T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DENİZ GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI

Doktora Tezi

Nasıh Sarp ERGÜVEN

Ankara - 2016

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DENİZ GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI

Doktora Tezi

Nasıh Sarp ERGÜVEN

Tez Danışmanı
Doç Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY

Ankara - 2016

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DENİZ GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI

Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Doç Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı	**İmzası**
Prof. Dr. Sertaç Başeren	
Prof. Dr. Enver Bozkurt	
Doç. Dr. Cavid Abdullahzadə	
Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY	
Yrd. Doç. Dr. Uğur Başlıoğlu	

Tez Sınavı Tarihi 09.12.2016

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(09./12./2016)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

Nasih Sarp Engüven

İmzası

.....

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER i
KISALTMALAR iv
GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI HUKUKTA GÜVENLİK KAVRAMI
ve
DENİZ GÜVENLİĞİ

I. GÜVENLİK KAVRAMI 3
A. Tanım 3
B. Gelişim Süreci 10
1. Genel Olarak 10
2. İdealizm 13
3. Realizm 21
4. Neorealizm 26
5. Güvenlik Kavramına Yönelik Güncel Yaklaşımlar 34
a. Genel Olarak 34
b. İnşacı Görüş 42
c. Eleştirel Güvenlik Anlayışı 55
d. Yeni Güvenlik Yaklaşımı 63
C. Genel Değerlendirme 72
II. DENİZ GÜVENLİĞİ 82
A. Genel Olarak 82
B. Gelişim Süreci 87
C. Tanım 90
D. Benzer Kavramlardan Farkı 94

İKİNCİ BÖLÜM
DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ
TEMEL KAVRAMLAR

I. GENEL OLARAK 97
II. GEMİ KAVRAMI 99
A. Tanım 99
B. Gemi Türleri 106
1. Devlet Gemileri 106
a. Savaş Gemileri 106
b. Kamu Hizmetine Tahsis Edilen Devlet Gemileri 112
c. Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri 114
2. Özel Gemiler 116
a. Ticaret Gemileri 116
b. Ticari Amaç Dışında Kullanılan Gemiler 117
III. BAYRAK KURALI 118
A. Genel Olarak 118
B. Gemilerin Uyrukluğu 123
C. Tescil 129
D. Bayrak Devletinin Görevleri 132
E. Kolay Bayrak Uygulaması 135
IV. DENİZDE YETKİ 145
A. Genel Olarak 145
B. Ulusal Yetki Altındaki Deniz Alanları 146
1. Ülkesel Egemenlik Kapsamındaki Deniz Alanları 146
a. İç sular 146
aa. Limanlara Giriş 149
bb. Yargılama Yetkisi 165
b. Karasuları 172
aa. Zararsız Geçiş 176
bb. Yargılama Yetkisi 194
2. Devletin Yetki Alanları 200

a. Bitişik Bölge 200
b. Kıta Sahanlığı 202
c. Münhasır Ekonomik Bölge 206
C. Açık Deniz 209
1. Genel Olarak 209
2. Sıcak Takip 211
3. Ziyaret Hakkı 216

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK
GÜNCEL TEHDİTLER

I. MODERN DENİZ HAYDUTLUĞU 218
A. Deniz Haydutluğu 218
1. Kavramsal Çerçeve 218
2. Unsurları 221
a. Şiddet, Alıkoyma ve Yağma 222
b. Özel Amaç 223
c. Özel Bir Geminin Başka Bir Gemiye Yönelik Eylemleri 224
d. Eylemin Açık Denizde Gerçekleşmesi 225
3. Evrensel Yargı Yetkisi 226
B. Modern Deniz Haydutluğu 229
1. Genel Olarak 229
2. Uluslararası Hukukta Konuyla İlgili Gelişmeler 235
3. Güncel Mücadele Yöntemleri 239
4. Genel Değerlendirme 244
II. DENİZ YOLUYLA GÖÇMEN KAÇAKÇILIĞI 247
A. Kavramsal Çerçeve 247
B. Uluslararası Hukukta Konuyla İlgili Düzenlemeler 250
1. Kıyı Devletinin Yetkileri 251
2. Göçmen Kaçakçılığı ile Mücadelede Mülteci Hukukunun Yeri 252

a. Genel Olarak 252
b. Savaş Gemileri Aracılığıyla Yapılan Müdahaleler 253
c. Ticaret Gemileri Aracılığıyla Yapılan Kurtarma Faaliyetleri 255
C. Güncel Gelişmeler 260
D. Genel Değerlendirme 262
III. DENİZ TERÖRİZMİ 263
A. Genel Olarak 263
B. Uluslararası Hukukta Konuyla İlgili Düzenlemeler 265
1. SUA 265
2. SUA 2005 Protokolü 267
C. Genel Değerlendirme 269
IV. UYUŞTURUCU MADDE TİCARETİ 270
SONUÇ 272
KAYNAKÇA 274
ÖZET 290
SUMMARY 291

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ADS	Açık Deniz Sözleşmesi
AİHM	Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi
AİHS	Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi
Am. J. Int'l L.	American Journal of International Law
ARAMCO	Arabian American Oil Company
AÜHFD	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
AÜSBF	Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi
AÜSBFD	Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMMYK	Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği
C.	Cilt
CHS	Commission on Human Security
CLC 1992	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992
COLREG 1972	International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972/Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972
Cornell Int'l L. J.	Cornell International Law Journal
Çev.	Çeviren

Der.	Derleyen
dn.	Dipnot
ECPR	European Consortium for Political Research
Ed.	Editör
Eds.	Editörler
EJIL	The European Journal of International Law
EU	European Union
FAO	Food and Agriculture Organization
FRONTEX	European Border and Coast Guard Agency
FUND 1992	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992
GECHS	Global Environmental Change and Human Security
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GMP	Global Maritime Partnership
HDI	Human Development Index
IAEA	International Atomic Energy Agency
Ibid	Ibidem (Bir önceki dipnotta adı geçen eser veya makalenin aynı sayfasına yapılan atıf)
ICC	International Chamber of Commerce
ICLQ	International & Comparative Law Quarterly
ICRC	International Committee of the Red Cross
Id.	Idem (Bir önceki dipnotta adı geçen eser veya makale)

ILC	International Law Commission
ILM	International Legal Materials
ILO	International Labour Organization
ILR	International Law Reporter
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
Infra	Aşağıda
Int'l J. Marine & Coastal Law	The International Journal of Marine and Coastal Law
ISPS Code	International Ship and Port Facility Code
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
İKÜHFD	İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
KBBS	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KSS	Kıta Sahanlığı Sözleşmesi
LNTS	League of Nations Treaty Series
Loy. Mar. L. J.	Loyola Maritime Law Journal
m	Metre
MARPOL 1973/1978	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and 1978 Protocol
MC	Milletler Cemiyeti
MHB	Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MSC	Maritime Safety Committee

NATO	North Atlantic Treaty Organization
Naval L. Rev	Naval Law Review
Nordic J. Int'l L.	Nordic Journal of International Law
Ocean Dev. & Int'l L.	Ocean Development & International Law
para.	Paragraf
PCA	Permanent Court of Arbitration
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia
RG.	Resmi Gazete
s.	Sayfa
SAD	Stratejik Araştırmalar Dergisi
SALVAGE 1989	International Convention on Salvage, 1989
San Diego L. Rev.	San Diego Law Review
SAR	International Convention on Maritime Search and Rescue
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SUA	Convention For the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
Supra	Yukarıda
TAAD	Türkiye Adalet Akademisi Dergisi
Tenn. L. Rev.	Tennessee Law Review
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TUGSK	Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
Tul. Mar. L. J.	Tulane Maritime Law Journal

UAD	Uluslararası Adalet Divanı
UCM	Uluslararası Ceza Mahkemesi
UHP	Uluslararası Hukuk ve Politika
UN	United Nations
UNCCORS	United Nations Convention on the Conditions for Registration of Ships
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNDP	United Nations Development Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNGA	United Nations General Assembly
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNTS	United Nations Treaty Series
USAD	Uluslararası Sürekli Adalet Divanı
USAK	Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu
Va. J. Int'l L.	Virginia Journal of International Law
Vand. J. Transnat'l L.	Vanderbilt Journal of Transnational Law
Vol.	Volume
WCED	World Commission on Environment and Development
WMU	World Maritime University
Yay.	Yayınları
Yy	Yüzyıl

GİRİŞ

Deniz hukuku ve güvenlik arasında her zaman için güçlü bir etkileşim olmuştur. Devletlerin, deniz alanlarındaki yetki ve yükümlülüklerinin kapsamını tespit ederek, temel ilkeler doğrultusunda denizlere ilişkin hukuki rejimi meydana getiren deniz hukuku, böylelikle güvenliğe önemli katkılarda bulunmaktadır.

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun, deniz terörizmi, uyuşturucu madde ticareti ile göçmen kaçakçılığı, insan ticareti ve kaçak yolcular, günümüzde deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler olarak belirlenmektedir. Bunlara, devletlere ait deniz kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen asimetrik uygulamaların da eklendiği günümüz gelişmeleri göz önüne alındığında, deniz güvenliğine ilişkin daha kapsamlı bir tanıma ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır.

Deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik kural, norm ve uygulamalardan meydana gelen deniz güvenliği hukuku esasen; uluslararası deniz hukuku, uluslararası ceza hukuku, insan hakları hukuku, insancıl hukuk ve sınırlı olmak kaydıyla, silahlı çatışmalar hukukunun unsurlarını bünyesinde birleştiren, uluslararası hukukun karma bir alt dalıdır. Söz konusu özellik, deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler ve bunlarla mücadelede başvurulan yöntemlere de yansımaktadır. Geleneksel güvenlik anlayışından farklı olarak, günümüzde deniz güveliğini ihlal eden tehditler, uluslararası organize suç örgütleri, terör örgütleri ve devlet dışındaki silahlı gruplardan kaynaklanmakta; hava kuvvetleri de dahil olmak üzere, silahlı kuvvetler, özel güvenlik birimleri, sahil güvenlik yapılanması, istihbarat teşkilatları ve uluslararası kuruluşların iş birliği ile deniz güvenliğinin tesisi hususunda çaba sarf edilmektedir.

Üç bölümden oluşan çalışmanın ilk bölümünde, deniz güvenliğinin sağlanması hususunda öncelikle ele alınması gereken güvenlik kavramının üzerinde durulmaktadır. Söz konusu kavramın gelişim süreci kapsamında, idealizm, realizm ve neorealizmden meydana gelen klasik yaklaşımların ardından, inşacı görüş, eleştirel güvenlik anlayışı ve yeni güvenlik yaklaşımının ortaya çıkardığı güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımlar açıklanmaktadır. Bu doğrultuda, deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerle mücadelede, öncelikle deniz güvenliği kavramı ele alınarak, kapsamlı bir güvenlik anlayışının olasılığı tartışılmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, gemi kavramı, bayrak kuralı ve denizde yetki ana başlıkları doğrultusunda deniz güvenliği ile ilgili temel kavramlar incelenmektedir. Özellikle deniz hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler ve bu yöndeki uluslararası örf ve adet hukuku kuralları açıklanarak, deniz güvenliğinin tesisinde farklı deniz alanlarındaki devletlerin yetkileri çalışma konusu yapılmaktadır.

Üçüncü ve son bölümde ise, deniz güvenliğinin uluslararası alanda ön plana çıkmasına neden olan güncel tehditler; modern deniz haydutluğu, göçmen kaçakçılığı deniz terörizmi ve uyuşturucu madde ticareti üzerinde durulmaktadır.

Söz konusu bölümlerdeki açıklamalarda, deniz hukuku sözleşmelerinin bahsi geçen konulara ilişkin hükümleri değerlendirilmekte; günümüz ihtiyaçlarını karşılamayanlar doğrultusunda önerilerde bulunulmaktadır. Bu kapsamda, deniz güvenliği açısından uluslararası alanda önemli bir yeri olan Türkiye'nin iç hukukuna ve güncel tehditlere yönelik girişimlerine yer verilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GÜVENLİK KAVRAMININ TEORİK TEMELLERİ

ve

DENİZ GÜVENLİĞİ

I. GÜVENLİK KAVRAMI

A. Tanım

Varlığını koruma ve sürdürme amacıyla gerçekleştirilen her eylemde gündeme gelen *güvenlik* kavramı,[1] Helenistik Dönem'de kayıtsızlık ve sakinlik anlamında kullanılan, *ataraksia* kelimesine dayanmaktadır. Roma İmparatorluğu'nda ise, söz konusu kavramdan yola çıkılarak, endişeden uzak olma ve sükûnet biçiminde anlaşılan, *securitas* terimi tercih edilmiştir. Günümüz manasındaki güvenlik kavramı, *securitas* ifadesinden türemiştir.[2]

Güvenliğin sıklıkla kullanılan bir kavram olmasına rağmen, üzerinde uzlaşılan tek bir tanımının bulunmaması, onun türetilmiş bir kavram özelliği göstermesinden kaynaklanmaktadır. Uluslararası sistemin süjelerinin, farklı güvenlik anlayışlarını kabul etmeleri ve güvenliğin tarihsel süreç içerisinde değişiklik göstermesi doğrultusunda ortaya çıkan söz konusu nitelik, evrensel bir güvenlik

---

[1] Beril DEDEOĞLU, **Uluslararası Güvenlik ve Strateji**, Yeniyüzyıl Yay., İstanbul, 2008, s. 21.

[2] J. Frederik M. ARENDS, "Homeros'dan Hobbes ve Ötesine: "Güvenlik" Kavramının Avrupa Geleneğindeki Boyutları", (Çev., Burcu YAVUZ), **Uluslararası İlişkiler**, C. 6, S. 22, 2009, s. 5-6.

tanımı yapılmasını güçleştirmektedir. Buna rağmen, uygulamayı şekillendirecek genel tanımlara ihtiyaç duyulmaktadır.[3]

Güvenlik, tanımı itibariyle hayli tartışmalıdır. Konuyla ilgili birçok farklı yaklaşımın yanı sıra, aynı görüş içerisinde dahi benzer tanımlara ulaşmak güçlük arz etmektedir. Bu noktada, en temel anlamıyla güvenliği açıklamak için, önem verilen değerlere yönelik tehditlerin azaltılması tanımına başvurulduğu görülmektedir.[4] Canlı veya cansız tüm varlıkların, tehdit ve tehlikelere korunması şeklinde genel hatları belirlenen güvenliğe,[5] toplumsal açıdan yaklaşıldığında; tehlike, risk, düzensizlik ve korkuya karşılık, koruma, risk yokluğu, kesinlik, güvenilirlik, itimat ve öngörülebilirliğe yönelik ifadelerin kullanıldığı göze çarpmaktadır.[6]

---

[3] Pınar BİLGİN, "Güvenlik Çalışmalarında Yeni Açılımlar: Yeni Güvenlik Çalışmaları", **SAD**, C. 8, S. 14, 2010, s. 76; Bilal KARABULUT, **Güvenlik, Küreselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek**, Barış Kitabevi, Ankara, 2011, s. 7-8.

[4] Paul D. WILLIAMS, "Security Studies: An Introduction", **Security Studies An Introduction**, (Ed., Paul D. WILLIAMS), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 1.

[5] Ömer URHAL, **Küreselleşen Dünyada Güvenlik**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2009, s. 57.

[6] Hans Günter BRAUCH, "Güvenliğin Yeniden Kavramlaştırılması: Barış, Güvenlik, Kalkınma ve Çevre Kavramsal Dörtlüsü", (Çev., Zeynep ARKAN), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 4.

En genel biçimiyle, tehditlerin bulunmamasını akla getiren güvenlik kavramı,[7] bir dereceye kadar, önceden elde edilmiş değerlerin korunmasına yöneliktir. Buna göre nesnel anlamda güvenlik, söz konusu değerlere ilişkin tehditlerin yokluğunun tespit edildiği durumu ifade etmektedir. Öznel yaklaşıma göre ise, ilgili değerlerin saldırıya uğrayacağına ilişkin korkunun olmaması anlamına gelmektedir.[8] Güvenlik kavramının bu tanımında öne çıkan nesnel ve öznel bakış açısı, temel alınan kavramlar doğrultusunda şekillenmektedir. Tehdit, her ne kadar, içerisinde belirli miktarda öznellik barındırsa da, korku kavramına göre makul bir oranda daha nesneldir.

Güvenlik; bireyler, toplumsal değer yargıları ve değişen tarihsel şartlar gibi unsurların etkisiyle gelişim gösteren bir kavram olmanın yanında, uluslararası sistemin tüm süjeleri için olağanüstü önlemler öngören bir hareket amacıdır.[9] Çalışmanın ilerleyen kısımlarında ifade edileceği üzere güvenlik, bireyden başlayarak, toplumu, devleti ve devletler ile diğer süjelerin meydana getirdiği uluslararası sistemi bünyesinde barındırmakta ve yeni boyutlarıyla sürekli genişleme eğiliminde bulunmaktadır. Bir başka anlatımla, sosyal, ekonomik, siyasi, kamusal ve hukuki yönleri mevcut, çok boyutlu bir kavramdır.[10]

---

[7] Ken BOOTH, "Güvenlik ve Özgürleş(tir)me", (Çev., Çiğdem ŞAHİN), **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 61.

[8] Arnold WOLFERS, **Discord and Collaboration Essay on International Politics**, The John Hopkins Press, Baltimore, 1962, s. 150.

[9] BRAUCH, s. 2.

[10] URHAL, s. 57.

Güvenliğin, tartışmalıdan ziyade, karmaşık veya eksik yorumlanmış bir kavram olduğuna yönelik bir başka yaklaşım,[11] adı geçen kavramın tanımı yapılırken, olumsuz yanlarının da dikkate alınmasını gerektirmektedir. Tarihsel süreç göz önünde bulundurulduğunda, özgürlük, adalet ve eşitlik gibi kavramların sadece güvenlik için değil, din ve istikrar gibi olgular nedeniyle de sınırlandığı görülmektedir. Bu sebeple güvenliği, söz konusu menfi bakış açısının etkisiyle, değerlerin uyumundan çok, çatışması olarak tanımlamak mümkündür.[12] Söz konusu yaklaşımı uluslararası sistemi esas alacak şekilde uyguladığımızda güvenliğin farklı bir yönü ortaya çıkmaktadır. Buna göre güvenlik, herhangi bir çatışma yaşanmaması durumunun beraberindeki, meydana gelebilecek bir çatışmada yenilginin muhtemel sonuç olmadığına yönelik yüksek beklentiyi ifade etmektedir.[13]

Güvenliğin göreceli bir kavram olmasından dolayı, mutlak güvenliğin sağlanmasının mümkün bulunmadığını ileri süren eleştirel güvenlik anlayışına göre,[14] üzerinde durulması gerekli bir diğer husus, *güvensizlik*tir. Güvensizlik, tehditlerden doğan tehlikelerle korku içindeki bir yaşamı ifade eder. Söz konusu tehditler, doğrudan şiddet içerebileceği gibi, yoksulluğa benzer biçimde dolaylı da olabilir. Bunların yarattığı güvensizlik düzeyindeki artış, adı geçen kavramın

[11] David A. BALDWIN, "Güvenlik Kavramı", (Çev., Çiğdem ŞAHİN), **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 15.

[12] Micheal E. SMITH, **International Security, Politics, Policy, Prospects**, Palgrave Macmillan, London, 2010, s. 15.

[13] Ian BELLANY, "Towards a Theory of International Security", **Political Studies**, Vol. 29, No. 1, 1981, s. 102.

[14] Eleştirel güvenlik anlayışı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. infra., s. 55-63.

belirleyici özelliğini artıracaktır. Her ne kadar, mutlak güvenlikten bahsetmek mümkün değilse de, mutlak güvensizlikten söz edilebilir.[15]

Güvenliğin unsurlarının belirlenmesi, ilk olarak bir güvenlik kavramı gerektirmekte; bu nedenle güvenlik kavramının anlaşılmasına yönelik tanımlama aşaması, güvenliğin sağlanmasına ilişkin koşulların tespitinden önce gelmektedir.[16] Yukarıda açıklanan güvenliğin tanımına ilişkin farklı yaklaşımların ileri sürdükleri hususların ardından, güvenliğin sağlanmasına yönelik unsurlar; değerleri korunması gereken süjeler, ilgili değerler, güvenliğin niteliği, tehdit türleri, söz konusu tehditlere karşı başvurulan yöntemler ve bunların maliyetleri olarak ortaya çıkmaktadır.[17]

Adı geçen unsurlardan önde gelenlerinden biri, hiç kuşkusuz, güvenlik ile birlikte anılan *güç* kavramıdır. Devletin, uluslararası sistemin diğer süjelerine karşı avantaj ve dezavantajlarının bileşkesi biçiminde tanımlanan gücün ilk sırada akla gelen işlevi, devletin güvenlik için başvurduğu araçları belirlemesidir. Bu niteliği ile özellikle karşılaştırılabilir olduğunda anlam kazanan güç, devletin; ordusu, iletişim imkânları, ekonomisi, coğrafyası, komşuları, denizlere göre konumu, nüfus yoğunluğu ve doğal kaynakları gibi unsurları temel almaktadır.[18]

Güvenliğin sağlanmasına ilişkin bir diğer temel unsur olan *tehdit* kavramı, devletin nüfusunun yaşam kalitesini şiddetle tehdit edip, nispeten kısa bir süre

---

[15] Ken BOOTH, **Dünya Güvenliği Kuramı**, (Çev., Çağdaş ÜNGÖR), Küre Yay., İstanbul, 2012, s. 128, 133.

[16] BALDWIN, s. 9.

[17] Id., s. 22.

[18] DEDEOĞLU, 2008, s. 62.

içerisinde düşüren veya hükümetin politika seçeneklerinin çeşitliliğini önemli ölçüde daraltan ve aynı şekilde bireyler, topluluklar ve hatta tüzel kişileri etkileyen eylem veya eylemler dizisi olarak tanımlanabilir.[19] Söz konusu kavramın özelliklerini ortaya koymaya yönelik daha genel bir tanıma göre ise tehdit, bir devletin, topluluğun veya bireyin varlığına veya refahına yönelik olası olumsuz etkileri bulunan bir eylemdir. Buna göre adı geçen kavram, gelecekte meydana gelmesi muhtemel bir olaydır ve etkilerinin kapsamına göre yöneldiği süjenin varlığına veya refahına menfi olarak tesir eden bir özelliğe sahiptir.[20] Aynı zamanda somut bir tehlikeyi ifade eden tehdit, "*mücadele edilebilir ve muhtemel zararlarına karşılık hazırlık yapılabilir*" bir yapıdadır.[21]

Özetlemek gerekirse tehdit, genel olarak üç biçimde ortaya çıkar. Öncelikle, eldekini kaybetme riski gündeme gelir. İlgili kavramın bir diğer görünümü, diğer süjelerin etkisinde bulunan unsurları ele geçirememek veya üçüncü bir süjeye kaptırmaktır. Sonuncusu ve bu çalışmanın konusu oluşturan deniz güvenliğini de ortadan kaldıran tehditler ise, uluslararası sistemin hiçbir süjesinin tek başına sebebiyet vermediği, tek süjeden bağımsız, küresel tehditlerdir.[22]

---

[19] Richard H. ULLMAN, "Redefining Security", **International Security**, Vol. 8, No. 1, 1983, s. 133.

[20] Elke KRAHMANN, "From State to Non-State Actors: The Emergence of Security Governance", **New Threats and New Actors in International Security**, (Ed., Elke KRAHMANN), Palgrave Macmillan, New York, 2005, s. 4.

[21] M. Salih ELMAS, **Modern Toplumun Güvenlik Çıkmazı, Tehdit, Risk ve Risk Toplumu Perspektifinden Güvenlik**, USAK Yay., Ankara, 2013, s. 74.

[22] DEDEOĞLU, 2008, s. 63.

Güvenlik kavramının unsurları incelendiğinde, tehdit ve güç olmak üzere ortaya çıkan iki temel kavram arasında mutlak bir ilişki mevcuttur. Buna göre, güvenliğin sağlanması, her şeyden önce güvenliğin ondan türetilebileceği bir tehdit ve söz konusu tehdidi ortadan kaldıracak nitelikte bir güç ile mümkün hale gelmektedir.[23]

Bu noktada, güvenlik ile ilişkili üzerinde durulması gereken son kavram, *savunma*dır. Savunma, muhtemel bir tehdidi engelleme veya olası zararları en aza indirme adına başvurulan önlemlerin bütününü ifade etmektedir. İlk bakışta askeri nitelikte bir kavram olan ve bu nedenle güç ile birlikte kullanılan savunma; ekonomik, siyasi ve diplomatik ilişkilerle de yakından ilgili, güvenliğin unsurlarından biridir.[24]

Güvenlik kavramı; devletlerin, toplumların ve bireylerin varlıklarını korumaya ilişkin faaliyetleri ile bunları tehdit eden unsurların ortadan kaldırılmasına yönelik uygulamaları kapsamakta ve uluslararası sistemin gösterdiği değişikliklere göre yeniden yapılanmaktadır.[25] Çalışmanın ilerleyen kısımlarında, güvenliğin söz konusu özelliği dikkate alınarak, günümüze kadar konuyla ilgili temel yaklaşımlar üzerinde durulacak ve adı geçen kavramın sadece devlet düzeyinde

---

[23] Fikret BİRDİŞLİ, **Teori ve Pratikte Uluslararası Güvenlik, Kavram-Teori-Uygulama**, Seçkin, Ankara, 2014, s. 26.

[24] KARABULUT, s. 17-18.

[25] Beril DEDEOĞLU, "Yeniden Güvenlik Topluluğu: Benzerliklerin Karşılıklı Bağımlılığından Farklılıkların Birlikteliğine", **Uluslararası İlişkiler**, C. 1, S. 4, 2004, s. 2.

değerlendirilmesinin yetersiz duruma gelmesi, güncel gelişmeler doğrultusunda açıklanmaya çalışılacaktır.

