

Yayın Geliş Tarihi: 24.07.2023  
Yayına Kabul Tarihi: 06.12.2023  
Online Yayın Tarihi: 29.12.2023  
DOI: 10.18613/deudfd.1331857  
Araştırma Makalesi (Research Article)

Dokuz Eylül Üniversitesi  
Denizcilik Fakültesi Dergisi  
Cilt:15 Sayı:2  
Yıl:2023 Sayfa:232-255  
E-ISSN: 2458-9942

## **BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ BAĞLAMINDA İÇ SULAR, KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGEDE DEVLETLERİN SORUMLULUKLARI**

**Burak KAYA<sup>1</sup>**

### **ÖZET**

*Bu çalışmada Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde düzenlenen iç sular, karasuları ve bitişik bölgede devletlerin uluslararası sorumlulukları irdelenmiştir. Çalışmanın amacı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi kararları bağlamında devletlerin uluslararası tazminat sorumluluğu ile uluslararası bireysel ceza sorumluluğunu ortaya koyabilmektir. Bu bağlamda metodolojik olarak çalışmanın giriş bölümünde uluslararası sorumluluğun nedenlerine değinilmiştir. Bu nedenlerin uluslararası alanda giderilebilmesi için birçok uluslararası sözleşme imzalandığı ifade edilmiştir. Bu sözleşmelerden bir tanesi de Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Çalışmanın gelişme bölümünde öncelikle uluslararası bireysel ceza sorumluluğunun uluslararası hukuktaki yerine değinilmiştir. Böylece devletlerin uluslararası tazminat sorumluluğu ile uluslararası bireysel ceza sorumluluğu ayrıştırılmıştır. Ardından uluslararası sorumluluğun doğabilmesi için gerekli şartlara değinilmiştir. Şartlar tespit edildikten sonra Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bağlamında devletlerin hakları ve yetkileri ile devletlerin bireylere yönelik hak ve yetkileri irdelenmiştir. Bu bağlamda yabancı ticari gemilerinin, bir devlete ait ticari gemilerinin, kamu hizmetinde bulunan devlet gemilerinin ve savaş gemilerinin tazminat sorumluluğu ile bu gemilerle veya bu gemilerde suç oluşturan fiilleri işleyen kişilerin uluslararası bireysel ceza sorumluluğu ele alınmıştır. Çalışmanın sonuç bölümünde ise Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre irdelenen devletlerin hakları ve yetkileri ile devletlerin bireylere yönelik hakları ve yetkileri genel olarak değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda devletlerin uluslararası tazminat sorumluluğuna ve uluslararası bireysel ceza sorumluluğuna ilişkin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde tespit edilebilen eksikliklere yönelik önerilerde bulunulmuştur.*

**Anahtar Kelimeler:** *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Uluslararası Mahkeme Kararları, Uluslararası Bireysel Ceza Sorumluluğu, Uluslararası Sorumluluk, İç Sular, Karasuları ve Bitişik Bölgede Devletlerin Birbirlerine ve Bireylere Yönelik Hakları ve Yetkileri*

<sup>1</sup> Şırnak Üniversitesi, Şırnak Meslek Yüksekokulu, sayhanburak@hotmail.com, ORCID No: 0000-0002-7308-4191

**RESPONSIBILITIES OF STATES IN THE CONTEXT OF  
THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF  
THE SEA, INTERNAL WATERS, TERRITORIAL SEAS  
AND THE CONTIGUOUS ZONE**

**ABSTRACT**

*In this study the international responsibilities of states in internal waters, territorial waters and the adjacent region regulated in the United Nations Convention on the Law of the Sea are examined. The aim of the study is to reveal the international compensation liability and international individual criminal liability of states in the context of the decisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, the International Court of Justice and the International Tribunal for the Law of the Sea. In this context, methodologically, the reasons for international responsibility are mentioned in the introduction part of the study. It has been stated that many international agreements have been signed in order to eliminate these reasons internationally. One of these agreements is the United Nations Convention on the Law of the Sea. In the development part of the study, first of all, the place of international individual criminal liability in international law is mentioned. Thus, the international compensation liability of states and international individual criminal liability are separated. Then, the necessary conditions for international responsibility to arise are mentioned. After the conditions were determined, the rights and powers of states and the rights and powers of states towards individuals were examined in the context of the United Nations Convention on the Law of the Sea. In this context, the compensation liability of foreign commercial ships, commercial ships belonging to a state, state ships in public service and warships, and the international individual criminal liability of persons who commit criminal acts on or with these ships are discussed. In the conclusion of the study, the rights and powers of the states examined according to the United Nations Convention on the Law of the Sea and the rights and powers of the states towards individuals were generally evaluated. As a result of the evaluation, suggestions were made regarding the deficiencies that could be identified in the United Nations Convention on the Law of the Sea regarding the international compensation liability of states and international individual criminal liability.*

**Keywords:** *United Nations Convention on the Law of the Sea, International Court Decisions, International Individual Criminal Liability, International Liability, Rights and Powers of States Towards Each Other and Individuals in Internal Waters, Territorial Waters and Contiguous Zone.*

## 1. GİRİŞ

İç sular, karasuları, bitişik bölge ve denize ilişkin diğer yetki alanları geçmişten günümüze tartışılmalı konular arasındadır. Özellikle petrol ve doğalgaz keşifleriyle birlikte gemilerle taşınan ürün çeşitleri artış göstermiş ve deniz trafiği daha da artmıştır. Diğer taraftan teknolojik gelişmelerle birlikte denizlerdeki avcılık faaliyetleri de artmıştır. Her iki artışında devletlerin ekonomilerine büyük katkıların olması kaçınılmazdır. Bu tür faaliyetler devletlere bazı haklar sağlamakla kalmamış bazı yükümlülüklerle katlanma sonucunu da doğurmuştur. Bu yükümlülüklerin en önemlisi hiç şüphesiz iç sular, karasuları ve bitişik bölge sınırlarının belirlenmesine ilişkindir. Sahilleri karşı karşıya veya yan yana olan devletlerin tek tarafı olarak deniz yetki alanlarını belirlemesi devletler arasında birçok soruna yol açabilmektedir. Örneğin doğalgaz keşifleri sonrasında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Kanada arasında deniz yetki alanına ilişkin bu tür sorunlar meydana gelmiştir.

Sahildar devletin belirlenen yetki alanlarında yürüttüğü faaliyetler diğer devletlerin gemilerini etkileyebilir. Örneğin sahildar devletin yaptığı tatbikatlar diğer devletlere uygun bir şekilde bildirilmezse yapılan atışlar sonucunda gemiler zarar görebilir ve insanlar yaşamını yitirebilir. Diğer devletlerin yürüttüğü faaliyetler de sahildar devletin güvenliğini, barışını, huzurunu, ekonomisini veya sahilini etkileyebilir. Örneğin yakıt tankeri herhangi bir nedenle sahildar devletin karasularını kirletebilir. Bütün bunların dışında sahili olmayan devletlerinde denizlerde hakları ve yükümlülükleri olabilir.

İşte yukarıdaki nedenlerle iç sular, karasuları ve bitişik bölgede devletlerin bazı sorumlulukları vardır. Bu sorumluluklar birden fazla devleti ilgilendirdiği için denize ilişkin uluslararası sorumluluklar olarak adlandırılabilir. Bu sorumluluklar devletlere ait araçlara ve bu araçların içinde bulunan kişilere yöneliktir. Uluslararası hukuk bağlamında ilgili sorumlulukları hukuki bir statüye kavuşturmak amacıyla devletler bir araya gelerek deniz hukukuna ilişkin çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların sonucunda da Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) imzalanmıştır (Özkan, 1984).<sup>2</sup>

Bu çalışmada da devletlerin uluslararası sorumluluğu Uluslararası Adalet Divanı (UAD) ve Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM) kararları bağlamında irdelenmiştir. Çalışmanın gelişme bölümünde

---

<sup>2</sup>BMDHS'nin çevirisi için bkz. <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish> (Erişim Tarihi: 20.01.2023).

öncelikle uluslararası bireysel ceza sorumluluğunun uluslararası hukuktaki yerine değinilmiştir. Böylece devletlerin uluslararası tazminat sorumluluğu ile uluslararası bireysel ceza sorumluluğu ayrıştırılmıştır. Ardından uluslararası sorumluluk kavramı ele alınmıştır. Bu bağlamda uluslararası sorumluluk kavramı tanımlanmış ve uluslararası tazminat sorumluluğu ile uluslararası bireysel ceza sorumluluk olarak ikiye ayrıştırılmıştır. Ardından devletlerin ve bireylerin uluslararası sorumluluklarının doğabilmesi için gerekli şartlara değinilmiştir. Şartlar tespit edildikten sonra Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bağlamında devletlerin hakları ve yetkileri ile devletlerin bireylere yönelik hak ve yetkileri irdelenmiştir. Bu bağlamda yabancı ticari gemilerinin, bir devlete ait ticari gemilerinin, kamu hizmetinde bulunan devlet gemilerinin ve savaş gemilerinin tazminat sorumluluğu ile bu gemilerle veya bu gemilerde suç oluşturan fiilleri işleyen kişilerin uluslararası bireysel ceza sorumluluğu ele alınmıştır. Çalışmanın sonuç bölümünde ise Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre irdelenen devletlerin hakları ve yetkileri ile devletlerin bireylere yönelik hakları ve yetkileri genel olarak değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda devletlerin uluslararası tazminat sorumluluğuna ve uluslararası bireysel ceza sorumluluğuna ilişkin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde tespit edilebilen eksikliklere yönelik önerilerde bulunulmuştur.

