

KIBRIS EKSENİNDE
ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU BAKIMINDAN
TİCARET GEMİLERİNİN YABANCI LİMANLARA UĞRAMASI

Doç. Dr. Hakan Karan¹

**Bu makale, Uluslararası Deniz Hukuku ile ilgilenmeme vesile olan Sayın Hocam
Prof. Dr. Aydoğan ÖZMAN'a atfedilmiştir.**

GİRİŞ

Son yıllarda Güney Kıbrıs Rum Yönetimi²'nin Avrupa Birliği³'ne tam üye statüsünü kazanmasıyla birlikte Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti⁴nde önemli gündem maddelerinden birini, GKRY tabiiyetindeki gemiler ile GKRY.den doğrudan gelen üçüncü devlet tabiiyetindeki gemilerin Türk limanlarına uğramasını engelleyen yasaklar oluşturmaktadır. Mesele, her şeyden önce şüphesiz siyasîdir. Ne var ki, mevcut yasaklara uluslararası deniz hukuku çerçevesinde hukukî dayanak bulunmadıkça, meselenin değerlendirilebilmesi ve meşru bir zemine çekilebilmesi mümkün değildir.

Bu maksatla, makalede, “ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğraması” konusu işlenmiştir. Anılan kapsama sadece “yabancı ticaret gemileri” dahil edilmiş, savaş gemileri ile kamu hizmetinin ifasına tahsis olunan ya da fiilen bu maksatla kullanılan devlet gemileri ile yerli ticaret gemileri hariç tutulmuştur.

Aşağıda ilk olarak yabancı ticaret gemileri, ardından iç sular ve liman suları tanımlanmış, liman sularının tâbi olduğu rejim açıklanmıştır. Son olarak da ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğraması konusu ele alınmıştır. Makalede tündengelelim yöntemiyle uluslararası deniz hukuku kaynakları analiz edilmeye ve bu kaynaklar Türk hukuku bakımından değerlendirilerek mevcut yasaklar tahlil olunmaya çalışılmıştır.

1 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

2 Bundan böyle “GKRY” olarak anılacaktır.

3 Bundan böyle “AB” olarak anılacaktır.

4Bundan böyle “KKTC” olarak anılacaktır.

Makalede “barış zamanı”nda geçerli uluslararası deniz hukuku kurallarına dayanılmıştır.

I. YABANCI TİCARET GEMİLERİ

A) YABANCI GEMİLER

Bir limanın yabancı olarak nitelendirilebilmesi için, her şeyden önce limana uğrayacak geminin liman devletinden başka bir devletin tabiiyetinde bulunması ve o liman devleti bakımından “yabancı” olarak vasıflandırılması gerekir. Bu vasıflandırmanın yapılması ise, “milli gemi – yabancı gemi” ayırımına bağlıdır. Liman devletinin tabiiyetindeki gemiler “milli”, diğerleri ise “yabancı”dır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi⁵’nin 91. maddesine göre devletler aralarında “tabii (gerçek) bağ” bulunması kadıyla hangi gemilerinin hangi şartlarla kendi tabiiyetinde bulunacağını, bayrağını çekeceğini ve siciline kaydolacağını belirlemekte serbesttirler.

Aranan şartların ağırlığına göre devletler geleneksel denizci devletlerle, kolay bayrak devletleri olarak ikiye ayrılmaktadır. İlk kategorideki devletler, tabiiyetindeki gemiler ile bu gemilerin malikleri ya da idarecilerinin tabiiyetlerini dikkate alarak gerçek bağı kurarken, diğer devletler bayrak devleti kontrolünün fiilen uygulanışını göz önünde tutmaktadırlar. Farklı bu iki devlet uygulaması anlayışı, yeknesak bir hal tarzına bağlanamamış ve en azından günümüz koşullarında gemileri üzerinde en azından bayrak devleti kontrolünü gereği gibi kullanan devlet ile bu kontrolün üzerinde fiilen uygulandığı gemi arasında gerçek bağ olduğu sonucuna varılmıştır.

Türkiye bakımından tabiiyetin maddi şartları, Türk Ticaret Kanununun 823 ve 824, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun 7 ve Turizmi Teşvik Kanununun 27 ile Yat Turizmi Yönetmeliğinin 20. maddelerinde sayılmıştır. Bu koşulları taşımayan gemiler, yabancı olup, Türk bayrağı çekemeyeceği gibi, kural olarak Türk gemi siciline tescil olunamazlar.

Bir geminin hangi tabiiyette olduğu, üzerindeki “bayrak” ile ifşa ve bu bayrak çekme hakkı ise sicile kayıtlı gemiler bakımından “gemi tasdiknamesi” veya “bayrak şahadetnamesi” ile ispat olunur. O halde, Türkiye dikkate alındığında, üzerinde yabancı bir bayrak dalgalandıran, yabancı bir devletin düzenlemiş olduğu gemi tasdiknamesi ya da bayrak şahadetnamesi taşıyan veya yabancı bir sicilde kayıtlı bulunan gemiler, aksi ispatlanıncaya kadar “yabancı”dır.

B) TİCARET GEMİLERİ

Uluslararası deniz hukukunda “ticaret gemileri” kavramı, 1956 tarihli Türk Ticaret Kanununun 816. maddesinde olduğu gibi dar manada değil, kamu hizmetine tahsis olunan ya da fiilen bu maksatla kullanılan devlet gemileri haricindeki tüm

5 Bundan böyle “UNCLOS” olarak anılacaktır. Türkiye UNCLOS’a taraf olmadığı gibi, hükümlerinin hakkında uluslararası teamül kuralı olarak uygulamasını engellemek için devamlı olarak itirazcı ülke konumunu sürdürmektedir.

gemileri kapsayacak genişlikte kullanılmaktadır. Bu anlayışa uygun olarak ticaret gemisi, 1936 tarihli Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 1. maddesinde menfaat sağlamak kasdıyla denizde kullanılan her türlü gemi olarak tanımlanmıştır. Ticaret gemisi olarak vasıflandırılabilme için geminin kimin tarafından işletildiğinin ya da kime ait olduğunun önemi yoktur. Bir devlete ait olan gemi de, ticaret gemisi olabilir.