B. Gelişim Süreci

1. Genel Olarak

Modern anlamda güvenlik, iç güvenliğin, uluslararası hukukun temel kavramlarından olan dış güvenlikten ayrıldığı, 17. yy ile beraber gündeme gelmiştir.[26] Bahsi geçen gelişme, Otuz Yıl Savaşları'nın ardından 1648'de imzalanan Osnabrück ve Münster Anlaşmaları ile gerçekleşmiştir.[27] Söz konusu anlaşmalar ile ortaya çıkan ulus devlet sistemiyle beraber güvenlik kavramı, bireylerin monarşilerde mutlak bir gücün egemenliği altında bir araya gelerek, haklarını üstün bir güce devredip, onun üzerinden korunma sağlamaları anlamını taşıyorken; ortak toprak parçası üzerinde yaşayan topluluk ile tanımlanmaya başlanan bir ihtiyaç haline dönüşmüştür. Buna göre, devletin ülkesinin güvenliği ile yurttaşlarının güvenlikleri

[26] BRAUCH, s. 3.

[27] Bahsi geçen anlaşmaları içerisine alan Westphalia Barışı, her devletin ülkesi üzerinde mutlak egemen olduğunu, bu sebeple herhangi bir dinsel veya siyasal sistemi kabul edebileceğini ifade ederek; devleti mutlak güç ve otoritenin merkezine koyan tarihsel sürecin başlangıcını meydana getirmektedir. Antony ANGHIE, "Basic Principles of International Law: A Historical Perspective", **International Law For International Relations**, (Ed., Başak ÇALI), Oxford University Press, New York, 2010, s. 52-53; Westphalia Barışı ve modern uluslararası hukuka etkileri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Leo GROSS, "The Peace of Westphalia, 1648-1948", **Am. J. Int'l L.**, Vol. 42, No. 1, 1948, s. 20-41.

arasında doğrudan bir ilişki oluşmuş, böylelikle güvenlik, ulus düzeyinde ele alınan bir kavram niteliğini kazanmıştır. Güvenliğin söz konusu özelliği, tehditlerin de ulusal çerçevede değerlendirilmesine sebebiyet vererek, hem devletin hem bireylerin güvenliğinin, dışarıdan kaynaklanan tehditlere karşı, devlet egemenliğinin kapsamına dahil olması ile sonuçlanmıştır.[28]

I. Dünya Savaşı sırasında yaşanan yıkımın ardından, özellikle MC ile gündeme gelen kolektif güvenlik kavramının uluslararası alanda güvenliğin sağlanması bakımından umut vaat ettiği bir ortamda, idealizm etki alanını genişletmiştir.[29] Güvenlik çalışmaları, her ne kadar I. Dünya Savaşı'nın sonrasında gündeme taşınsa da araştırma konusu yapılan hususlar açısından askeri niteliğin dışına çıkılamamıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı'nı izleyen süreçte kapsamını genişleten ilgili alan, bu nedenle nispeten yeni oluşmuş bir çalışma çevresi biçiminde değerlendirilmektedir.[30]

Bahsi geçen dönemde güvenlik kavramı, ulusal güvenlik ile eş anlamlı bir şekilde, devletin unsurlarından olan bağımsız siyasi otoritenin devamlılığının tesisi olarak değerlendirilmiş ve bu amaca ulaşmak için üzerinde durulan temel yaklaşım, her zaman için askeri nitelikte olmuştur. Güvenliğin dar kapsamlı bir biçimde ele alınması ve güvenliğinin sağlanması gerekli süjenin sadece devletle sınırlı tutulması,

---

[28] ELMAS, s. 33-34.

[29] John BAYLIS, "Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Kavramı", (Çev., Burcu YAVUZ), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 70; BRAUCH, s. 3.

[30] Stephen M. WALT, "Güvenlik Çalışmalarının Rönesansı", (Çev., Barış GÜRSOY, Bülent Sarper AĞIR), **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 75, 77.

II. Dünya Savaşı sonrasında, Soğuk Savaş'ın yaşanmasına sebebiyet vermiştir.[31] Realizmin güvenliğe ilişkin temel yaklaşım olduğu söz konusu dönemde, uluslararası iş birliğini geçici olarak değerlendiren neorealizm, özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen terör saldırıları ile etkinliğini artırmıştır.[32]

Güvenlik kavramına yönelik farklı teorik yaklaşımların, genel anlamda ifade edilecek olursa, ortak bir yapıya sahip bulundukları söylenebilir. Buna göre, her teori öncelikle güvenliği sağlanacak süjeleri tespit eder. Devamında, tedbir alınması gerekli tehditler belirlenir. Daha sonra ise, güvenliğin tesis edileceği yöntem ve bunu yerine getirecek süjeler açıklanır.[33] Yapısal açıdan söz konusu benzerliklere rağmen, güvenliğe ilişkin teoriler, ait oldukları dönemin siyasal ve ekonomik özelliklerini yansıtmaktadır.[34] Bunun yanında, uluslararası sistemin süjelerinin, değişik güvenlik anlayışlarına ve tehdit algılarına sahip bulunmaları, güvenliğe yönelik yaklaşımların farklılaşmasına neden olmaktadır.[35]

Güvenlik çalışmaları, uzun süreden beri, uluslararası ilişkilerin en önemli alt dallarından birini meydana getirmektedir. Devlet faaliyetlerinin amacının

---

[31] Micheal SHEEHAN, **International Security, An Analytical Survey**, Lynne Rienner, London, 2005, s. 6.

[32] BAYLIS, s. 71.

[33] Tuncay KARDAŞ, "Güvenlik: Kimin Güvenliği ve Nasıl?", **Uluslararası Politikayı Anlamak, "Ulus Devlet"ten Küreselleşmeye**, (Ed., Zeynep DAĞI), Alfa Yay., İstanbul, 2007, s. 126.

[34] Deniz Ülke ARIBOĞAN, **Uluslararası İlişkiler Düşüncesi, Tarihsel Gelişim**, Bahçeşehir Üniversitesi Yay., İstanbul, 2007, s. 326.

[35] DEDEOĞLU, 2008, s. 24.

belirlenmesi, tarihsel değerlendirmelerin anlamlandırılması ile ekonomik, siyasi ve askeri yapılar arasındaki ilişkinin tanımlanmasında son derece önemli bir görevde bulunmuştur.[36] Ancak, günümüz dünyasındaki güncel tehditlerin çeşitliliği ve karmaşıklığı, uluslararası ilişkilerin tek başına sağlayabileceği analizlerden daha fazlasını gerektirmektedir. Beşeri ve sosyal bilimlerin yanı sıra, birçok farklı disipline ait veriler, güvenlik kavramı değerlendirilirken kullanılmak durumundadır. Bu sebeple, güvenlik çalışmalarının geleceğini, sadece uluslararası ilişkilerin kapsamında düşünmek eksik bir yaklaşım olacaktır.[37] İlgili hususlar dikkate alındığında, uluslararası hukuk açısından deniz güvenliğinin değerlendirildiği çalışmada, öncelikle güvenlik kavramının ele alınması gereklilik arz etmektedir.

2. İdealizm

İdealizmin kökeni Aydınlanma Dönemi'ne, özellikle John Locke ve Immanuel Kant'a kadar dayanır. Uluslararası ilişkilerde etkinliğini artırdığı dönem, ABD Başkanı Woodrow Wilson'ın öncülüğünde, I. Dünya Savaşı'nın sonrasına denk gelir. Faşist rejimlerin güç kazanmaya başlaması ve II. Dünya Savaşı ile etkisini kaybeden idealizm, Soğuk Savaş'ın ardından uluslararası ilişkilerde tekrar önemli bir konuma gelmiş; ancak 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleşen terörist saldırılar ve onu takip eden diğer uluslararası terörizm faaliyetleri ile gerilemiştir.[38]

---

[36] ARIBOĞAN, s. 313-314.

[37] WILLIAMS, s. 3, 5.

[38] Patrick MORGAN, "Liberalism", **Contemporary Security Studies**, (Ed., Alan COLLINS), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 35; Robert

İdealizm açısından, özellikle Kant'ın; her devletin esas teşkilatının cumhuriyetçi olması, uluslararası sistemin egemen devletlerden kurulu bir federasyona dayanması ve dünya vatandaşlığı görüşlerinin etkisi altında geçen 19. yüzyılın ardından,[39] I. Dünya Savaşı ile beraber önemli değişiklikler yaşanmıştır. Bundan önce, barış üzerinde yoğunlaşan ve söz konusu kavrama baskıcı rejimlerin ortadan kalkması ile hukuk devleti ilkesinin hâkim olması yoluyla ulaşılabileceğini kabul eden idealizm, I. Dünya Savaşı'nın ortaya koyduğu sonuçlar doğrultusunda, güvenlik sorunlarına bilimsel bir bakış açısı ile çözüm bulmayı amaçlamış; devlet içi reformlardan, hakemlik, uluslararası mahkemeler ve uluslararası hukukun tesisi gibi uluslararası alana ilişkin kurumlara yönelmiştir. İlk dönemlerde kuramsal bir yaklaşımdan ziyade, barış anlaşmalarının içerikleri ve uluslararası örgütlerin temel ilkeleri gibi somut sorunları çalışma konusu yapan idealizm, zamanla teorik alanda gelişme kaydetmiştir.[40] Özellikle uluslararası hukuk ve uluslararası örgütlenme

---

JACKSON, Georg SORENSEN, **Introduction to International Relations, Theories and Approaches**, Oxford University Press, New York, 2010, s. 97.

[39] Kant'ın ilgili görüşleri için bkz. Immanuel KANT, **Ebedi Barış Üzerine Felsefi Deneme**, (Çev., Yavuz ABADAN, Seha L. MERAY), AÜSBF Yay., Ankara, 1960, s. 17-28.

[40] Cornelia NAVARI, "Liberalisms", **Security Studies An Introduction**, (Ed., Paul D. WILLIAMS), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 34-35; Oktay F. TANRISEVER, "Güvenlik", **Devlet ve Ötesi, Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar**, (Der., Atila ERALP), İletişim Yay., İstanbul, 2010, s. 108.

üzerinde duran idealizm, tesis edilen güvenliğin devamının sağlanması hususunda, uluslararası güvenlik gücü kavramının gerekliliğini de ileri sürmüştür.[41]

Realizm gibi idealizm de klasik sayılabilecek kadar eski ve temel bir yaklaşımdır. Belli konularda realizm ile örtüşmesine rağmen, temel hususlarda realizmin öngördüklerini göz ardı etmektedir. Bunun en önemli örneği, uluslararası sistemin süjelerinin tespitinde yaşanmaktadır. İdealizm'e göre devlet, realizmde olduğu gibi, uluslararası sistemin temel süjesidir; ancak uluslararası örgütler, hükümet dışı örgütler, çokuluslu şirketler ve çıkar grupları, siyasi partiler ile bürokrasi gibi süjeler de dikkate alınmalıdır.[42] Bir başka anlatımla, uluslararası sistemin işleyişinde ve şekillenmesinde temel irade sahibi devletlerin yanı sıra, devlet dışı birimler de söz konusu süreçte etkili bir konumdadır.[43]

İdealizm açısından devletler, uluslararası sistemin birbiriyle tamamen aynı yapıya sahip süjeleri olarak değerlendirilemez. Farklı politik sistemlere sahip ve farklı siyasi yapılanmalar tarafından yönetilen devletlerin, uluslararası örgütler, hükümet dışı örgütler ve diğer devlet dışındaki birimlerin uluslararası iş birliğine katkılarına ortak olması mümkündür. Bu nedenle, uluslararası sistemin her zaman ve her yerde aynı özellikleri göstermesi mümkün değildir. Bir başka ifadeyle, realizmin ileri sürdüğü üzere, anarşik yapıdaki uluslararası sistem tek başına devletlerin

[41] DEDEOĞLU, 2008, s. 53.

[42] MORGAN, s. 35.

[43] Jill STEANS, Lloyd PETTIFORD, **Introduction to International Relations, Perspectives and Themes**, 2nd Edition, Pearson, Harlow, 2005, s. 36.

faaliyetlerini şekillendirmez.[44] Bunun yerine bireylerin, siyasi, ekonomik ve sosyal tercihleriyle devletlerin tercihlerini etkilemeleri sonucunda, uluslararası sistem değişiklik gösterebilmektedir.[45] Aynı zamanda, uluslararası güvenliğin sağlanması için, özellikle uluslararası sistemin belirli bir düzen içerisinde bulunmasının gerekliliğini de ön plana çıkaran idealizm, bahsi geçen hususun gerçekleşmesinde uluslararası örgütlerin sahip olduğu etkiye sıkça vurgu yapmaktadır.[46]

İdealizmin, realizm ile benzerlik taşıdığı bir diğer konu, uluslararası sistemdeki merkezi otorite yokluğudur. Realizm ve hatta neorealizmin çıkış noktası olan ilgili husus, idealizmde de kabul görmekte; ancak bunun olumsuz sonuçlarının giderilmesi noktasında diğer iki düşünce akımı ile farklılık göze çarpmaktadır. Buna göre, devletlerin temel süje olduğu uluslararası sistemde rekabetin egemenliği yerine, etik standartlara göre şekillenen işbirlikçi bir yapı mümkündür.[47]

İdealizmin ayırt edici özelliği, uluslararası sisteme yönelik söz konusu iyimser bakış açısıdır. İdealizm, ekonomiye[48], siyasete, uluslararası iş birliğine ve

---

[44] Realizmin, uluslararası sistemin söz konusu özelliğine ilişkin değerlendirmeleri için bkz. infra., s. 24-25.

[45] MORGAN, s. 36.

[46] Itır ALADAĞ GÖRENTAŞ, "İdealizm Üzerine Bir Deneme: Kavramlar ve Eksikler", **Uluslararası İlişkilere Giriş: Teorik Bakış**, (Ed., Hasret ÇOMAK), Umuttepe Yay., Kocaeli, 2009, s. 70.

[47] ARIBOĞAN, s. 211.

[48] İdealizme göre ekonomide, kendi kendine yetebilme ve aşırı askeri harcamaların yerine, uluslararası ticarete ağırlık verilmesi durumunda, devletler arasında bağımlılığın artmasıyla askeri güç daha az başvurulan bir araç haline gelecek;

özellikle barışçıl ilişkilere yönelik temelinde iyimser görüşleri bünyesinde barındırmaktadır. Buna göre, uluslararası sistem rekabetten ibaret değildir; barış ve güvenlik ise muhtemel hedeflerdir. Devletler arasındaki iş birliği, kısıtlı ve ulaşılması zor olmadığı gibi, *güvenlik ikilemi*[49] de (*security dilemma*) kaçınılmaz bir sonuç değildir.[50] Unutulmaması gereken, karşılıklı bağımlılık ve dayanışmadan kaynaklanan uluslararası alandaki iş birliğinin, sadece devletler arasında değil; uluslararası sistemin diğer tüm süjeleri açısından da geçerli olduğudur.[51]

Ana unsurları açıklanan idealizm açısından üzerinde durulması gerekli bir diğer husus, temellerini Kant'ın *Ebedi Barış Üzerine Felsefi Deneme* eserinde ifade ettiği, demokrasilerin diğer rejim türlerine göre çatışmaya daha az eğilimli oldukları yönündeki yaklaşıma dayanan ve Soğuk Savaş'ın ardından uluslararası alanda etkinliği artan, demokratik idealizmin öne sürdüğü, *demokratik barış* görüşüdür.[52]

---

böylece güvenliğin sağlanması mümkün olacaktır. İlgili yaklaşım uyarınca, gelişmemiş devletlerde sıklıkla çatışmaların yaşanması; ekonomik yapıdaki aksaklıklar ve buralarda toprağın hala üretim için baskın konumda bulunması ile açıklanabilmektedir. JACKSON-SORENSEN, s. 102, 104; İdealist görüşün temellerini atan Kant, uluslararası ticaretin, kalıcı barışın tesisinde başvurulması gerekli faaliyetlerin başında geldiğini ifade etmektedir. KANT, s. 35.

[49] Adı geçen kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. infra., s. 28-31.

[50] MORGAN, s. 35.

[51] STEANS-PETTIFORD, s. 39.

[52] Ayrıntılı bilgi için bkz. SHEEHAN, s. 32-34; Kant'ın, cumhuriyetçi ve cumhuriyetçi olmayan devlet ayrımı, zamanla demokratik ve demokratik sisteme sahip bulunmayan devlet şekline dönüşerek, yukarıda bahsi geçen görüşü bir başka

Buna göre, demokrasi ile yönetilen devletler, birbirleri ile çatışmaya girmez; herhangi bir muhtemel çatışma için de hazırlıkta bulunmazlar.[53] Önemli kaynaklara sahip olan söz konusu devletlerin askeri imkânları, güvenlik ikilemine yol açarak uluslararası güvenliği tehlikeye atmaz. Bunun nedeni, ilgili devletlerin çoğulcu bir güvenlik topluluğu oluşturarak kendi aralarındaki uyuşmazlıkların çatışmaya dönüşmesinin önüne geçmeleridir.[54] Özetlemek gerekirse, demokrasi ve barış kavramları arasında doğrusal bir ilişki olduğunu ileri süren idealizm, ilgili yaklaşımdan hareketle, demokratik devletlerin güvenliğinin daha sağlam temellere dayandığını savunmaktadır.[55]

Demokratik barış görüşünün ileri sürdüğü hususların gerekçesi bakımından iki temel yaklaşım bulunmaktadır. Bunlardan birincisi kurum kavramını esas alırken, diğeri kültür üzerinde durmaktadır. Demokratik rejimlerin iç yapısını incelemesinin konusu yapan ilk yaklaşım, söz konusu rejimlerin sahip olduğu, güçler ayrılığı ve

---

açıdan daha etkilemiştir. Ali L. KARAOSMANOĞLU, "Muhteşem Ortaklık: Kant ve Clausewitz", **Uluslararası İlişkiler**, C. 4, S. 14, 2007, s. 175.

[53] Demokratik idealizmin vurgulamaya çalıştığı husus, demokratik rejimlerin hiçbir zaman çatışmaya girmemesi değil, birbirlerine yönelik kuvvet kullanmayı tercih etmemesidir. Bu iddia demokrasilerin, diğer siyasal sistemlere göre, daha barışçıl ve uluslararası hukuka daha fazla uyan bir yapı ortaya koydukları savı ile desteklenirken; demokrasi ile idare edilen devletlerin sayısında son yıllarda yaşanan artış, uluslararası güvenliğin tesisinde önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. JACKSON-SORENSEN, s. 109.

[54] MORGAN, s. 42.

[55] BİRDİŞLİ, s. 51.

seçim gibi kurumların siyasi dengenin tesisini sağladığını, böylece ilgili devleti tehlikelere karşı ihtiyatlı hale getirdiğini ileri sürmektedir. Mevcut risklerden kaçınma eğiliminde olan devletin bu tavrı, demokratik devletler arasında çatışma yaşanmaması sonucunu beraberinde getirmektedir. Kültür kavramını ele alan yaklaşıma göre ise, demokratik rejimle yönetilen devletler birbirlerine güvenir ve aralarındaki uyuşmazlıkları görüşme yoluyla çözmeyi tercih ederler.[56]

Demokratik barış görüşü, birtakım hususlara yer vermemesi nedeniyle eleştirilmektedir. Demokrasi kavramının açıklaması, devletlerin sahip oldukları demokratik sistemlerin büyük oranda farklılık göstermesi nedeniyle her zaman için daha otoriter bir yönetim biçimine dönüşme ihtimali taşıması ve bunların uluslararası sisteme ilişkin yansımaları, bahsi geçen eleştirilere örnek gösterilebilir.[57]

Bütün bunların içerisinde, konumuz açısından önem taşıyan en temel eleştiri ise, demokratik devletlerin, demokrasi ile yönetilmeyen devletler ile çatışmaya girmekten çekinmemelerine yöneliktir. Böylece, demokratik barışın sağlanmasının demokratik devletlerin barışçıl niteliklerinden kaynaklanmadığı ileri sürülmektedir.[58] Söz konusu eleştiri, demokratik barış görüşü kapsamında zamanla ortaya çıkan iki farklı bakış açısını ele almayı gerektirmektedir. Tekçil olarak adlandırılabilecek ilki, demokratik rejimle yönetilen devletlerin, diğerlerine kıyasla barışçıl olduklarını kabul etmektedir. İkicil bakış açısı ise, demokratik devletlerin daha barışçıl bir özelliğe sahip bulunduklarını reddetmekte, bunların sadece benzer durumdaki devletlere karşı kuvvet kullanma yolunu tercih etmekten kaçındıklarını, bir başka

[56] NAVARI, s. 40.

[57] ALADAĞ GÖRENTAŞ, s. 70; JACKSON-SORENSEN, s. 115.

[58] MORGAN, s. 42.

anlatımla önem arz eden hususun, saldırının muhatabı devletin yapısı olduğunu ileri sürmektedir.[59] Görüldüğü üzere yukarıda ele alınan eleştiri, demokratik barış görüşüne ilişkin tekçil bakış açısına yöneliktir ve aynı zamanda ikiciliğin de çıkış noktasını meydana getirmektedir. İkicil bakış açısının temelini oluşturan devletin yapısı kavramı ile ilgili bir diğer görüşe göre ise, burada kastedilen, ülkesel anlamda birbirlerinden herhangi bir talepleri kalmamış, devletleşme süreçlerini uzun süre önce tamamlayan sanayileşmiş devletlerdir. Sanayileşme sürecini sonlandırmasına rağmen; ülkesel bütünlüğünü sağlayamayan ve siyasal rejiminde kurumsal anlamda eksiklikler bulunan devletlerin, I. ve II. Dünya Savaşları'ndaki Almanya örneğinde olduğu gibi, devletleşme aşamalarındaki söz konusu eksikler nedeniyle, diğer demokratik devletler ile çatışmaya girmek suretiyle uluslararası güvenliği tehdit etmeleri mümkündür.[60]

İdealizm, uluslararası kurumlaşmayı önermesi, evrensel normları ön plana çıkarması, uluslararası toplum kavramını ileri sürmesi, iş birliği ile güvenliği doğrudan ilişkilendirmesi, iş birliği için gerekli normların uluslararası örgütler aracılığıyla gündeme getirilmesinin altını çizmesi bakımından, ilerleyen kısımlarda ele alınacak olan, inşacı görüş ve eleştirel güvenlik anlayışı gibi uluslararası güvenlik hareketlerine kaynak teşkil etmiştir.[61] Sırf bu nedenle dahi, uluslararası güvenliğin

[59] NAVARI, s. 40.

[60] Mohammed AYOOB, "Defining Security: A Subaltern Realist Perspective", **Critical Security Studies**, (Eds., Keith KRAUSE, Micheal C. WILLIAMS), University of Minnesota Press, Minneapolis, 1997, s. 136, 145.

[61] DEDEOĞLU, 2008, s. 53-54; BİRDİŞLİ, s. 28.

sağlanması konusunda her zaman etkisini sürdürecek bir düşünce akımı özelliği taşımaktadır.

3. Realizm

Realizm, I. Dünya Savaşı'nın ardından güvenlik çalışmalarında baskın konumda bulunan idealizmin, II. Dünya Savaşı'nın başlamasını engelleyememesi üzerine gelişme göstermiş ve idealizm tarafından ileri sürülen iş birliği ile ortak güvenlik gibi hususlara karşılık, devletlerin güvenliklerinin tesisinde kendi imkânlarına dayanmalarını esas almıştır.[62] 1970'lerin başlarında, Soğuk Savaş Dönemi'nde yaşanan gelişmeler, güvenlik anlayışında önemli değişikliklere neden olmuş; böylelikle gündeme gelen neorealizm akımının etkisiyle, güvenliğe ilişkin realist düşünce zamanla gücünü yitirmiştir.[63]

Realizmin, güvenlik kavramına yönelik yaklaşımının dayanağı, üç esas noktada ele alınabilir. Bunlardan ilkine göre, uluslararası sistemin temel süjesi devlettir. Öyle ki, kuvvet kullanma yoluyla güvenliğin tesisi hususunda devlet dışında herhangi bir süjenin bulunmamasının yanında, güvenliği ihlal eden tehditler, yine bizzat devletlerden kaynaklanmaktadır. Realizm açısından, birinci sırada olan devletin güvenliğidir. Böylelikle, devlet eksenli bir güvenlik yaklaşımı meydana getirilirken, bireylerin güvenliği devletin güvenliğine bağımlı kılınmaktadır.

---

[62] Mustafa AYDIN, "Uluslararası İlişkilerin "Gerçekçi" Teorisi: Kökeni, Kapsamı, Kritiği", **Uluslararası İlişkiler**, C. 1, S. 1, 2004, s. 34; Umut UZER, "Uluslararası İlişkiler Teorileri", **Değişen Dünyada Uluslararası İlişkiler**, (Ed., İdris BAL), Lalezar Kitabevi, Ankara, 2008, s. 59.

[63] DEDEOĞLU, 2008, s. 56.

Realizmin güvenlik anlayışı için bir diğer önemli nokta, uluslararası sistemin anarşik nitelikte olduğunun kabul edilmesidir. Uluslararası alanda devletlerin eylemlerini düzenleyecek üstün bir otoritenin bulunmaması anlamında kullanılan *anarşi* terimi, bu yönüyle üçüncü ve son temel nokta olan *güç* kavramını gündeme getirir. Anarşik yapıdaki uluslararası sistemde uyuşmazlıkları ortadan kaldırmak ve güvenliği sağlamak için kullanılan savaşlara; ancak sahip olunan güç yoluyla başvurulabilir.[64]

Bahsi geçen hususlar üzerinde bir parça daha durmak gerekirse, realizme göre, devletlerin birtakım ortak özellikleri mevcuttur ve faaliyetleri kapsamında benzer işlevleri yerine getirdiklerinden, devletler her yerde aynıdır. Bu duruma, uluslararası sistemin temel süjesi biçiminde değerlendirilmeleri de eklendiğinde, devlet dışındaki süjelerin daha az önemli veya devletin, diğerlerinin hareket alanını belirleyen birincil süje olduğu söylenebilir.[65] Bir başka anlatımla, devlet dışındaki süjeler, ancak devletler arasındaki ilişkilerin çatısı altında birer süje niteliği

[64] Atilla SANDIKLI, Bilgehan EMEKLİER, "Güvenlik Yaklaşımlarında Değişim ve Dönüşüm", **Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri**, (Ed., Atilla SANDIKLI), Bilgesam Yay., İstanbul, 2012, s. 7; Özgün ERLER BAYIR, "Soğuk Savaş Sonrasında Güvenliğe Yönelik Teorik Tartışmalar", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., Hasret ÇOMAK, Caner SANCAKTAR), Beta, İstanbul, 2013, s. 176-177; Benjamin MILLER, "The Concept of Security: Should it be Redefined?", **Journal of Strategic Studies**, Vol. 24, No. 2, 2001, s. 16-17; KARDAŞ, s. 126-127.