## **2. ULUSLARARASI BİREYSEL CEZA SORUMLULUĞUNUN ULUSLARARASI HUKUKTAKİ YERİ**

Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için bu başlık altında öncelikle uluslararası ceza hukukunun uluslararası hukuktaki yerine değinilecektir. Böylece uluslararası hukukta yer alan uluslararası bireysel ceza sorumluluğu ve uluslararası tazminat sorumluluğu birbirinden ayrıştırılacaktır. Uluslararası bireysel ceza sorumluluğuna ilişkin BMDHS'de yapılan düzenlemelerde bu açıklamalar doğrultusunda irdelenecektir.

Uluslararası ceza hukukunun çerçevesini çizen birkaç temel ölçüt vardır. Bunlar yabancılık unsuru, ceza alanında uluslararası iş birliği ve çekirdek uluslararası suçlardır (Tezcan vd. 2014).

Yabancılık unsuru suçun fail veya mağdurunun yabancı olmasını ifade eder (Bozatay ve Turan, 2021). Bir turistin Türkiye'de bir Türk vatandaşını veya bir yabancıyı kasten öldürmesi buna örnek olarak gösterilebilir. Turist vatandaşlık, ikamet ve diğer şartları sağlamadığından hem yabancı hem de fail konumundadır. Turistin Türkiye sınırları içerisinde başka bir yabancıyı kasten öldürdüğü varsayıldığında ölen turist de yabancı mağdur konumundadır. Bu durumda hem failin hem de

mağdurun yabancılığı söz konusudur. Buna göre yabancılık unsurunun uluslararası cezanın yer bakımından uygulanmasına hakim olan ilkelerin varlığını da zorunlu kıldığı söylenebilir.

Yabancılık unsuru aslında bir devletin kendi sınırlarını uluslararası sözleşmelerle aşması anlamına gelmektedir. Bu durum uluslararası ceza hukukunun ikinci ölçütü sayılabilir. Bir devletin sınırları içerisinde yabancılar tarafından suç işlenmesi sonucunda yabancı faili hangi devletin yargılayacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Başka bir deyişle devletler arasında yetki çatışması ortaya çıkabilir. Yargılama sorunu veya devletlerarası yetki çatışması da ceza alanında uluslararası işbirliğini zorunlu kılmaktadır. Çünkü failin veya mağdurun vatandaşı olduğu devlet faili yargılama talebinde bulunabilir. Fail suçun işlendiği yerden farklı bir ülkeye kaçtığına suçun işlendiği yer devleti de yargılama isteğinde olabilir. İşte bu tür yetki çatışmaları bazen salt bu çatışmayı ve failin cezasız kalmasını önlemeye yönelik uluslararası işbirliğine ilişkin sözleşmelerle giderilmektedir. Suçluların İadesine Dair Avrupa Sözleşmesi (Özgenç, 2012), Ceza Kovuşturmalarının Aktarılmasına Dair Avrupa Sözleşmesi ve Hükümlülerin Nakline Dair Avrupa Sözleşmesi ceza alanında uluslararası işbirliği sözleşmelerine örnek gösterilebilir. Bazen de uluslararası sözleşmelerin içeriğinde uluslararası işbirliğine yönelik düzenlemeler yapılarak yetki çatışması ve cezasızlık önlenmek istenmiştir. Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nin 17 ila 21. maddeleri buna örnek olarak gösterilebilir.<sup>3</sup> Son olarak devletler kendi aralarında bir sözleşme imzalayarak yetki çatışmasını ve cezasızlığı giderebilir. Örneğin Türkiye iade konusunda Amerika Birleşik Devletleri, Cezayir, Fas, Irak, İran, Kazakistan, Kırgızistan gibi ülkelerle anlaşma yapmıştır.<sup>4</sup> İşte bu tür çok taraflı uluslararası işbirliği sözleşmeleri de uluslararası ceza hukukunu yani uluslararası bireysel ceza sorumluluğuyla ilgilidir.

Uluslararası ceza hukukunun sınırını belirleyen son ölçüt ise çekirdek uluslararası suçlardır (Tezcan vd. 2012).<sup>5</sup> Çekirdek uluslararası

<sup>3</sup>Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nin 17 ila 21. maddeleri için bkz.

[https://insanhaklarimerkezi.bilgi.edu.tr/media/uploads/2016/04/01/AK\\_Terorizm\\_in\\_Onlenmesi\\_Sozlesmesi.pdf](https://insanhaklarimerkezi.bilgi.edu.tr/media/uploads/2016/04/01/AK_Terorizm_in_Onlenmesi_Sozlesmesi.pdf) (Erişim Tarihi: 03.06.2023).

<sup>4</sup>Türkiye'nin iadeye yönelik ikili anlaşmaların tümü için bkz. Erişim Tarihi: 03.06.2023,

[https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/adli\\_yardimlasma/adli\\_isbirligi\\_ceza/suclularin\\_iadesi\\_2\\_hukuki\\_dayanaklar.html](https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/adli_yardimlasma/adli_isbirligi_ceza/suclularin_iadesi_2_hukuki_dayanaklar.html).

<sup>5</sup>Roma Statüsü'nde yer alan uluslararası suçlar, çekirdek uluslararası suçlardır: 'Soykırım (Rome Statute of the International Criminal Court [Uluslararası Ceza Hukuku Roma Statüsü-RSICC], Article 5/1-a)', 'İnsanlığa Karşı Suçlar (RSICC,

suçlar dar anlamda uluslararası ceza hukukunu ifade eder (Tezcan vd. 2014). Nitekim Roma Statüsü (RS) bu yargıyı desteklemektedir. Uluslararası Ceza Mahkemesi'nin yetkisi ikincil (tamamlayıcı) nitelikte (RS, m. 1) olsa bile Statü'de yer alan hükümlere göre yargılama yapabilmektedir (Holmes, 1999). Yani iç hukukta maddi ceza hukuku uygulandığı gibi uluslararası ceza hukukunda da uluslararası maddi ceza hukuku uygulanmaktadır. Buna göre yabancılık unsuru taşıyan suçlarda maddi ve usul ceza hukuku bakımından devletlerin iç hukuku geçerliken evrensel nitelik taşıyan uluslararası suçlarda eğer devletler faili yargılama konusunda isteksizse uluslararası ceza hukuku geçerli olmaktadır (Kaya, 2020b). Ancak her iki suç tipi de uluslararası ceza hukuku kapsamındadır (Tezcan vd. 2014). Böylece uluslararası çekirdek suçlarında uluslararası ceza hukukunun bireysel ceza sorumluluğuyla ilgili olduğu anlaşılmaktadır (Cryer vd. 2014).

### 3. ULUSLARARASI SORUMLULUK

Uluslararası sorumluluk, uluslararası tüzel veya gerçek kişilerinin hukuka aykırı fiillerinin veya hukuka uygun olmakla birlikte eylemlerinden kaynaklanan zararın ortadan kaldırılmasına yönelik geliştirilen bir kurumdur (Pazarcı, 2015). Bu tanımdan yola çıkarak uluslararası sorumluluk, tüzel kişilerin uluslararası sorumluluk hukuku bağlamında uluslararası tazminat sorumluluğu ve uluslararası bireysel ceza sorumluluğu olmak üzere ikiye ayrılabilir.

Uluslararası tazminat sorumluluğunun doğabilmesi için uluslararası hukuka aykırı bir fiilin varlığı gerekir. Uluslararası hukuka aykırı fiil ise devletlerin, uluslararası örgütlerin veya hükümet dışı örgütlerin icrai veya ihmali suretle uluslararası bir yükümlülüğe aykırı davranışları olarak tanımlanabilir (Erkiner, 2017). Bu fiil uluslararası hukuk sorumluluğu bağlamında bulunan tüzel kişiliklere isnat edilebilmelidir. Yani fiil ile eylemi gerçekleştiren tüzel kişilik arasında illiyet bağının bulunması ve bunun kanıtlanması gerekir. Nitekim Eritre/Etiyopya Talep Komisyonu da sorumluluğun doğabilmesi için ikna edici kanıtların varlığını gerekli görmüştür (Caşın, 2019). Fiilin sonucunda bir zararın ortaya çıkması gerekir (Erkiner ve Kavak, 2022). Uluslararası hukuk sorumluluğunu ortadan kaldıran nedenlerin bulunmaması gerekir. Bu nedenler meşru müdafaa, zararlar karşılık, zorlayıcı neden ve zaruret halidir (Pazarcı, 2015). Uluslararası tüzel kişilerin uluslararası hukuk sorumluluğu sabit olduğunda maddi zararın karşılığında tazminat, olanak varsa eski hale

---

Article 5/1-b)', 'Savaş Suçları (RSICC, Article 5/1-c)' ve 'Saldırı Suçu (RSICC, Article 5/1-d)'dur.

getirme ve manevi zararın karşılığında tatmin edici açıklamaların yapılmasıyla uyuşmazlıklar giderilebilmektedir (Sur, 2013).