Ticaret gemileri dışında kalan gemilerden en önemlisi UNCLOS'un 29. maddesinde tanımlanan "savaş gemileri"dir. 1983 tarihli Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Faaliyetlerine İlişkin Yönetmeliğin 3. maddesine göre bir devletin silâhlı kuvvetlerine bağlı olup, bu devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun şekilde atanmış ve ismi belirli hizmet listelerinde veya eşitli belgelerde kayıtlı ve emrinde silahlı kuvvetler disiplini altında yönettiği personeli olan bir subayın komutasındaki gemi, "savaş gemisi"dir.

Gerek savaş, gerek diğer kamu hizmeti gemileri 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme ve UNCLOS'un 31. maddesi gereğince yargı bağımsızlığına sahiptirler. Ancak bu nevi gemilerin yabancı limanları ziyareti, liman devletinin mutlak iznine tâbidir.

II. İÇ SULAR VE LİMAN SULARI

UNCLOS'un 8 ve Karasuları Kanununun 4. maddelerine göre esas hattın berisinde, yani kara tarafında kalan sular bir devletin "iç sular"ının bir parçasını teşkil eder. "Esas hat" ise normal şartlarda kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattı, bir diğer ifadeyle suların denize doğru en fazla çekildiği hattır (*normal esas hat*). Lakin, UNCLOS'un 7. maddesinde de vurgulandığı üzere kıyının derin bir şekilde girintili – çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca uzanan bir adalar saçağı varsa, kıyının çıkıntıları birbirine bağlayan düz bir hat çekilebilir (*düz esas hat*). Böyle bir hattın çekilebilmesi için, kıyının genel istikametinden sapılmaması, hattın gerisinde kalan deniz alanının iç sular rejimine tâbi tutulmasına imkân verecek kadar kara ile yeterli bağlantısının bulunması ve gerçekliği ile ehemmiyeti uzun zamandan beri teamülle kanıtlanmış olan ilgili bölgeye has ekonomik menfaatlerin göz önünde tutulması şarttır. Kıyı çıkıntılarının düz esas hat yöntemiyle birleştirilebileceği diğer haller, UNCLOS'un 9 ve 10. maddelerinde vurgulanan nehir ve körfez ağızlarıdır. Benzeri bir vurgu, körfezler hakkında 1982 tarihli Karasuları Kanununun 4. maddesinde de yapılmıştır.

UNCLOS'un 11. maddesi, esas hattın çiziminde dikkate alınacak kıyının tespitinde liman sisteminin ayrılmaz bir kısmını oluşturan en dışarıdaki daimî liman tesislerini de kıyının bir parçası olarak telakki etmekte ve liman sahasının düz esas hat yöntemiyle kapatılarak bu alanın berisindeki "liman suları"nın iç sular rejimine tâbi

olmasına izin vermektedir⁶. Liman, yükleme veya boşaltma ya da indirme veya bindirme maksadına tahsis olunan doğal ya da yapay coğrafi ortamdır⁷. Liman tesislerine örnek olarak, iskeleler ve dalgakıranlar gösterilebilir.

Türkiye’de mevsimlere bağlı olarak değişmekle birlikte suların en fazla çekildiği dikey mesafe ortalama 40 cm kadar olup, normal esas hattın uygulandığı hallerde iç su olarak kabul edilecek fazla bir su alanı kalmamaktadır. Buna karşılık, bilhassa körfez ve liman suları bakımından düz esas hat yöntemiyle Türkiye ülkesine iç sular alanının kazandırıldığı görülmektedir.

Türkiye bakımından iç sular olarak nitelendirilebilecek bir diğer deniz sahası Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve bunlar arasında kalan Marmara Denizi’dir. Zira, Marmara Denizi, boğaz olarak nitelendirilebilecek bir dar su yolu olmayıp kıyıların tamamı aynı ülkeye, yani Türkiye’ye ait bir deniz parçasıdır⁸. Gerek Çanakkale Boğazı, gerek İstanbul Boğazı, bir açık deniz / münhasır ekonomik bölgeyi bir diğer açık deniz / münhasır ekonomik bölgeye değil, iç deniz olarak nitelendirilebilecek Marmara Denizi’ne bağladığından böyle bir iç suyun birer kolu konumundadırlar. Bu husus Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununun 1. maddesinde açıkça düzenlenmiştir. Benzeri bir nitelendirmeye Denizde Bilimsel Araştırmalar Kanunu Tasarısında da yer verilmiştir. Türkiye’nin bu uygulaması aynı zamanda Marmara Denizi üzerindeki tarihsel haklarının da bir sonucudur.

III. İÇ SULAR VE LİMAN SULARI REJİMİ

İç sular ve onun bir parçası olan liman suları bir devletin kara ülkesinin devamı olarak nitelendirilmekte⁹ ve karasularından farklı olarak bir ülkenin deniz egemenlik alanına dahil edilmemektedir. UNCLOS’ta iç sular rejimine yer verilmemesinin en önemli sebebi budur¹⁰. Ancak, rejimin üzerinde uygulandığı alanın deniz olması dahi, kıyı devletinin egemen yetkilerinin karasularındaki kadar olmasa dahi bazı sınırlamalara konu yapılabilmesi için yeterli bir sebep olarak görülmektedir¹¹. Kıyı devletinin iç sularındaki egemenliği kural olarak kara ülkesindeki egemenliği gibidir¹². Bu egemenlik, iç suların deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar iç suların kendisini ve üzerindeki hava sahasını da kapsamaktadır.

6 Baykal, F. H.: Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul 1998, s. 21; Kuran, S.: Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2006, s. 35; Meray, S.: Devletler Hukukuna Giriş, C. I, Ankara 1959, s. 277.

7 The Mowe, [1915] P. 1, 15 (2 Lloyd’s Prize Cas. 70) - Higgins, A. P. – Colombos, C. J.: The International Law of the Sea, London 1945, s. 108; Sohn, L. B. - Gustavson, K.: The Law of the Sea, St Paul MN USA 1984, s. 79; Özman, A.: Deniz Hukuku, C. I, Ankara 2006, s. 249.

8 Meray, S. L.: Devletler Hukukuna Giriş, C. I, Ankara 1959, s. 278.

9 Akın, M. Z.: Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt’a Sahanlığı, Ankara 1978, s. 191.

10 Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: The Law of the Sea, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 60; Degan, V. D.: “Internal Waters”, 17 NYIL 3 (1986), s. 44; la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 3; Özman, A.: Deniz Hukuku, C. I, Ankara 2006, s. 248.