[65] AYDIN, s. 40.

gösterebilmektedir.[66] Uluslararası örgütler, hükümet dışı örgütler, çok uluslu ortaklıklar ve bireylerin etkisi, dikkate alınmayacak kadar azdır.[67]

Söz konusu açıklamalar doğrultusunda realizme göre, devletin güvenliği aynı zamanda o devlet ülkesinde yaşayan bireylerin güvenliği anlamına gelmektedir. Bireylerin meydana getirdiği topluluklar, realizmin bütünsel bir yapıda kavramsallaştırdığı devlet ile aynı menfaatlere sahiptir. Bu nedenle devletin güvenliği, bireylerin tek tek güvenliklerinin sağlanmasına yönelik faaliyetlerin bir bütünü olarak algılanmaktadır.[68] Devletin önceliğinin vatandaşlarını korumak olduğunun altını çizen ilgili yaklaşım, uluslararası topluma yönelik bu yönde bir sorumluluğun bulunmadığını belirtmektedir.[69] Bir başka anlatımla, realizm için esas olan devletin ülkesinin sınırları dâhilinde güvenliğin korunabilmesidir. Dışarıda gerçekleşen tehditler, devleti etkilemediği takdirde, güvenlik kapsamında değerlendirilmez.[70]

Realizm, güvenlik konusunda devleti esas almakta, günümüzde öne sürüldüğü şekilde birey güvenliğini göz ardı etmektedir. Özellikle birey güvenliği ile devletin güvenliğinin eşitlendiği ve uluslararası toplumun bu kapsama dahil

---

[66] Sait YILMAZ, **21. Yüzyılda Güvenlik ve İstihbarat**, Milenyum Yay., İstanbul, 2007, s. 9.

[67] ALADAĞ GÖRENTAŞ, s. 44.

[68] TANRISEVER, s. 109.

[69] STEANS-PETTIFORD, s. 51.

[70] KARABULUT, s. 58.

edilmediği ilgili yaklaşım, küresel boyutta güncel konu başlıklarından olan kaçak göçmenler ve mülteciler açısından olumsuz sonuçlar vermektedir.[71]

Realizmin, güvenlik kavramını algılayışı, uluslararası sistemin anarşik bir yapıya sahip olduğu görüşüne dayanmaktadır. Buna göre uluslararası sistemde, devletlerde olduğu gibi, hukukun üstünlüğü ile adaletin teminini sağlayan ve bireylerin şiddete başvurmasını engelleyen üstün bir otorite yoktur. Bir başka anlatımla, devletin sınırları içerisinde gerekli oranda güvenliğin sağlanmasından sorumlu olan söz konusu yapılanma, uluslararası alanda mevcut bulunmamakta; dolayısıyla devletler, ulusal güvenliklerini inşa etme hususunda, kendi olanaklarına dayanmak durumunda kalmaktadırlar.[72] Bütün bu açıklamalar, uluslararası sistemde kargaşanın hâkim olduğu veya uluslararası hukuka ilişkin kuralların bulunmadığı şeklinde değerlendirilmemelidir. Realizm açısından anarşi terimi ile kast edilen, tüm devletler için güvenliği tesis eden ortak bir süjenin olmamasıdır.[73] Bir başka ifadeyle, realizme göre, uluslararası sistemin anarşik yapısının en önemli sonuçlarından biri, uluslararası alanda hukukun üstünlüğünü sağlayacak bir yapılanmanın kurulamamasıdır. Bu durum, devletlerin kendi güvenliklerini tesis etme konusunda egemenliklerine dayanan yetkilerini, uluslararası bir örgüte devretmeme yönündeki iradelerinden kaynaklanmaktadır.[74] Devletlerin eylemlerini kontrol eden onlardan üstün bir otoritenin bulunmaması, devletleri, diğer devletlerle olan ilişkilerinde

[71] STEANS-PETTIFORD, s. 68.

[72] SHEEHAN, s. 8.

[73] MILLER, s. 15.

[74] STEANS-PETTIFORD, s. 49-50.

yalnız bırakmakta; bu durum ise, egemen eşit devletleri, kendine yardım ilkesi (*self-help*) doğrultusunda hareket etmeye zorlamaktadır.[75]

Devletlerin içinde bulunduğu uluslararası ortamı ve onun uluslararası güvenliğe yansımasını şekillendiren temel kavramlardan üzerinden durulması gereken sonuncusu olan güç, "*diğerlerinin davranışlarını arzu edilen yönde değiştirme veya etkileme yetkisi*" biçiminde genel anlamda tanımlanabilir.[76] Söz konusu kavram, devletlerin sahip olduğu; nüfus, doğal kaynaklar, coğrafi koşullar ve hatta hükümet sistemi gibi unsurların bütününden meydana gelmekte ve devletler arasındaki uyuşmazlıkların çözümündeki rolü ile uluslararası güvenliğin tesisine katkıda bulunmaktadır.[77]

Devletin temel amacının vatandaşlarını iç ve dış tehditlere karşı korumak olduğunu ileri süren realizmin bu yaklaşımı doğrultusunda güç kavramı, askeri güç boyutunda değerlendirilmektedir. Gücü oluşturan unsurlar, çoğunlukla devletlerin askeri gücünün tespitinde gündeme gelmekte; bir başka anlatımla, realizmde güçten bahsedildiğinde, her zaman askeri güç anlaşılmaktadır.[78] Bahsi geçen yaklaşım, aynı zamanda güvenlik kavramının kapsamını da belirlemektedir. Buna göre, devletin karşı karşıya olduğu durumlar askeri güç kullanımını gerektiriyorsa, bir güvenlik sorununun bulunduğu değerlendirilmesi yapılmakta; askeri güce ihtiyaç duyulmayan

---

[75] ALADAĞ GÖRENTAŞ, s. 44, 48.

[76] AYDIN, s. 38, dn. 13.

[77] Charles L. GLASER, "Realism", **Contemporary Security Studies**, (Ed., Alan COLLINS), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 16-17; STEANS-PETTIFORD, s. 58.

[78] SHEEHAN, s. 11-12.

hallerde ise, konu siyasi boyutta ele alınmaktadır.[79] Söz konusu yaklaşım, devletlerin karşılaştıkları durumlar arasında; birincil ve ikincil politika (*high-low politics*) şeklinde hiyerarşik bir sınıflandırmaya başvurmalarına sebebiyet vermektedir. Böylelikle, temel kavram olan güç çerçevesinde, askeri güvenlik, birincil politika kapsamına dahil edilirken; ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel hususlar ikincil politikayı meydana getirmektedir.[80] Bu ayrım ile birlikte, sosyo-ekonomik konular devletlerin egemenliği kapsamında değerlendirilerek, birincil politikayı oluşturan devletlere ilişkin güvenlikten ayrı tutulmaktadır.[81]

Uluslararası güvenliğin sağlanması hususunda gerekli olan; devlet, uluslararası sistemin anarşik yapısı ve güç kavramları üzerinde duran realizm, günümüzde dahi, güvenlik çalışmalarına ilişkin en önemli teori olarak varlığını sürdürmektedir. Realizmin, güvenliğe ilişkin çıkarımlarındaki boşlukları doldurmak veya söz konusu akımın güvenliğe yönelik görüşlerini tamamen reddetmek amacıyla ortaya çıkan birçok düşünce akımının temeli, açıkça veya üstü kapalı olarak, realizme dayanmaktadır.[82]

4. Neorealizm

Soğuk Savaş Dönemi'nde öne çıkan neorealizm akımı, SSCB'nin dağılma süreci ile beraber uluslararası alandaki iki kutuplu rekabetin yokluğunda gelişen

[79] TANRISEVER, s. 110.

[80] SANDIKLI-EMEKLİER, s. 7-8; AYDIN, s. 41.

[81] Peter HOUGH, **Understanding Global Security**, Routledge, London-New York, 2004, s. 3-4.

[82] GLASER, s. 16; SMITH, s. 19.

Avrupa bütünleşmesinin de etkisiyle, gücünü kaybetmeye başlamıştır. Diğer teorik yaklaşımların yoğun eleştirisi altında kalan ve bu noktadan sonra güvenlik çalışmalarında etkin olması mümkün görülmeyen neorealizm, 11 Eylül terörist saldırılarının gerçekleşmesinin ardından tekrar gündeme gelmiştir.[83]

Neorealizme göre güvenlik, devletlerin uluslararası sistem içerisindeki konumlarına göre şekillenmekte; mevcut konumları korumak veya geliştirmek için, savunma içerikli faaliyetler yerine daha etkin eylemlerde bulunmak gerekmektedir. Devletlerin faal nitelikte olduğu bir uluslararası sistemde ise, mutlak güvenlik mümkün değildir; ancak göreceli güvenlikten bahsedilebilir.[84] Neorealizm, devletlerden önce, devletlerin içersinde bulunduğu uluslararası sistemi mercek altına almıştır. Buna göre devletlerin önceliği, varlıklarını sürdürmek üzerine kuruludur. Buradaki varlığını sürdürmekten kasıt, diğer devletlerin sahip olduklarını elde etmek değil, devlete ait bulunanları korumaktır. Bu da uluslararası sistemi rekabete eğilimli hale getirmektedir. Söz konusu sistemin anarşik yapısı, yani üst otoritenin olmaması nedeniyle devletlerin mevcudiyetlerini devam ettirmek amacıyla tek taraflı uygulamalara başvurmaları, uluslararası sistemin rekabetçi niteliğini açıklamaktadır.[85]

Devletler, uluslararası sistemin bahsi geçen özelliği nedeniyle; ancak varlıklarını sürdürebilecek kadar güvenliği sağladıktan sonra, kaynaklarını başka

---

[83] Colin ELMAN, Micheal A. JENSEN, "Realisms", **Security Studies An Introduction**, (Ed., Paul D. WILLIAMS), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 20.

[84] TANRISEVER, s. 115.

[85] GLASER, s. 20.

amaçlar için kullanabilirler. Güvenlik için devletlerin rekabet halinde bulunduğu bu ortamda, rekabetten olumsuz etkilenen güvenlik içinde olmayan devletler de yer almaktadır. Bir başka ifadeyle, taraflardan birinin kazancı diğerinin kaybı anlamına gelebilmektedir. Neorealizm açısından bu durum, güvenliğin sıfır toplamlı bir model (*zero-sum game*) olmasından kaynaklanmaktadır. Kendi güvenliklerini sağlayamayan devletlerin yol açtığı güvensizlik durumunun yanı sıra, devletlerin güvenliklerini artırıcı faaliyetlerinin *güvenlik ikilemine* sebebiyet verme ihtimali, neoralizmin güvenlik anlayışının eleştiriye açık bir yönünü oluşturmaktadır.[86]

Neorealizme göre, devletin güvenliğinin, sahip olduğu kaynakların en üst düzeye çıkarılması ile sağlanacağına ilişkin yaklaşım, güvenlik ikilemine yol açmaktadır. Tüm devletler için mümkün olmayan söz konusu sürecin uygulandığı durumlarda, bir devletin güvenliğinin sağlanması diğer devletlerin güvenlikleri pahasına gerçekleşmektedir. Bir başka anlatımla, güvenliğini oluşturmayı amaçlayan devletin tek taraflı eylemleri, birçok durumda başka devletlerin güvenliklerini tehdit etmektedir.[87] Güvenlik için geliştirilmeye çalışılan kaynakların temelini askeri gücün meydana getirmesi, güvenlik ikilemi kavramına kaçınılması zor bir nitelik kazandırmaktadır. Bunun nedeni, güvenlik için esas konumda bulunan askeri gücün, her ne amaçla edinilirse edinilsin, diğer devletler bakımından tehdit unsuru oluşturmasıdır.[88]

---

[86] Ahmet Emin DAĞ, **Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü**, Anka Yay., İstanbul, 2005, s. 221-222; TANRISEVER, s. 117.

[87] HOUGH, s. 4.

[88] SHEEHAN, s. 8; Neorealizme göre, devletlerin güvenliklerini artırmaya yönelik savunma amaçlı faaliyetleri, güvenlik ikilemi kapsamında, diğer devletler tarafından

Neorealizm açısından, güvelik ikilemi kavramının esas teşkil eden çıkış noktası, uluslararası sistemin anarşik yapısıdır.[89] Ancak, söz konusu iki kavramın karşılıklı biçimde birbirlerini etkiledikleri ve temellerinin, Hobbes'un *toplum sözleşmesi* kuramında bulunduğu gözden kaçırılmamalıdır. Buna göre, insanlar arasında sürekli bir mücadelenin bulunduğu doğa durumundan medeni topluma geçilmesi; ancak egemen devletin (*Leviathan*) kurulması ile olanaklı hale gelir. Toplum sözleşmesi ile gerçekleştirilen bu dönüşüm ile bireylerin, mutlak otorite ve gücü elinde bulunduran devlet yapılanmasının altında, kendilerinin ve diğerlerinin güvenliğini sağlaması,[90] önemli bir sorunu beraberinde getirmektedir. Medeni

---

muhtemel tehdit niteliğinde algılanmaktadır. KARDAŞ, s. 129-130; Güvenlik ikileminin eleştirildiği temel nokta, devletlerce tehdit biçiminde değerlendirilen diğer devletlerin eylemlerine son verilememesinin, söz konusu kavramın uluslararası sisteme karşı etkilerini sürekli kılması ve bunun da son aşamada güvensiz bir ortam yaratmasıdır. ERLER BAYIR, s. 178; Eleştirilerin yoğunlaştığı diğer bir nokta, güvenlik ikilemi kavramının devleti merkeze alan yapısıdır. Adı geçen kavram açısından temel süje olarak belirlenen devlet, tek, bütüncül ve rasyonel şekilde çıkarları doğrultusunda hareket eden bir biçimde betimlenmiş; devletlerin karar alma süreçlerindeki çeşitlilik ve farklılıklar göz önünde bulundurulmamıştır. Ali BİLGİÇ, ""Güvenlik İkilemi"ni Yeniden Düşünmek: Güvenlik Çalışmalarında Yeni Bir Perspektif", **Uluslararası İlişkiler**, C. 8, S. 29, 2011, s. 125.

[89] MILLER, s. 16.

[90] Doğa durumundaki tehditler, düzenin sağlanması için egemen bir gücün varlığını gerektirir. Bu nedenle, egemen devletin en temel görevi, güvenliği tesis etmektir. ELMAS, s. 31; Hobbes'a göre, güvenliğin sağlanması hususunda kastedilen tehditler,

toplumun temel unsurlarından barışçıl yaşam, sadece devlet içerisinde söz konusu olabilmekte, devlet ötesinde veya devletler arasında varlığını sürdürememektedir. Bir başka anlatımla, güvenlik ihtiyacı nedeniyle bireylerin egemen devlet aracılığıyla doğa durumundan medeni topluma geçiş yapması; devletlerin uluslararası alanda egemenliklerini, güvenlik için dahi olsa, devretmekte isteksiz olmaları nedeniyle, bu kez devletler arasında bir doğa durumu yaratmaktadır. Böylelikle, devletin kurulması ile sağlanan birey güvenliği, uluslararası alanda güvensiz bir ortama neden olarak, güvenlik ikileminin ve uluslararası sistemin anarşik yapısının yerleşmesine sebebiyet vermektedir.[91]

Güvenlik ikilemini biçimlendiren uluslararası sistemin anarşik yapısı, devletlerin birbirlerinin şu andaki ve gelecekteki maksatlarından kuşku duymalarına ve karşılıklı tehdit nitelendirmesi yapılmasına neden olmaktadır. Böylece, güvenlik ikileminin şekillendirdiği uluslararası alanın etkilerinden kaçınmak isteyen devletler, anarşik yapının sonucu olan kendine yardım doğrultusundaki tek taraflı eylemleri aracılığıyla askeri olanaklarını artırmakta; ancak bu durum, söz konusu eylemlerde bulunan devlet dahil olmak üzere, güvenlik ikilemi tarafı devletlerin güvenliğini azaltmaktadır. Sonuç olarak, devletler arasında yaşanan çatışmalar nedeniyle uluslararası güvenlik ortadan kalkmaktadır. Dikkat edilmesi gereken husus, güvenlik

---

egemen devletin bünyesinde gündeme gelen iç tehditlerdir. Söz konusu yaklaşımdan yola çıkan realizm ve neorealizm ise, diğer devletlerden kaynaklanan askeri nitelikteki tehditleri esas almaktadır. SHEEHAN, s. 15.

[91] JACKSON-SORENSEN, s. 64-65.

ikileminin, neorealizm tarafından uluslararası alandaki çatışmaların tek nedeni biçiminde değerlendirilmemesidir.[92]

Uluslararası sistemin rekabetçi özelliğinin ağır basmasını bir başka nedeni, devletlerarası dayanışmanın zayıflığıdır. Devletlerarası ilişkilerde devletlerin gerçek niyetlerinin belirsizliği dayanışma kavramının uluslararası alanda yerleşmesini engellemektedir. Bunun yanında, dayanışmanın önündeki tek engel, devletlerin gerçek niyetlerinin belirsizliği değildir. Devletlerin niyetleri belirli olsa dahi, herhangi bir iş birliğinin varlığı durumunda, ön plana çıkan devletin kendisinin de bu dayanışmadan elde edeceği *mutlak kazanç* (*absolute gains*) değil, diğer devletin söz konusu dayanışma sonucu sahip olacağı *göreceli kazançtır* (*relative gains*). Bunun nedeni, iş birliğinin ardından rakip devlete ait göreceli kazançların, ilerleyen dönemlerde karşıt devlet aleyhine kullanılabilme ihtimalidir.[93] Dolayısıyla devletler, güvenliklerini sağlamak için, uluslararası iş birliği yerine, kendi kaynaklarına dayanmak durumundadırlar.[94]

Uluslararası sistemin süjelerini belirlerken devlet dışı süjeleri de göz önüne alan ve uluslararası güvenliğin sağlanmasında özellikle uluslararası örgütlerin etkisine vurgu yapan idealizmin bu yaklaşımına karşı neorealizm, devletlerin göreceli kazançlarını önde tutmaları ile uluslararası örgütlerin idealizmin kendileri için öngördüğü görevi yerine getirmelerinin imkânsız olduğunu ileri sürmektedir. Neorealizm tarafından söz konusu durumun mümkün bulunduğu tek olasılık,

---

[92] Shiping TANG, "The Security Dilemma: A Conceptual Analysis", **Security Studies**, Vol. 18, No. 3, 2009, s. 591-592, 594-595.

[93] GLASER, s. 21.

[94] KARABULUT, s. 62.

devletlerin güvenliğin sağlanması hususunda müşterek menfaatlerinin ağırlık kazanmasıdır. Aksi takdirde, uluslararası sistemin rekabetçi yapısının gerektirdiği devletlerin tek taraflı eylemleri yaygınlık kazanacak ve güvenlik için uluslararası örgütlerin sınırlı katkısı da gündeme gelemeyecektir.[95]

Göreceli kazanç kavramını ön plana çıkaran neorealizme karşı yapılan eleştirilerde, mutlak kazancın esas alındığı bir uluslararası sistemde iş birliği ve uzlaşma yollarının her zaman açık olduğu ileri sürülmektedir. Buna göre, bireyler arasındaki çatışmayı dengelemekten çok, dayanışmayı hâkim kılmaya odaklanan devlet, aynı tutumu uluslararası sistemde de sergileyerek, devletler arasında mutlak kazanç ve ortak çıkarları gündeme getirmelidir. Böylelikle, devletlerin karşılıklı kazanımlarının mevcudiyeti, güvenliğin *pozitif toplamlı bir model* haline dönüşme ihtimalini her zaman için artırmaktadır.[96]

Neorealizm, realizmin uluslararası sistemi açıklamada başvurduğu insan doğası ve etik değerler kavramlarını kullanmak yerine, sistem içerisindeki etmenleri temel alan yapısal bir teori oluşturmayı amaçlamaktadır.[97] Değişmez nitelikte olduğu kabul edilen insan doğası kavramının, uluslararası sistemin çeşitliliğini açıklamada yetersiz kalacağını ileri süren neorealizm, uluslararası güvenlik için esas özellikte bulunan güvenlik ikilemi kavramının, uluslararası sisteminin yapısı ve onun

[95] JACKSON-SORENSEN, s. 116.

[96] Hakan Övünç ONGUR, "Uluslararası İlişkilerde Post-Yapısalcı Yaklaşımlar ve "Anarşi"nin Yapı-Sökümü", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., Hasret ÇOMAK, Caner SANCAKTAR), Beta, İstanbul, 2013, s. 540; ARIBOĞAN, s. 265-266.

[97] ALADAĞ GÖRENTAŞ, s. 47, 50.

devletleri gerçekleştirmek zorunda bıraktığı eylemler ile izah edilebileceğini belirtmektedir.[98]

Realizmde olduğu gibi, uluslararası sistemin açıklanmasında temel süje olarak devleti alan neorealizm, söz konusu kavramın özellikleri yönünden realizmden ayrılmakta; devletlerin, yönetim biçimleri ve ideolojileri bakımından birbirlerinden farklı olduklarını kabul etmesine rağmen, uluslararası alandaki işlevleri açısından aynı yapıya sahip bulunduklarını ileri sürmektedir.[99] Kendine yardım ilkesi doğrultusunda şekillenen uluslararası sistemin etkisiyle gündeme gelen bu durum devletleri, güvenliğin sağlanması hususunda, tek başına hareket etmeye zorlamaktadır.[100]

Uluslararası sistemi yapısal açıdan ele alan bilimsel bir yaklaşım olma iddiasındaki neorealizm, *süje temelli* olarak değerlendirdiği realizmin aksine, söz konusu sistemin süjelerinden çok, sistemin kendisinin üzerinde durmuştur. Uluslararası sistemin yapısının, süjeleri belirli şekillerde hareket etmeye zorladığını ifade eden yaklaşımda, süjeler nispeten ikinci plandadır.[101]

Devletlerin temel amaçlarının güvenliklerini sağlamak olduğunu ileri süren neorealizme göre, uluslararası sistemin anarşik yapısı, onları uluslararası alanda genel bir güvenlik oluşumu yönünde faaliyet göstermekten alıkoymaktadır.[102] Uzun dönemde, devletlerin rekabet içerisinde bulunmadığı bir ortamın gerçekleşmesinin

[98] SHEEHAN, s. 17.

[99] ARIBOĞAN, s. 246.

[100] SHEEHAN, s. 17.

[101] JACKSON-SORENSEN, s. 73-74; STEANS-PETTIFORD, s. 55.

[102] DEDEOĞLU, 2008, s. 57.

mümkün görülmediği söz konusu görüş, uluslararası güvenliğin tesisinde, devletler arasında kurumsallaşmış iş birliğinin muhtemel olduğunu ve böylelikle güvenlik ikileminin ortadan kaldırılabileceğinin altını çizen, Soğuk Savaş sonrasındaki güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımlar tarafından yoğun şekilde eleştirilmiştir.[103] Bir başka anlatımla, güvenlik çalışmaları bakımından temel yaklaşımlardan olan neorealizm, tıpkı realizm gibi, kendisinden sonraki güvenlik anlayışlarının şekillenmesinde önemli bir etkiye sahiptir.

5. Güvenlik Kavramına Yönelik Güncel Yaklaşımlar

a. Genel Olarak

Güvenlik çalışmalarında devleti merkeze alan ve ona karşı dışarıdan gelen tehditlere karşı güvenliğin sağlanması hususu üzerinde duran geleneksel güvenlik anlayışına karşı ortaya çıkan güncel yaklaşımlar, ilk olarak II. Dünya Savaşı'nın sonrasında çatışmaların çoğunluğunun üçüncü dünya devletlerinin bünyesinde görünürlük kazanması ile gündeme gelmiştir.[104] Bunu takip eden Soğuk Savaş Dönemi'nde güvenlik, askeri konularla sınırlı biçimde ele alınmış; bu nedenle bilimsel anlamda gerektiğinden daha az ilgi görmüş ve teknik bir kavram

[103] BAYLIS, s. 72, 78.

[104] Çoğunlukla, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile karşılaşılan bir kavram olduğu düşünülen iç çatışma, yukarıda da ifade edildiği gibi, II. Dünya Savaşı'nın ardından uluslararası alanda gündeme gelmeye başlamıştır. Ancak Soğuk Savaş'ın sonrasında nitelik değiştirmeye başlayan iç çatışmalar, özellikle eski Yugoslavya, Ruanda ve Kongo Demokratik Cumhuriyeti'nde görüldüğü biçimiyle, silahlı çatışma şeklinde değil, bir *kıyım* olarak gerçekleşmiştir. BOOTH, 2012, s. 378-379.

olamamıştır.[105] Soğuk Savaş'ın ardından ise, değişen şartlar ve sonucunda ortaya çıkan istikrarsızlıklar, güvenlik çalışmaları için önde gelen araştırma konularını meydana getirmiştir.[106] Devam eden süreçte, 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen terörist saldırıların ardından, güncel yaklaşımların gerekliliği konusunda ortaya çıkan kuşkular, ABD'nin 2003 yılındaki Irak müdahalesini takiben söz konusu yaklaşımların yeniden önem kazanması ile etkisini yitirmiştir.[107]

Sadece ulusal düzeyde olmak üzere, askeri tehditlerin merkezi konumda yer aldığı yetersiz bir güvenlik anlayışının hakimiyetinde geçen Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile beraber güvenlik kavramı, daha önce hiç olmadığı kadar tartışmaya açılmıştır. Ekonomi, sağlık ve çevre gibi alanların güvenlik çalışmalarının kapsamına dahil edilmesinin yanında, güvenlik; şiddet, risk ve korku gibi unsurları içerecek şekilde yatay düzlemde genişlemiştir. Böylelikle, uluslararası güvenliğe yönelik güncel tehditlerin, sonuçları üzerinden değil, nedenleri doğrultusunda analiz edilmesi de bir zorunluluk haline gelmiştir.[108] Bununla birlikte, 17. yy'dan bu yana etkinliğini sürdüren güvenliğin ulus düzeyinde ele alınması yaklaşımı, Soğuk Savaş'ın şiddetini artırdığı 1970'den itibaren yerini, uluslararası güvenlik kavramına bırakmıştır.[109] Bir başka anlatımla, sadece askeri tehditlerin çalışma konusu yapıldığı Soğuk Savaş

[105] BALDWIN, s. 10-11.