Uluslararası bireysel ceza sorumluluğunun doğabilmesi için gerçek bir kişinin haksız fiilinin uluslararası çekirdek suçların veya sınıraşan suçların mens rea (manevi unsur) ile actus reus (manevi unsur) unsurlarına uygun olması gerekir. Uluslararası ceza hukuku, uluslararası hukuktan ayrı düşünülebilseydi uluslararası sorumluluk ayrımı daha kolay yapılabilirdi. Çünkü uluslararası hukukun tüzel kişiler ve gerçek kişiler olmak üzere iki şubesi vardır. Gerçi günümüzde uluslararası hukukun uygulanma alanı devletler, ticaret ortaklıkları, uluslararası örgütler, hükümet dışı örgütler, bireyler ve insan toplulukları olarak ele alınmaktadır (Doğan, 2008). Buna göre uluslararası hukuk içerisinde yer alan bireyler ve insan toplulukları uluslararası bireysel ceza sorumluluğu kapsamında değerlendirilmelidir. Çünkü soykırım, insanlığa karşı suçlar, saldırı suçu ve savaş suçları gibi çekirdek uluslararası suçlar ile terörizm gibi sınıraşan suçlar fail ve suçtan zarar gören kişi(ler) bağlamında birey veya insan topluluklarını ilgilendiren suçlardır. Eğer yukarıda ifade edilen ayırım yapılabilirse devletlerin, ticaret ortaklıklarının, hükümet dışı örgütlerin (Pazarcı, 2015) ve uluslararası örgütlerin hukuka aykırı fiil(ler)inden dolayı sorumlulukları uluslararası sorumluluk hukuku bağlamında tazminat sorumluluğu olarak görülebilir (Büyüktanır, 2010). Uluslararası çekirdek suçlar ve sınıraşan suçlar bağlamında oluşan gerçek kişi(ler)in haksız fiil(ler)iyse uluslararası ceza hukuku bağlamında değerlendirilebilir. Her iki sorumluluk da uluslararası hukuk kapsamındadır.

Yukarıda öne sürülen görüşün aksine doktrinde böyle bir ayırım yapılamayacağına dair görüş de vardır. Bu görüşe göre “*devletlerin uluslararası sorumluluğu tek bir sisteme bağlı olup iç hukuktaki gibi ayırım yapılamaz (Sur, 2013)*” Bu görüşün bir kısmına katılmak gerekir. Çünkü iç hukukta devlet tüzel kişiliğinin hukuka aykırı fiil(ler)inin veya hukuka uygun olmakla birlikte oluşan zararın tazmin edilmesi veya eski hale getirilmesi söz konusudur. Ceza sorumluluğu ise yalnızca bireyseldir. İç hukukta olduğu gibi uluslararası hukukta da devletlerin sorumluluğu sonucunda ortaya çıkan zararın telafi edilmesi gerekir (Caşın, 2019). Ancak uluslararası ceza hukukunda da iç hukukta olduğu gibi bireylerin ceza sorumlulukları vardır. Bu sorumluluğun ilki sınıraşan suçlar bağlamında yabancılık unsuruyla ilintilidir (Tezcan vd. 2014). İkincisi ise uluslararası çekirdek suçlara ilişkindir (Tezcan vd. 2012). Uluslararası Ceza Mahkemesi’nin yargılamaları ve bu yargılamaların sonucunda birey(ler)e beraat, adli tazminat veya hapis cezası verilmesi uluslararası bireysel ceza sorumluluğuna örnek gösterilebilir. Bu durumda iç hukukta olduğu gibi uluslararası hukukta hukuki veya cezai ayırım yapılamaz iddiasına katılmadığımızı ifade etmek gerekir. Ancak doktrinde bu tür bir

görüşü ileri süren yazar(lar) salt devletlerin uluslararası bireysel ceza sorumluluğu olmadığını kastediyorsa bu görüşe katılmak gerekir.

#### **4. BMDHS BAĞLAMINDA İÇ SULAR, KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGEDE DEVLETLERİN HAKLARI VE YETKİLERİ**

Genel olarak sahildevletinin iç sular, karasuları, bitişik bölgenin ilk on iki millik alanı ile demir yerlerinin deniz tabanının altı, deniz tabanı, deniz tabanının üzerindeki su kütlesi, deniz yüzeyi ve deniz yüzeyinin üzerindeki hava sahasında koymuş olduğu kurullarla bütün devletler bağlıdır (Shaw, 2008; Ece, 2017). Çünkü bu alanlar devletin mülkü kapsamındadır (Armstrong, 2009). Sahildevletinin bu alanlarında suç işlemek ile kara ülkesinde suç işlemek arasında hiçbir fark yoktur (Aydın, 2011). Bu alanlarda bütün haklar ve yetkiler istisnalar haricinde sahildevletine aittir (Paleri, 2014). Bunun nedeni sahildevletinin egemenlik hakkından kaynaklanmaktadır. Nitekim BMDHS'nin 2. maddesi de iç sular, karasuları ve bitişik bölgede sahildevletinin egemen olduğunu hükme bağlanmıştır.<sup>6</sup> Birleşik Krallık/Norveç balıkçılık davasında (1951) da UAD bir devletin karasularını her bakımdan sınırlandırılması yetkisinin kıyı devletine ait olduğunu ifade etmiştir. Örneğin Limanlar Yönetmeliği'nin 8. maddesinin 1. fıkrasına göre limanların idare sahaslarında seyreden, herhangi bir kıyı tesisinde veya demirleme alanlarında bekleyen sivil deniz araçları uluslararası mevzuata, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin iç hukukuna, liman başkanlığının talimatlarına ve liman başkanlığının gerekli gördüğü diğer tedbirlere uymak zorundadır.<sup>7</sup>

<sup>6</sup>BMDHS'nin 2. maddesi şöyledir: "1. Sahildevletinin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımda Devleti söz konusu olduğunda, takımda sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

2. Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar.

3. Karasuları üzerindeki egemenlik işbu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kurulları dahilinde kullanılır." Erişim Tarihi: 04.11.2023, <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

<sup>7</sup>Limanlar Yönetmeliği'nin 8. maddesi şöyledir: "(1) Liman idari sahasında seyreden, kıyı tesisinde bulunan veya demirde bekleyen gemi ve deniz aracı ile kıyı tesisi ilgilileri ve diğer ilgililer; bu Yönetmelik ile ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri çerçevesinde seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetine yönelik olarak liman başkanlığınca verilen talimatlara uymakla yükümlüdürler.

(2) Bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmasının yanı sıra, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti açısından gerekli olabilecek her türlü tedbiri almaya ve aldirmaya liman başkanlığı yetkilidir.



Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre sahildevletinin iç sular, karasuları, bitişik bölgenin ilk on iki millik alanı ile demir yerlerinin deniz tabanının altı, deniz tabanı, deniz tabanının üzerindeki su kütlesi, deniz yüzeyi ve deniz yüzeyinin üzerindeki hava sahasındaki egemen haklarının ve yetkilerinin istisnaları vardır. Sahildevletinin karasularında yaptığı sınırlandırmalar diğer devletleri etkilediğinde uluslararası hukuk devreye girmektedir. Yani sınırlandırma konusu uluslararasılaşmaktadır. Nitekim Tunus/Libya davasında (1982) UAD sahildevletine karşı karşıya veya bitişik olan devletlerin tek taraflı düzenlemeleri sonucu deniz yetki alanlarının sınırlanmayacağına

(3) Kıyı tesisi işleticisi liman başkanlığının direktifleri doğrultusunda ve bu Yönetmelik ile ilgili diğer mevzuat hükümleri kapsamında hizmet verir.

(4) **(Değişik:RG-27/2/2013-28572)** Aksi belirtilmedikçe bu Yönetmelik ve eklerinde geçen coğrafi koordinatlar, trafik ayırım hattı sınırlarını belirten koordinatlar hariç WGS 84 Datumuna göre olup kara noktası olarak verilen koordinatların, kıyı kenar çizgisi üzerinde olduğu kabul edilir. Trafik ayırım hatları için belirtilen coğrafi koordinatlar ise Avrupa Datumu 1950 (ED 50)'ye göredir.

(5) Seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile ilgili aciliyet arz eden ve risk oluşturan durumlarda, kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatları liman başkanlığının talimatlarını uygular.

(6) Liman idari sahasındaki gemi ve deniz araçları, 12/12/1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne ve Uluslararası İşaretler Kodu'na uygun ışıkları gösteren fenerleri, gündüz şekilleri, flamaları gösterir ve ses işaretlerini verir.