11 Akın, M. Z.: Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt’a Sahanlığı, Ankara 1978, s. 192.

12 Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: The Law of the Sea, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 60; Higgins, A. P. – Colombos, C. J.: The International Law of the Sea, London 1945, s. 108; Kuran, S.: *Uluslararası*

Kıyı devleti, iç sularında geçerli olmak üzere aşağıdaki konularda, ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, düzenleme yapma, tedbirler alma ve bu düzenlemeler ile tedbirlere riayeti denetleme, riayetsizlik halinde ilgilileri yargılama ve cezalandırma yetkisine sahiptir:

- 1- Seyrüsefer;
- 2- Yapay ada ya da tesisler;
- 3- Kablo ve boru hattı;
- 4- Denizin canlı kaynakları;
- 5- Deniz yatağındaki ve toprak altındaki varlıklar;
- 6- Çevre;
- 7- Enerji;
- 8- Denizde bilimsel araştırma; ve
- 9- Gümrük, maliye, muhacerat veya sağlık.

Kıyı devleti, iç sularında egemenliğinin bir parçası olarak cezaî ve hukukî anlamda münhasır yargı yetkisini haizdir¹³. Şu kadar ki, kıyı devletleri, kendi ülkelerinde kendilerini veya tabiiyetindekileri doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemeyen, kamu düzenini değil de, salt yabancı bir ticaret gemisini ve onun üstündeki kişileri ilgilendiren meselelere karışmamayı tercih etmektedirler. Bu sebeple, kıyı devletleri, örneğin, liman sularındaki yabancı ticaret gemisi üzerinde işlenen suçlara ya da gemi adamlarıyla ilgili sosyal münasebetlere müdahale etmekten kaçınılmaktadırlar¹⁴.

Ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğraması aslında iç sularda “seyrüsefer” ile ilgili bir mesele olup, bu konu aşağıda incelenmiştir.

IV. TİCARET GEMİLERİNİN YABANCI LİMANLARA UĞRAMASI

A) LİMAN DEVLETİNİN İZİNİ

Gemilerin seyrüseferi açık denizlerde serbesttir. Her devlet tabiiyetindeki gemileri açık denizlerde serbestçe seyrettirmek hakkını haizdir. Açık denizlerde bulunan gemiler üzerinde egemenlik doğrudan bayrak devletine ait olup, bayrak devleti

Deniz Hukuku, İstanbul 2006, s. 35; la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 1; Meray, S. L.: *Devletler Hukukuna Giriş*, C. I, Ankara 1959, s. 283; O’Brien, J.: *International Law*, Newport Australia 2002, s. 396; Sohn, L. B. - Gustavson, K.: *The Law of the Sea*, St Paul MN USA 1984, s. 79.

13 Baykal, F. H.: *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul 1998, s. 158.

14 United States v. Wildenhuis (1887) 120 US 1 - O’Brien, J.: *International Law*, Newport Australia 2002, s. 397.

egemenliği çerçevesinde gemilerini münhasıran kontrol hakkına sahiptir: *Bayrak Devleti Kontrolü*. Gemiler açık denizlerde iken, bayrak devleti ülkesinin yüzen bir parçası telakki olunurlar.

Açık denizlerde geçerli olan seyrüsefer serbestisi ve bayrak devletinin gemileri üzerindeki kontrol hakkı, kıyıya yaklaştıkça azalmakta, gemiler karasularına veya iç sulara girdiği andan itibaren kıyı ya da liman devletine geçmektedir. İç sular ve karasuları rejimleri birbirine benzemektedir. Her ikisinde de kural olarak kıyı devletinin egemenliği bulunmakta ve bu sulara seyreden gemiler üzerinde egemen yetkilerin tümü kıyı devletince kullanılabilir. Bunun en önemli istisnası, karasularında geçerli bulunan yabancı gemilerin “zararsız geçiş hakkı”dır. Bu hak, UNCLOS’un 17 ilâ 32. maddelerinde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Mamafih, UNCLOS’un 8(2) maddesinde de belirtildiği üzere iç sulara, istisnaen daha önceden iç sular olarak kabul olunmayan bir suyun düz esas hat yöntemiyle iç sulara dahil edildiği hallerde zararsız geçiş rejiminin uygulanması mümkündür.

Yabancı bir geminin iç sulara geçişi ise genellikle bir limana uğramak amacıyla yapılır ve bu geçiş, karasularındaki zararsız geçiş hakkından farklı olarak bir hak olmayıp, izne tâbidir¹⁵. Bu izin, liman devletinin liman sularındaki mutlak egemenliğinin bir sonucudur¹⁶.

Liman devleti, hangi limanlarının hangi tür gemilere ve hangi şartlarda uğramaya açık olduğunu belirlemekte münhasır yetkilidir¹⁷. Türkiye’de 1925 tarihli Limanlar Kanununun 2. maddesine göre liman düzenlemeleri için Bakanlar Kuruluna tüzük çıkarma yetkisi verilmiş olmakla birlikte, Türkiye limanlarının önemli bir kısmı tüzükten ziyade yönetmelik ve yönergelerle düzenlenmiş bulunmaktadır¹⁸. Keza, 1981 tarihli Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu ve 1983 tarihli Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Yönetmeliği gereği Deniz Askeri Yasak Bölgelerine kural olarak yabancı ticaret gemilerinin girişi yasaklanmıştır.

Ancak bu yetki kullanılırken gemilerin tabiiyeti ve üzerlerindeki eşyanın menşei dikkate alınarak ayırımı gidilemez¹⁹. Liman sularında bulunan yabancı ticaret gemileri, münhasıran kıyı devletinin yargı yetkisine tâbidir. Liman devletlerinin, liman

15 Brownlie, I.: *The Principles of Public International Law*, Oxford 1973, s. 122; Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 61; McDougal, M. S. – Burke, W. T.: *The Public Order of the Oceans*, London 1962, s. 93; O’Connell, D. P.: in Shearer, I. A. (ed.): *The International Law of the Sea*, Vol. II, Oxford 1984, s. 848. Aksi görüş için bkz. Aybay, G. (ed.): *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 857; Shon, L. B. - Gustafson, K.: *The Law of the Sea in a Nutshell*, St Paul MS US 1984, s. 80; Higgins, A. P. – Colombos, C. J.: *The International Law of the Sea*, London 1945, s. 109.

16 *Nicaragua v. Honduras (US)* [1986] ICJ Rep. 14, s. 111, 114 – la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 *IJML* 1 (1996), s. 2.

17 Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 62.