[106] Ersel AYDINLI, "Küreselleşme ve Güvenlik: Teorik Yaklaşımlar", **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 43.

[107] BİLGİN, 2010, s. 75.

[108] ELMAS, s. 63; SMITH, s. 2; BİRDİŞLİ, s. 23.

[109] SHEEHAN, s. 2.

Dönemi, söz konusu dar kapsamlı özelliğine karşın, güvenliğin uluslararası alanda değerlendirilmeye başlanması ile adı geçen kavrama önemli bir katkıda bulunmuştur.

Güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımların ortaya çıkmasındaki esas neden, vatandaşlarının güvenliğini sağlaması doğrultusunda başvurulan devletin, zamanla güvenliğinin tesis edilmesi gereken temel süje durumuna gelmesidir.[110] Bu bakış açısı ile birey, devlete ait insan topluluğunun mensubu olmasından dolayı güvenliğin konusunu meydana getirmektedir.[111] Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile beraber; karşılıklı bağımlılığın artması, egemenliğin daha fazla sınırlanması, iletişimdeki gelişmeler, çevresel bozulma, nüfus artışı, ekonominin uluslararasılaşması, teknolojideki yenilikler, modern silahların yayılması ve devlet dışındaki süjelerin etkinliklerini fazlalaştırması gibi uluslararası alanda önemli gelişmeler yaşanmıştır.[112] Bunun sonucunda, güvenlik bakımından devletin merkezdeki konumunu korumasının yanında; birey, topluluklar, kültürel alt kimlikler, cinsiyet ve yaş grupları söz konusu kavram için birer değişken haline gelmiştir.[113]

Tehdit, güvenliğe yönelik güncel yaklaşımların ortaya çıkmasında etkisi bulunan diğer bir kavramdır. Soğuk Savaş'ın ardından, askeri tehditlerin varlığı, her zamanki gibi, ön planda bulunan yerini korumuş; ancak bunlar, hiçbir zaman

[110] Pınar BİLGİN, "Individual and Societal Dimesions of Security", **International Studies Review**, Vol. 5, No. 2, 2003, s. 203.

[111] ERLER BAYIR, s. 174.

[112] BOOTH, 2003, s. 53.

[113] DEDEOĞLU, 2008, s. 40.

devletler ile bireylerin güvenliğine yönelik tek tehdit türü olmamıştır.[114] Silahlanma, çevre kirliliği, az gelişmişlik, terörizm[115], organize suçlar, insan ticareti, göçmen kaçakçılığı, değerli ve biyolojik madde kaçakçılığı, nüfus hareketleri, kara paranın aklanması, salgın hastalıklar ve uluslararası borç krizi gibi birçok unsur, güvenlik kavramının kapsamını genişletmiştir.[116]

Güncel tehdit türleri, uluslararası alanda yaygın bir biçimde yer almaları ve gerçekleşme ihtimallerindeki yüksek oran ile gündeme gelmekte; kapsam ve yoğunluklarındaki çeşitlilik, değerlendirilmelerini güçleştirmektedir. Özellikle hedef aldıkları süjelerin, devletlerden ziyade topluluklar ve bireyler olarak değişim göstermesi, uluslararası güvenliğin sağlanmasının önündeki en önemli engellerden birisini meydana getirmektedir.[117] Söz konusu tehditlerin küreselleşme ile beraber etki alanlarını genişletmesine rağmen; bunlarla mücadelede etkin yöntemlerin

[114] HOUGH, s. 7.

[115] Uluslararası güvenliğe yönelik güncel tehditler arasında yer alan terörizm, meydana gelen ölüm ve yaralanmalar esas alınarak yapılan değerlendirmelerde, uzun bir süre için, düşük yoğunlukta bir tehdit olarak algılanmıştır. Savaş ve iç çatışmalar ile yapılan karşılaştırmaya dayanan söz konusu yaklaşıma göre, eylemin meydana geldiği alanın sınırlı olması, terörizmi aynı zamanda dar kapsamlı bir tehdit yapmaktadır. Terörizme yönelik tüm bu yorumlar, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleşen terörist saldırılar ile geçerliliğini yitirmiş ve terörizm, uluslararası güvenliğe yönelik güncel tehditler arasında önemli bir yer edinmiştir. KRAHMANN, s. 5.

[116] DEDEOĞLU, 2008, s. 38.

[117] KRAHMANN, s. 7.

uygulanamaması ve ilgili durumun yarattığı belirsizlikler, günümüzde uluslararası toplumu meşgul eden hususların başında gelmektedir.[118]

"*Sermaye, mal ve emeğin dünyanın herhangi bir yerine kolayca transfer edilebilmesi anlamını taşıdığı kadar, kültürlerin, geleneklerin, inanç sistemlerinin ve alışkanlıkların coğrafi sınır tanımaksızın yaygınlaşması*"[119] şeklinde tanımlanabilen küreselleşme, güvenlik çalışmaları açısından genellikle güncel tehditlerin nedenlerinden biri olarak görülmüştür.[120] Bu niteliğinin yanı sıra, ortak değerlerin

---

[118] ELMAS, s. 68.

[119] ARIBOĞAN, s. 306.

[120] Küreselleşmenin, güvenliğe yönelik geniş ölçüdeki etkisinin üzerinde en fazla yoğunlaştığı kavram, süjeleri ve kapsamı açısından, *tehdit* olmuştur. Tehdit unsuru olarak devletlerin yanına, devlet dışı birimlerin ve bireylerin eklenmesine sebebiyet veren küreselleşme özellikle; milis güçlerin, mezhep kökenli yapılanmaların, organize suç örgütü mensuplarının ve teröristlerin güvenliği ortadan kaldıran eylemlerde bulunmalarına imkân veren bir ortam yaratmıştır. Dikkat edilmesi gereken husus, bahsi geçen eylemlerin hedeflerini, devletlerin olduğu kadar, bireylerin de meydana getirmesidir. Victor D. CHA, "Globalization and the Study of International Security", **Journal of Peace Research**, Vol. 37, No. 3, 2000, s. 393-394; Kapsam açısından ise, küreselleşme ile gündeme gelen güncel tehditler; uluslararası terörizm, organize suç, insan ticareti, göçmen kaçakçılığı, uyuşturucu madde ticareti, kitle imha silahları, küresel salgın hastalıklar, etnik/dinsel çatışmalar ve çevresel bozulma şeklinde genel hatlarıyla sınıflandırılabilir. Giray Saynur BOZKURT, "Küreselleşmenin Güvenlik Boyutu", **Değişen Dünyada Uluslararası İlişkiler**, (Ed. İdris BAL), Lalezar Kitabevi, Ankara, 2008, s. 500-501.

geliştirilmesi ve devlet dışındaki süjelerin mevcut uluslararası sistemdeki öneminin artmasındaki katkıları nedeniyle, güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımlar tarafından güvenliğin sağlanmasında etkili bir husus olarak değerlendirilmektedir.[121] Uluslararası sistemin süjeleri arasında karşılıklı bağımlılığı ön plana çıkaran söz konusu kavram, bu özelliği ile uzlaşmayı mümkün kılmaktadır. Ancak, unutulmaması gereken, ilgili durumun her zaman mutlak güvenliği sağlamamasıdır. Küreselleşme, aynı zamanda çatışma unsurunu da ihtiva etmektedir.[122]

Geniş kitlelerin uluslararası sistem içerisinde kendisine yer bulamaması sonucunda bir güvensizlik sarmalı yaratan küreselleşme,[123] bulaşıcı hastalık gibi görünürde önemsiz tehditlerin veya bireyler gibi uluslararası alanda tesiri az olan süjelerin, uluslararası güvenliğe yönelik orantısız etkilerini gündeme getirmektedir.[124] Terörizm ve organize suç gibi kavramların, küreselleşme sürecinin

---

[121] TANRISEVER, s. 113; Küreselleşme kavramının güvenliğe yönelik söz konusu etkileri göz önüne alındığında, bazı durumlarda tehditlerde artışa, diğer koşullarda ise azalmaya neden olduğu görülmektedir. AYDINLI, s. 39.

[122] DEDEOĞLU, 2004, s. 5-6.

[123] ARIBOĞAN, s. 307.

[124] Neorealizm tarafından uluslararası düzeye taşınan, devletin temel görevini güvenliğin sağlanması olarak belirleyen Hobbes'un güvenlik anlayışı, küreselleşme ile gündeme gelen güncel tehditlerin uluslararası topluma yönelik muhtemel etkileri doğrultusunda uygulama alanı bularak, yeni bir boyut kazanmıştır. Barry BUZAN, "Askeri Güvenliğin Değişen Gündemi", (Çev. Burcu YAVUZ), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 122.

başlangıcından önce de var olduğu;[125] ancak küreselleşme ile beraber etki alanlarını genişlettikleri bilinmektedir.[126] Buna göre, küreselleşme, devletlerin tehditlere karşı kendilerini tek taraflı olarak koruma kabiliyetini azaltırken; tehditlerle baş etmek amacıyla iş birliğinde bulunma ihtiyacını ise artırmaktadır.[127]

Bir başka anlatımla, küreselleşme ile etkinliklerini artıran güncel tehditlere karşı, devletin merkezde bulunduğu geleneksel güvenlik anlayışı ile tek başına mücadele etmek, günümüz için geçerliliğini kaybetmiştir.[128] Güvenlik çalışmalarına yönelik söz konusu kavramsal ve teorik etkileri göz önüne alındığında küreselleşmenin, aynı doğrultuda önem taşıyan Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve 11 Eylül terörist saldırıları ile beraber değerlendirilmesi gerekmektedir.[129]

Güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımların ortaya çıkmasının tek sebebi, uluslararası alandaki güncel tehdit türleri değildir. Devletlerin egemenlik

---

[125] Üzerinde durulan tehdit türleri, 20. yy ile beraber uluslararası alanda etkin olmaya başlamışlardır. Bu nedenle, *yeni* olarak nitelendirmektense, *güncel* teriminin tercih edilmesi daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Ancak unutulmaması gereken, yukarıda da açıklandığı üzere, adı geçen tehditlerin küreselleşme ile birlikte öncekinden farklı bir nitelik kazandıklarıdır. KRAHMANN, s. 6.

[126] Küreselleşmenin etkisiyle artış gösteren teknoloji ile iletişim alanındaki gelişmeler, terörist ve organize suç örgütlerinin ulus ötesi boyutta örgütlenmelerini kolaylaştırmaktadır. CHA, s. 393-394.

[127] SMITH, s. 39, 41.

[128] SHEEHAN, s. 17.

[129] Ole WAEWER, "Toplumsal Güvenliğin Değişen Gündemi", (Çev. Birgül DEMİRTAŞ COŞKUN), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 176.

alanlarına ilişkin hususların uluslararası nitelik kazanması ve dış politika konularının devletlerin siyasal sistemlerinde daha çok gündeme gelmeye başlaması olarak açıklanan küreselleşmenin güvenliğe yönelik çift taraflı etkisi, güncel yaklaşımların yaygınlık kazanmasında bir diğer önemli nedendir. Böylelikle, güvenlik çalışmalarının sınırının, devletlere yönelik askeri nitelikte olmayan tehditleri kapsayacak şekilde genişletilmesi veya daha da ileriye gidilerek, bireyler de dahil olmak üzere, uluslararası alandaki tüm süjelerin, askeri ve askeri olmayan bütün tehditlere karşı güvenliğinin sağlanması olarak derinleştirilmesi tartışılmaya başlanmıştır.[130] Bir başka anlatımla, iç ve dış güvenlik arasındaki ayrım büyük ölçüde ortadan kalkmış, devlet güvenliği ile toplum ve birey güvenliği neredeyse eş anlamlı duruma gelmiştir.[131] Küreselleşmenin söz konusu etkisi hakkında verilebilecek en önemli örnek, yerel anlamda tehdit olarak algılanan kavramların uluslararasılaşması sonucunda, güvenliğin sağlanmasına yönelik uluslararası ve yerel uygulamaların arasındaki sınırın belirsizleşmesidir. Böylece, daha önce devletlerin iç hukuk sistemlerinin konusunu oluşturan tehdit türlerinin yanı sıra, bunlara karşı başvurulan kurumlar da uluslararası alanda kullanılmaya başlanmıştır.[132]

---

[130] HOUGH, s. 2.

[131] DEDEOĞLU, 2004, s. 7.

[132] SMITH, s. 37; 15 Haziran - 17 Temmuz 1998 tarihleri arasında gerçekleştirilen Roma Diplomatik Konferansı'nda kabul edilen Uluslararası Ceza Mahkemesi Roma Statüsü'nün, 1 Temmuz 2002'de yürürlüğe girmesi ile kurulan UCM; soykırım suçu, insanlığa karşı suçlar, savaş suçları ve saldırı suçu bakımından ceza yargılamasının uluslararası boyuttaki yansıması olarak, güncel tehditlere karşı başvurulan kurumların uluslararası alanda kullanılmaya başlanmasına yönelik önemli bir

Küreselleşmenin, güvenliğe yönelik etkileri özetlenirse, öncelikle, güncel tehditler karşısında devletlerin, bireyler, toplumlar ve ulus ötesi süjeler ile iş birliği içerisinde bulunmalarının zorunluluğu gündeme gelmektedir. Bu karşılıklı etkileşim ile beraber, söz konusu tehditlerin ortadan kaldırılması hususunda yeni mücadele yöntemlerinin geliştirilmesiyle, ulusal ve uluslararası alanların birbirlerinin içerisine geçtiği durumlar artış göstermektedir.[133] Son noktada küreselleşmenin, güvenlik kavramındaki dönüşümü tek başına başlatan bir unsur değil; hızlandıran bir olgu biçiminde değerlendirilmesi daha yerinde bir yaklaşım olacaktır.[134]

b. İnşacı Görüş

İnşacı görüş, ortaya çıktığı 1980'li yıllardan itibaren, güvenlik çalışmalarına yönelik önde gelen teorik yaklaşımlardan biri olmuştur. Özellikle sosyoloji gibi benzer bilim alanlarına ilişkin kavramlardan yararlanan söz konusu görüş, sosyal açıdan dünyanın, süjeler arasındaki etkileşim sonucunda meydana geldiğini ileri sürmektedir. Buna göre, uluslararası süjeler ile kuruluşlar, kimlik ve norm gibi temel kavramlar, uluslararası alandaki karşılıklı etkileşim ile gündeme gelmektedir.

örnektir. UCM ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Arzu ALİBABA, "Uluslararası Ceza Mahkemesinin Kuruluşu", **AÜHFD**, C. 49, S. 1-4, 2000, s. 181-207; Uğur BAYILLIOĞLU, "Uluslararası Ceza Mahkemesi ve Türkiye", **AÜHFD**, C. 56, S. 1, 2007, s. 51-121; Ülkü HALATÇI, "Uluslararası Ceza Mahkemesi'nin Yargı Yetkisini Kullanabilmesinin Önkoşulları", **UHP-Uluslararası Ceza Mahkemesi Özel Sayısı**, C. 1, S. 3, 2005, s. 57-76.

[133] Ayrıntılı bilgi için bkz. CHA, s. 391-403.

[134] KARABULUT, s. 111.

Böylece, devletin askeri gücünün en üst düzeye taşınmasını güvenlik için ön şart sayan realizmin ve devletler arasında iş birliğini imkânsız kılan göreceli kazanç kavramını ön plana çıkaran neorealizmin öngördüğü rekabetçi uluslararası sistem dışında da bir seçeneğin mevcudiyetini ortaya konmuştur. İnşacı görüşün ilgili özellikleri göz önüne alındığında, sadece uluslararası ilişkilere ilişkin bir yaklaşımın ötesinde, güvenlik kavramını da içeren daha geniş bir sosyal teori olduğu anlaşılmaktadır.[135]

İnşacı görüş, ortaya çıkışından itibaren, kimlik kavramı üzerinde durmuş ve dünyanın sosyal açıdan anlaşılması gerektiğini savunmuştur. Bir başka anlatımla, uluslararası süjelerin eylemlerini ele alırken, içindeki bulundukları uluslararası sistemin kendileri tarafından yaratıldığı ve kendilerini etkilediği tezini ileri sürmüştür.[136] Bu görüşün üç temel özelliği mevcuttur. Öncelikle, diğer görüşlerin aksine, maddi faktörlerin yerine teorinin üzerinde durulmasının altı çizilmektedir. Devlet ve anarşik özellikteki uluslararası sistemi ele alan diğer yaklaşımların yanında inşacı görüşte, teoriler merkezde ve ayrıcalıklı bir konumdadır. İkinci önemli özellik kimlik kavramına ilişkindir. İnşacı görüşe göre kimlik, uluslararası sistemin

[135] Matt MCDONALD, "Constructivisms", **Security Studies An Introduction**, (Ed., Paul D. WILLIAMS), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 63-64; HOUGH, s. 6.

[136] Uluslararası sistemi yapısal açıdan ele alan ve söz konusu sistemin süjeleri belirli şekillerde hareket etmeye zorladığını ileri süren neorealizmin aksine inşacı görüş, hem söz konusu sistemi hem de süjeleri birlikte değerlendirmekte ve karşılıklı etkileşim ile şekillendikleri görüşünün üzerine güvenlik anlayışını kurmaktadır. STEANS-PETTIFORD, s. 189.

süjelerinin menfaatlerini ve bunları elde etmeye çalışırken gerçekleştirdikleri eylemleri açıklamakta kullanılmaktadır. Tüm devletleri güç ekseninde, birbirinin aynı olarak değerlendiren yaklaşımların aksine, karşılıklı etkileşim ile meydana gelen kimlik kavramının yardımıyla, devletlerin menfaatleri ve buna yönelik eylemleri anlaşılmaya çalışılmaktadır.[137] Üçüncü temel özellik ise, uluslararası sistemin süje ve konularına ilişkindir. Buna göre, uluslararası sistemin sahip olduğu yapı ile süjeleri etkilemesinin yanında, süjelerin de uluslararası sistemi şekillendirmesi mümkündür. Açmak gerekirse, uluslararası sistemin anarşik yapısı, aynı zamanda devletlerin bu yöndeki kabulü ve buna ilişkin eylemlerinden kaynaklanmaktadır. Bir başka

[137] İnşacı görüş, karşılıklı etkileşim ile biçimlenen uluslararası sistemin yanı sıra, devleti de araştırma konusu yapmaktadır. Realizmde devletin iç unsurlarının göz ardı edildiğini ileri süren adı geçen görüş, bu nedenle iç ve dış faktörlerin birlikte ele alınmasının gerekliliğinin altını çizerken; ilgili anlayışı, devletlerin uluslararası alana yönelik eylemlerinin, dış etkenlerden ziyade iç unsurlar tarafından biçimlendirildiği yönündeki yaklaşıma dayandırmaktadır. Alexander WENDT, **Uluslararası Siyasetin Sosyal Teorisi**, (Çev., Helin SARI ERTEM, Suna Gülfer IHLAMUR ÖNER), Küre Yay., İstanbul, 2012, s. 16; SANDIKLI-EMEKLİER, s. 39; UZER, s. 68; Söz konusu görüş tarafından, "*örgütlü şiddetin meşru kullanım tekelini elinde bulunduran siyasi otorite*" olarak tanımlanan devlet, bu özelliği doğrultusunda uluslararası sistemin halen merkezinde yer almaktadır. Ancak bahsi geçen durum, devlet dışındaki süjelerin inceleme konusu haricinde bırakılmasını gerektirmez. Sonuç olarak, güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımların teorik altyapılarına devleti dahil etmemeleri, neorealizm bakış açısının günümüzde dahi egemenliğini sürdürmesine sebebiyet verecektir. WENDT, 2012, s. 24-26.

anlatımla, devletlerin anarşik bir sistemde yer almaları, aslında sistemin anarşik olduğuna ilişkin görüşlerine dayanmaktadır. Devletlerin söz konusu görüşleri ve bu doğrultudaki eylemleri, anarşik yapıdaki uluslararası sistemi yaratmaktadır.[138]

Kimlik, devletlerin yapısını, tercihlerini, ilgi alanlarını ve tüm bunların faaliyetlerini ne yönde etkilediğini açıklamakta kullanılan, inşacı görüşün en temel kavramıdır. Neorealizme göre, devletler birbirleri ile aynı yapıya sahip, anarşik uluslararası sistemde güvenliklerini sağlamaya çalışan süjelerdir. İdealist görüş, temel olarak bu yaklaşımı kabul etse de güvenliğe ulaşmanın yolunun iş birliği olduğunu ileri sürmektedir. İnşacı teori ise, devletlerin birbirleri ile etkileşimi sonucunda biçimlenen kimlik kavramı ile güvenliğin şekillendiğinin altını çizmektedir.[139] Devletler, diğer devletler ile kurdukları ilişkilerdeki kimlikleri aracılığıyla söz konusu ilişkinin barışçıl veya ihtilaflı olmasını belirlemektedir.[140] Bir başka anlatımla devletlerin, uluslararası sistem veya birbirleri ile karşılıklı etkileşimi ele alınırken, sahip oldukları kimlik özellikleri ile eylemleri arasında sıkı bir bağın

---

[138] Ayrıntılı bilgi için bkz. Alexander WENDT, "Anarşi Devletler Ne Anlıyorsa Odur: Güç Politikalarının Sosyal İnşası", **Uluslararası İlişkiler**, C. 10, S. 39, 2013.

[139] Uluslararası güvenliğin sağlanmasında kimlik kavramının öneminin altını çizen inşacı görüşe göre, devletlerin kimlikleri sadece diğer devletlerle olan karşılıklı etkileşimleri ile değil; aynı zamanda uluslararası sistemin tesiri aracılığıyla da yapılanmaktadır. Id., s. 38.

[140] Christine AGIUS, "Social Constructivism", **Contemporary Security Studies**, (Ed., Alan COLLINS), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 53-54.

bulunduğu göz ardı edilmemelidir.[141] Söz konusu bağ, kimlik ve güvenlik arasında da bulunmakta, devletlerin güvenlik kavramına yaklaşımlarının, kimlik niteliklerinden bağımsız biçimde şekillenemeyeceği ileri sürülmektedir.[142] Buna göre devletlere ait kimlikler, sosyal, tüzel ve kolektif kimlik olarak üçe ayrılmaktadır.[143] Sosyal kimlik, uluslararası toplumun devlete yüklediği statüyü ifade etmekte; tüzel kimlik ise, devletin içindeki insani, ideolojik ve kültürel unsurlar tarafından şekillenmektedir. Son noktada devletlerin, diğer devletlerin refahını, kendi refahının bir parçası gibi gördüğü kimlik türü olan, kolektif kimlik yer almaktadır.[144] Devletlerin kolektif kimliğe sahip olduğu bir uluslararası sistemde, uyuşmazlıkların çözümünde hukukun üstünlüğü ilkesi uygulama alanı bulurken, herhangi bir tehdidin varlığında ise, kolektif güvenlik kapsamındaki önlemler ile güvenlik tesis edilmektedir.[145] Uluslararası güvenliğin sağlanması hususunda inşacı görüş için

---

[141] Helin SARI ERTEM, "Kimlik ve Güvenlik İlişkisine Konstrüktivist Bir Yaklaşım: "Kimliğin Güvenliği" ve "Güvenliğin Kimliği"", **Güvenlik Stratejileri**, Y. 8, S. 16, 2012, s. 181.

[142] Id., s. 221.

[143] Genel hatları aynı olmakla birlikte, inşacı görüş bünyesinde kimlik çeşitlerinin farklı sınıflandırılmaları da kullanılmaktadır. Bunun en yaygın örneği; kurumsal, tip, rol ve kolektif kimlik biçiminde ele alınmaktadır. WENDT, 2012, s. 280.

[144] SARI ERTEM, s. 200; Kimlikler, devletlerin onlara bağlılık derecesine göre hiyerarşik biçimde sıralanabilir; ancak söz konusu kimliklere yönelen tehditlerin nitelikleri, ilgili hiyerarşide değişiklik meydana getirebilmektedir. WENDT, 2012, s. 287.

[145] Id., s. 140.

temel önemdeki kolektif kimlik kavramına, özellikle realizm ve neorealizm tarafından eleştirilerde bulunulmaktadır. Buna göre, devletler sadece kendi menfaatleri uyarınca hareket ederler. Devletlerin güvenliklerine yönelik doğrudan bir tehdit olmadan, uluslararası normlar kapsamında birbirlerini yardımda bulunmaları mümkün değildir. İnşacı görüş ise, günümüzde devletlerin çoğunluğunun kendilerini *devletler toplumunun* bir üyesi biçiminde gördüğünü ve eylemlerini şekillendiren ilgili normları içselleştirdiklerini ileri sürmekte; ancak bunun söz konusu eylemlerin tamamen devletlerin çıkarlarından bağımsız olduğu anlamına gelmediğinin altını çizmektedir.[146]

İnşacı görüşün güvenlik yaklaşımı için önemli olan bir diğer kavram kültürdür. Kültür, ortak deneyim ve eylemlere bir çeşit anlam kazandıran uygulamaların bütününe verilen addır. İki temel özelliği, süreklilik ve farklılıktır. Geçmişe dayanan ve geleceğe uzanan bir kavram olarak kültür, süreklidir; topluluk oluşturma bilincine işaret ederek toplumun üyeleri ile yabancılar arasında ayrıma yol açmasından dolayı ise, farklılık özelliği taşır. Devletlerin güvenlik anlayışlarının şekillenmesi ve kimlik kavramını meydana getiren değerlerin oluşması aşamasında kültürün dikkate değer katkıları mevcuttur. Örneğin, kaçak göçmenler veya mültecilerin temel güvenlik sorunu olarak görülmesi veya farklı kültürlerin varlığının tehdit şeklinde değerlendirilmesi gibi, birçok durumda kültür kavramı, devletlerin

[146] Id., s. 300-301.

tehdit algılamalarını etkilemekte ve böylelikle güvenliğin tanımlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.[147]

Kültür, kendi kendini üreten ve sürdüren sosyal bir yapıdır. Kültürel yeniden üretim adı verilen bu süreç, yapısal değişimlerin yaşanması sonucunu doğurabilir. Uluslararası sistemin anarşik yapısının devletlerin bu yöndeki eylemleri aracılığıyla meydana gelmesi, kültür kavramının ilgili özelliğine işaret etmektedir.[148] İnşacı görüşün geneline bakıldığında ise, uluslararası sistem ile bu sistemin süjelerinin birbirlerini biçimlendirdiklerinin ve sürekli olarak yeniden inşa ettiklerinin kabul edildiği görülmektedir.[149] Devletlerin menfaatlerini belirlemesi aşamasında temel bir unsur haline gelen kültür, devletlere ait kimlik türlerinin tümünü etkilemektedir.[150] Bunun yanı sıra, kültürlerin bireyler üzerinde oluşturduğu kimlikler ile kimliklerin

[147] AGIUS, s. 56; Burcu GÜÇLÜ AKPINAR, "Uluslararası İlişkilerde Kimlik Sorunsalı", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., Hasret ÇOMAK, Caner SANCAKTAR), Beta, İstanbul, 2013, s. 471-472.