(7) Liman idari sahasında seyir yapan gemi ve deniz araçları ilgili mevzuatta belirtilen sayı ve yeterlilikte personel ile donatılarak sevk ve idare edilirler.

(8) **(Ek:RG-8/4/2017-30032)** İdarece ihtiyaç duyulması halinde veya seyir emniyetine ilişkin şartların ortadan kalkmış olması durumunda, kılavuz alma ve bırakma noktaları veya kılavuzluk hizmeti uygulamaları, demir yerleri, yaklaşım rotaları, trafik ayırım düzeni gibi seyir emniyetine yönelik düzenlemeler Bakanlık tarafından belirlenir.

(9) **(Ek:RG-8/4/2017-30032)** Liman başkanlıkları idari sahasındaki sığlık, batık, yarı batık ve kayalıkların tespit edilmesi ve markalanmasını sağlamak, liman başkanlığının görevidir.

(10) **(Ek:RG-14/4/2023-32163 Mükerrer)** Liman idari sahalarında seyir yapan gemi ve deniz araçlarının denize elverişlilikleriyle ilgili konularda sürekliliğin sağlanmasından gemi ve deniz aracı ilgilileri sorumludur.

(11) **(Ek:RG-14/4/2023-32163 Mükerrer)** Bu Yönetmelik kapsamında bağlı liman başkanlıklarınca yürütülen görev ve yetkiler İdarece belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde, sınırları belirtilmek kaydıyla bölge liman başkanlıklarınca yürütülebilir.” Erişim Tarihi: 13.06.2023,

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16726&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

ifade etmiştir. Şimdi bu sınırlamalarla birlikte diğer devletlerin hakları ve yetkileri irdelenecektir.

Bir devletin iç sularından, karasularından veya demir yerlerinden diğer devlet gemi veya deniz araçlarının zararsız geçiş hakları vardır (Kaya, 2020a). Sahili bulunsun veya bulunmasın herhangi bir devletin sahil dar bir devletin iç sularından, karasularından ve demir yerlerinden hiç durmadan ve çabucak geçmesi ve olağan bir durumda, bir tehlikenin varlığı halinde, mücbir sebep durumunda, kişi veya nesnelere (gemi, uçak gibi) yardıma ihtiyacı olduğu durumlarda zorunlu olarak durmasına ve demirlemesine zararsız geçiş denir (Aydın, 2003). BMDHS'nin 17. maddesinde yapılan düzenlemeye göre bütün devletlerin gemileri zararsız geçiş hakkına sahiptir.<sup>8</sup> Diğer bir ifadeyle BMDHS'nin üçüncü bölümünün A alt bölümünde yer alan zararsız geçişe ilişkin hükümler bütün gemi türlerine uygulanabilir. Bu bağlamda yabancı ticaret gemileri, ticari amaçla kullanılan devlet gemileri, savaş gemileri, kamu hizmetinde olan devlet gemileri ve diğer türde gemiler zararsız geçiş hakkına sahiptir (Tutak, 2022). Doktrinde savaş gemilerinin zararsız geçişi tartışmalıdır. UAD, Birleşik Krallık/Arnavutluk davasında iki tarafı açık deniz sayılan bir boğazda devletlerin genellikle izin almadan geçebileceği teamülüne dayandığını ve bunun uluslararası hukuka uygun olduğunu ifade etmiştir (Caşın, 2019). Ancak BMDHS'nin 23. maddesine göre nükleer güçle çalışan, radyoaktif veya zararlı madde taşıyan gemilerde ilgili belgeleri yanlarında bulundurmaları ve ortaya çıkacak olası bir zarar için tedbir aldıkları takdirde bir devletin karasularından geçebilir.<sup>9</sup>

Sahil dar devletin zararsız geçiş bağlamında düzenleme yapma yetkisi vardır. Düzenlemenin amacı karasularından zararsız geçişi sağlamaktır. BMDHS'nin 19. maddesine göre sahil dar devletin zararsız geçiş düzenleme yetkileri şunlardır (Aydın, 2008):<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup>BMDHS'nin 17. maddesi şöyledir: “İşbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahil bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.” Erişim Tarihi: 13.06.2023, <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

<sup>9</sup>BMDHS'nin 23. maddesi şöyledir: “Yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlar ile aynı şekil radyoaktif maddeleri veya özü itibarıyla tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası anlaşmalarda öngörülen belgeleri bulundurlar ve özel tedbirleri alırlar.” Erişim Tarihi: 13.06.2023, <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

<sup>10</sup>BMDHS'nin 19. maddesi şöyledir: “1. Geçiş, sahil dar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir.”

1. Gemi ve diğer deniz araçlarının gidiş ve geliş güvenliği sağlanabilir.
2. Güvenlik ve diğer nedenlerle deniz trafiği düzenlenebilir.
3. Uydu tabanlı seyrüsefer sistemleri gibi gidiş ve gelişlere yardımcı olan tesis, araç ve gereçler korunabilir.
4. Deniz tabanının altındaki, deniz tabanındaki, su kütleisindeki ve deniz yüzeyindeki kablo ve borular korunabilir.
5. Denizdeki canlı yaşam kaynakları koruma altına alınabilir.
6. Balıkçılık uygulamalarına ilişkin aykırılıklara karşı tedbirler alınabilir.
7. Çevre kirliliğine ilişkin tedbirler alınabilir.
8. Sahildar devlet denizde bilimsel araştırmalar yapılabilir veya yapılmasına izin verilebilir.
9. Sahildar devlet konum ve derinlik gibi hidrografik ölçümleri yapabilir veya yapılmasına izin verebilir.
10. Sahildar devlet sıcaklık, tuzluluk veya yoğunluk gibi hidrografik ölçümleri yapabilir veya yapılmasına izin verebilir.
11. Sahildar devlet gümrük, maliye, sağlık ve göçle ilgili iç hukuk düzenlemelerine aykırı faaliyetlere karşı önleyici tedbirler alabilir.

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

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

*Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;*

*Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;*

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

*Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;*

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

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

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

*Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;*

*Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;*

*Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması; Geçişle doğrudan ilgili bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.”*

Erişim Tarihi: 13.06.2023,  
<http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

Sahildar devletin iç hukuk düzenlemelerine aykırı hareket eden gemileri kesintisiz izleme hakkı da vardır. İzleme iç sular, karasuları, takımadada suları veya bitişik bölgedeyken başlamalıdır (Öztürk, 2016). Sahildar devlet teknik araçlarla diğer geminin bu alanların birinde olduğunu tespit etmelidir. İzleme kesintisiz olmalıdır (Doğan, 2008). Bir geminin bitişik bölgeden itibaren kesintisiz izlenebilmesi için bitişik bölgede sahildar devlete ait bulunan tesisin korunması amaçlanmalı ve sahildar devlet tarafından ihdas edilmiş düzene aykırı hareket edilmesi gerekir (Öztürk, 2016). Kıta sahanlığı ve üzerindeki tesisler ile münhasır ekonomik bölgede de kesintisiz izleme hakkı uygulanabilir. Bunun için sahildar devletin kanun ve kurallarına aykırı hareket edilmesi gerekir (Gök, 2017). Kesintisiz izlemenin başlayabilmesi için sahildar devlet diğer geminin duyabileceği veya görebileceği şekilde *dur ihtarı* vermelidir (Pazarcı, 2015). Kesintisiz izleme hakkı sadece savaş gemisi, kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler veya askeri uçaklarla yapılabilir. İzleme hakkı kesintisiz izlenen geminin bayrağını çektiği devletin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girdiği zaman sona ermektedir (Gözlügöl, 2013). Örneğin Marshall Adaları bayrağı taşıyan *Heroic Idun* (2022) adlı gemi 12.08.2022 tarihinde Sao Tome ve Principe münhasır ekonomik bölgesinde Ekvator Ginesi Donanması tarafından durdurulmuştur. Yetkililer *Heroic Idun* adlı geminin motorunun durdurulmasını talep etmiştir. Daha sonra Ekvator Ginesi Donanması *Heroic Idun* adlı gemiyi Malabo'ya yönlendirmiştir. *Heroic Idun* adlı gemi Luba limanına demirledikten sonra Ekvator Ginesi Donanması gemiye el koymuştur.

Sahildar devletin farklı nedenlerle de yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkını durdurma hakkı vardır. Karasularından geçen gemilerin güvenliği için gerekiyorsa veya sahildar devlet atış talimleri yapacaksa zararsız geçiş hakkı geçici olarak durdurulabilir. Sahildar devlet zararsız geçiş hakkının geçici olarak durdurulduğunu uygun bir şekilde ilan etmelidir (Özer, 2007). Bu haklar uluslararası hukuk bağlamında sahildar devletin diğer devletlere karşı olan yükümlülükleri olarak da görülebilir.