18 Tüzük, yönetmelik ve genelgeler için bkz. Karan, H. – Karan, G.: *Deniz Ticareti Mevzuatı*, B. 3, Ankara 2004.

19 Churchill, R. R. - Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 63.

sularındaki bir geminin iç ilişkilerini ilgilendiren hususlarda yargı yetkisini kullanmaktan kaçındığı gözlemlenmekte ise de, bu uygulama hiçbir zaman bağlayıcılığı hususunda müşterek bir yargının olduğu bir uluslararası teamül kuralı haline gelmemiştir²⁰. Aksi takdirde, zararsız geçiş hakkının tanındığı karasuları ile serbest uğrama hakkının tanınacağı iç sular rejimi arasında hiçbir fark kalmayacaktır²¹. Oysa, sırf bu fark dolayısıyla UNCLOS'ta karasularından farklı olarak iç sular rejimine değinilmemiş ve bu mesele kıyı / liman devletlerinin takdirine bırakılmıştır. Devlet uygulaması bakımından, limanlarını herhangi bir ihbara gerek görmeksizin kapatan ve bu kapatmaya karşı tepki almamış onlarca liman devleti bulunmaktadır²². Liman devletleri, limanlarına giriş iznini çoğunlukla karşılıklılık ilkesi çerçevesinde iki taraflı uluslararası anlaşmalarla vermektedirler²³. Türkiye, bu maksatla birçok ülke ile ikili anlaşma yapmış ve en ziyade mazhar devlet tebaası ilkesi çerçevesinde yabancı ticaret gemilerine limanlarına giriş izni tanımıştır:

1.Almanya ile Alman Bandıralı Gemilerin Türk Limanlarında ve Türk Bandıralı Gemilerin Alman Limanlarında “En Ziyade Müsaadeye Mazhar Millet Muamelesi Görecekları Hususunda Teati Olunan Mektuplar (Kanun No. 5527; 10/02/1950 tarihli ve 7429 sayılı R.G.)

2.Arnautluk ile Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma - (İmza tarihi: 22/04/1987; BKK No: 87/11930 - Kabul Tarihi: 25/06/1987; 08/09/1987 tarihli ve 19568 sayılı R.G.)

3.Azerbaycan ile Denizcilik Anlaşması - (İmza tarihi: 05/05/1997; BKK No: 2000/1680 - Kabul Tarihi: 21/11/2000; 16/12/2000 tarihli ve 24262 sayılı R.G.)

4.Bangladeş ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 01/11/1986; BKK No: 87/11445 - Kabul Tarihi: 02/02/1987; 01/03/1987 tarihli ve 19387 sayılı R.G.)

5.Belçika-Lüksemburg Ekonomik Birliği ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 31/01/1989; BKK No: 89/14033 - Kabul Tarihi: 19/4/1989; 06/06/1989 tarihli ve 20187 sayılı R.G.)

6.Bulgaristan ile Deniz Ticaretine İlişkin Anlaşma (İmza tarihi: 20/04/1979; BKK No: 7/17940 - Kabul Tarihi: 06/08/1979; 13/09/1979 tarihli ve 16753 sayılı R.G.)

20 Nicaragua v. Honduras (US) [1986] ICJ Rep. 14, s. 111, 114: Uluslararası Adalet Divanı, liman devletlerinin limanlarına yabancı ticaret gemilerinin erişimini düzenleyebileceğini açıkça vurgulamıştır – UNCTAD: “Economic Co-operation in Merchant Shipping, Treatment of Foreign Merchant Vessels in Ports”, UN Doc. TD/BC.4/136 (9 September 1975) – Baykal, F. H.: Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul 1998, s. 158; Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: The Law of the Sea, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 61; de la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 1; Kuran, S.: Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2006, s. 36; Toluner, S.: Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul 1989, s. 110. Aksi görüş için bkz. Shon, L. B. - Gustafson, K.: The Law of the Sea in a Nutshell, St Paul MS US 1984, s. 80; Higgins, A. P. – Colombos, C. J.: The International Law of the Sea, London 1945, s. 109; Özman, A.: Deniz Hukuku, C. I, Ankara 2006, s. 249.

21 Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: The Law of the Sea, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 61.

22 Örnekler için bkz. la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 2. Bazı yazarlar, böyle bir uluslararası teamülün varlığını iddia etmişlerse de, bu iddialarını ortaya koyacak bir hukukî dayanak bulamamışlardır.

23 Churchill, R. R. - Lowe, A. V.: The Law of the Sea, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 63.

7.Cezayir ile Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma-(İmza tarihi: 25/02/1998; 28/10/1998 tarihli ve 23507 sayılı R.G.)

8.Çin ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 23/10/1992; BKK No: 92/3777 - Kabul Tarihi: 24/11/1992; 03/01/1993 tarihli ve 21454 sayılı R.G.)

9.Fas ile Deniz Ulaştırmasına Dair Anlaşma (İmza tarihi: 26/03/1987; BKK No: 87/11764 - Kabul Tarihi: 08/05/1987; 22/06/1987 tarihli ve 19495 sayılı R.G.).

10.Fransa ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 05/09/1996; BKK No: 96/8645 - Kabul Tarihi: 30/09/1996; 06/11/1996 tarihli ve 22809 sayılı R.G.)

11.Gürcistan ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 30/07/1992; BKK No: 95/6842 - Kabul Tarihi: 04/05/1995; 30/05/1995 tarihli ve 22298 sayılı R.G.)

12.Hırvatistan ile Deniz Taşımacılığı Anlaşması (İmza tarihi: 02/07/1994 - Yürürlükte değildir.)

13.Hindistan ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 18/07/1988; BKK No: 89/13841 - Kabul Tarihi: 22/02/1989; 26/03/1989 tarihli ve 20120 sayılı RG.)

14.Irak ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 03/04/1988; BKK No: 89/13625 - Kabul Tarihi: 22/02/1989; 18/03/1989 tarihli ve 20112 sayılı RG.)

15.İran ile Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması (İmza tarihi: 21/12/1996; BKK No: 97/9421 - Kabul Tarihi: 29/04/1997; 15/06/1997 tarihli ve 23020 sayılı R.G.)

16.İtalya ile (Geçici) Denizcilik Anlaşması - Nota teatisi yoluyla imzalanmıştır. (BKK No: 96/8328 Kabul Tarihi: 06/06/1996; 26/06/1996 tarihli ve 22678 sayılı R.G.)