[148] Realizm ve neorealizm, inşacı görüşün kültür kavramı kapsamında bütünleştirdiği uygulamaların sadece merkezi otorite tarafından meydana getirilebileceğini; ancak uluslararası sistemde bu şekilde bir otoritenin bulunmamasının, kültür kavramının gündeme gelmesini engellediğini ileri sürmektedir. WENDT, 2012, s. 311.

[149] Muharrem Hilmi ÖZEV, "Eleştirel Teori Olarak Konstrüktivizm", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., Hasret ÇOMAK, Caner SANCAKTAR), Beta, İstanbul, 2013, s. 495-511.

[150] WENDT, 2012, s. 357-358.

toplumlarda meydana getirdiği kültürler, çift yönlü bir biçimde uluslararası sisteme tesir etmekte ve böylelikle güvenlik kavramını şekillendirmektedir.[151]

Kimlik ve kültür kavramlarında görüldüğü üzere, inşacı görüşte teorik yaklaşım temel alınmakta ve güvenlik çalışmalarında kavramlar ön planda tutulmaktadır. Kimlik ve kültürün yanı sıra, söz konusu yaklaşım açısından önemli olan diğer bir kavramı norm oluşturur. Norm, en temel anlamıyla, belirli bir kimliğe sahip süjelerin uygun veya meşru eylemlerine ilişkin ortak beklentilerdir. İlgili kavramın, uluslararası ilişkilerde uluslararası hukuka uygun eylemlerine yönelik beklentilerini gündeme getirdiği süje ise devlettir.[152]

Devletlerin faaliyetleri kimlik ve kültür kavramlarının etkisiyle şekillenirken, söz konusu kavramlar uluslararası örgütler ve hükümet dışı örgütler aracılığıyla devletlere aktarılan uluslararası topluma ait normlar tarafından biçimlenmektedir. Bilim politikasının oluşturulmasında BM Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO), insancıl hukukun tesisinde Uluslararası Kızılhaç Komitesi (ICRC) ve yoksulluğun azaltılmasının gelişmekte olan devletlerde temel norm haline getirilmesinde Dünya Bankası'nın üstlendiği roller, söz konusu sürece örnek olarak gösterilebilir.[153]

İnşacı görüş temel savlarını belirlerken, özellikle neorealizmin üzerinde durduğu, uluslararası sistemin anarşik yapısını eleştirmektedir. Neorealizme göre anarşik yapı, devletlerin kendilerine yardım ettiği bir uluslararası düzeni meydana getirmektedir. Devletlerin eylemlerini denetleyecek üstün bir otoritenin yokluğu,

[151] GÜÇLÜ AKPINAR, s. 475.

[152] MCDONALD, s. 65.

[153] JACKSON-SORENSEN, s. 169-170.

kendine yardım kurumunu ön plana çıkarmakta, böylece uluslararası alanda iş birliği ihtimali ortadan kalkarken, güvenlik ikilemleri gündeme gelmektedir. İnşacı görüşe göre, uluslararası ilişkilere yönelik bu değerlendirmelerde, devletlerarası etkileşim ve özellikle kimlik kavramı göz ardı edilmektedir.[154]

Devletlerin, tüzel kimlikleri veya bu kimliklerindeki değişiklikler doğrultusunda, eylemlerine farklı bir yön vererek uluslararası sistemin anarşik yapısını ve onun içeriğini etkileyebilmeleri, hatta uluslararası sistemin süjelerini iş birliğine yöneltebilmeleri mümkündür.[155] Anarşi kavramına devletlerin atfettiği anlam, uluslararası alanda üstün bir otoritenin bulunmamasının yansıması değil; diğer devletlerle etkileşim ile meydana gelmesidir. Bununla birlikte, kendine yardım ve çatışmanın uluslararası sistemin kaçınılmaz özellikleri olduğu, değişmeyen bir gerçekten ziyade; anarşinin kültür kavramı doğrultusundaki görünümlerindendir.[156] Bir başka anlatımla, kendine yardım ve güç politikaları doğrultusundaki çatışmalar, anarşinin esaslarından ziyade, birer kurumdur. Günümüz uluslararası sisteminde adı geçen hususlar ile karşılaşılması, yapıdan değil, süreçten kaynaklanmaktadır. Bunun nedeni yapının, süreçten hariç var olamamasıdır. "*Anarşi devletlerin onu nasıl adlandırdığıdır.*"[157]

İnşacı görüşe göre güvenlik, etkileşim ile meydana gelen sosyal bir kavramdır. Güvenliğe ilişkin her yaklaşımda farklı biçimde tanımlanan adı geçen kavramın, inşacı görüş söz konusu olduğunda, kesin bir tanımı bulunmamaktadır.

[154] AGIUS, s. 59.

[155] SARI ERTEM, s. 186.

[156] MCDONALD, s. 69.

[157] WENDT, 2013, s. 7.

Bunun nedeni, güvenliğin varlığının reddedilmesi veya tanımdan yoksun olması değildir. Korunması gereken değerler ve tehdit gibi kavramlar kullanılarak elde edilen tanımlar, inşacı görüş açısından, ilgili kavramların meydana geldiği etkileşim sürecinin açıklanması zorunluluğunu beraberinde getirmektedir. Bu nedenle, inşacı görüş bakımından, güvenliğin somut tanımlamasının yapılması yerine, güvenliğe atfedilen anlamların ve bunların etkilerinin ele alınması önem taşımaktadır.[158] İlgili kavrama yöneltilen anlamların belirlenmesinde ise, siyasi otorite ile bireyler arasındaki *uzlaşma* ve korunması gerekli görülen değerler ile tehdit gibi unsurların tespitine ilişkin *çekişme* hususları üzerinde durulmaktadır. Böylelikle, inşacı görüşün bakış açısıyla güvenlik kavramının meydana gelme süreci ve ona atfedilen farklı anlamların değerlendirilmesi gerçekleştirilmektedir.[159] Özetlemek gerekirse, esas olan kimliklerin taşıyıcı durumundaki toplulukların güvenliğidir. Kimliği tehdit eden her türlü oluşuma karşı tesis edilen güvenlik ise, mevcut kimliklerin içerdiği normatif ve kültürel çerçevenin belirlediği değerler ile normlar tarafından sağlanır. Uluslararası alanda güvenliğin yerine getirilmesi ise, devletin üyesi bulunduğu uluslararası kültürel yapıların korunması ve geliştirilmesi ile söz konusu olur.[160]

Realizm ve neorealizmin ayırt edici özelliklerinden bir diğeri, uzun vadede kalıcı güvenliğin sağlanması ihtimalini önemli ölçüde artırabilecek, uluslararası alanda geçerli *topluluk* kavramını göz önüne bulundurmamalarıdır. Uluslararası sistemin süjeleri arasındaki etkileşimi temel alan inşacı görüşe göre, uluslararası düzeyde normların geliştirilmesi ve bu yönde güvenlik topluluklarının meydana

[158] MCDONALD, s. 65; STEANS-PETTIFORD, s. 198.

[159] MCDONALD, s. 67, 69.

[160] KARDAŞ, s. 143.

getirilmesi ile güvenliğin sağlanması mümkün olabilir. Güvenlik ve topluluk kavramları, birbirlerine bağımlıdır ve bu yönde değerlendirilmeleri gerekir.[161]

II. Dünya Savaşı'nın ardından, yeniden benzer gelişmelerin yaşanmasını engellemek hedefiyle ortaya çıkan, ortak menfaatlerin temsili yoluyla uyuşmazlıkların barışçıl çözümünün temel alındığı ve güvenliğin tesisi ile sürekli bir barışın kurulmasını amaçlayan güvenlik topluluğu kavramı, iki çeşide ayrılabilir. Bunlardan ilki olan bütünleşik güvenlik topluluklarında, yönetim tüm devletler tarafından paylaşılırken; çoğulcu topluluklarda, kuvvetli bir birleşmeye rağmen, devletler siyasi bağımsızlıklarını korumaktadır.[162] İnşacı görüşe göre, karşılıklı

[161] SHEEHAN, s. 27; Gökçen YAVAŞ, "Bölge, Bölgeselleşme ve Güvenlik", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., Hasret ÇOMAK, Caner SANCAKTAR), Beta, İstanbul, 2013, s. 200.

[162] Uluslararası alanda güvenliğin sağlanması hususunda güvenlik topluluklarının katkısını ön plana çıkaran inşacı görüşün, bu yaklaşımında devletleri merkezi konuma yerleştirmesi ile realizmden, uluslararası ilişkilerde dayanışmanın varlığına işaret etmesiyle ise idealizmden etkilendiği kabul edilmektedir. BİRDİŞLİ, s. 105; Özellikle, devletleri, "*barışçıl bir dünya toplumunun inşaatındaki bina iskeleleri*" olarak tanımlayan Kant'ın, idare edilmesi imkânsız bir dünya devleti yerine, "*evrensel misafirperverlik*" düşüncesini temel alan bağımsız devletlerden meydana gelen bir federasyonu öne çıkaran yaklaşımı, inşacı görüşün ileri sürdüğü güvenlik topluluğu kavramını önemli ölçüde etkilemiştir. BOOTH, 2012, s. 109; Adı geçen görüşün güvenlik çalışmalarına en önemli katkılarından biri, güvenliğe yönelik güncel yaklaşımların araştırılmasında, devletin esas nitelikteki yerinin muhafaza edilmesinin mümkün olduğunu göstermesidir. Ancak, uluslararası sistemin anarşik

bağımlılık ilkesine uygunlukları nedeniyle, çoğulcu güvenlik toplulukları, bütünleşik güvenlik topluluklarına göre daha uzun ömürlüdür.[163]

Bu noktada, kolektif güvenlik sistemi ile çoğulcu güvenlik toplulukları arasındaki farkın üzerinde durmak gerekmektedir. İnşacı görüş tarafından sıklıkla başvurulan bir kavram olan kolektif güvenlik, devletler arasında meydana getirilen ve devletlerin uyum içerisinde faaliyette bulunması amaçlanan ortak güvenlik rejimidir.[164] Söz konusu rejim, tehdit veya zaman odaklı değildir. Karşılıklı yardım ilkesi kapsamında hareket eden devletler, herhangi bir tehdidin varlığına dayanmaksızın sürekli biçimde tek bir süje olarak hareket ederler. Bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, çoğulcu güvenlik topluluklarında ilgili devletler arasındaki uyuşmazlıklar ön planda iken; kolektif güvenlik sisteminde üye devletler ile sisteme dahil olmayan diğer devletlerin ilişkilerinin güvenliğe yansıması göz önünde bulundurulmaktadır.[165]

İnşacı görüşe olduğu kadar genel anlamda güvenlik çalışmalarına da katkıları olan güvenlik topluluğu kavramı, özellikle AB bütünleşme süreci bünyesinde önemli

---

yapısından kaynaklanan güvensiz ortamı kaçınılmaz bir sonuç biçiminde değerlendiren anlayışa karşı, topluluk kavramının uluslararası güvenliğin tesisi hususunda etkinliğini ön plana çıkaran inşacı görüş, realizm ve neorelizmin ortaya koyduğu güvenlik algısına temel bir eleştiride bulunmaktadır. SHEEHAN, s. 32, 41.

[163] DEDEOĞLU, 2004, s. 11; AGIUS, s. 59; STEANS-PETTIFORD, s. 197.

[164] KARDAŞ, s. 139.

[165] WENDT, 2012, s. 368-369.

bir yere sahiptir.[166] II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan bu kavram, zaman içerisinde gelişim göstererek, sadece savaşın olmadığı uluslararası bir ortamı değil, sosyal adaletsizliğin, insan hakları ihlallerinin ve farklı toplumların yaşam biçimlerine müdahalelerin bulunmamasını da ifade etmeye başlamıştır.[167] Toplumsal birimler ya da devletler arasında çatışmaların yaşanmamasının teminatı olarak sunulan güvenlik topluluğunun, aralarında çatışma bulunmayan süjelerin bir araya gelmesi ile oluşacağı ileri sürülmekte; ancak söz konusu yaklaşım eleştiriye tabi tutulmaktadır. Temelleri idealizmin savunduğu demokratik barış görüşüne dayanan ilgili düşünce şekline yapılan karşı çıkışlar,[168] benzer süjeler ile meydana getirilen güvenlik topluluğunun kendi içinde karşıtlıklar yaratma riskine dikkat çekmekte ve bunların, özellikle farklılıklar taşıyan süjeler arasında kurulmasının gerekliliğini ifade etmektedir.[169]

Günümüzde güvenliğin, devletin ülkesel bütünlüğü ve siyasi bağımsızlığının korunmasından ibaret olmadığı kabul edilmektedir. İnşacı görüş, güvenliğin sosyal etkileşim ile meydana gelmesine verdiği önem ile beraber, söz konusu kavramın uluslararası sistemdeki yerine ilişkin daha detaylı bir yaklaşım meydana

[166] DEDEOĞLU, 2004, s. 12; Her ne kadar, güvenlik topluluğuna ilişkin yaklaşımda, devletler arasında ekonomik ve kültürel ortaklığa dayanan yapılanmalar, güvenliğin sağlanmasında, askeri iş birliğine yönelik topluluklara göre üstün tutulsa da; bölgesel anlamda bütünleşmeyi ve güvenlik alanında iş birliğini temel alan NATO, güvenliğe önemli katkılarda bulunmaktadır. SHEEHAN, s. 25; SMITH, s. 35-36.

[167] DEDEOĞLU, 2004, s. 16.

[168] Demokratik barış görüşü için bkz. supra., s. 17-20.

[169] DEDEOĞLU, 2004, s. 13-14, 17.

getirmektedir.[170] Kimlik, kültür, iş birliği ve etkileşim gibi kavramları ele alış biçimi ise, güvenliğin tanımlanmasında insanlığın ortak değerlerinin etkisini ortaya koymaktadır.[171]

İnşacı görüşe yönelik temel eleştiri, devleti en önde gelen süje olarak değerlendirirken, uluslararası alandaki diğer süjeleri nispeten göz ardı etmesidir. Realizm ve neorealizmden birçok yönüyle ayrılan inşacı görüşün, devlet kavramına verdiği önem itibariyle söz konusu yaklaşımlar ile benzerlik taşımasının yanında, kimlik ve kültür gibi kavramları ele alış biçimi düşünüldüğünde, devlet kurumunun somutlaştırılması hususunda eksik yönleri olduğu görülmektedir.[172]

c. Eleştirel Güvenlik Anlayışı

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte, güvenlik çalışmalarının yetersizliği ve tehdit kavramının gözden geçirilmesinin gerekliliği gibi hususların giderek artan şekilde gündeme geldiği bir dönemde, güvenliğin toplumsal açıdan ele alındığı ve güvenlik ile ilgili eleştirel bilgi üretiminin amaçlandığı, eleştirel güvenlik anlayışı ortaya çıkmıştır. Eleştirel ifadesinden kasıt, güvenlik çalışmalarındaki hakim yapının dışında kalarak, güvenliğe yönelik kavramları daha derinlemesine ele almaktır. Bunun gerçekleştirilmesinin ise, Soğuk Savaş süresince güvenlik alanında devlet ve onun ihtiyaçlarını odak noktasına alan yaklaşımın yönünün, ulusal ve uluslararası toplumu meydana getiren bireylere yöneltilmesi ile mümkün olacağı kabul edilmektedir. Böylelikle realizmin, devletin ve bireylerin güvenliğini eş değer gören

[170] MCDONALD, s. 76.

[171] AGIUS, s. 66.

[172] Id., s. 64-65.

anlayışına karşılık, birey güvenliği için önemli olan toplumsal, kültürel ve ekonomik unsurlar üzerinde durulabilecektir.[173]

Eleştirel güvenlik anlayışı iki temel yaklaşımla güvenliği ele almaktadır. Öncelikle, güvenlik çalışmalarında devlet kavramının esas teşkil etmesi üzerinde durulmakta, söz konusu çalışma alanının sadece devlet ve onun güvenliğinden ibaret olmaması gerektiği, devleti meydana getiren bireylerin güvenliğinin de çalışma konusu yapılması ihtiyacının altı çizilmektedir. Devletin güvenliğinin sağlandığı bir ortamda, o devlete tabi bireylerin de güvenlik içerisinde olacağı varsayımına karşı çıkan eleştirel güvenlik anlayışı,[174] devletten kaynaklanan ve bireylerin güvenliğini

---

[173] KARDAŞ, s. 144-145; SHEEHAN, s. 153.

[174] Eleştirel güvenlik anlayışının temel varsayımlarına karşı çıktığı geleneksel yaklaşımda, vatandaşlık kavramı ayrıca önem taşımaktadır. Buna göre, güvenlik, vatandaş olmak ile başlar ve güvenliğin ihlali diğer devletlerden veya onların vatandaşlarının eylemlerinden kaynaklanır. Bir başka anlatımla, bireylere yönelik tehditler, herhangi bir devletin vatandaşı konumunda bulunmaları nedeniyle çalışma konusu yapılmaktadır. Eleştirel güvenlik anlayışı, bu noktada söz konusu yaklaşımdan ayrılmakta ve vatandaşı olduğu devlet tarafından güvenliği ihlal edilen bireyler ile birlikte, herhangi bir devleti bulunmayanların günümüzde güvensizlik içinde olduklarını göz önüne alarak, vatandaşlık kurumunun güvenliği ihlal eden birçok durumun merkezinde yer aldığını ileri sürmektedir. Keith KRAUSE, Micheal C. WILLIAMS, "From Strategy to Security: Foundations of Critical Security Studies", **Critical Security Studies**, (Eds., Keith KRAUSE, Micheal C. WILLIAMS), University of Minnesota Press, Minneapolis, 1997, s. 43-44.

tehdit eden durumlara dikkat çekmektedir.[175] Devlet kavramının güvenlik çalışmaları içerisindeki yerini sorgulayan ilk yaklaşımı, güvenliğin sadece askeri güvenlikten ibaret olmadığı yönündeki diğer temel varsayım takip etmektedir. Buna göre, devletlerin tehdit altında bulunduğu durumlar askeri nitelikteyken, bireylerin güvenliğini ortadan kaldırabilecek etkenler, birçok farklı alanla ilgili gündeme gelebilmektedir. Söz konusu husus göz önüne alındığında, güvenlik çalışmalarının tehdit gibi birçok temel kavramının gözden geçirilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.[176]

---

[175] Güvenliğin tesisi doğrultusunda bireyleri tehdit olarak gören devletlerin, vatandaşlarının önemli bir kısmının güvenliğine zarar vermesinin yanında, kamusal işlevlerini yerine getiremeyerek yine aynı sonucun yaşanmasına sebebiyet veren devletler de göz önüne alındığında, eleştirel güvenlik anlayışı tarafından, devletin her durumda güvenliği sağlamadığı, hatta çoğu zaman ihlal ettiği ileri sürülmektedir. Böylece, güvenliğin tesisi hususunda, devletin her koşulda temel süje biçiminde değerlendirilmesi, yerinde bir yaklaşım olarak görülmemektedir. BİLGİN, 2003, s. 208.

[176] David MUTIMER, "Critical Security Studies: A Schismatic History", **Contemporary Security Studies**, (Ed., Alan COLLINS), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 86-87, 89; Bireyi merkeze alan eleştirel güvenlik anlayışında, insan potansiyelinin önündeki engeller, tehdit kavramı kapsamında değerlendirilmiştir. Güvenliğin sağlanmasından ziyade, güvensizliğin kaynağı ile ilgilenen söz konusu yaklaşım, güvenliği, çatışmanın bulunmadığı bir barış hali olarak tanımlamak yerine, sosyal, ekonomik ve kültürel yapıyı kapsayacak bir bütünlük içinde ele almıştır. BİRDİŞLİ, s. 25, 52.

Eleştirel güvenlik anlayışı, güvenliğe yönelik temel değerleri incelemek vasıtasıyla, söz konusu kavrama ilişkin bütünsel bir değerlendirme yapmayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda, öncelikle çalışmaların temel süjesi olarak devletin yerine birey ele alınmakta; güvenliğin sağlanması hususunda ise, *özgürleştirme* kavramı üzerinde, bireye yönelik her türlü tehdit ile birlikte, her türlü kısıtlama da araştırma konusu yapılarak durulmaktadır.[177] Güvenliğin ayrıntılı bir biçimde konu edildiği ilgili süreçte; sosyoloji, sosyal psikoloji, felsefe ve sosyal antropoloji gibi farklı bilim dallarının sağladığı verilerden önemli ölçüde yararlanılmıştır.[178]

Eleştirel güvenlik anlayışının, güvenliğe ilişkin geleneksel yaklaşımın ileri sürdüğü hususları reddetmesinin temel nedeni, insanlığın güvenlik açısından ihtiyaç duyduklarını bir bütün olarak ele almak gayretinden kaynaklanmaktadır. Buna göre, güvenliğin kavramsal açıdan sınırlanması ve devletin menfaatleri doğrultusunda uygulanmasına karşılık eleştirel güvenlik anlayışı, bireylere yönelik özgürleştirme kavramına, güvenlik yaklaşımı içerisinde merkezi konumda yer vermektedir.[179]

Özgürleştirme, "*bireyler ve gruplar olarak insanları yapmak istedikleri şeyleri özgürce seçmelerine engel olan fiziksel ve insani kısıtlamadan kurtarmaktır… Güvenlik ve özgürleştirme, aynı madeni paranın iki yüzüdür. Gerçek güvenliği sağlayan güç ve düzen değil, özgürleştirmedir. Özgürleştirme, teorik olarak güvenliktir.*"[180] Bir başka anlatımla, "*güvenlik, en iyi şekilde, bireyleri ve grupları normal koşullar altında yapabileceklerinden alıkoyan sosyal, fiziki, ekonomik, siyasi*

[177] SMITH, s. 30.

[178] BİRDİŞLİ, s. 25.

[179] SHEEHAN, s. 157-158.

[180] BOOTH, 2003, s. 61.

ve diğer kısıtlamalardan özgür kılmak olarak tanımlanan birey özgürleştirmesi ile sağlanabilir."[181]

Eleştirel güvenlik anlayışı bünyesinde, özgürleştirme kavramına yönelik farklı yaklaşımlar da bulunmaktadır. Özellikle, özgürleştirmenin amaçlarının şartlar değiştikçe farklılık gösterdiği yönündeki görüşe[182] karşı çıkan yaklaşıma göre, yönetimlerin meşruluğunun sürekli olarak tartışma konusu olduğu ve ekonomik yeniden bölüşüm ile siyasi katılımın devletlerin imkânlarını aştığı üçüncü dünya devletleri açısından, güvenliği özgürleştirme ile aynı anlamda kullanmak, olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına neden olabilecek niteliktedir. Özellikle self-determinasyon ilkesinin, özgürleştirme kapsamında değerlendirilmesi, uluslararası hukuka ilişkin devletlerin ülkesinin bütünlüğü ilkesini ihlal edeceği gibi, uluslararası alanda güvenliğin sağlanması hususunu da ağır bir biçimde zedeleyecektir.[183]

Özgürleştirme kavramını esas alan eleştirel güvenlik anlayışı bünyesindeki yaklaşıma göre ise, adı geçen kavramın hatalı bir şekilde değerlendirilmesi durumunda olumsuz sonuçların ortaya çıkması, sosyal bilimlere ilişkin birçok diğer alanda da olduğu gibi, mümkündür. Ancak, uluslararası güvenlikten daha kapsamlı ve güvenliğin başkalarına karşı değil, karşılıklı olarak artan bir yapıda bulunmasını

[181] BAYLIS, s. 81.

[182] Ken BOOTH, "Security and Self: Reflections of a Fallen Realist", **Critical Security Studies**, (Eds., Keith KRAUSE, Micheal C. WILLIAMS), University of Minnesota Press, Minneapolis, 1997, s. 110.

[183] AYOOB, s. 127-128.

temel alan ilgili yaklaşımın ulaşmayı amaçladığı nihai hedef *dünya güvenliğidir* ve bunun için özgürleştirme kavramına başvurulması zorunludur.[184]

Eleştirel güvenlik anlayışının söz konusu amacı gerçekleştirmek yönünde başvurduğu bir diğer kavram, güvenliğin derinleştirilmesidir. Sıklıkla, güvenliği devlet değil, birey düzeyinde ele almak olarak kullanılan ilgili kavram, esasen, "*güvenlik tutum ve davranışlarının kaynaklandığı siyaset kuramını açığa çıkarmak*" anlamını taşımaktadır.[185] Bu doğrultuda, devlet seviyesinde ve onun altındaki tüm güvensizliğe ilişkin nedenler değerlendirilerek, insanlığa yönelik bütün tehditler ele alınmaktadır.[186] Böylelikle, güvenlik çalışmalarının teknik ve stratejik olanın ötesine geçirilmesi amaçlanmaktadır.[187]

Bütün bu açıklamaların ardından, güvenliğe yönelik geleneksel ve eleştirel yaklaşımların en temel farkı, devleti ele alış biçimleri şeklinde ortaya çıkmaktadır. Realizm, uluslararası sistemi devlet merkezli olarak kabul ederken; eleştirel güvenlik anlayışı için devlet, güvenliğinin sağlanması gerekli bir süje değil, güvenliğin tesisi bakımından ihtiyaç duyulan bir araçtır. Bu yüzden, güvenlik çalışmalarının merkezindeki konumu, teoride olduğu kadar uygulamada da yeniden gözden geçirilmelidir.[188] Soğuk Savaş'ın sona ermesinin, realizmin uluslararası sistemin

[184] BOOTH, 2012, s. 143, 18, 21.