Sahildar devletin iç sularında, karasularında ve bitişik bölgesinde genel olarak hakları ve yetkileri olduğu gibi ayrıca yükümlülükleri de vardır. Sahildar devlet zararsız geçiş hakkını kullanan gemileri engellememeli, herhangi bir devletin gemisine fiili veya hukuki ayrımcılık yapmamalı ve karasularındaki tehlikeleri uygun bir şekilde duyurmalıdır (Caşın, 2019). Bu yükümlülükler uluslararası sözleşmeler çerçevesinde yerine getirilmelidir. Örneğin UAD, Birleşik Krallık/Arnavutluk davasında (1949) Korfu boğazına döşenmiş mayınların ilgili devletlere tebliğ edilmesi gerektiğini buna imkan bulunmayan hallerde boğaza yaklaşan gemilere derhal bildirimde bulunulması gerektiğini belirtmiştir.

Nitekim UAD 21-22 Ekim tarihlerinde Birleşik Krallık'a böyle bir tebligatın yapılması sonucunda geç kalmacağı nedeniyle tebligattan ziyade yaklaşan İngiliz savaş gemilerine bildirimde bulunulması gerektiğini ifade etmiştir.

Bir devletin iç sularına, karasularına veya bitişik bölgesine izinsiz veya bildirimsiz bir şekilde gemi veya diğer deniz araçlarının zararsız geçiş yapıp yapamayacağı problemi ise günümüzde devam etmektedir. Zararsız geçiş kavramının tanımından serbestlik ilkesinin geçerli olduğu anlaşılabilir. Ancak devletlerin uygulamaları bunun tam tersini de gösterebilir. Nitekim Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmeliği'ne göre Türk iç sularını ve limanlarını resmi, gayri resmi, olağan ve acil durumlarda ziyaret etmek için izin almak gerekir.<sup>11</sup> Yine Limanlar Yönetmeliği'nin 9. maddesine göre liman sahasına gelecek gemi veya diğer deniz araçlarının belirli bir süre içerisinde bildirim yükümlülüğü vardır.<sup>12</sup> Yönetmeliğin 10. maddesine göre bildirimle yükümlü gemi veya deniz araçları yanaşma izni almadan

<sup>11</sup>İlgili Yönetmelik için bkz. Erişim Tarihi: 13.06.2023, <https://mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=21&MevzuatNo=837467&MevzuatTertip=5>.

<sup>12</sup>Limanlar Yönetmeliği'nin 9. maddesi şöyledir: “(1) Liman sahasına gelen Türk ve yabancı bayraklı gemiler ile deniz araçları, bildirim yükümlülüğü bakımından aşağıdaki esaslara uyarlar.

a) Uluslararası sefer yapan Türk ve yabancı bayraklı tüm gemi ve deniz aracı ilgilileri ile 150 GT ve üzeri kabotaj seferi yapan gemi ve deniz aracı ilgilileri, İdarece belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde liman sahasına girmeden en az yirmi dört saat önce, liman sahasına girmesine kadarki seyir süresi yirmi dört saatten az olan gemi ve deniz aracı ilgilileri ise kıyı tesisinden kalkışından hemen sonra, bildirim yapmak zorundadır. (**Ek cümleler:RG-14/4/2023-32163 Mükerrer**) Bildirimler elektronik ortamda LTP Sistemi kullanılarak gerçekleştirilir. Ancak liman başkanlığı gerekli gördüğü durumlarda fiziki belge de talep edebilir.

b) Liman sahasına giriş için bildirilen tahmini varış zamanını (**Değişik ibare:RG-24/9/2019-30898**) yirmi dört saatten fazla geciktirecek olan gemi ve deniz aracı ilgilileri, bu durumu liman başkanlığına yazılı olarak bildirmek zorundadır.

c) Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya yapılan bildirimlerin doğru bilgiler içermemesi durumunda, bildirim veren hakkında idari işlem yapılır ve varsa yanaşma, kalkma, geçiş sırasını kaybeder.

ç) 300 GT altındaki turizm faaliyetlerinde gezi, spor ve eğlence amaçlı kullanılan gemi ve deniz araçları ile kabotaj seferi yapan ve kendine tahsisli kıyı tesislerine yanaşan balıkçı tekneleri bu madde hükümlerinden muaftır.” Erişim Tarihi: 13.06.2023,

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16726&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

karasularının dışında bulunan demir yerlerine veya iç sularda bulunan kıyı tesislerine yanaşma, demirleme veya bağlama yapamamaktadır.<sup>13</sup> Bu

<sup>13</sup>Limanlar Yönetmeliği'nin 10. maddesi şöyledir: “(1) Liman sahasına gelen Türk ve yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları aşağıdaki esaslara uymak zorundadır. a) Geliş bildirimini yapmakla yükümlü gemi ve deniz araçları, ordino almadan yanaşma, bağlama veya demirleme işlemi yapamaz. Genel beyannamede belirtilen tahmini varış zamanına yirmi dört saatten fazla olan gemi ve deniz araçları için bu süre zarfında ordino düzenlenmez. **(Ek cümle:RG-24/9/2019-30898)** İdarece uygun görülen limanlarda bu süre 48 saate çıkarılabilir.

b) Kabotajda hat izinli çalışan gemi ve deniz araçları ile liman idari sahasında çalışan yolcu gemileri, yolcu motorları, kum istihsali yapan gemiler, arabalı vapurlar, günübirlik gezi yapan gezinti (tenezzüh) tekneleri, yüzergezer restoranlar, kıyı tesisleri hizmetinde kullanılan gemi ve deniz araçları, servis ve acente motorları ile 1000 GT'dan küçük yatlar, balıkçı tekneleri, deniz taksileri, tonajlarına bakılmaksızın kamuya ait tekneler yanaşma ordinosu almadan kendilerine tahsisli kıyı tesislerine yanaşır.

c) Kıyı tesislerinde uygun yer bulunması halinde, eğitim ve bilimsel araştırma gemi ve deniz araçları ile askeri gemiler, liman başkanlığınca belirlenen yere yanaştırılır.

ç) Yanaşma yerlerinin dolu olması halinde gemi ve deniz araçları, sıra beklemek üzere kendilerine ayrılmış demirleme sahasında kalırlar ve liman başkanlığının izni olmadıkça demirleme sahalarını değiştiremez ve deniz trafiğini engelleyecek şekilde liman idari sahasında demirleme yapamazlar.

d) Gemi ve deniz aracı ilgilileri, demirledikleri sahayı ve saati ile demirleme sahasından ayrıldıkları saati derhal liman başkanlığına ve/veya kulavuzluk istasyonuna bildirir. Bu fıkranın uygulanması ile ilgili düzenleme, “gemi trafik hizmetleri merkezi” bulunan yerlerde de ilgili liman başkanlığınca yapılır.

e) Olağanüstü hal, seferberlik, kamu güvenliği, yangın, deniz kirliliği, kriz yönetimi, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından acil müdahale gerektiren durumlarda; gemi ve deniz araçlarının ordino ile belirlenmiş yerlerini değiştirmeye, daha önce tanzim edilmiş ordinoları iptal etmeye, yükleme ve tahliye işlemlerini durdurmaya, gemileri ve diğer deniz araçlarını buldukları yerden kaldırmaya, öncelik verilmesi gerekenleri yanaşturmaya ve geminin, deniz aracının ve kıyı tesisinin mevcut imkânlarını kullanmaya liman başkanlığı yetkilidir.

f) Kıyı tesislerine yanaşmış bulunan gemi ve deniz araçları, olumsuz hava ve deniz koşulları nedeniyle buldukları yerde duramayacak vaziyette ise yerinden ayrılabilir, daha emniyetli olan demirleme sahalarına demirleyebilir, daha emniyetli bir yere sığınabilir ya da seyir yapabilir. Bunların ilgilileri gerekçeleriyle birlikte en kısa sürede liman başkanlığına yazılı bildirimde bulunur ve yeniden yanaşma ordinosu düzenlenmesine gerek olmaksızın gemi ilgililerinin talebi ve liman başkanlığının izni ile daha önce buldukları yere, kulavuzluk ve römorkörcülük hükümleri göz önüne alınarak dönebilir.

g) Gemi ve deniz araçları, liman başkanlığınca izin verilmedikçe şamandıraların yakınlarına ve şamandıralar arasına, mendirekler içinde, kıyı tesislerindeki yanaşma ve bağlama yerlerine giriş ve çıkışı engelleyecek şekilde demirleyemez.

konuya UDHM’de görülen *Arctic Sunrise* davası (2013) örnek gösterilebilir. Hollanda’ya ait bir buz kırıcı gemisi olan *Arctic Sunrise* Rusya’nın münhasır ekonomik bölgesine izin almadan girdiği için Rusya gemiye el koymuş ve mürettebatını da tutuklamıştır. UDHM geçici tedbir olarak (2013) üç milyon altı yüz bin avro karşılığında *Arctic Sunrise* ve mürettebatının bırakılması kararını vermiştir. Davada geçen deniz yetki alanı münhasır ekonomik bölgedir. Buradan yola çıkarak bir devletin iç sularından, karasularından veya demir yerlerinden geçmeden veya olağan bir durum veya zorunlu bir nedenle bu alanlarda durma veya demirleme işlemini gerçekleştirmeden önce evleviyetle sahildevletinin haberdar edilmesi ve sahildevletinden izin alınması gerektiği yönünde bir görüş ifade edilebilir. Acil durumlar bu izinden muaf tutulabilirse de sahildevletine acil durum hemen bildirilmelidir. Bu bildirim hem sahildevletinin kıyılarında bulunan yerleşim alanları ve sahilin temiz kalması hem de gemi mürettebatının yaşamı için daha uygun olabilir.