17.KKTC ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 19/09/2002; Kanun No. 4812 - Kabul Tarihi: 26/02/2003; BKK No. 2003/5380 - Kabul Tarihi: 21/03/2003; 03/04/2003 tarihli ve 25068 sayılı R.G.)

18.Letonya ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 18/02/1997 -Yürürlükte değildir.)

19.Libya ile Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Antlaşma (İmza tarihi: 30/05/1975; BKK No: 7/10632 - Kabul Tarihi: 08/09/1975; 16/11/1975 tarihli ve 15414 sayılı R.G.)

20.Libya ile Ulaştırma İşbirliği Hakkında Protokol - (BKK No: 7/13202; 18/05/1977 tarihli ve 15941 sayılı R.G.)

21.Litvanya ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 11/07/1994 - Yürürlükte değildir.)

22.Lübnan ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 19/12/1994 -Yürürlükte değildir.)

23.Malezya ile Deniz Ulaşımına Dair Anlaşma (İmza tarihi: 08/09/1983; BKK No: 84/8055 - Kabul Tarihi: 02/05/1984; 05/06/1984 tarihli ve 18422 sayılı R.G.)

24.Mısır ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 14/02/1988; BKK No: 88/13171 - Kabul Tarihi: 07/10/1988; 27/12/1988 tarihli ve 20032 sayılı R.G.)

25.Nijerya ile Ulaştırma Alanında İşbirliği Yapılmasına İlişkin Anlaşma (İmza tarihi: 25/11/1996; 04/05/1997 tarihli ve 22979 sayılı R.G.).

26.Nijerya ile Ticarî Gemicilik Anlaşması (İmza tarihi: 08/10/1996 - Yürürlükte değildir.).

27.Pakistan ile Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 18/02/1989; Kanun No: 244 - Kabul Tarihi: 31/05/1963; BKK No: 89/14087 - Kabul Tarihi: 28/04/1989; 10/06/1989 tarihli ve 20191 sayılı R.G.)

28.Romanya ile Deniz Ulaştırmasına İlişkin Anlaşma (İmza tarihi: 06/03/1981; BKK No: 8/2706 - Kabul Tarihi: 10/04/1981; 05/05/1981 tarihli ve 17331sayılı R.G.)

29.Romanya ile Karadeniz’de Türk ve Romen Limanları Arasında Doğrudan Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Anlaşma (İmza tarihi: 08/ 04/1982; BKK No: 8/5179 - Kabul Tarihi: 05/08/1982; 18/10/1982 tarihli ve 17842 sayılı R.G.)

30.Suudi Arabistan ile Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma (İmza tarihi: 19/03/1986; BKK No: 86/10663 - Kabul Tarihi: 06/05/1986; 30/05/1986 tarihli ve 19122 sayılı R.G.)

31.Tunus ile Deniz Taşımacılığı Anlaşması (İmza tarihi: 23/05/1989; BKK No: 89/14723 - Kabul Tarihi: 28/10/1984; 12/11/1989 tarihli ve 20340 sayılı R.G.)

32.Türkmenistan ile Deniz Taşımacılığı Anlaşması (BKK No: 97/10361; 23/12/1997 tarihli ve 23209 sayılı R.G.)

33.Türkmenistan ile Deniz Ticareti Anlaşması (İmza tarihi: 26/ 10/1994; BKK No: 97/10361 - Kabul Tarihi: 04/12/1997; 23/12/1997 tarihli ve 23209 sayılı R.G.)

34.Ukrayna ile Ticarî Denizcilik Anlaşması (İmza tarihi: 27/11/1996; BKK No: 97/9199 - Kabul Tarihi: 07/02/1997; 29/04/1997 tarihli ve 22974 sayılı R.G.; Değişiklik: Kanun No. 5096; 17/02/2004 tarihli ve 25376 sayılı R.G.)

35.Yunanistan ile Deniz Taşımacılığı Anlaşması (İmza tarihi: 04/02/2000; BKK No: 2001/2627 - Kabul Tarihi: 08/06/2001; 18/07/2001 tarihli ve 24666 sayılı R.G.).

B) ÖRTÜLÜ İZİN (İZİN KARİNESİ)

1- Ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğrama serbestisi

Uluslararası ticarete deniz taşımacılığının rolü oldukça önemlidir. Uluslararası satım sözleşmelerine konu malların %85’i ekonomikliği sebebiyle deniz yoluyla taşınmaktadır. Türkiye’de bu oran %90’lara varmaktadır. Deniz yoluyla taşınan malların yükleme ve boşaltılmasında kullanılan limanlar, taşıdığı yükün menşesine ve tabiiyetine bakılmaksızın tüm ticaret gemilerine açık tutulmalıdır. Uluslararası ticaretin serbest rekabet ortamı içinde gerçekleştirilmesinde uluslararası kamu menfaati vardır²⁴. Uluslararası ticarete yapılacak herhangi bir devlet müdahalesi ya da sınırlandırması ticaretin ya önünü kesecek ya da onu pahalılaştıracaktır.

Bu sebeple, 1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine Dair Cenevre Sözleşmesinin 2. maddesi ile liman devletleri kendi tabiiyetindeki gemilere limanlarına uğraması bakımından tanıdıkları imkânın aynısını yabancı ticaret gemilerine de bahşetmişler, ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğramasını serbest bırakmışlardır: “ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğraması serbestisi”. Bu serbesti

24 Akın, M. Z.: Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kit’a Sahanlığı, Ankara 1978, s. 193.

aslında en ziyade müsaadeye mazhar devlet tebaası / eşit işlem ilkesinin limanlar bakımından uygulanmasının bir sonucudur²⁵. Eşit işlem ilkesi hali hazırda AB'nin malların serbest dolaşımına ve GATT'ın serbest ticarete ilişkin düzenlemelerine de yol göstermiştir. Hatta 1923 tarihli Lozan Andlaşmasına ek Ticaret Mukavenamesinin 9. maddesinde de eşit işlem ilkesi açıkça vurgulanmıştır.