[185] Id., s. 194.

[186] BİLGİN, 2010, s. 84.

[187] BOOTH, 2012, s. 195.

[188] Eleştirel güvenlik anlayışının çıkış noktasını, devletin güvenliğini, diğer güvenlik türlerini görmezden gelerek, toplumsal güvenliğin önüne koyan realizmin bu bakış

devlet dışındaki süjelerini ele almadaki yetersizliğinin altını çizmesine rağmen; 11 Eylül terörist saldırıları ile beraber söz konusu yaklaşım, güvenlik çalışmalarındaki etkinliğini tekrar artırmıştır. 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen terör eylemlerinde, devlet dışındaki süjelerin rolü, realizmin güvenliğe ilişkin analizlerinde ilgili süjelere de yer vermesini sağlamış; ancak devlet merkezli yaklaşımında temel bir değişikliğe yol açmamıştır.[189]

Teorik altyapısının tümünü devlet kavramı üzerine kuran ve ekonomi gibi birçok önemli etkeni sadece devletlerin menfaatlerini etkiledikleri ölçüde ele alan realizme yönelik, eleştirel yaklaşımın en temel itirazının bu noktadan kaynaklanmasına karşın, söz konusu yaklaşım devlet kavramını tamamen göz ardı etmemektedir. Eleştirel güvenlik anlayışına göre, devleti ve onun uluslararası güvenlik için önemini ele almak elzem bir yaklaşımdır; ancak insanlık tarafından meydana getirilen tek kurum devlet değildir.[190] Bunun yanı sıra, devlet kavramı ile birlikte kullanılan güvenliğin askeri boyutu, eleştirel güvenlik anlayışı tarafından bütünüyle reddedilmemekte; adı geçen kavramların güvenlik çalışmaları ile eş anlamlı olarak değerlendirilmesine karşı çıkılmaktadır.[191] Bir başka anlatımla, güvenliğin sağlanması hususunda temel alınması gereken, birey ve devleti karşı karşıya getirmek olmamalıdır. Devlet, bireyler tarafından inşa edilen ve birçok

---

açısının reddedilmesi oluşturmaktadır. SHEEHAN, s. 161; SANDIKLI-EMEKLİER, s. 29.

[189] Pınar BİLGİN, "Critical Theory", **Security Studies An Introduction**, (Ed., Paul D. WILLIAMS), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 97-98.

[190] STEANS-PETTIFORD, s. 116.

[191] BOOTH, 1997, s. 107.

açıdan bireyleri bünyesinde barındıran bir kurumdur.[192] Öyle ki, devleti meydana getiren insan topluluğu içindeki farklı grupların özgürleştirme kapsamındaki taleplerinin birbirleri ile çatıştığı durumlarda, devletin sorunun çözümünde önemli bir rolü olabilmektedir. Eleştirel güvenlik anlayışının, devletin güvenlik çalışmaları bünyesindeki yerine ilişkin itirazı, onun güvenliğinin sağlanması gerekli görülen tek süje biçimde değerlendirilmesine yönelmiştir.[193] Özetlemek gerekirse eleştirel güvenlik anlayışı, geleneksel yaklaşımda ayrıcalıklı şekilde ele alınan devletin, özelikle askeri boyutuyla güvenliğin sağlanması hususunda, günümüzde dahi hakim konumda bulunduğu yönündeki değerlendirmeye karşı çıkmamaktadır. Adı geçen anlayışın katılmadığı nokta, devletin söz konusu durumunun, güvenliğin tesisi aşamasında etkin olan veya güvenliğe ihtiyaç duyan diğer süjelerin ihmal edilmesine sebebiyet vermesidir.[194]

Eleştirel güvenlik anlayışının, inşacı görüşü kuramsal anlamda, daha çok kimlik ve norm gibi kavramlar aracılığıyla toplumların işleyişlerini konu edinen bir yöntem şeklinde değerlendirmesine rağmen; söz konusu yaklaşımlar arasında, özellikle tehdit olmak üzere, güvenliğe ilişkin kavramların belirli süreçlerin ardından sosyal unsurlar olarak şekillendiği hususunda benzerlikler bulunmaktadır.[195] Bununla

---

[192] Martin SHAW, "There Is No Such Thing as Society: Beyon Individualism and Statism in International Security Studies", **Review of International Studies**, Vol. 19, No. 2, 1993, s. 168.

[193] SHEEHAN, s. 163-164.

[194] Pınar BİLGİN, "Security Studies: Theory/Practice", **Cambridge Review of International Affairs**, Vol. 12, No. 2, 1999, s. 38.

[195] BOOTH, 2012, s. 188; STEANS-PETTIFORD, s. 125.

birlikte, her iki yaklaşım da çeşitli sosyal bilim dallarından faydalanarak güvenlik kavramını ele almışlardır.

d. Yeni Güvenlik Yaklaşımı

Güvenlik kavramının, uzun süredir ihmal edilen çevre ve insan hakları gibi unsurları kapsayacak şekilde genişletilmesi görüşünün yaygınlık kazandığı Soğuk Savaş sonrası dönemde gündeme gelen yeni güvenlik yaklaşımı, uluslararası alanda güvenliğin oluşturulma ve uygulanma sürecini açıklamayı amaç edinmiştir.[196]

Yeni güvenlik yaklaşımının çıkış noktası, güvenliğin iki yönde tekrar ele alınması üzerine kurulmuştur. Buna göre, öncelikle gerçekleştirilmesi gereken, güvenlik kavramının askeri alan ile sınırlandırılmasına son verilmesi ve yeni güvenlik türlerinin çalışma konusu yapılmasıdır. Sonraki aşamada ise, güvenlik için esas alınan süjenin, bir başka ifadeyle, güvenliğinin sağlanmasına ihtiyaç duyulan süjenin, sadece devletten ibaret olarak algılanması terk edilmelidir. Güvenlik, devlet bünyesindeki bireyler ve devletlerin katılımı ile meydana gelen uluslararası sistemi de kapsayacak şekilde değerlendirilmelidir.[197]

---

[196] MCDONALD, s. 72.

[197] Devlet güvenliğinin yanı sıra, birey güvenliğinin de çalışma konusu yapılmasının öneminin altını çizen eleştirel güvenlik anlayışı ile bireyler, devlet ve uluslararası sistemi birlikte ele alan yeni güvenlik yaklaşımının, devletten kaynaklanan tehditlerle birey güvenliğinin ihlal edilmesinin mümkün olduğu yönündeki görüşleri arasında benzerlik bulunmaktadır. Yeni güvenlik yaklaşımı, bu noktada konuya iki temel katkıda bulunmaktadır. Öncelikle, kaçınılmaz olmamakla birlikte, devlet ve bireyler arasında güvenlik açısından bulunan karşıtlık, devlet tarafından toplumsal unsurlara

Güvenliği, daha geniş bir biçimde yeniden kavramsallaştırmayı amaçlayan yeni güvenlik yaklaşımı; askeri, ekonomik,[198] toplumsal, siyasi güvenlik ve çevre güvenliği olmak üzere,[199] beş temel güvenlik türü[200] belirlemiş; söz konusu ayrımı,

---

karşı sıklıkla gerçekleştirilen ayrımcılık içeren eylemlerden dolayı, devlet ile topluluklar bakımından da mevcuttur. Söz konusu karşıtlıklar, iki taraflı bir biçimde tehdit oluşturabilmektedir. Bir başka anlatımla, bireyler ve toplulukların güvenliği, devlet tarafından tehdit edilebildiği gibi, aynı durum devlet açısından da gündeme gelebilmektedir. BUZAN, 2009, s. 283-284.

[198] Ekonomi kavramı, en genel anlamıyla, mal ve hizmetlerin üretimi, dağıtımı, değişimi ve tüketimiyle ilgili faaliyetleri ifade eder. Czeslaw MESJASZ, "Ekonomik Güvenlik", (Çev., Yelda DEMİRAĞ), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 128.

[199] İlk kez sürdürülebilir kalkınmanın önemli bir unsuru olarak, Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu (WCED) tarafından ileri sürülen, güvenlik ve çevre arasındaki ilişki, takip eden süreçte, çevresel bozulmanın, yoksulluk gibi etkenlerle bir araya geldiğinde, güvenliği ortadan kaldıran çatışmalara neden olduğu temelinde ele alınmıştır. Zamanla söz konusu çatışmaların, çoğunlukla kalkınma bozuklukları ve ekonomik düzensizlikler nedeniyle gündeme geldiğinin tespitiyle birlikte, çevresel bozulma ve kaynak kıtlığı ile güvensizlik arasında bağlantı kuran yaklaşım terk edilmiştir. Günümüzde çevre güvenliği, doğal kaynakların elde edilmesine karşılık ortaya çıkan kirlenmeye, küresel değişimin bir parçası olan birey faaliyetlerinin, küreselleşmenin etkileri göz ardı edilmeden eklenmesi suretiyle inceleme konusu yapılmaktadır. Bu doğrultuda, çevresel güvenlik çalışmalarında en çok üzerinde durulan husus, iklim değişikliği ve muhtemel sonuçlarıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz.

güvenlik açısından temel alınan kavramlar şekillendirmiştir. Askeri güvenlikte merkezdeki kavram devlet iken, siyasi güvenlik için egemenlik esas alınmıştır. Ulusal ekonomik sistemler, ekonomik güvenliği biçimlendirirken, kolektif kimlikler toplumsal güvenliği, türler ile yaşam alanları ise çevresel güvenliği meydana getirmiştir.[201]

Adı geçen kavramlara yönelik tehditler, yeni güvenlik yaklaşımı tarafından ileri sürülen güvenlik türlerini biçimlendiren bir diğer husus olarak dikkat çekmektedir. Buna göre, askeri güvenliğe ilişkin tehditler, devletin tüm unsurlarını etkileyecek ve devleti ortadan kaldırabilecek niteliktedir. Siyasi güvenlikte ise, devletin kurumsal devamlılığını, hükümeti belirli bir politika doğrultusunda baskı altında bırakmak veya tamamen yok etmeye çalışmak suretiyle hedef alan tehditler

---

Simon DALBY, "Güvenlik ve Çevre Bağlantılarına Yeniden Bakmak", (Çev., Burcu YAVUZ), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 179-195.

[200] Güvenlik türü, güvenliğe ilişkin belirli bir etkileşim ve güvenliğin konusunu oluşturan unsurun tanımını gerektiren alanlardan her birine verilen addır. MCDONALD, s. 73.

[201] Ralf EMMERS, "Securitization", **Contemporary Security Studies**, (Ed., Alan COLLINS), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 137; Güvenliği türlere ayırarak ele alan yaklaşımın, realist ve inşacı görüşlerin bir sentezi olduğu ve Soğuk Savaş sonrası güvenlik konusundaki arayışlara önemli derecede katkı sağladığı ileri sürülmektedir. BİRDİŞLİ, s. 93; Yeni güvenlik yaklaşımı, söz konusu güvenlik türlerini uzun vadede yetersiz olarak görmekte, bu nedenle toplumsal cinsiyet, din ve işlevsel güvenlik başlıklarını ilgili sınıflandırmaya dahil etmeyi kendi içerisinde değerlendirmektedir. WAEWER, s. 164.

gündeme gelmektedir. Bunun yanı sıra, siyasi güvenlik ile aralarında ayrım yapılmasında güçlük çekilen toplumsal güvenliğin ayırt edici yönü, tehditlerin çoğunluğunun devlet içerisinde gerçekleşmesidir.[202] Ekonomik güvenliğe yönelik tehditlerin belirlenmesindeyse, serbest piyasa ekonomisinin varlığında devletlerin eylemlerinin kısıtlı olması nedeniyle zorluk yaşanmaktadır.[203] Son olarak, çevre

[202] Toplumsal ve siyasi güvenlik kavramları, birbirleri ile karıştırılmamalıdır. Kimlik kavramının temel alındığı toplumsal güvenlik, "*bir topluluğun kimliğine yönelik algılanan bir tehdide karşı savunulması*" anlamını taşımaktadır. Siyasi güvenlikte korunması gereken hususlar, devletlerin örgütsel istikrarı ile hükümet sistemleridir. WAEWER, s. 153, 155; Toplumsal güvenliğin sağlanamadığı ortamlar, güvenlik ikilemini hatırlatan sonuçlara yol açabilmektedir. Yugoslavya'nın dağılma süreci, ilgili duruma verilebilecek en uygun örnektir. Buna göre, Yugoslavya'yı meydana getiren topluluklar, birbirlerinin kimliklerini tehdit olarak algılayarak, yukarıda bahsedilen güvenlik ikilemine benzer bir vaziyetin ortaya çıkmasına neden olmuşlardır. Ancak, güvenlik ikilemi ile bahsi geçen gelişmeler arasında önemli bir fark bulunmaktadır. Güvenlik ikileminde, sahip olunan kaynakların en üst düzeye çıkarılması yoluyla diğer devletlerin tehdit edilmesi söz konusuyken, Yugoslavya'da yaşanan olaylarda, toplulukların kimliklerini diğer kimliklere göre baskın konuma getirmeye yönelik eylemleri tehdit niteliği göstererek güvenliğin bozulmasına sebebiyet vermiştir. BİLGİN, 2003, s. 211-212.

[203] Ekonomik güvenlik kapsamında korunması gereken süjeler; bireyler, şirketler, toplumsal sınıflar, devlet ve uluslararası ekonomik sistem biçiminde özetlenebilir. BUZAN, 2009, s. 194-195, 197, 203; Söz konusu süjelere yönelik serbest piyasanın işleyişine ilişkin tehditler ise; doğal kaynakların arzına bağımlılık, dünya ticaretinin

güvenliğine ilişkin tehditlerin, askeri ve ekonomik güvenliğe ait tehditlerdeki gibi, devletin kurumsal yapısını hedef alabilecek kapsama ulaşmaları mümkündür.[204]

Güvenlik kavramını, askeri konuların ötesine genişleten yeni güvenlik yaklaşımı, uluslararası alanda devlet dışındaki süjeleri de ele alarak ilgili kavramı derinleştirmeyi ayrıca amaç edinmiştir. Güvenliğin genişletilmek ve derinleştirilmek suretiyle yeniden tanımlanmasının adı geçen kavramın bütünlüğünü ortadan kaldırması ihtimali, her şeyin güvenlik sorunu olarak algılanması yoluyla kavramın anlamsızlaşması riskini beraberinde getirmektedir. Bu hususun ortadan kaldırılması amacıyla yeni güvenlik yaklaşımının ileri sürdüğü kavramsal çerçeve, *güvenlikleştirme* ve *güvenlik dışına çıkarma* kavramlarını ihtiva etmektedir.[205]

Yeni güvenlik yaklaşımına göre, karşılaşılan her sorunun, güvenliğe yönelik bir tehdit olarak algılanmamasının gerekmesine rağmen; söz konusu durum, herhangi bir sorunun belirli bir sürecin ardından tehdide dönüşebilmesine engel teşkil etmemektedir.[206] Bu noktada devletin, belirli bir sorun veya süjeyi kendi varlığına yönelik bir tehdit biçiminde değerlendirmesi ve bunun ilgili insan topluluğu

---

istikrarsızlığı, ekonomik korumacılık ve piyasa mekanizmalarının bireyler üzerindeki etkileri biçiminde özetlenebilir. MESJASZ, s. 134; Günümüzde uluslararası güvenliği tehdit ettiği gibi ekonomik güvenliği de ihlal eden modern deniz haydutluğu, bu çalışmanın ilerleyen kısımlarında ayrıntılı olarak incelenecektir. Infra., s. 229-246.

[204] BUZAN, 2009, s. 107-119.

[205] EMMERS, s. 138.

[206] BİRDİŞLİ, s. 96.

tarafından kabul edilmesi anlamına gelen güvenlikleştirme kavramı gündeme gelmektedir.[207]

Yeni güvenlik yaklaşımına göre, herhangi bir konunun güvenlikleştirilmesinden önce iki aşama daha bulunmaktadır. Bunlar, *siyaset dışına çıkarma* ve *siyasallaştırma* süreçleridir. Toplumsal bir tartışmaya sebebiyet vermeyen ve böylece devletin herhangi bir eyleminin konusunu oluşturmayan hususlar, siyaset dışına çıkarılmış olarak değerlendirilirken; siyasal sistemin bünyesinde düzenleme alanı bulan konular siyasallaşmış sayılmaktadır. Devletin olağan siyasal yöntemlerinin aksine, olağanüstü eylemleri gerektiren durumlar ise, güvenlikleştirilme aşamasının kapsamında yer almaktadır. Söz konusu süreç göz önünde bulundurulduğunda, yeni güvenlik yaklaşımının, güvenliği, sosyal açıdan inşa adilmiş bir kavram olarak kabul ettiği göze çarpmaktadır. Olağanüstü eylemleri gerektiren ve tehdit unsuru oluşturan durumların belirlenmesi toplumsal algıyı ilgilendirdiğinden, adı geçen anlayışın bu yönden inşacı görüşe yakınlık gösterdiği rahatlıkla söylenebilmektedir.[208]

Güvenlikleştirme kavramı beraberinde kötüye kullanılma riskini de getirmektedir. Özellikle gelişmekte bulunan devletlerde olmak üzere, tüm devletler açısından, sivil hayatta askeri önlemlerin miktarını artırmak amacıyla söz konusu kavrama başvurulması riski mevcuttur. Yeni güvenlik yaklaşımı bu nedenle,

[207] MCDONALD, s. 73; Daha genel anlamıyla güvenlikleştirme, "*bir şeyin, değerli olduğu kabul edilen bir öznenin varlığına yönelik bir tehdit olarak kurgulanması ve bu kurgulamanın buna mukabil alınan istisnai tedbirleri desteklemek için kullanılmasıdır*". BUZAN, 2008, s. 108.

[208] EMMERS, s. 138-140.

güvenlikleştirmeyi güvenliğin sağlanması hususunda temel vasıta olarak değerlendirmemekte; mümkün olduğu ölçüde sorunların siyasallaşma aşamasında giderilmeye çalışılmasını ön planda tutmaktadır. Bunun gerçekleştirilemediği durumlarda ise, mevcut tehditlerin güvenlikleştirme aşamasından, siyasallaşmaya aktarılarak, devletin varlığına karşı olarak değerlendirilmelerinin bırakılması anlamına gelen, güvenlik dışına çıkarma kurumuna başvurulmaktadır.[209] Böylelikle, otoritenin kötüye kullanılması tehlikesi, söz konusu hususun siyasal sistemin işleyişine tekrar dahil edilmesi suretiyle ortadan kaldırılmaktadır.[210]

Yeni güvenlik yaklaşımıyla ilgili üzerinde durulması gerekli temel esaslardan sonuncusu, uluslararası sistemin yapısına ilişkindir. Adı geçen yaklaşım, uluslararası sistemin anarşik bir özellik gösterdiğini kabul ederken, bunu devletin esas unsuru olan egemenliğe dayandırmaktadır. Sahip bulundukları egemenlikten ötürü, kendi üzerlerinde herhangi bir siyasi otoritenin varlığını kabul etmeyen devletlerin söz konusu anlayışı, uluslararası sistemin mevcut yapısının esas nedenini meydana getirmektedir. Yeni güvenlik yaklaşımının, konuyla ilgili diğer görüşlerden ayrıldığı nokta, uluslararası alanda anarşinin her zaman güvensizlik ile sonuçlanmasının

[209] Güvenlik dışına çıkarma, "*daha önce tehdit olarak kabul edilen bir şeyin artık tehdit olarak inşa edilmemesidir*". BUZAN, 2008, s. 108; Herhangi bir konunun, güvenlik dışına çıkarılması, siyasallaşma aşaması kapsamında çözülebilir hale indirgenmesi anlamına gelmektedir. Dikkat edilmesi gereken husus, bu durumda sorunun varlığını sürdürdüğü; ancak artık tehdit niteliği taşımadığı ve olağanüstü önlemler gerektirmediğidir. BİRDİŞLİ, s. 97.

[210] EMMERS, s. 142; MCDONALD, s. 73.

zorunlu olmadığı yönündeki kabulüdür.[211] Buna göre, devletlerin eylemlerini gerçekleştirirken ortak menfaatleri dikkate almaları yönünde önemli güvenlik nedenleri bulunmaktadır. Böylelikle, ulusal güvenlikten ziyade, uluslararası güvenlik gündeme gelebilmektedir.[212] Özellikle karşılıklılık ilkesinin temelleri üzerinde şekillenmesi beklenilen uluslararası alanın, iç işlerine karışmama ve uyuşmazlıkların barışçı yollarla çözümü gibi ilkelerin de etkisiyle, *olgun anarşi* biçiminde değişim göstermesi mümkündür. Devletlerin kendi kimliklerini sağlamlaştırırken, diğer devletlerin aynı yöndeki faaliyetlerini kabul etmeleri, uluslararası sistemin bahsi geçen özelliğe kavuşmasını sağlayabilecek niteliktedir.[213]

Yeni güvenlik yaklaşımı ve onun temel kavramı olan güvenlikleştirme, güvenlik çalışmaları için geleneksel yaklaşım ile güncel güvenlik alanlarını içeren genel bir çerçeve oluşturması açısından önem taşımaktadır. Askeri konular dışındaki hususların güvenlik kapsamına dahil edilmesi, güvenliğin tutarlığına zarar verilmeden gerçekleştirilmekte; güvenlikleştirme ve güvenlik dışına çıkarma hususları da güvenlik çalışmalarının kavramlaştırılmasına katkıda bulunmaktadır.[214] Güvenlik çalışmalarına yönelik tüm bu katkılarının yanında, güvenlikleştirmeden önce gelen siyasallaştırma aşamasının varlığı, siyaset ile güvenlik arasındaki sınırın netleştirilmesini gerektirmektedir. Aksi takdirde, siyasallaşmanın konusunu oluşturan

[211] BUZAN, 2009, s. 128-129.

[212] BAYLIS, s. 77.

[213] BUZAN, 2009, s. 148-149.

[214] EMMERS, s. 149.

bir hususun, güvenlikleştirme bünyesinde değerlendirilmesiyle güvenlik kavramının yanlış yorumlanması ihtimali ortaya çıkacaktır.[215]

Güvenlik kavramının kapsamının genişletilmesini temel alan yeni güvenlik yaklaşımı, ekonomik, toplumsal, siyasi güvenlik ve çevre güvenliği gibi güncel güvenlik türlerini gündeme getirerek, güvenlik çalışmalarında bireyin ilgi odağı haline gelmesine de katkı sağlamıştır. Bir başka anlatımla, yeni güvenlik yaklaşımının güvenliğe bakışı ile beraber, bireylerin güvenliğe ilişkin endişelerinin, devlet üzerinden dolaylı bir biçimde ele alınması yerine, doğrudan gündeme gelmesi mümkün olmuştur.[216]

Özetlemek gerekirse yeni güvenlik yaklaşımı, güvenliğe ilişkin hususların dar kapsamlı tutulması gerektiği, güvenlikleştirme ile yeni konuların bunlara dahil edilmemesini ve kapsam dışında kalan unsurların siyasi süreçte çözümlenmesini öngörürken; eleştirel anlayış, güvenliği sınırlı yorumlamak yerine odak noktasına bireyi alıp, şiddet içeren mücadele yöntemlerini terk etmeyi ön plana çıkarmaktadır.[217] Ancak, güvenliğe yönelik adı geçen yaklaşımların, güvenlik

[215] Id., s. 143.

[216] SHEEHAN, s. 26; Eleştirel güvenlik anlayışına göre, genişlemiş bir güvenlik kavramına ilişkin bilinci artıran yeni güvenlik yaklaşımı, özellikle güvenlik türleri içerisinde askeri güvenliğe yer vermesi nedeniyle, geleneksel güvenlik anlayışının yapısı ile tam anlamıyla bağlantısını kesememiştir. BOOTH, 2012, s. 200.

[217] Yeni güvenlik yaklaşımının güvenliğe ilişkin konuları dar kapsamlı tutması yanlış anlaşılmamalıdır. Söz konusu yaklaşımın geleneksel güvenlik anlayışına yönelik temel itiraz noktası, güvenliğin sadece askeri alanda ele alınmasıdır. Buna göre güvenlik kavramı, ekonomi dâhil birçok farklı alana başvurularak genişletilmelidir.

çalışmalarına ilişkin taşıdığı söz konusu farklılıklar, aralarındaki benzerlikleri göz ardı etmeyi gerektirmemektedir. Değişik durumları güvenlik kavramının gündemine taşımanın etkilerinin değerlendirilmesi, güvenliğin süjeler arası biçimde ele alınması ve geleneksel güvenlik anlayışında olduğu gibi her sorunun askerileştirilmesinin önüne geçilmenin amaçlanması bunlara örnek gösterilebilir.[218]

C. Genel Değerlendirme

Güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımlar ile beraber, birey üzerine yoğunlaşan görüşler doğrultusunda, güvenlik çalışmalarında devlete yer verilmemesi gerektiği sıklıkla ileri sürülmeye başlanmıştır.[219] İki açıdan bu düşüncenin geçerlilik kazanması mümkün gözükmemektedir. Öncelikle, devlet kavramı ve bunu temel alan güvenliğe ilişkin görüşler, bireylerin güvenliğinin sağlanmasında etkin olan konumlarını halen sürdürmektedir. Devletin temel unsurları arasında, insan

---

STEANS-PETTIFORD s. 197; Güvenliğe ilişkin konuların dar kapsamlı tutulmasından kasıt, güvenlikleştirme sürecinin ilk iki basamağı olan siyaset dışına çıkarma ve siyasallaştırmanın etkin kullanımıdır.

[218] BOOTH, 2012, s. 203.