Sonuç olarak bir devletin iç suları, karasuları ve demir yerleri o devletin mülkü sayılmaktadır. Bu nedenle sahildevlet bu alanlarda ve bu alanların hava ve sualtı kısımlarında kendi kanun ve kurallarını uygulayabilir. Bu kanun ve kurallar çerçevesinde herhangi bir yabancı ticaret gemisi, ticari amaçla kullanılan devlet gemisi, savaş gemisi veya kamu hizmetinde olan devlet gemisi sahildevletinin kanun ve kurallarına aykırı fiil(ler)de bulunursa sahildevlet kendi mevzuatını uygulayabilir. Ancak UAD’ın Birleşik Krallık/Norveç davasında da ifade ettiği üzere diğer devletleri etkileyen kanun ve kuralların varlığı durumunda uluslararası hukuk devreye girebilir. Bu durumda söz konusu uyuşmazlık

ğ) **(Değişik:RG-27/2/2013-28572)** Hurdaya ayrılmış olanlar dışında, iş bulamayan ya da adli veya idari bir sürecin sonucu beklendiği için ticari faaliyette bulunamayan servis dışı gemiler, bakım onarım yapmamaları şartıyla İdare’nin belirlediği usul ve esaslar dâhilinde kıyı tesisinde veya demirleme sahalarında bekleme yapabilir. Liman başkanı gerekli tedbirleri aldırarak kayıtlı personeli olmayan servis dışı gemileri, güvenli yerlere naklettirebilir veya bunun için ilgili mahkemeye talepte bulunabilir.

h) Liman başkanlığınca terk edilmiş gemilerde seyir emniyetini sağlayacak tedbirler alınır ve bu kapsamda yapılan harcamalar meri mevzuat kapsamında tahsil edilir.

ı) **(Mülga:RG-20/10/2015-29508)**

i) **(Ek:RG-27/2/2013-28572)** Atık alım gemilerinin liman sahası içinde çalışmasına ilişkin usul ve esaslar liman başkanlığınca belirlenir.

j) **(Ek:RG-14/4/2023-32163 Mükerrer)** Liman idari sahasında demirleyen gemiler, İdare tarafından belirlenen usul ve esaslar kapsamında demirleme ücreti öder.”

Erişim Tarihi: 13.06.2023,  
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=16726&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

UAD veya UDHM'ye intikal ederse başta BMDHS olmak üzere diğer uluslararası sözleşmeler ve yapılageliş kuralları devreye girebilir.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bağlamında sahildar devletin iç sularında, karasularında veya demir yerlerinde hukuka aykırı hareket eden bir devletin gemisi sahildar devleti zarara uğratmışsa ve ortada uluslararası hukuk sorumluluğunu ortadan kaldıran nedenler yoksa ilgili geminin bayrağı hangi devlete aitse o devlet tazminat ödemekle yükümlü olabilir.

Aynı şekilde sahildar devlet atış talimleri yapacağını duyurmadığı zaman diğer bir devletin gemisi zarar görürse sahildar devlet uluslararası hukuka aykırı davranışları nedeniyle geminin ait olduğu bayrak devletine tazminat ödeyebilir.

Bayrak devletinin savaş gemileri sahildar devletin düzenine, güvenliğine ve barışına zarar vermediği sürece diğer zarar verici fiillerinden dolayı yalnızca tazminatla yükümlüdür (BMDHS, m. 19 ve 31). Yani sahildar devlet, bayrak devletinin savaş gemisini durduramaz veya mürettebatını tutuklayamaz. Ancak sahildar devlet, savaş gemisinin kendi karasularını terk etmesini isteyebilir. Bu kural bir devletin kamu hizmetinde olan gemileri içinde geçerlidir. Örneğin Rusya (2013) sınırlarını ihlal ettiği gerekçesiyle Ukrayna'ya ait Berdyansk, Nikopol ve Yani Kapu savaş gemilerini durdurmuş ve bu gemilere ait mürettebatı Ukrayna'nın protestosuna rağmen tutuklamıştır. Uyuşmazlık UDHM'ye intikal edince Mahkeme geçici bir karar vermiştir. Bu karara göre Rusya Berdyansk, Nikopol ve Yani Kapu savaş gemilerini Ukrayna'ya teslim etmeli, askeri personeli serbest bırakmalı, askeri personelin dönüşüne izin vermelidir. Ayrıca hem Rusya hem de Ukrayna Mahkeme'ye sunulan uyuşmazlığı ağırlaştıracak veya uzatacak işlemlerden veya eylemlerden kaçınmalıdır. Geçici karardan da anlaşılacağı üzere savaş gemileri bir devletin düzenine, güvenliğine ve barışına zarar vermediği sürece durdurulamaz ve mürettebatı tutuklanamamaktadır.

## **5. BMDHS BAĞLAMINDA İÇ SULAR, KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGEDE DEVLETLERİN BİREYLERE YÖNELİK HAKLARI VE YETKİLERİ**

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 19. maddesinde bir devletin düzenine, güvenliğine ve barışına yönelik genel bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenleme iç sular, karasuları ve demir yerlerinde duran veya geçiş yapan bütün gemiler için geçerlidir. Ayrıca BMDHS'nin 25. maddesine göre sahildar devlet zararsız geçişlere aykırı davranan gemi ve



mürettebatı için gerekli bütün tedbirleri alabilir.<sup>14</sup> Kanımızca suçta ve cezada kanunilik ilkesi gereği BMDHS'nin 25. maddesi eksiktir. Çünkü ilgili düzenlemede sahildevletinin her türlü tedbiri alabileceği hükme bağlanmışken mürettebatın gözetimine alınmasına ve tutuklanmasına ilişkin herhangi bir hüküm ihdas edilmemiştir. Halbuki bu durum kanunla öngörülme ilkesine aykırıdır. Ayrıca devletlerin keyfi uygulamalarına yol açabilir. Bu nedenle BMDHS'nin 25. maddesine mürettebatın gözetimine alınabilmesine ve tutuklanabilmesine ilişkin bir cümle eklenmesi gerekir. Diğer taraftan BMDHS'nin 27. maddesinde ceza yargısı yetkisi düzenlenmiştir.<sup>15</sup> BMDHS'nin 28. maddesinde ise hukuki yargı yetkisi

<sup>14</sup>BMDHS'nin 25. maddesi şöyledir: "1. Sahildevlet, karasularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir.

2. Sahildevlet, keza iç sulara veya bu sular dışındaki bir liman tesisine giden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin bu sulara veya bu liman tesisine girişlerinin tabi olacağı şartların ihlalini önlemek üzere gereken tedbirleri almak hakkına sahiptir.

3. Sahildevlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayırım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır." Erişim Tarihi: 13.06.2023,

<http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

<sup>15</sup>BMDHS'nin 27. maddesi şöyledir: "1. Karasularından geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunması amacıyla sahildevlet aşığıdaki durumlar dışına cezai yargı yetkisini kullanmamalıdır:

eğer suçun sonuçları sahildevlete uzanyorsa;

eğer suç ülkenin barışını veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise;

eğer yerel makamların yardımı gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise; veya

eğer bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise;

2. 1. paragraf hükümleri, sahildevletinin, iç sularından gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri almak hakkına hanel getirmez.

3. 1. ve 2. paragraflarda öngörülen hallerde sahildevlet kaptan talep ettiği takdirde, herhangi bir tedbir almadan önce geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanını veya bir konsolosluk memurunu bundan haberdar edecek ve bu ajan veya memur ile gemi mürettebatı arasındaki teması kolaylaştıracaktır. Bununla beraber, acil durumla da bu haber verme, tedbirler uygulanırken yapılabilir.

4. Yerel makamlar tutuklamanın uygun olup olmadığını veya nasıl yapılacağını incelerken, seyrüsefer gereklerini de gerektiği şekilde göz önünde bulundurlar.