Türkiye 1923 tarihli Sözleşmeye taraf olmadığından şartlarıyla da âkid sıfatıyla bağlı değildir. Keza bu serbestiyi yabancı ticaret gemilerine hak olarak bahşeden bir uluslararası teamül kuralı da oluşmamıştır²⁶. Zira Sözleşme ancak otuz beş kadar devlet tarafından kabul olunmuştur. Bu devletler ve diğerleri, serbestiyi haktan ziyade baştan verilen “örtülü izin” şeklinde algılamaktadırlar. Aksi takdirde, böyle bir teamülün varlığı halinde devletlerin iki taraflı liman anlaşmaları yoluyla birbirlerine limanlar bakımından hak tanımalarının manası kalmazdı. Liman devleti, bir ticaret gemisinin limanına uğramasına açıkça karşı çıkmadıkça karine olarak izin vermiş sayılmaktadır. Bir anlamda liman devletinin susması limanlarına uğrama yönünde örtülü izni olarak yorumlanmaktadır²⁷.

Günümüzde liman devletlerinin, kendi ülkelerinin barışına, düzenine ve güvenliğine hânel gelmedikçe bu serbestiyi tanıdıkları ve yabancı gemilerin limanlarına uğrama taleplerine ses çıkarmadıkları görülmektedir. Türkiye de limanlar hakkında cari 1925 tarihli Limanlar Kanununda yabancı gemilerin Türkiye limanlarına kabulünü herhangi bir açık izne tâbi tutmuş değildir.

Şu kadar ki Türkiye'nin diğer ülkelerde olduğu gibi limanlarına giriş bakımından bildirim şartını aradığı görülmektedir. 1999 tarihli Gümrük Kanununun 34. maddesine göre Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki limanlardan gelen yabancı ticaret gemileri gümrük denetlemesi yapılması maksadıyla belirlenmiş yerlerde duracaklar ve liman sularına intikallerinden üç saat önce bildirimde bulunacaklardır. Benzeri bir bildirim yükümlülüğü, 2005 tarihli Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanununun 9. maddesinde de öngörülmüştür. Bu hüküm uyarınca herhangi bir Türk limanına gitmek üzere Türkiye'nin karasularına girmek isteyen ve bu Kanuna göre malî sorumluluk garantileri bulundurmamakla yükümlü gemilerin 8 inci maddede belirtilen belgelerinin sureti, gidecekleri liman başkanlıklarına, Türk karasularına girişten önce, Türkiye'de mukim bir acente vasıtası ile ulaştırılacaktır. Liman devletleri limanlarına uğrayacak yabancı gemilere izin vermekte münhasır yetkili bir uluslararası hukuk süjesi olarak açıkça ya da örtülü olarak vermiş oldukları izni hiçbir gerekçe göstermeden kaldırabilirler²⁸. Böyle bir durumda karşılaşılabilecekleri tek müeyyide aşağıda açıklanacağı üzere gemilerinin karşılıklılık

25 la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 4.

26 Bkz. yuk. dn. 19.

27 Patterson v. Bark Eudora 190 US 169, s. 178 (ABD Yüksek Mahkemesi) – la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 2.

28 Patterson v. Bark Eudora 190 US 169, s. 178 (ABD Yüksek Mahkemesi); la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 2.

ilkesi çerçevesinde bu sınırlamadan etkilenen yabancı devletlerce yabancı limanlara uğramasının engellenmesidir: “*kıyas*”. Yoksa, liman devletinden mevcut olmayan bir uluslararası taahhüdünü ihlâl ettiğinden bahisle sorumluluğuna gidilemez.

a) Zararlı uğrama

Liman devletlerinin barışına, düzenine veya güvenliğine tehdit oluşturabilecek önemli hallerde yabancı ticaret gemilerinin limanlarına uğramasını engelleyebileceği kabul edilmektedir²⁹: “*zararlı uğrama*”. Bir limana uğramanın zararlı olarak nitelendirilebileceği hallere örnek olarak UNCLOS’un 19. maddesinde karasularından zararlı geçişe örnek olarak sayılanların dahil olacağı şüphesizdir. 1962 tarihli Nükleer Gemiler Sözleşmesinin 8. maddesinde de âkid devletlerin yabancı nükleer gemilerin limanlarına uğramasını yasaklayabileceği düzenlenmektedir³⁰.

Liman devleti kontrolü çoğunlukla gemilerin yabancı limanlara uğradıkları esnada yapılmaktadır. Şu kadar ki, bir liman devleti limanlarına uğramadan önce yabancı bir ticaret gemisinin kendi düzenlemelerine uymayacağı hakkında bir şüphesi varsa, o geminin liman sularına girmesine baştan engel olabilir. Hatta limanlarına uğrayacak gemilerden uluslararası sözleşmeler başta olmak üzere uluslararası hukukun aranan şartları ve evrakı (borda evrakı) taşıdığını ispat etmesi istenebilir. Örneğin, uluslararası sorumluluk sözleşmeleri (örneğin, 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme – CLC) gereğince yaptırmak zorunda oldukları sigorta poliçelerinin birer suretinin geminin limana uğramasından önce ibrazı şart koşulabilir, yine 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) ya da 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)’de aranan denize elverişlilik şartlarının mevcudiyeti aranabilir³¹; gereğini yerine getirmeyen yabancı ticaret gemilerinin liman sularına ve hatta karasularına geçişi engellenebilir³².

Nitekim 2005 tarihli Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanununun 5. maddesinde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile ilgili olarak belirlenmiş standartlara uyduğunu, uluslararası kabul görmüş belgelerle ispat edemeyen veya standartlara uymadığı

29 Saudi Arabia v. Arabian American Oil Company (ARAMCO), Award of August 23, 1938, 27 Int'l L. Rep. 117, 212 (1963) [4 Whiteman, Digest of International Law 259 (1965)]; United States v. Venezuela, 1903, 9 UNRIAA 180, 203 - US Executive Order No. 1613 of 1912 [4 Whiteman, Digest of International Law 408 (1965)]; Bu talimatla ABD.deki stratejik öneme sahip bazı limanlara ticaret gemilerinin uğraması ön izne tâbi tutulmuştur – Churchill, R. R. - Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 61; la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 6; Özman, A.: *Deniz Hukuku*, C. I, Ankara 2006, s. 251; Pazarıcı, H.: *Uluslararası Hukuk Dersleri*, K. II, B. 6 (Gözden Geçirilmiş), Ankara 1999, s. 334.

30 Roscini, M.: “The Navigational Rights of Nuclear Ships”, 15/2 LJIL 251 (2002), s. 251 vd.

31 Churchill, R. R. - Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 63.

32 Sohn, L. B. – Gustavson, K.: *The Law of the Sea*, St Paul MN USA 1984, s. 83.

konusunda açık emareler bulunan petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan bu Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler dışında, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmeyeceği düzenlenmiştir.