[219] Güvenliğin merkezine devlet yerine bireyi yerleştiren yaklaşım, devletin varlık nedeninin bireysel taleplerin azami seviyeye çıkarılması olduğunu ileri süren görüşe dayanmaktadır. İlgili görüşe göre, toplumsal güvenliği ve birey güvenliğini karşılamayan devlet, meşruiyetini kaybeder. Bu nedenle, güvenlik çalışmalarının temel kavramı devlet değil, birey olmalıdır. BİRDİŞLİ, s. 19.

topluluğunun yer alması bunun en temel göstergelerinden biridir.[220] İkincisi, birey güvenliğinin, onu sağlamakla görevli bir otoriteden yoksun olarak işlerlik kazanması mümkün değildir. Bu nedenle, devletler ve onlardan meydana gelen uluslararası örgütlerin yokluğunda söz konusu amaca ulaşılamaz. Aynı zamanda, devletler ve uluslararası örgütlerden oluşan uluslararası sistemin ilgili hedefi gerçekleştirebilmesi için, kendisine yönelik tehditlere karşı güvenliği sağlayabilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, birey güvenliği hiçbir zaman gerekli öneme sahip olamama tehlikesi altında kalacaktır.[221]

Birey güvenliğinin sağlanmasında devletin rolü göz önüne alındığında, özellikle uluslararası alandaki güncel gelişmelerden yola çıkan birçok görüş, sayıları gün geçtikçe artan bazı devletlerin, birey güvenliğini bizzat tehdit ettiklerini tespit etmekte ve bu doğrultuda devlet kavramını birey güvenliğinden ayırmaktadır. Bu yaklaşıma karşı altı çizilmesi gerekli önemli hususlar bulunmaktadır. Her şeyden önce, bazı devletlerin kendi vatandaşlarına karşı uluslararası hukuka aykırı eylemlerde bulunmaları, devlet kavramının tamamen birey güvenliğine karşı olarak değerlendirilmesini gerektiren bir husus değildir. Devletlerin günümüzdeki uluslararası sistemde, birey güvenliğinin sağlanmasında halen en etkin süjeler oldukları göz ardı edilmemelidir. Bunun yanında, birey güvenliğini tehdit eden

[220] 26 Aralık 1933 tarihinde Uruguay'ın başkenti Montevideo'da imzalanan ve 26 Aralık 1934'de yürürlüğe giren Devletlerin Hakları ve Görevleri Sözleşmesi madde 1 hükmüne göre devletin unsurları; insan topluluğu, ülke, bağımsız siyasal yönetim ve diğer devletlerle ilişkiye girebilme gücü olarak belirlenmiştir. Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **LNTS**, Vol. 165, No. 3802, s. 19-43.

[221] SMITH, s. 42-43.

devletlerin yapılarının düzeltilmesinin, uluslararası örgütlerin ve diğer uluslararası kuruluşların temel amaçları arasında yer alması, devletin birey güvenliği için taşıdığı önemi bir kez daha ortaya koymaktadır. Devlet kavramının unsurlarını bünyesinde barındıran ve bunların düzgün bir şekilde işlediği devletler, birey güvenliğinin sağlanmasında temel unsur olarak kalmaya devam edeceklerdir. Güvenlik, esas biçimde devlete ve devletin merkezde bulunduğu uluslararası sisteme dayanmayı sürdürmektedir; ancak bireyi veya devleti temel alan görüşler, gerekli olmakla beraber, tek başlarına güvenlik kavramını açıklayamamaktadır.[222]

Uluslararası güvenliğin sağlanmasında devletin yerinin, yukarıda açıklanan güncel gelişmeler ve yaklaşımlar doğrultusunda değişime uğradığı bir gerçektir; ancak bunun niteliğini doğru bir şekilde belirlemek gerekmektedir. Güvenlik kavramının kapsamını halen devletler şekillendirmektedir. Uluslararası hukukun devlet dışındaki süjeleriyle belirli alanlarda yetkilerini paylaşan devlet, güvenliğin tesisinde esas olarak değerlendirdiklerinde ise egemenliğini sürdürmektedir. Söz konusu değişim, güvenlik hususunda devletin rolünün zayıflaması anlamı taşımamakta; devlet dışı süjelerle iş birliğinin artırılması biçiminde gündeme gelmektedir. Böylelikle devlet, güvenlik kavramı açısından merkezi konumunu sürdürmekte; ancak temel güvenlik sağlayıcısı niteliği, uluslararası hukukun diğer süjeleri bakımından düzenleyici bir özelliğe sahip olarak değişim göstermektedir.[223] Sonuç olarak, devletlerin veya bireylerin menfaatlerine yönelik tek taraflı

[222] Pauline KERR, "Human Security", **Contemporary Security Studies**, (Ed., Alan COLLINS), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 125, 128, 134; JACKSON-SORENSEN, s. 90.

[223] KRAHMANN, s. 200, 210-211.

yaklaşımlar ile uluslararası güvenliğin sağlanmasında günümüz koşullarında başarıya ulaşılamayacağı kesindir. Güvenliğe yönelik birleştirici bir bakış açısı kapsamında uygulanacak kolektif nitelikteki eylemlere ihtiyaç duyulmaktadır.[224]

Bu noktada, BM Kalkınma Programı (UNDP) tarafından 1994 yılında hazırlanan Raporda ileri sürülen ve insanların seçimlerinin kapsamının genişletilmesi olarak tanımlanan *insani gelişmişlik* ile yakından ilişkili olan *insan güvenliği* kavramı üzerinde durmak gerekmektedir. İnsanların söz konusu seçimleri, bugün sahip oldukları imkanların gelecekte ortadan kalkmayacağına dair nispeten emin oldukları bir ortamda, emniyet içerisinde ve özgürce yapabilmeleri anlamına gelen insan güvenliğinin iki boyutu bulunmaktadır. Bunlar, açlık, hastalık ve baskı gibi sürekli tehditler ile günlük hayat koşullarında ani ve ağır değişimlerden korunmaktır. Adı geçen kavram, tehdit çeşitleri temel alınarak yapılan sınıflandırmaya göre, güvenliği yedi farklı türe ayırmaktadır; ekonomik güvenlik[225], gıda güvenliği, sağlık güvenliği, çevre güvenliği[226], birey güvenliği, kamu güvenliği ve siyasal güvenlik.

[224] BUZAN, 2009, s. 294.

[225] Ekonomik güvenlik kavramının, özellikle yeni güvenlik yaklaşımı tarafından, güvenlik çalışmalarının kapsamına dahil edilmesi ile birlikte, söz konusu alanla ilgili tartışmalar birey düzeyine kadar genişlemiş ve yaşam koşulları, insan güvenliğinin temel bir unsuru haline gelmiştir. Bu doğrultuda, insan güvenliğinin temel esasları, yokluktan ve korkudan bağımsız olmanın belirlenmesi amacıyla, UNDP tarafından her yıl devletler açısından İnsani Kalkınma Endeksi (HDI) hesaplanarak yayınlanmaktadır. MESJASZ, s. 126, 143-144.

[226] İnsanların farklılaşan çevre karşısındaki hassasiyetleri ve özellikle küresel iklim değişikliğinin etkilerine yönelik kaygılarının, insan güvenliği kavramı ile birleştiği

Gelecekte insanlık için sorun teşkil edebilecek güncel tehditler ise; kontrolsüz nüfus artışı, ekonomik imkânlarda eşitsizlik, aşırı uluslararası göç, çevresel bozulma, uyuşturucu üretimi ile ticareti ve uluslararası terörizm olarak belirlenmiştir.[227]

Söz konusu Rapor ile ortaya konan insan güvenliği anlayışının esas noktalarını, dört başlıkta özetlemek mümkündür. Her şeyden önce, BM'nin tarihi boyunca güvenliğe yaklaşımındaki en köklü değişikliğe göre, güvenlik için ele alınması gerekli temel süje, devlet değil, insandır. Küreselleşmenin yarattığı ortamın, insan güvenliğini ihlal eden durumlar açısından, gelişmiş ve gelişmekte olan devlet ayrımını belirsizleştirmesi, insan güvenliği kavramının evrensel boyutta ele alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Adı geçen kavram, dünya üzerindeki tüm insanları, bulundukları yer dikkate alınmaksızın kapsayacak şekilde uygulamaya yansıtılmalıdır. Bununla birlikte, güvenliği meydana getiren unsurlar birbirlerine bağımlıdır. Herhangi birindeki bozulma, tüm yapıyı etkileyecektir. Günümüzde birçok sorunun, uluslararası alanda ele alınmaya başlanması ilgili hususu desteklemektedir. Son olarak, insan güvenliğinin sağlanmasında ön planda tutulması gereken yaklaşım, sorunun ortaya çıkmasının ardından müdahale etmekten ziyade, onun gündeme gelmesini önleyecek tedbirlerin alınmasıdır.[228]

---

noktada, Küresel Çevre Değişikliği ve Birey Güvenliği (GECHS) başlığı altında çalışmalar yapılmaktadır. DALBY, s. 186.

[227] **Human Development Report 1994**, UNDP, Oxford University Press, New York, 1994, s. 23-25, 34; İnsan güvenliği ile ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. A. Şevket OVALI, "Ütopya İle Pratik Arasında: Uluslararası İlişkilerde İnsan Güvenliği Kavramsallaştırması", **Uluslararası İlişkiler**, C. 3, S. 10, 2006, s. 3-52.

[228] BİLGİN, 2003, s. 214.

Güvenlik kavramına yönelik güncel yaklaşımların bireyi ön plana çıkarması ile birlikte gündeme gelen, fakat onlardan ayrılarak sadece *insanı* ve onun güvenliğini ele alan insan güvenliği; güvenlik alanında önemli bir yere sahip olmasına rağmen, uluslararası alanda güvenliğin sağlanması hususunda henüz yeterli etkinliğe kavuşamamıştır.[229] Geleneksel güvenlik anlayışına ilişkin eksik yanları

[229] BİRDİŞLİ, s. 90; Eleştirel güvenlik anlayışına göre, insan güvenliği kavramı, güvenlik çalışmalarının odak noktasını, güvenliğin temel süjesi olan devletlerden, evrensel insan özgürleşmesinin yerel süjesi devletlere doğru değiştirebilir; insanı devletlerin güvenliğe ilişkin uygulamalarının aracı yerine amacı konumuna getirebilirse, tarihsel bir öneme sahip olabilecektir. BOOTH, 2012, s. 387; BM nezdinde 2003 yılında kurulan, İnsan Güvenliği Komisyonu'nun (CHS) aynı yıl hazırladığı Rapor'da, devletin güvenliğin sağlanmasında temel nitelikte bulunduğu; ancak çoğu zaman bu konudaki yükümlülüklerini yerine getiremediği, hatta bazı durumlarda kendi halkına karşı tehdit oluşturduğu belirtilmekte ve bu nedenle, devletin güvenliğinden ziyade insan güvenliğine yönelmenin gerektiğinin altı çizilmektedir. Söz konusu Rapor, insan güvenliği kavramının uluslararası alanda etkinliğini artırmasını sağladığı için önem taşımaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Human Security Now**, CHS, UN, New York, 2003, s. 2-20; İnsan güvenliği kavramıyla ilgili diğer bir gelişme, 18 Eylül 2014 tarihli ve 2176 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı ile BM Andlaşması madde 39 hükmü gereğince, Batı Afrika'da ortaya çıkan Ebola salgınının, uluslararası barış ve güvenliğe yönelik bir tehdit olarak belirlenmesidir. Karar için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc. asp?symbol=S/RES/2177 (2014), (Erişim Tarihi: 26.09.2016); Daha önce iki kez AIDS salgını ile ilgili bir araya gelen Güvenlik Konseyi, tarihinde ilk kez sağlık

ortaya koyarak güvenlik çalışmalarına normatif bir boyut katan söz konusu kavram, yine de yeterli bir kavramlaştırma gerçekleştirmekten uzak bulunmaktadır.[230] Bununla birlikte, daha önce ele alınan güncel tehditlerin yanında, güvenlik kavramının; kitle imha silahlarının yaygınlaşması, etnik çatışmalar, yabancı düşmanlığı, aşırı milliyetçilik ve teknoloji alanındaki gelişmelerin öngörülemeyen küresel risklere neden olması gibi hususlarla birlikte değerlendirilmeye başlanması yönünde önemli katkılarda bulunmuştur.[231]

---

alanındaki bir sorun için acil olarak toplanmıştır. Konuyla ilgili BM Genel Sekreteri Ban Ki-moon'un açıklaması için bkz. http://www.un.org/sg/statements/index .asp?nid=7999, (Erişim Tarihi: 26.09.2016); Söz konusu Karar, insan güvenliği kapsamındaki sağlık güvenliğinin aksadığı durumların, uluslararası barış ve güvenliği tehdit edecek niteliğe ulaşabildiğini gösterdiği kadar, bireyleri hedef alan unsurların, aynı zamanda devletleri, hatta uluslararası sistemi de etkileyebileceğinin altını çizmektedir. Devam eden süreçte, BM İnsan Hakları Yüksek Komiseri Zeid Ra'ad Al Hüseyin, göreve gelmesinden altı hafta sonra yaptığı değerlendirme toplantısında, Ebola salgını ve Irak-Şam İslam Devleti (IŞİD) terör örgütünün eylemleri hakkında, *ikiz veba* terimini kullanmış ve her ikisinin de kapsamının 2014 yılının son aylarına kadar yanlış ele alındığını ifade etmiştir. Konuya ilişkin basın açıklaması için bkz. http://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/Media.aspx ?IsMediaPage=true&LangID=E, (Erişim Tarihi: 17.10.2016).

[230] Burak TANGÖR, "Kuramsal Tartışmalar Işığında İnsan Güvenliği ve Politikaları", **UHP**, C. 8, S. 30, 2012, s. 69.

[231] ELMAS, s. 9-10.

Üzerinde durulması gerekli bir diğer kavram, güvenliğin tutarlılığını ortadan kaldıracağı yönünde eleştirilen ve özellikle yeni güvenlik anlayışı ile gündeme gelen güvenliğin kapsamının genişletilmesi yaklaşımıdır. Buna göre, herhangi bir kavramın bilimsel anlamda faydalı olabilmesi için, muhtevasından hariç tutulan öğelerin tespit edilmesi büyük önem taşımaktadır. Doğrudan veya dolaylı biçimde ilgili olarak değerlendirilen tüm unsurları içerecek şekilde genişletilen bir kavram, bütünlüğünü ve açıklayıcı değerini kaybeder. Bir başka ifadeyle, gereğinden fazla kapsayıcı bir yaklaşımın, anlaşılırlığı ortadan kalkar.[232] Bu doğrultuda güvenlik, insanlığa yönelik tüm hususları bünyesinde barındıran bir niteliğe sahip değildir; ancak bilimsel sınırlama ile birlikte kullanıldığında, ilgili hususların önemli kısmını açıklayabilecek kavramsal bir araç özelliği göstermesi mümkündür.[233]

Her şeyden önce, Soğuk Savaş'ın ardından yeni güvenlik anlayışı ile ortaya çıkan güvenlik kavramının kapsamının genişletilmesi yaklaşımının, güvenlik çalışmalarında devletin hakimiyetinde olan alanları tamamen değiştirdiğini ileri sürmek, günümüz koşullarında mümkün gözükmemektedir. Genişlemeyle birlikte araştırma konusu haline gelen güncel tehdit türlerinin varlığına rağmen; devlet, güvenliğin sağlanmasındaki konumunu halen korumaktadır.[234] Bununla birlikte, güvenlik kavramının kapsamının genişletilmesi, kendiliğinden ortaya çıkan bir süreç değil, uluslararası alanda güvenliğin sağlanması bünyesinde gerçekleşen önemli değişikliklerin bir sonucudur. Organize suç, terörizm ve göçmen kaçakçılığı gibi unsurların sadece toplulukları veya bireyleri hedef almadığı, aynı zamanda ulusal ve

[232] MILLER, s. 26.

[233] AYOOB, s. 139.

[234] SHEEHAN, s. 61.

uluslararası güvenliği tehdit ettikleri günümüzde genel kabul görmektedir. Devletlerin ve uluslararası örgütlerin güvenliğe yönelik işlevlerini genişletmeleri, bunun en önemli göstergesidir.[235]

Geleneksel güvenlik anlayışına göre farklılık taşıyan tek yaklaşım güvenliğin kapsamının genişletilmesi değildir. Eleştirel güvenlik anlayışı, ekonomik güvenlik ve çevre güvenliği gibi güncel güvenlik türlerinin çalışma konusu yapılmasını tek başına yetersiz olarak görmektedir.[236] Buna göre, güvenliğin kapsamının genişletilmesi; ancak derinleştirilmesi ile birlikte uygulandığı takdirde, söz konusu kavramın tüm insanlık için kullanılabilir hale gelmesi mümkün olacaktır.[237] Bir başka anlatımla, bireylere yönelik ilk kez ortaya çıkan veya varlığı anlaşılan tehditlerin ele alınması, tek başına güvenlik çalışmalarını geleneksel yaklaşımın etkisinden uzaklaştıramaz.[238] Bununla birlikte, özgürleştirme kavramı ile bireyleri alıkoyan tüm kısıtlamaların kaldırılmasını ileri süren eleştirel güvenlik anlayışı, yeni

[235] KRAHMANN, s. 11.

[236] Eleştirel güvenlik anlayışı kapsamındaki bazı farklı yaklaşımlar, ekonomi ve çevre kavramlarının, güvenliğin kapsamı içerisinde değerlendirilmelerini; ancak devletin unsurlarını etkileyecek derecede ağır birer tehdit niteliği kazanmaları durumunda kabul etmektedir. AYOOB, s. 130.

[237] SHEEHAN, s. 159-160, 173; "*Güvenlik gündeminin genişletilmesi, gerçekleştiği takdirde, derinleştirmenin bir işlevidir.*" BOOTH, 2012, s. 198.

[238] KRAUSE-WILLIAMS, s. 35; Yeni güvenlik yaklaşımı, söz konusu eleştiriye karşı, güvenlik kavramının kapsamının genişletilmesiyle güvenlik çalışmalarında askeri alana yönelik eğilimin, ortaya çıkan yeni güvenlik türleri aracılığıyla azaltılmasının amaçlandığını ileri sürmektedir. BUZAN, 2009, s. 288.

güvenlik yaklaşımı ile gündeme gelen güncel güvenlik türleri aracılığıyla güvenliğin bireyler açısından sınırlandırılmasını da reddetmektedir.[239]

Teorik yaklaşımlar, açıklayıcı özelliklerinin yanı sıra, zamanla uygulama şekline dönüşerek, kurucu niteliğe de sahip olabilirler. Böylelikle, uygulamada sağlanan değişiklikler ile teorilerin savundukları ilkeler doğrultusunda dünyayı şekillendirmeleri mümkün hale gelir. Güvenlik çalışmaları açısından konuya yaklaşıldığında, realizm ve neorealizmin, Soğuk Savaş süresince bahsi geçen durumu yerine getirdikleri söylenebilir.[240] Zaman içerisinde güvenlik kavramının kapsamının genişlediği, devletlerin güvenliklerinin yanında sosyal grupların ve bireylerin güvenliklerinin de gündeme geldiği görülmektedir. Buna paralel olarak, güvenliğin sağlanmasında temel süje olan devletin yanı sıra, uluslararası ve hükümet dışı örgütler de söz konusu süreçte yer almaktadır. Aynı şekilde güvenlik, askeri niteliği ile beraber, politik, ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel boyutları da içerecek şekilde yeni anlamlar kazanmış; böylelikle kapsamlı güvenlik (*comprehensive security*) anlayışı kabul görmeye başlamıştır.[241] *Uluslararası Hukuk Açısından Deniz*

---

[239] SHEEHAN, s. 165.

[240] BİLGİN, 1999, s. 33.

[241] TANRISEVER, s. 122-123; İlk kez, 1978 yılında Japonya Başbakanı Masayoshi Okira'nın girişimiyle hazırlanan Rapor'da kullanılan kapsamlı güvenlik kavramı, güvenliğin geniş bir yapıya sahip olduğu, bu nedenle sadece askeri konular ile sınırlandırılmaması gerektiği düşüncesine dayanmaktadır. Dipankar BANERJEE, "Towards Comprehensive and Cooperative Security in South Asia", **South Asian Survey**, Vol. 6, No. 2, 1999, s. 310; 12 Aralık 2003 tarihli AB Zirvesi'nde kabul edilen ve 2008 yılında uygulaması gözden geçirilen, Ortak Dış ve Güvenlik

Güvenliğinin Sağlanması başlıklı bu çalışmada, deniz güvenliği kavramı, kapsamlı güvenlik anlayışı doğrultusunda ele alınacak ve bu yönde açıklamalarda bulunulacaktır.

II. DENİZ GÜVENLİĞİ

A. Genel Olarak

Deniz hukuku ve güvenlik arasında, ulusal, bölgesel ve uluslararası boyutta, her zaman için güçlü bir etkileşim olmuştur.[242] Devletlerin, deniz alanlarındaki yetki

---

Politikası Yüksek Temsilcisi Javier Solana tarafından hazırlanan, *Daha İyi Bir Dünyada Güvenli Bir Avrupa - Avrupa Güvenlik Stratejisi* başlıklı Belge, kapsamlı güvenlik anlayışının önemli bir göstergesidir. Terörizm, kitle imha silahları, bölgesel çatışmalar, başarısız devletler ve organize suçun temel tehdit olarak belirlendiği Belge'de, küreselleşmenin çift taraflı etkisine değinilmiş ve güvenlik, kalkınmanın ön koşulu biçiminde değerlendirilmiştir. Söz konusu belge için bkz. http://www .consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/78367.pdf, (Erişim Tarihi: 05.10.2016).

[242] Söz konusu durum, BMDHS'nin Giriş Bölümü'nde açık bir biçimde ifade edilmiştir: "Karşılıklı anlayış ve iş birliği ruhu içinde, deniz hukuku ile ilgili bütün meselelerini halletme arzusu ile harekete geçerek ve bütün dünya halkları için barış ve adaletin devamına ve gelişmeye önemli bir katkı olarak bu Sözleşmenin tarihi ehemmiyetinin farkında olarak… Bu Sözleşmede gerçekleştirilen deniz hukukunun tedvini ve tedrici gelişmesinin milletler arasında barışın, güvenliğin, iş birliğinin, adalet ve eşit haklar ilkelerine uygun şekilde güçlendirilmesine katkıda bulunacağına…". 3 Aralık 1973 tarihinde New York'ta başlayan III. Deniz Hukuku Konferansı kapsamında, 10 Aralık 1982'de imzalanan BMDHS, 16 Kasım 1994'de

ve yükümlülüklerinin kapsamını tespit ederek, temel ilkeler doğrultusunda denizlere ilişkin hukuki rejimi meydana getiren deniz hukuku, böylelikle güvenliğe önemli katkılarda bulunurken; aynı zamanda uyuşmazlıkların ortaya çıkmasına da sebebiyet vermektedir.[243]

Uluslararası deniz hukukunun gelişim süreci bu yönde ele alındığında öne çıkan yaklaşımlar, kapsamlılık ve sınırlılık olmaktadır. Uluslararası toplumun kapsamlı menfaatleri, bütün devletler tarafından paylaşıldıkları bir ortamı gerektirirken; tek başına devletler tarafından savunulan ve bir devletin, yine tek başına, deniz alanları üzerinde tasarrufta bulunmasına dayanan sınırlı menfaatler, diğer tüm devletlere karşı ileri sürülmektedir.[244]

Özellikle 1980'li yıllardan itibaren, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) gündem maddelerinden biri olan; ancak 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de

---

ise yürürlüğe girmiştir. Hüseyin PAZARCI, **Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 292-293; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **UNTS**, Vol. 1833, No. 31363, 1994, s. 397-523; Sözleşme metni için ayrıca bkz. Aslan GÜNDÜZ, **Milletlerarası Hukuk, Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, (Ed., Reşat Volkan GÜNEL), Beta, İstanbul, 2013, s. 220-308.

[243] Sam BATEMAN, "Security and the Law of the Sea in East Asia: Navigational Regimes and Exclusive Economic Zones", **The Law of the Sea, Progress and Prospects**, (Eds., David FREESTONE, Richard BARNES, David ONG), Oxford University Press, New York, 2009, s. 365.

[244] Myres S. MCDOUGAL, William T. BURKE, **The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea**, New Haven Press, New Haven, 1987, s. 51-52.

gerçekleşen terörist saldırıların ardından, güncel tehditlerle mücadelede yeni yolların araştırma konusu yapıldığı deniz güvenliği açısından konuya yaklaşıldığında,[245] adı geçen kavram bakımından devlet egemenliğinin merkezdeki konumunu korumasına rağmen; güncel tehditlere yönelik çözüm arayışında devletler arasında artan bir ortak menfaatin varlığının kabul edilmeye başlandığı görülmektedir.[246]

Deniz güvenliğini ihlal eden eylemlerin sadece deniz alanlarını etkilemediği, devletlerin kara ülkesi üzerinde de önemli sonuçları bulunduğu göz önüne alındığında ise, konuyla ilgili kapsamlılık ve sınırlılık yaklaşımlarının uzlaştırıldığı bir yolun tercih edilmesinin isabetliliği gündeme gelmektedir. Bunun yanında, uluslararası ticaretin %90'a yakınının denizler aracılığıyla gerçekleştirilmesi,[247] deniz güvenliğini ihlal eden herhangi bir eylemin, ekonomik güvenlikte meydana getireceği tahribatı ortaya çıkarmakta ve adı geçen kavramın daha çok kapsamlılık yaklaşımı bünyesinde değerlendirilmesine ağırlık verilmesinin gerekliliği anlaşılmaktadır. Böylelikle, deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlere karşı

---

[245] Maximo Q. MEJIA JR., "Defining Maritime Violence and Maritime Security", **Maritime Violence and Other Security Issues at Sea**, (Eds., Proshanto K. MUKHERJEE, Maximo Q. MEJIA JR., Gotthard M. GAUCI), WMU Publications, Malmö, 2002, s. 27.

[246] Natalie KLEIN, **Maritime Security and the Law of the Sea**, Oxford University Press, New York, 2011, s. 1; Ortak menfaat, en az bedelle, insanlık değerlerine yönelik en çok sonucun elde edilmesi amacıyla, devletlerin sınırlı ve kapsamlı iddialarının uzlaştırılmasıdır. MCDOUGAL-BURKE, s. 52.