5. XII. Kısımın uygulanması veya V. Kısımın uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç olmak üzere; sahildevlet, karasularından geçen

düzenlenmiştir.<sup>16</sup> Yabancı ticari gemiler ve ticari devlet gemileri için düzenlenen bu hükümler suçta ve cezada kanunilik ilkesi bakımından daha uygundur. Çünkü hem hukuki hem de ceza yargısı yetkisi ayrı ayrı düzenlenmiştir. Böylece devletlerin keyfi uygulamaları önlenmiş olmaktadır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 29 ila 32. maddeleri ise bir devletin savaş gemisine ve kamu hizmetinde olan devlet gemisine ilişkin bir düzenlemelerdir. Bu hükümler uluslararası sorumluluk bağlamında tazminata ilişkindir. Savaş gemisinin veya kamu hizmetinde olan bir devlet gemisinin mürettebatının tutuklanamayacağı ve tazminata ilişkin hususlar yukarıda ifade edilmiştir. Buna göre ilk önce BMDHS'nin özel hükümlerine başvurulsa dahi savaş gemilerinin ve kamu hizmetinde olan devlet gemilerinin mürettebatı tutuklanamayacağı için bu konu uluslararası bireysel ceza sorumluluğuna ilişkin değildir. Uluslararası bireysel ceza sorumluluğu için bu iki gemi türüne de genel hükümlerin düzenlendiği BMDHS'nin 19. maddesi uygulanabilir.

Yabancı ticari gemiler ve ticari devlet gemileri için öncelikle özel hükümlere başvurulmalıdır. Çünkü BMDHS'nin 27. maddesinde ceza yargısı yetkisine ilişkin bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenleme uluslararası bireysel ceza sorumluluğuyla ilgilidir. BMDHS'nin 27. maddesinde yabancı ticari gemileri ve ticari devlet gemileri için bir düzenleme bulunmadığı takdirde genel hükümlerin düzenlendiği BMDHS'nin 19. maddesi uygulanabilir. BMDHS'nin 27. maddesine göre sahildar devletin kanun ve kurallarına riayet etmeyen yabancı ticari gemiler ve ticari devlet gemileri durdurulabilir veya mürettebatı

---

*yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeksizin sadece karasularından geçmekte ise, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla tutuklama veya soruşturma yapmak için hiç bir tedbir alamaz.”*

Erişim

Tarihi:

13.06.2023,

<http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

<sup>16</sup>BMDHS'nin 28. maddesi şöyledir: “1. Sahildar devlet, karasularından geçen bir yabancı gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukuki yargı yetkisini kullanmak üzere ne durdurmali, ne de yolundan çevirmelidir.

2. Sahildar devlet, bu gemi hakkında özel hukuk alanında icrai veya ihtiyati tedbirleri, bu tedbirler ancak bizzat geminin sahildar devletin sularından geçişi sırasında veya geçiş sebebiyle yüklendiği yükümlülüklerle veya tabi olduğu sorumluluklara ilişkin ise, alabilir.

3. 2. Paragraf hükmü, iç suları terk ettikten sonra karasularında duran veya karasularından geçen bir yabancı gemi hakkında sahildar devletin kendi kanunlarında öngörülen özel hukuka ilişkin icrai ve ihtiyati tedbirler almak hakkına hâlel getirmez.” Erişim Tarihi: 13.06.2023, <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/153-unclos-turkish>.

tutuklanabilir. Örneğin Marshall Adaları Cumhuriyeti ile Ekvator Ginesi arasında geçen davada (2022) *Heroic Idun* adlı gemi petrol hırsızlığı ve sahte korsan saldırısı yapmakla suçlanmıştır. Bu nedenle Ekvator Ginesi Donanması tarafından durdurulmuştur. Yapılan aramalar sonucunda gemiye el konulmuş ve mürettebatı tutuklanmıştır. Yine Rusya/Hollanda davasında (2013) ifade edildiği üzere *Arctic Sunrise* adlı gemiye el konulmuş ve mürettebatı tutuklanmıştır. Ancak gözaltına alabilmek ve tutuklayabilmek için bazı şartların varlığı zorunludur. BMDHS'nin 27. maddesine göre suçun sahildevletinin karasularında işlenmiş olması gerekir. Buna göre sahildevletinin karasularının dış sınırının gerisinde kalan kısımda işlenen suçlarda da sahildevletinin ceza yargısı yetkisini kullanabilir. Ancak başka bir limandan hareket ettikten sonra sahildevletinin karasularına girmeden önce yabancı ticari gemide veya ticari devlet gemisinde veya bu tür gemilerle suç işlenmişse sahildevletinin karasularına giren bu tür gemiler üzerinde ceza yargısı yetkisini kullanamaz. BMDHS'nin beşinci kısmında yer alan *Münhasır Ekonomik Bölge* ile on ikinci kısmında yer alan *Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazası* kenar başlıkları altında yer alan düzenlemeler bundan müstesnadır. Bu şartların dışında yabancı ticari gemide veya ticari devlet gemisinde veya bu tür gemilerle işlenen suç sahildevletinin yetkiliyse, sahildevletinin karasularında oluşturduğu düzeni bozuyorsa, sahildevletinin barışını bozacak nitelikte davranışlarda bulunuyorsa, bayrak devletinin yetkilileri tarafından bir talep varsa, uyuşturucu sevkiyatı veya yasa dışı bir biçimde uyuşturucu ilaçların sevkiyatı varsa sahildevletinin ceza yargısı yetkisini kullanabilir (Ece, 2011). Bu şartların gerçekleşmesiyle birlikte sahildevletinin ceza yargısı yetkisini kullanabilir. Buradaki sahildevletinin barışını etkileme ifadesi biraz muğlaktır. Çünkü buradaki barış güvenlikle de ilgili olabilir. Ayrıca BMDHS'nin 19. maddesinde de aynı ifade geçmektedir. Buna göre yabancı ticari gemi veya ticari devlet gemisi sahildevletinin yalnızca barışına yönelik fiillerde bulunursa hem 27. hem de 19. madde uygulanabilir. Ancak sahildevletinin güvenliğine ve düzenine ilişkin fiillerde yalnızca 19. madde uygulanabilir.

Yabancı herhangi bir gemi türü bir devletin karasularından geçerken BMDHS'nin 19. maddesinde yer alan hükümlere aykırı hareket ederse sahildevletinin güvenliğine zarar vermiş sayılmaktadır. Her ne kadar 19. madde de mürettebatın gözaltına alınabileceğine, tutuklanabileceğine veya gemilere misilleme yapılabileceğine dair bir düzenleme yapılmamışsa da 25. maddenin lafzından sahildevletinin korunma ilkesi gereği bu tür yetkileri kullanabileceği anlaşılmaktadır. Çünkü 19. madde sahildevletinin egemenliğinden, toprak bütünlüğünden ve bağımsızlığından bahsetmektedir. Örneğin Yunanistan'a ait sahil güvenlik botu 13.06.2021 tarihinde Türk karasularını düzensiz göçmenleri geri itme bahanesiyle ihlal

etmiştir (T.C. İçişleri Bakanlığı, 2021). İhlal Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin egemenliğine yöneliktir. Ayrıca bu konu BMDHS'nin 19. maddesinin 1. ve 25. maddenin 2. fıkrasına ilişkin kabul edilebilir. Bu durumda Türkiye her ne kadar Yunanistan'a ait bir devlet gemisini Türk karasularından çıkarmak istese de gemide bulunan mürettebatı gözaltına alma hakkına da sahiptir. Burada Türkiye'nin BMDHS'yi imzalamadığı ileri sürülebilir. Ancak uyuşmazlık UAD'a veya UDHM'ye intikal ettiğinde ilgili mahkemeler BMDHS'ye atıfta bulunabilir. Bunun en açık örneği olarak Tunus/Libya davası (1982) gösterilebilir.

## 6. SONUÇ

Sorumluluk türlerinde uluslararası hukukta olduğu gibi BMDHS'de de ayrıma gidilmiştir. Tüzel kişilere yönelik sorumluluk kapsamında yabancı ticari gemiler, devletlere ait ticari gemiler, kamu hizmetinde bulunan gemiler ve savaş gemileri vardır. Gerçek kişilere yönelik sorumluluk kapsamında ise bu gemilerde bulunan kişiler ile iştirakçileri vardır.

Özel yabancı ticari gemiler ile bir devlete ait ticari gemilerin sahildar devlete karşı hem uluslararası tazminat sorumluluğu hem de uluslararası bireysel ceza sorumluluğu vardır. Bu bağlamda özel yabancı ticari gemiler ile bir devlete ait ticari gemilerin sahildar devlete verdiği zararlardan dolayı BMDHS'nin 28. maddesinde yapılan düzenlemelere uygun bir şekilde tazminat sorumluluğu vardır. Aynı şekilde sahildar devletin yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle bu tür gemilere verdiği zarardan dolayı tazminat yükümlülüğü vardır. Bu tür gemilerde uluslararası bireysel ceza sorumluluğu bağlamında suç işlenirse BMDHS'nin 27. maddesinde yapılan düzenlemelere uygun şekilde kişiler gözaltına alınabilir ve tutuklanabilir. Ancak BMDHS'nin 27. maddesi bazı konularda yeniden düzenlenebilir veya ek protokolle bazı hükümleri düzeltilebilir. Öncelikle işlenen "suçun sonuçlarının sahildar devlete uzanması" hükmü değiştirilmelidir. Çünkü şüpheli/fail ceza almayacağı veya iade edilmeyeceği bir ülkeye kaçabilir. Bu durumda şüpheli/fail cezasız kalabilir. Halbuki bu yöndeki uluslararası sözleşmelerin asıl amacı suç işleyen kişilerin cezasız kalmasını önlemektir. Buna göre BMDHS'nin 27. maddesinin 1. fıkrasının a bendi "suçun sonuçları sahildar devlete uzanmasa bile herhangi bir sahildar devlet şüpheli veya faili vatandaşı olduğu ülkede yargılanmak üzere iade amacıyla gözaltına alabilir ve tutuklayabilir" şeklinde değiştirilebilir. Yine BMDHS'nin 27. maddesinin 5. fıkrasında da benzer değişime gidilebilir. Eğer bu düzenlemelerde değişime gidilemezse ilgili devletler uluslararası sorumluluklarını yerine getiremeyebilir. Bunun sonucunda da suç işleyen kişiler cezasız kalabilir.