UNCLOS'un 25(2) maddesinde de yabancı ticaret gemilerinin liman sularına geçecek olması halinde, liman devletinin bu gemilerin liman sularına girişinin veya bir liman tesisine uğramasının tâbi olduğu şartların her türlü ihlâlini önleyecek tedbirleri karasularında alabilme hakkına sahip olduğunu belirtmektedir. Keza UNCLOS'un 211(3) maddesine göre, liman devletleri, yabancı ticaret gemilerinin çevreye tehdit oluşturmaması için gerekli şartları oluşturabilir ve bu gemilerden ilân olunan bu şartları taşıdığını limanına girmeden önce tevsik etmesini isteyebilir.

Liman devletinin açıkça karşı koymasına rağmen giriş yapan gemiler hakkında 1923 tarihli Sözleşmenin 16. maddesinde de belirtildiği üzere liman devleti mevzuatı ve burada kabul olunan müeyyideler uygulanır.³³ Böyle bir geminin zabtına ya da müsaderesine karar verilebileceği gibi, uygun şartlar taşıyınca kadar yolculuğa çıkması geciktirilebilir; donatanı ya da kaptanı hakkında cezai yaptırıma gidilebilir.

Ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğrama serbestisi önündeki engellerden biri "kabotaj sınırlaması"dır. Türkiye'de 1926 tarihli Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanuna göre yabancı ticaret gemileri ancak dış ülkelerden Türkiye limanlarına giriş yapabilecek ve iki Türkiye limanı arasında taşımacılık faaliyetiyle iştegal edemeyecektir.

Liman devletinin yabancı ticaret gemilerine getirmiş olduğu engellerden bir diğeri "kamu düzeni" prensibine dayanmaktadır. Liman devletleri kamu düzeni ile çeliştiğinden bahisle çoğu kez diğer devletleri tanımaktan ve böyle devletlerle ikili ilişki içine girmekten kaçınmaktadırlar. Her ne kadar liman devletleri, yabancı ticaret gemilerine limanlarını serbest bırakırken, gemiler arasında tabiiyetlerini dikkate alarak bir ayırımı gidemeyeceklerse de, bu kural sadece liman devletinin tanıdığı bir devletin tabiiyetindeki gemiler için geçerlidir.

Gerçekten yabancı ticaret gemileri liman devletinin mutlak egemen olduğu liman sularında kendi bayrağını dalgalandırabilmekte, liman işlemlerinde kendi bayrak devletinin resmi belgelerini sunabilmektedirler. Yabancı ticaret gemilerinde yolculuk eden kişiler liman devleti ülkesine giriş yapabilmekte, burada taşınan eşya ise gümrüğe tâbi olarak rıhtıma boşaltılabilmektedir. Liman devletlerinin, kamu düzenini ilgilendirdiğinden bahisle tanımaktan kaçındıkları yabancı bir devlet bayrağını taşıyan bir geminin ülkesinin bir parçasını teşkil eden liman sularında yer almasını arzu etmeyecekleri şüphesizdir. Bu bir anlamda tanınmayan bir devlete ülke sularında sınır

33 Kuran, S.: *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul 2006, s. 37.

vermek, gemideki kişiler ve eşya için sınır ve gümrük kapısı açmak ve daha da önemlisi, tanınmayan devletçe onaylanan resmi belgelerin tanınması anlamına gelmektedir.

Bütün bu sebeplerle, GKRY ve diğer Dünya ülkeleri, tanımadıklarından bahisle KKTC tabiiyetindeki gemiler ile KKTC'ye uğrayarak doğrudan limanlarını ziyaret eden diğer ülke gemilerinin limanlarına uğramasına izin vermekten kaçınılmaktadırlar³⁴. Gerçekten GKRY, 3 Ekim 1974 tarihinde Kuzey Kıbrıs'taki Magosa, Girne ve Gemi Konağı limanlarını yasakladığını ilân ederek, bu limanların tüm ülkelerin gemilerine kapatıldığını açıklamıştır.

Benzeri bir yaklaşımı, 14 Mayıs 1987 tarihinden bu yana KKTC ve Türkiye, GKRY tabiiyetindeki gemiler ile GKRY'ye uğrayarak doğrudan bir KKTC ya da Türk limanına giriş yapan gemilere karşı uygulamaktadır. GKRY tabiiyetinin tespitinde, geminin bayrağına, siciline, mülkiyetindeki ya da idaresindeki kişilerin uyrukluğuna ve ikametgâhına bakılmaktadır.

Şu kadar ki, 15 Nisan 1998 tarihinden bu yana deniz turizminin geliştirilmesi maksadıyla GKRY bayrağı taşımayan ve donatını GKRY tabiiyetinde olmayan üçüncü ülke tabiiyetindeki turistik amaçlı düzensiz yolcu taşıyan gemi ve yatların Türkiye limanlarına uğramasına izin verilmektedir. Keza, GKRY tabiiyetinde olmasına rağmen, ticarî amaç taşımayan turistik yatların KKTC limanlarından çıkış yapmak kaydıyla Türk limanlarına uğramasına imkân tanınmıştır.

Türkiye, limanlar bakımından üçüncü ülkelerle yaptığı iki taraflı uluslararası anlaşmalara Türkiye'nin GKRY ile ilgili mevcut tutumunun devam ettiğine dair açık ya da örtülü eklemeler yapmakta, böylece bu ülke limanlarından GKRY tabiiyetindeki bir gemiye yüklenen eşyanın Türk limanlarından boşaltılmasına izin verilmeyeceği vurgulanmış olmaktadır.

Her ne kadar Çanakkale ve İstanbul Boğazları dahil Marmara Denizi Türkiye'nin iç sularına dahil ise de, Türkiye, gemilerin tabiiyeti ve uğradıkları son liman bakımından herhangi bir ayırım yapmaksızın bu sulardan uğraksız geçişine 1936 tarihli Montrö Sözleşmesinin 2. maddesi çerçevesinde izin vermektedir. Türkiye bahsettiği bu izni her zaman geri alabilir.

Yine İsrail ve Arap ülkeleri karşılıklı olarak diğer tarafın tabiiyetindeki gemileri limanlarına kabulden kaçınılmaktadırlar.

