olmayan Türkiye'nin, gemi ve mürettebatına el koyulması ile ilgili UDHM'ye söz konusu başvuruyu yapması mümkün değildir. Ancak Buket gemisi örneğinde olduğu gibi Gürcistan tarafından alıkoyma geminin Panama bayraklı olduğu durumlarda bu başvuruyu BMDHS'ne 2006 yılında taraf olan Panama'nın yapması mümkündür. Gürcistan ise BMDHS'ni 21 Mart 1996'da imzalamış ve onaylamıştır. Ancak Türkiye'nin Sözleşme'nin amacı ile ilgili

başka bir sözleşmeden kaynaklanan bir uyuşmazlık dolayısıyla geminin serbest bırakılması talebini yargıya taşıması gündeme gelebilir.

Konuya uluslararası anlaşmalar açısından bakarsak; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) dünya denizlerindeki güvenliği ve trafiği düzenlemek amacı ile Otomatik Tanıma Sistemi (Automatic Identification System (AIS))'ni zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre; uluslararası sefer yapan 300 groston ve üzerindeki tüm gemiler, uluslararası sefer yapmayan 500 groston üzerindeki tüm yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemileri AIS cihazı taşımakla yükümlüdür<sup>36</sup>. Bu gemiler, uluslararası sözleşmelerin, kural ve standartların seyir bilgilerinin korunmasını öngördüğü durumlar ve tehlikeli durum dışında, seyirde veya demirde iken AIS cihazlarını sürekli açık ve çalışır durumda bulunduracaklardır.

Türk tankeri Buket'in, Türk ve Rus ekonomik bölgesinde seyir halinde iken 17 Ağustos 2009'da saat 03.00 sıralarında irtibat kesildiği son sinyalin gemi Sinop Limanı'na 96 mil, Rusya'nın Novorosysk Limanı'na 111 mil ve Gürcistan'ın Poti Limanı'na 256 mil açıklarındaki uluslararası karasularında iken alındığı ve AIS cihazının kapatılarak sinyalin kesildiği belirtilmektedir. Yukarıda belirtildiği üzere, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurallarına göre AIS cihazlarının açık ve çalışır durumda olmaları zorunludur ([www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com)).

## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Denizlerin serbestliği ilkesi, Yunan ve Rodos Deniz Kanunlarından itibaren gelişmeye başlayan uluslararası hukukta kabul edilen temel prensip "açık denizlerin serbestliği" ilkesi olup bu ilke 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde ifade edilmiştir (Akten, N., 2005; Ece, N.J., 2007). Denizlerde seyir ve sefer serbestisi; Mare Liberum ilkesi doğrultusunda ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın, gece-gündüz demeden, serbestçe – ancak zararsız olmak koşuluyla *duraksız ve uğraksız* seyir yapabilme hakkına sahip olabilmektedir.

36 AIS seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin sağlanması, arama ve kurtarma, yasadışı göç ve diğer ihlallerin önlenmesi amacıyla deniz trafiğinin izlenmesini, bilgi alışverişini ve seyir halindeki gemilerin anlık izlenmesini sağlamaktadır.

BMDHS'nin "Seyrüsefer Hakkı" başlıklı 90. Maddesine göre sahili bulsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir. BMDHS'nin 17. Maddesine göre sahili bulsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Ancak, BMDHS'nin 19.1 Maddesine göre geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. BMDHS'nin 24. maddesine göre sahildar devlet, söz konusu Sözleşmede öngörülen haller dışında, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmayacak, zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmeyecektir. Ancak, geçiş sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar veriyorsa BMDHS'nin 25 nci Maddesine göre sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir. Sahildar Devlet iç sularında mutlak egemenlik yetkisine sahip olup yerel kanunlarına aykırılık tespit ederse iç sularında ve limanlarında yabancı gemileri durdurma yetkisi bulunmaktadır.

Sahildar Devletin iç sularında diğer ülke gemilerine el koyma uygulamasının ise ancak uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde mümkün olabileceği ve iç sularında uluslararası örf ve adet hukukundan kaynaklanan ya da uluslararası anlaşmalar ile kabul ettiği sınırlamalara uymak zorunda olduğu düşünülmektedir. Sahildar Devletin uluslararası deniz hukukunda izin verilen durumlarda yabancı bir gemiye el koyması halinde, özellikle Sözleşme'de öngörülen durumlarda, belirli bir finansal güvence verilmesi koşuluyla gemi ve mürettebatı derhal serbest bırakması gerekmektedir. Yabancı bir gemiye el koyan kıyı devleti, mümkün olan en kısa sürede bayrak devletini bu durumdan haberdar etmeli ve bilgilendirmelidir. Kıyı devletinin bu kurala uymaması halinde ise Sözleşmenin 292. madde uyarınca bayrak devletine uyuşmazlığı gemiye el koyan devletin kabul ettiği bir yargı organına ya da Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne götürme hakkı tesis edilmiştir.