Savaş gemilerine ve kamu hizmetinde olan gemilere yönelik yapılan düzenlemelerde ise yalnızca tazminat sorumluluğu vardır. Bu düzenlemeler BMDHS'nin 29 ila 32. maddeleridir. Buna göre herhangi bir savaş gemisi veya kamu hizmetinde olan bir gemi sahildar devlete veya sahildar devlet bu tür bir gemiye zarar verirse yalnızca tazminat sorumluluğu doğar. Sahildar devlet bu tür gemilerin yalnızca karasularını terk etmelerini isteyebilir. Ancak mürettebatını gözaltına alamaz veya tutuklayamaz.

Hem özel yabancı ticari gemiler ile bir devlete ait olan ticari gemilere hem de savaş gemileri ile kamu hizmetinde bulunan gemilere yönelik düzenlenen özel hükümlere uygulanabilecek bir hüküm bulunmazsa BMDHS'nin 19. maddesi uygulanabilir. Buna göre ister ticari gemi olsun ister savaş gemisi olsun tazminat dışında bireysel ceza sorumluluğu doğabilir. Örneğin savaş gemisi sahildar devletin egemenliğine yönelik bir saldırıda bulunursa bunu önlemek amacıyla her türlü tedbiri alabilir. Ancak bu konuda da BMDHS'de eksiklik vardır. Bu eksiklik mürettebatın gözaltına alınabilmesine ve tutuklanabilmesine ilişkindir. Suçta ve cezada kanunilik ilkesi gereği böyle bir hüküm BMDHS'nin 25. maddesine eklenmelidir. Çünkü "her türlü tedbiri alabilme" ifadesi hem çok geniş hem de keyfi uygulamalara yol açabilecek niteliktedir.

## **KAYNAKÇA**

Armstrong D. (2009). *International Law*. p. 106. Abingdon: Routledge.

Aydın, D. (2011). Ceza kanunlarının yer yönünden uygulanması. *TBB Dergisi*, (94), 131-148.

Aydın, H. (2008). *Devletler ve İslam Hukukunda Deniz*. s. 120, İstanbul: Rağbet Yayınları.

Aydın, H. (2003). Karasularının genişliği, sınırlandırılması ve hukuki statüsü. *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 7(2), 93-123.

Bozatay, Ş.A. ve Turan, Ş. (2021). Yabancılık unsurlu özel hukuk uyuşmazlıklarına uygulanacak hukukun tespiti: Kanunlar ihtilafı kuralları. *Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi*, 6(1), 33-47.

Büyüktanır, D. (2010). Dış ilişkiler kapsamında Avrupa Birliği'nin tüzel kişiliği ve Lizbon antlaşması. *Uluslararası İlişkiler Akademik Dergi*, 7(27), 87-110.

Caşın, M.H. (2019). *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları*. s. 391, İstanbul: Yeditepe Üniversitesi Yayınevi.

Cryer, R., Friman, H., Robinson, D. ve Wilmshurst, E. (2014). *An Introduction to International Criminal Law and Procedure*. p. 16, Cambridge: Cambridge University Press.

Doğan, İ. (2008). *Devletler Hukuku*. s. 52, Ankara, Seçkin Yayınevi.

Ece, J.N. (2011). The Black Sea International. E. Başar (Ed.), *Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları*, (s.65-82). Ankara: ORSAM.

Ece, J.N. (2017). Doğu Akdeniz'de münhasır ekonomik bölge: Sınırlandırma anlaşmaları. *Journal of ETA Maritime Science, Paydaşlar ve Stratejiler*, 5(1): 81-94.

Erkiner, H.H. (2017). Bir uluslararası örgütün uluslararası hukuka aykırı bir davranışından ötürü bir üye devletin uluslararası sorumluluğu. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 23(2), 61-86.

Erkiner, H.H. ve Kavak, M.H. (2022). Uluslararası sorumluluk hukukunda devletlerarası zararlara yönelik tazminatın belirlenmesi. *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, 1(1), 1-30.

Gök, A. (2017). Uluslararası hukuka göre devletlerin açık denizlerde müdahale yetkileri: Mavi Marmara olayı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(51), 280-288.

Gözlügül, S.V. (2013). Uluslararası deniz hukukunda kıyı devletinin kesintisiz takip hakkı. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 62(2), 473-500.

Holmes, J.T. (1999). The International Criminal Court: The Making of the Rome Statute Issues, Negotiations, Results. R.L. See (Ed.), *The Principle of Complementarity* (s.41-78), Hague: Kluwer Law International.

International Court of Justice. (1949). *Birleşik Krallık/Arnavutluk Davası*. <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>, Erişim Tarihi: 22.05.2023.

International Court of Justice. (1951). *Birleşik Krallık/Norveç Davası*. <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/5/005-19511218-JUD-01-00-EN.pdf>, Erişim Tarihi: 22.01.2023.

International Court of Justice. (1982). *Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya)*. <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf>, Erişim Tarihi: 23.05.2023.

International Tribunal for the Law of the Sea. (2013). *Arctic Sunrise Davası*. [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.22/C22\\_Request\\_Netherlands.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.22/C22_Request_Netherlands.pdf), Erişim Tarihi: 07.01.2023.

International Tribunal for the Law of the Sea. (2013). *Arctic Sunrise Davası*. [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_205\\_E.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_205_E.pdf), Erişim Tarihi: 07.01.2023.

International Tribunal for the Law of the Sea. (2022). *Heroic Idun Davası*. [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_323\\_en.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_323_en.pdf), Erişim Tarihi: 07.01.2023.

International Tribunal for the Law of the Sea. (2019). *Ukrayna/Rusya Davası (Geçici Tedbirler)*. [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26\\_Request\\_of\\_Ukraine\\_for\\_Provisional\\_Measures.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Request_of_Ukraine_for_Provisional_Measures.pdf), Erişim Tarihi: 27.05.2023.

Kaya, B. (2020a). Uluslararası sözleşmelerde mülkiyet ilkesi. *İktisadi ve İdari Yaklaşımlar Dergisi*, 2(1), 31-59.

Kaya, B. (2020b). Uluslararası Ceza Hukuku'nda evrensellik ilkesi. *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 46-60.

Özer, D.K. (2007). Denizden gelen sığınmacılar ve uluslararası hukuk. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, (10), 75-96.

Özgenç, İ. (2012). *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*. s. 866, Ankara: Seçkin Yayınevi.

Özman, A. (1984). *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*. İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları.

Öztürk, C. (2016). Açık denizlerde düzen ve güvenlik. *Journal of Academic Projection*, 1(1), 112-132.

Paleri, P. (2014). *Integrated Maritime Security Governing the Ghost Protocol*. p. 190, New Delhi: Vij Books.

Pazarcı, H. (2015). *Uluslararası Hukuk*. s. 409, Ankara: Turhan Kitabevi.

Shaw, M.N. (2008). *International Law*. p. 572, Cambridge: Cambridge University Press.

Sur, M. (2013). *Uluslararası Hukukun Esasları*. s. 261, İstanbul: Beta Yayınevi.

T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı (2021). *Türk Karasularını İhlal Eden Yunan Sahil Güvenlik Botu Karasularımızdan Çıkarılmış ve Karasularımıza Geri İttiği 8 Düzensiz Göçmen Kurtarılmıştır*. <https://www.sg.gov.tr/turk-karasularini-ihlal-eden-yunan-sahil-guvenlik-botu-karasularimizdan-cikarilmis-ve-karasularimize-geri-ittigi-8-duzensiz-gocmen-kurtarilmistir>, Erişim Tarihi: 11.06.2023.

Tezcan, D., Erdem, M.R. ve Önok, M. (2012). *Ceza Özel Hukuku*. s. 49, Ankara: Seçkin Yayınları.

Tezcan, D., Erdem, M.R. ve Önok, M. (2014). *Uluslararası Ceza Hukuku*. s. 25, Ankara: Seçkin Yayınları.

Tutak, E. (2022). Uluslararası deniz hukukunda deniz uyuşmazlıklarının çözümüne ilişkin en etkin başvuru yolunun bulanık AHP yaklaşımıyla belirlenmesi. *Paradigma: İktisadi ve İdari Araştırmalar Dergisi*, 11(1), 1-20.