Uluslararası devlet uygulamasında liman devletlerinin “politik hoşgörüsüzlük” bahanesiyle dahi tanıdıkları devletlerin tabiiyetindeki gemilere limanlarını

34 Churchill, R. R. – Lowe, A. V.: The Law of the Sea, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 62; la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 22.

kapatabildikleri görülmektedir. Örneğin SSCB gemilerine karşı Fransa uzun yıllar böyle bir tedbir almıştır³⁵.

b) Karşılıklılık

1923 tarihli Sözleşmede ticaret gemilerinin yabancı limanlara uğraması serbestisi karşılıklılık esası ile desteklenmiştir. Buna göre, tabiiyetindeki gemilere limanlarını açmayan devlet tabiiyetindeki yabancı ticaret gemileri, liman sularına alınmamaktadır. O halde yabancı ticaret gemilerinin limanlara serbestçe uğramasının haksız engellenmesi önündeki tek müeyyide “kıyas”tır. Mamafih, denize kıyası olmayan devletlerin fiili karşılıklılık sergileyemeyeceği gözetilerek, gerek 1923 tarihli Sözleşmenin 4. maddesinde, gerek UNCLOS’un 131. maddesinde bu devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin de yabancı limanlardan serbestçe yararlanabilecekleri vurgulanmıştır.

KKTC ve Türkiye, GKRY gemilerini kendi limanlarına sokmaktan kaçınmalarının asıl sebebi, GKRY’nin 1974 yılından bu yana KKTC gemilerine uyguladığı yasaktır. Her ne kadar GKRY’nin söz konusu yasağına muhatap olan ülke KKTC de olsa, Türkiye, 1959 yılında Yunanistan ve İngiltere ile imzaladığı Garantörlük Anlaşması ile Kıbrıs Türkleri lehine üstlenmiş olduğu garantörlük sıfatı gereğince, bu yasağı kendisine teşmil etmekte haklı nedenleri bulunmaktadır. GKRY’nin KKTC’yi tanınması ve gemilerine limanlarını açması halinde, KKTC ve Türkiye bakımından GKRY gemilerini limanlarına sokmaması için haklı bir gerekçe de kalmayacaktır.

2- Sığınma hakkı ve bilimsel araştırmalar

Limana uğrama, mücbir bir sebep veya tehlike tarafından zarurî kılındığı veya tehlike halinde olan kişi, gemi ve uçaklara yardım etmek amacı ile gerekli olduğu ölçüde serbesttir³⁶. Tehlike anında yabancı ticaret gemilerinin tabiiyeti ve taşıdıkları yük ne olursa olsun limana sığınma hakları vardır³⁷. Ancak böyle bir hakkın varlığından söz edilebilmesi için denizdeki tehlike, gemideki insanların hayatını tehdit etmelidir; sadece gemideki eşyanın tehlide maruz kalması yeterli değildir. Bilhassa geminin içinde bulunduğu tehlikeli durumun kıyı için çevresel tehdit oluşturduğu hallerde, liman devleti limanına sığınma hakkı vermeyebilir; yeter ki gemideki insan hayatını güvence altına sokmak için gerekli tedbirler alınmış olsun³⁸.

35 la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 6.

36 Baykal, F. H.: *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul 1998, s. 161; Higgins, A. P. – Colombos, C. J.: *The International Law of the Sea*, London 1945, s. 109.

37 Churchill, R. R. - Lowe, A. V.: *The Law of the Sea*, 4th ed., Manchester UK 1999, s. 63; la Fayette, L.: “Access to Ports in International Law”, 11 IJMCL 1 (1996), s. 1.

38 Devine, D. J.: “The Cape’s False Bay: A Possible Haven for Ships in Distress”, 16 South African Yearbook of International Law 80 (1990-91), s. 85.

UNCLOS'un 255. maddesinde liman devletleri karasularının ötesindeki denizde bilimsel araştırmalara kolaylık sağlamak üzere limanlarına girişi kolaylaştırmakla yükümlü tutulmuşlardır. Bu düzenleme istisnaî mahiyette olup, liman devletlerinin limanları üzerindeki egemenliğini ve izin yetkisini ortaya koymaktadır. Sığınma halinde liman devletinin sığınma talep eden geminin tabiiyetini taşıyan devleti tanıyıp tanımadığına bakılmaksızın talebi uygun görmesi gerekirken, aynı yorumu bilimsel araştırma için limanına uğrayacak gemiler için yapılamayabilir.

SONUÇ

Yukarıda yapılan açıklamaların ışığında aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- 1) Liman suları, liman devletinin üzerinde egemen olduğu iç suların bir parçasıdır;
- 2) Liman sularına uğrayacak gemilere giriş izni verip vermemek, limanlarda uygulanacak hukukî rejimi belirlemek yetkisi, münhasıran liman devletine aittir;
- 3) Eşit işlem ilkesi uyarınca ticaret gemilerinin liman sularına uğrama serbestisi vardır;
- 4) Bu serbesti, yabancı ticaret gemilerine ve tabiiyetini taşıdıkları devlete bir hak olarak hiçbir zaman bahşedilmemiş ve bu hakkın varlığına dair bir uluslararası teamül kuralı oluşmamıştır;
- 5) Liman devletlerinin limanlarına yabancı ticaret gemilerinin uğramasına açıkça karşı koymadıkça izin verdiklerine dair bir karine mevcuttur;
- 6) Liman devleti, hiçbir gerekçe göstermeden dahi, açıkça ya da örtülü olarak vermiş olduğu limana giriş iznini geri alabilir;
- 7) Ancak uygulamada liman devletlerinin barışına, düzenine ya da güvenliğine engel oluşturmadıkça, bu izni geri almaktan kaçındıkları görülmektedir;
- 8) Liman devletleri, izni geri alırken yabancı gemilerin tabiiyetini ve taşıdıkları eşyanın menşeyini dikkate alarak bir ayırımı gidemezler;
- 9) Şu kadar ki, liman devletleri kamu düzeni anlayışına uygun olarak tanımaktan kaçındıkları bir devlet tabiiyetindeki bir geminin ya da bu devlete uğrayarak doğrudan gelen bir üçüncü devlet gemisinin limanlarına uğramasını engelleyebilirler;
- 10) Liman devletleri, sadece sığınma veya karasularının ötesindeki sularda bilimsel araştırmalar gerektirdikçe limanlarını açmakla yükümlüdürler;
- 11) Türkiye'nin GKRY tabiiyetindeki gemilerle GKRY limanından doğrudan gelen üçüncü devlet tabiiyetindeki gemilere limanlarını açmaktan kaçınması uluslararası deniz hukuku bakımından meşrudur.