Sonuç olarak, deniz ticaretinin işleyişini sürdürebilmek, ülkelerin ekonomisi ile bölge barışını olumsuz yönde etkilememek için sorunun bir an önce ortadan kalkması amacıyla gerekli çalışmaların yapılması, iki ülke arasındaki mevcut pozitif dialog ve çabaların sürdürülerek anlaşmazlıkların barışçıl yollardan çözüme kavuşturulması ve ayrıca hem sahildar devlet ve hemde bayrak devletinin uluslararası hukuk, anlaşma ve kuralları yerine getirmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

### Kaynaklar

Akten, Necmettin. (2005) "Türk Boğazlarında Seyir Rejimi", *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Mersin, Sayı:154, s. 4-7. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/476/5489.pdf>

Akçapar, Burak (1997) "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesi, *Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 51, No:1-4, s. 19-43, Ankara.

Anderson, D. (1996) "Investigation, Detention and Release of Foreign Vessels under the UN Convention on the Law of the Sea of 1982 and Other International Agreements", *IJMCL*, Vol 11, No. 2, pp. 167, 174-175.

Batır, K. (2008) "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Uyarınca Uyuşmazlıkların Çözümü: Mox Plant Davası ve Yargı Yetkilerinin Örtüşmesi", *Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi*, Cilt 4, No: 16 s.58.

*Camouco* kararı (Dava No. 6) 67. Paragrafı. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).

Ece, Nur Jale (2007) "İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi", *Deniz Kılavuzluk A.Ş. (DEKAŞ) Kültür Yayınları*, s. 220-227, İstanbul.

*Ekşi*, N.(2004) "*Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*", B. 2, s.3, 156-157, İstanbul.

Güneş, Ş. (1991) Kapalı ve Yarı Kapalı Denizlerin Hukuksal Statüsü, Yüksek Lisans Tezi, (yayınlanmamış), AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.20-30, Ankara.

Güneş, Ş.A., (2007) "Birleşmiş Milletler Deniz Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması" *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, s.26, Ankara. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/266/2398.pdf>.

<http://en.wikipedia.org/wiki/Abhazia>.

[http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/black\\_sea.htm](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/black_sea.htm).

[http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#The United Nations Convention on the Law of the Sea](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea).

<http://www.denizhaber.com/HABER/18542/1/m-t-buket.html>.

*Karaman*, I.: Prompt Release of Detained Vessels and their Crews under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, s. 9-11,15.

Kanbolat, Hasan. (2009) "Karadeniz'de Türk Gemilerine Gürcü Engeli" <http://www.orsam.org.tr/tr/yazigoster.aspx?ID=331>

Keskin, F. (Ocak-Aralık 1998), 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nden Doğan Sorunların Çözülmesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 53, no. 1-4, s.191, 196-199, 205, Ankara.

- Kuran, S. (2009).: “*Uluslararası Deniz Hukuku*”, 3. Baskı, s. 215, 237, İstanbul.
- Lagoni, R. (1996) “The Prompt Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea: A Preparatory Report, IJMCL, Vol 11, No. 2, pp. 149-154.
- Monte Confurco* kararı (Dava No. 6) 70. Paragrafi. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).
- Monte Confurco* kararı (Dava No. 6) 67. Paragrafi. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).
- Monte Confurco* kararı (Dava No. 6) 75. Paragrafi. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).
- Nelson, D.(2004) Frank Stuart Dethridge Memorial Address 2003 The “Volga” Case, (2004) 18 MLAANZ Journal, pp. 10.
- Oral, E. Z. (Haziran 2010) “Türkiye'nin Deniz Alanlarının Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Yönünden İncelenmesi”, *SAREM Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Cilt 9, No:15, s.3, Ankara.
- Oxman*, B. H. (1996) “ Observations on Vessel Release under the United Nations Convention on the Law of the Sea”, IJMCL, Vol. 11, No. 2, pp. 203-204.
- Özman, A. (2006) *Deniz Hukuku I*, Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, s.248-252, 322, 326, Ankara.
- Pazarcı, H, (2008) “Uluslararası Hukuk, B. 7, s. 263-264,282, 284-285, Ankara.
- Punsmann, G. B.; Tarba, K. (Aralık 2009) “Karadeniz'in Bütünleşmesi İçin Abhazya, ORSAM, Rapor No: 8, s. 5, 16-17, 28, Ankara.
- Saiga kararı (Dava No. 1) 82. Paragrafi. Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html).
- Sur, M.(2006) *Uluslararası Hukukun Esasları*, s.300-33, İstanbul.
- Rosenne, S./Sohn, L. B.(1989) *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982-A Commentary*, vol. V, Nijhoff, pp. 48, Dordrecht/Boston/London.
- Treves, T.(1996) “The Proceedings Concerning Prompt Release of Vessels and Crews before the International Tribunal for the Law of the Sea, IJMCL, Vol 11, No. 2, pp. 180, 182-184, 186-188.
- Volga kararı, (Dava No. 11) Bkz. [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)
- Yang, H.(2006) “Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea”, pp. 45, 48-50,88-89, Berlin, Haedelberg.