[247] Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade, (Erişim Tarihi: 15.02.2016).

uluslararası hukukun geliştirdiği yöntemlerin etkisi artacaktır.[248] Bir başka anlatımla, deniz güvenliğinin tesisi hususunda esas öneme haiz kavram, devletler arasında iş birliğidir.[249] Güvenlik kavramının günümüzde ulaştığı nokta göz önüne alındığında, söz konusu yaklaşımı, uluslararası hukukunun tüm süjelerini ihtiva edecek şekilde genişletmek, uygulanabilirliğini büyük ölçüde artıracaktır. Deniz güvenliğinin sağlanması, kıyı devletlerinin, denize kıyısı olmayan devletlerin, bayrak devletlerinin ve liman devletlerinin; uluslararası örgütler, hükümetler dışı örgütler ve denizcilik sektörü ile birlikte hareket etmelerine bağlıdır.[250]

---

[248] KLEIN, s. 4, 17.

[249] Jon D. PEPPETTI, "Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", **Naval L. Rev.**, Vol. 55, 2008, s. 113.

[250] James KRASKA, Raul PEDROZO, **International Maritime Security Law**, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2013, s. 16; Otuzun üzerinde devletin Deniz Kuvvetleri Komutanlarının katılımı ile 2004 yılında ortaya çıkan Küresel Denizcilik Ortaklığı (GMP), bu hususta temel bir örnek teşkil etmektedir. Deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin iş birliği esasında ortadan kaldırılabileceği yönündeki ortak kabulden yola çıkılarak meydana gelen oluşum; devletler, uluslararası örgütler, hükümetler dışı örgütler ve denizcilik sektörünü bir araya getirmektedir. Uluslararası örgüt niteliğine sahip olmadığı gibi, herhangi bir kurucu anlaşması veya üyelik statüsü bulunmayan GMP, deniz güvenliğine ilişkin tehditlerle mücadelede görüş birliğini artırmayı amaçlayan eylemsel bir yaklaşımdır. Id., s. 19-20; Çalışmanın ilerleyen kısımlarında ele alınacağı gibi, kıyı devletinin deniz ülkesini meydana getiren veya yetkilerinin bulunduğu deniz alanlarında deniz

Güvenlik kavramı, devletlerin egemenliklerini korurken, aynı zamanda uluslararası toplum ile uyum içerisinde olmalarını ifade eden dayanışma prensibi ile birlikte uygulama alanı bulduğu durumlarda sonuç vermektedir. Bu doğrultuda, deniz güvenliği ile ilgili ön planda tutulması gereken anlayış, açık denizlerin serbestliği ilkesinin temelini oluşturan bayrak kuralının, dayanışmaya bağlı biçimde değerlendirilmesini öngören güncel yaklaşımın dikkate alınmasıdır.[251] Çalışmanın

---

güvenliğini ihlal eden eylemler gerçekleştiğinde, kıyı devletinin müdahale edemediği durumlarda, uluslararası iş birliği kapsamında güvenliğin tesisini öngören GMP; bu doğrultuda özellikle gemilere ilişkin veri paylaşımında denizcilik sektörünün etkin katılımını gerektirmektedir. Bkz. Chris RAHMAN, "Evolving U.S Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship Navy", **Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security**, (Eds., Rupert HERBERT-BURNS, Sam BATEMAN, Peter LEHR), CRC Press, London-New York, 2009, s. 47; Doktrinde farklı açılardan değerlendirilen GMP, bağlayıcılıktan yoksun yapısı nedeniyle eleştiriye maruz kalmasının yanında; deniz güvenliğinin tesisi hususunda vazgeçilmez biçimde de görülmektedir. Chris RAHMAN, **The Global Maritime Partnership Initiative**, Sea Power Centre, Australia, 2008, s. 10; Stephanie HSZIEH, George GALDORISI, Terry MCKEARNEY, Darren SUTTON, "Networking The Global Maritime Partnership", **Naval War College Review**, Vol. 65, No. 2, 2012, s. 12.

[251] Zdzislaw BRODECKI, Dorota PYC, "Maritime Security - General Concept", **Maritime Security - Current Problems in the Baltic Sea, Conference in Cooperation with the ITLOS, May 9th-11th, 2007**, (Eds., Ulrich KARPEN, Djoko LUKIC, Sonja HEINZE), Nomos, Baden-Baden, 2008, s. 160.

ilerleyen kısımlarında, deniz güvenliğinin tesisine yönelik uluslararası hukuk kurallarının ilgili yaklaşıma uygunluğu, ayrıntılı biçimde incelenecektir.

B. Gelişim Süreci

Denizcilik tarihi boyunca, denizlerin ve devletlerin denizlere olan kıyılarının kontrolü güçleştiren büyüklüğünün yanında; sosyal, ekonomik ve siyasal unsurların müşterek çözümlere ulaşılmasını zorlaştırması, deniz güvenliğinin tesisini süregelen bir sorun haline getirmiştir. Bahsi geçen durum, denizcilikte ilerlemiş devletlerin, uluslararası alanda istikrarın sağlanması adına, deniz kuvvetleri aracılığıyla deniz yoluyla ticaretin sürekliliğine yönelik önlemler almalarına neden olmuş; ancak denizde herhangi bir savaşın vuku bulması halinde, söz konusu devletlerin etkinliğinin azalması, deniz güvenliğine yönelik tehditlerin yaygınlaşmasına sebebiyet vermiştir.[252]

Bu nedenle, 1864 Cenevre Sözleşmesi'nin deniz savaşlarına uygulanmasını düzenleyen III sayılı La Haye Sözleşmesi'nden itibaren, I. ve II. Dünya Savaşları boyunca ve Soğuk Savaş'ın sona ermesine kadar geçen sürede deniz güvenliği açısından hâkim bulunan yaklaşım, denizde gerçekleşen silahlı çatışmalarda kullanılan silahların kontrol altına alınması olmuştur. Konuyla ilgili kurallar, barışın sürdürülmesi veya denizdeki silahlı çatışmaların yayılmasının önlenmesi için savaş gemilerinin türlerinin ve sayılarının, izin verilen silah çeşitlerinin ve kullanım alanlarının düzenlenmesi gayesini taşımaktadır.[253]

---

[252] Fred EVANS, **Maritime and Port Security**, Chelsea House Publishers, Philadelphia, 2004, s. 34-35.

[253] KRASKA-PEDROZO, s. 7.

Aynı amaca yönelik başvurulan bir diğer yöntem ise, savaş gemilerinin geçişlerini sınırlayan hükümler içeren anlaşmaların akdedilmesidir. Söz konusu hükümler üç sınıfa ayrılabilir. Bunlardan en geniş kapsamlı olanlar, belirli deniz alanlarında savaş gemilerinin geçişlerini tamamen yasaklayan düzenlemelerdir. Daha dar uygulama alanına sahip bulunanlar, denizaltılar gibi sadece bazı türdeki savaş gemilerinin geçişlerini sınırlamaktayken; son sıradakiler ise, geçiş yapacak savaş gemilerinin sayılarına veya tonajlarına göre ayrım yapmanın yanında, ilgili deniz alanında kalınacak süreyi de hüküm altına almaktadır. Bu doğrultuda verilebilecek en önemli örnek, imzalandığı tarih olan 20 Temmuz 1936'dan itibaren etkin bir şekilde uygulanan, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan meydana gelen Türk Boğazları'na ait geçiş rejimini düzenleyen, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'dir.[254]

Özellikle ulusal menfaatler doğrultusunda şekillenen Soğuk Savaş Dönemi'nde, deniz güvenliğinin temel hedefi, diğer devletlerden kaynaklanan doğrudan tehditlere karşı hazır durumda bulunmak ve kıyı devletinin egemenliği altındaki deniz alanlarının diğer devletler tarafından ihlal edilmesinin engellenmesi olarak şekillenmiştir. Söz konusu sürecin ardından, bilhassa küreselleşmenin etkisiyle, devlet dışındaki süjelerden kaynaklanan; deniz haydutluğu, terörizm, uyuşturucu madde ticareti ve göçmen kaçakçılığı ile insan ticareti gibi güncel

[254] Barry M. BLECHMAN, **The Control of Naval Armaments**, The Brookings Institution, Washington, 1975, s. 6-7; 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe giren Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin resmi metni için bkz. **Düstur**, T. III, C. 17, s. 665; Sözleşme metni için ayrıca bkz. GÜNDÜZ, s. 326-336.

tehditlerin ortaya çıkması, deniz güvenliğinin niteliğini tamamen değiştirmiştir.[255] Bu noktadan itibaren, devletlerin birbirlerine karşı, deniz alanlarındaki egemenlik üzerinden biçimlenen bir güvenlik anlayışını uygulamaları mümkün olmamıştır. Adı geçen tehditlere karşı deniz güvenliğinin tesis edilebilmesi, devletlerin sadece tek başlarına gerçekleştirebilecekleri bir amaç olmaktan uzaktır. Bahsi edilen kavram, uluslararası hukukun bütün süjelerinin menfaatlerini etkilemekte; bu nedenle onların iş birliği çerçevesinde ele alınması gerekmektedir.[256]

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terörist saldırılar, her ne kadar kaçırılan uçaklar aracılığıyla havadan gerçekleşse de, benzer eylemlerin gemi veya limanları hedef alması, eşit ölçüde yıkıcı olarak görülmüştür. Bu nedenle, ani ve geniş kapsamlı bir yeniden değerlendirmeye tabi tutulan deniz güvenliği, günümüzde yapıcı nitelikteki yenilenme dönemi içerisindedir.[257] Konuyla ilgili, deniz

[255] Bahsi geçen güncel tehditlerin gündeme gelmesindeki bir diğer önemli etken, sömürge rejimi altındaki devletlerin bağımsızlıklarını kazanmaya başladıkları dönemlerde, sömürgeci devletlerin deniz güvenliği açısından çoğunlukla geride istikrarsız bir ortam bırakmalarıdır. Deniz güvenliğinin tesisi hususunda gerekli altyapıya sahip olmayan özellikle Güney Amerika, Afrika, Orta Doğu ile Pasifik ve Hint Okyanusu'nun belirli bölgelerinde, söz konusu tehditlerde büyük bir artış yaşanmıştır. EVANS, s. 35.

[256] PEPPETTI, s. 75-77.

[257] KRASKA-PEDROZO, s. 13; Gerçekten de söz konusu terörist saldırıların üzerinden henüz bir yıl geçmişken, Aralık 2002'de Yemen'de bir limana girmek üzere olan ve ham petrol taşıyan Fransa bayraklı Limbourg isimli tankerin, patlayıcı yüklü bir teknenin hızla çarpması sonucunda uğradığı terörist saldırı, Aden

güvenliğinin gelişiminde temel konumda yer alan Güvenlik Konseyi ve IMO'nun faaliyetlerine, çalışmanın ilerleyen kısımlarında ayrıntılı biçimde yer verilecektir.

C. Tanım

Güvenlik kavramının kapsamının genişlemesi ile beraber, güncel tehditler deniz güvenliği bünyesinde değerlendirilmeye başlanmıştır. Buna rağmen, deniz güvenliğinin farklı bağlamlarda kullanılması nedeniyle değişiklik göstermesi, uluslararası hukukta genel kabul görmüş bir tanımının olmamasına sebebiyet vermiştir.[258]

En genel anlamıyla, denizlerin sürekli bir biçimde düzen içerisinde bulunmasının, hukukun üstünlüğüne bağlı kalarak tesis edilmesi olarak tanımlanan deniz güvenliği,[259] bir devletin kara ve deniz ülkesinin, altyapısının, ekonomisinin, doğal çevresinin ve toplumunun denizden kaynaklanan zararlı eylemlerden korunması şeklinde açıklanabilir.[260] Bunun yanında, "*deniz ortamında tehlikeden*

Körfezi'ne önemli miktarda ham petrol sızıntısı gerçekleşmesine ve deniz yoluyla yapılan uluslararası ticarette büyük ölçüde ekonomik kayıp yaşanmasına neden olmuştur. EVANS, s. 42-43.

[258] KLEIN, s. 8; Söz konusu husus, BM tarafından da kabul edilmekte; deniz güvenliği kavramının üzerinde uzlaşılmış bir tarifinin bulunmadığı belirtilmektedir. **Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General**, UNGA, UN Doc. A/63/63, 2008, para. 39.

[259] KRASKA-PEDROZO, s. 1.

[260] Natalie KLEIN, Joanna MOSSOP, Donald R. ROTHWELL, "Australia, New Zealand and Maritime Security", **Maritime Security, International Law and**

uzak olmak, tehlikeye yol açabilecek oluşumların bertaraf edilmesi ve bunun sağlanması için gerekli işlemler" biçiminde de özetlenebilir.[261]

Deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin BM tarafından, deniz haydutluğu ve silahlı soygun, deniz terörizmi, uyuşturucu madde ticareti ile göçmen kaçakçılığı, insan ticareti ve kaçak yolcular olarak belirlendiği;[262] ayrıca bunlara, devletlere ait deniz kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen asimetrik uygulamaların da eklendiği günümüz gelişmeleri göz önüne alındığında,[263] deniz güvenliğine ilişkin daha kapsamlı bir tanıma ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır.[264] Söz konusu

---

Policy Perspectives from Australia and New Zealand, (Eds., Natalie KLEIN, Joanna MOSSOP, Donald R. ROTHWELL), Routledge, London and New York, 2010, s. 8.

[261] Sami DOĞRU, "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)'de Yapılan Değişikliklerin Yürürlüğe Girişi: Deniz Güvenliği Paradigması Değişiyor mu?", **Deniz Hukuku Sempozyumu, 24-25 Mart 2011**, (Ed., Sami DOĞRU), Çağ Üniversitesi Yay., Adana, 2012, s. 21.

[262] **Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General**, UNGA, UN Doc. A/69/71/Add. 1, 2014, para. 28, 41, 43.

[263] KRASKA-PEDROZO, s. 1.

[264] Askeri yetkililerin, güvenliğin sadece askeri değil; sosyal, toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutlarıyla ele alındığı bir deniz güvenliği kavramının gerekliliğine işaret etmeleri, söz konusu yaklaşımı desteklemektedir. Bu yöndeki açıklamalar için bkz. Gottfried A. W. HOCH, "National and International Approaches to Maritime Security", **Legal Challenges in Maritime Security**, (Eds., Myron H. NORDQUIST,

gereksinim doğrultusunda, deniz güvenliği, uluslararası hukukunun bütün süjelerinin iş birliğiyle tüm insanlık adına; askeri, siyasi, toplumsal, ekonomik güvenlik ile çevre ve birey güvenliğini ihlal eden, denizlerde gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı eylemelerin önlenmesine ilişkin faaliyetler biçiminde tanımlanabilir.

Deniz güvenliği hakkında irdelenmesi gereken bir diğer husus, konuyla ilgili hukuki rejimin niteliğine ilişkindir. Gerek 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri,[265] gerek BMDHS, barış zamanına ilişkin hükümler içermektedir. Bir başka anlatımla, denizde herhangi bir silahlı çatışma söz konusu olduğunda, adı geçen Sözleşmeler uygulama alanı bulamaz. Bu durumda, konuyla ilgili 1907 La Haye Sözleşmeleri[266] ile örf ve adet hukuku kuralları gündeme gelir. Deniz güvenliği

---

Rüdiger WOLFRUM, John Norton MOORE, Ronan LONG), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2008, s. 82.

[265] 24 Şubat 1958 ve 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de gerçekleşen I. Deniz Hukuku Konferansı'nda; Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ile Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme ve Uyuşmazlıkların Zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol kabul edilmiştir. Sözleşmelerin ve Protokol'ün resmi metinleri için sırasıyla bkz. **UNTS**, Vol. 516, No. 7477, 1964, s. 205-225; **UNTS**, Vol. 450, No. 6465, 1963, s. 82-103; **UNTS**, Vol. 499, No. 7302, 1964, s. 311-312; **UNTS**, Vol. 559, No. 8164, 1966, s. 285-301; **UNTS**, Vol. 450, No. 6466, 1963, s. 169-173; Sözleşme metinleri için ayrıca bkz. GÜNDÜZ, s. 198-220.

[266] İlgili Sözleşmeler, günümüzde de yürürlükte bulunan; VI sayılı Çatışmaların Başlangıcında Ticaret Gemilerine Uygulanacak Muameleye İlişkin Sözleşme, VII sayılı Ticaret Gemilerinin Savaş Gemisi Durumuna Sokulmasına İlişkin Sözleşme,

kavramı ve onun bünyesinde ortaya çıkan kurallar, barış zamanına ilişkin önlemleri ihtiva etmektedir; ancak özellikle açık denizlerin serbestliğini sınırlayan hususların varlığı, deniz güvenliği rejiminin denizlerde hem barış hem de silahlı çatışma durumlarında başvurulan yeni bir rejim olduğu yönündeki yorumlara sebebiyet vermiştir.[267]

Deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik kural, norm ve uygulamalardan meydana gelen deniz güvenliği hukuku esasen; uluslararası deniz hukuku, uluslararası ceza hukuku, insan hakları hukuku, insancıl hukuk ve sınırlı olmak kaydıyla, silahlı çatışmalar hukukunun unsurlarını bünyesinde birleştiren, uluslararası hukukun karma bir alt dalıdır. Söz konusu özellik, deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler ve bunlarla mücadelede başvurulan yöntemlere de yansımaktadır. Geleneksel güvenlik anlayışından farklı olarak, günümüzde deniz güveliğini ihlal eden tehditler, uluslararası organize suç örgütleri, terör örgütleri ve devlet dışındaki silahlı gruplardan kaynaklanmakta; hava kuvvetleri de dahil olmak üzere, silahlı kuvvetler, özel güvenlik birimleri, sahil güvenlik yapılanması, istihbarat teşkilatları ve uluslararası kuruluşların iş birliği ile deniz güvenliğinin tesisi

---

VII sayılı Denizaltı Mayınlarının Dökülmesine İlişkin Sözleşme, X sayılı Deniz Savaşı Kuralları Sözleşmesi ve XI sayılı Deniz Savaşında Zoralım Hakkının Sınırlandırılması Sözleşmesi'dir. Hüseyin PAZARCI, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, **4. Kitap**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 129-131.

[267] Kaare BANGERT, "Legal Status of Security Regime", **Maritime Security - Current Problems in the Baltic Sea, Conference in Cooperation with the ITLOS, May 9th-11th, 2007**, (Eds., Ulrich KARPEN, Djoko LUKIC, Sonja HEINZE), Nomos, Baden-Baden, 2008, s. 164-165.

hususunda çaba sarf edilmektedir.[268] *Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması* başlıklı çalışmada, deniz güvenliğine ilişkin rejimin söz konusu hukuki niteliği ayrıntılı biçimde açıklanmaya çalışılacaktır.

D. Benzer Kavramlardan Farkı

Deniz güvenliğinin kapsamını belirlemek için benzer kavramlarla olan ilişkisi tespit edilmelidir. Bu doğrultuda üzerinde durulması gereken husus deniz emniyetidir. *Güvenlik* (*security*) ve *emniyet* (*safety*) sözcükleri esasen aynı anlamı taşısalar da denizcilik söz konusu olduğunda, aralarında önemli farklar bulunmaktadır.

Mevzuyu uluslararası sözleşmeler aracılığıyla ele almak yerinde olacaktır. Buna göre, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) ticaret gemilerine yönelik genel prensip ve kurallar tesis ederek insanları emniyetsiz gemilerin neden olabileceği kazalardan korumayı hedeflemesi suretiyle deniz emniyeti kapsamında değerlendirilmektedir.[269] Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) ise, insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye düşüren seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve faillerinin kovuşturularak cezalandırılmasına yönelik düzenlemeler aracılığıyla, insanları, suç işleme niyeti olan diğer insanlara karşı koruma amacını taşımakta ve

[268] KRASKA-PEDROZO, s. 2-3.

[269] 21 Ekim-1 Kasım 1974 tarihleri arasında Londra'da düzenlenen Konferans'ta kabul edilen SOLAS, Türkiye tarafından 25 Mayıs 1980'den itibaren geçerli olmak üzere onaylanmıştır. Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 25.05.1980, S. 16998.

böylelikle deniz güvenliğinin bünyesinde ele alınmaktadır.[270] Özetlemek gerekirse, ele geçirme, kundaklama, deniz haydutluğu, hırsızlık ve baskın gibi eylemlere ilişkin tedbirler deniz güvenliğinin konusunu oluştururken; yetersiz gemiler, niteliksiz mürettebat ve işleten hatası nedeniyle meydana gelebilecek olay veya kazaların önlenmesiyle ilgili olanlar, deniz emniyeti kapsamına girmektedir.[271]

Söz konusu ayrım, temel amacı, deniz güvenliği ve emniyetinin sağlanması ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi olan IMO tarafından da kabul görmektedir. Her ne kadar, 6 Mart 1948 tarihinde imzalanan, İstişari Denizcilik Teşkilatının (IMCO) Kurulması Sözleşmesi'nde belirtilen gayeler

[270] SUA, Türkiye tarafından 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da imzalanmış ve 27 Eylül 1990'da onaylanmıştır. Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 26.01.1998, S. 23242.

[271] MEJIA JR., s. 28; Deniz güvenliği ve emniyeti kavramları, her ne kadar farklı kapsamlarda ele alınsa da, benzer amaçlara hizmet ettikleri gözden kaçırılmamalıdır. Deniz hukukuna ilişkin emniyeti ön plana çıkaran bir yönetim biçimi, güncel tehditlere karşı daha dirençlidir. Bunun yanında, güvenli bir deniz alanı da aynı zamanda emniyetlidir. **Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General**, UNGA, UN Doc. A/63/63, 2008, para. 36; Göz ardı edilmemesi gereken bir diğer husus, deniz güvenliğini ve emniyetini ihlal eden unsurların faklı olmalarına rağmen; ortaya çıkardıkları sonuçların, can ve mal kaybı gibi, aynı olduğudur. Wayne T. TALLEY, "Introduction", **Maritime Safety, Security and Piracy**, (Ed., Wayne T. TALLEY), The Grammenos Library, London, 2008, s. 1.

arasında sadece "denizlerde seyrüsefer emniyeti" yer alsa da,[272] uluslararası ticarette kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici önlemler almak amacıyla SOLAS XI'de değişiklik getiren, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu'nun (ISPS Code) 1 Temmuz 2004'te yürürlüğe girmesi ile deniz güvenliği IMO'nun çalışma alanları arasındaki yerini almıştır.[273]

[272] İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Sözleşmesi md. 1, Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 25.07.1956, S. 9364; IMCO Genel Kurulu'nda 1975, 1977 ve 1979 yıllarında alınan kararların ardından, Örgüt'ün ismi IMO olarak belirlenmiştir. IMCO Genel Kurul Kararlarıyla yapılan değişikliklerin resmi metni için bkz. **RG**. T. 20.02.1986, S. 19025.

[273] Ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.imo.org/OurWork/Pages/Home.aspx, (Erişim Tarihi: 15.02.2016); ISPS Kodu metni için bkz., **ISPS Code, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu ve SOLAS Değişiklikleri**, http://www.denizcilik .gov.tr/, (Erişim Tarihi: 07.10.2016).

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ

TEMEL KAVRAMLAR

I. GENEL OLARAK

Antik Mısır'da, M.Ö 4000'li yıllardan itibaren ortaya çıkmaya başlayan gemicilik faaliyeti, her dönemde önemini korumuştur. 15. Yy. ile beraber coğrafi keşiflerin etkisiyle gündeme gelen, Papalık tarafından denizleri Portekiz ile İspanya arasında paylaştıran Inter Caetera Fermanları ve bunların ardından adı geçen devletler arasında söz konusu hususların teyit edildiği Tordesillas Anlaşması'nın 1496 yılında imzalanmasıyla denizlerin hukuki statüsü tartışmaya açılmıştır. Bu kapsamda Hollandalı hukukçu Hugo Grotius tarafından 1609 yılında kaleme alınan Açık Deniz (Mare Liberum) adlı eser ile öne sürülen denizlerin herhangi bir egemenliğe konu olamayacağı yönündeki görüşe karşı, İngiliz hukukçu John Selden Kapalı Deniz (Mare Clausum) isimli eserinde deniz alanları üzerinde devletlerin egemenlik kurabileceği şeklindeki yaklaşımı ileri sürmüştür. Farklı görüşler doğrultusunda devletlerin birbirinden değişik uygulamalarda bulunması üzerine ortaya çıkan kodifikasyon ihtiyacı sonucunda, Kırım Savaşı'nın ardından 1856'da gerçekleştirilen Paris Kongresi'nde ve 1899 ile 1907 La Haye Konferansları'nda dar kapsamlı düzenlemelere gidilmiş; geniş içerikli kodifikasyon çabaları için ise, MC Dönemi'ni beklemek gerekmiştir. MC bünyesinde konuyla ilgili yürütülen çalışmaların ardından 3 Nisan 1930 tarihinde La Haye'de toplanan Konferans'ta özellikle karasularının genişliği hususunda anlaşmaya varılamaması üzerine bir sonuca ulaşılamamıştır. BM Dönemi'ne gelindiğinde ise, 1930 La Haye Konferansı

esas alınarak sürdürülen hazırlıkların ardından 24 Şubat 1958 ve 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de gerçekleşen I. Deniz Hukuku Konferansı'nda; KBBS, ADS, KSS ile Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme ve Uyuşmazlıkların Zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol kabul edilmiştir. O zamana kadarki en önemli kodifikasyonun gerçekleştirildiği I. Deniz Hukuku Konferansı'nın ardından henüz çözümlenemeyen karasularının genişliği konusunu görüşmek üzere yine Cenevre'de 1960 yılında toplanan II. Deniz Hukuku Konferansı'ndan ise herhangi bir sonuç alınamamıştır. Sonlandırılamayan sorunların ele alınması, hükümlerin güncelleştirilmesi ve bir takım yeni kuralların kabulü amacıyla 3 Aralık 1973 tarihinde New York'ta başlayan III. Deniz Hukuku Konferansı kapsamında, on bir dönem devam eden müzakerelerin ardından 10 Aralık 1982'de imzalanan BMDHS, 16 Kasım 1994'te yürürlüğe girmiştir.[274]

III. BM Deniz Hukuku Konferansı sonucunda kabul edilen ve *denizlerin anayasası* olarak tanıtılan BMDHS, bir yandan; karasuları, takımada suları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığına ilişkin düzenlemeleri

[274] Ayrıntılı bilgi için bkz. Aydoğan ÖZMAN, **Deniz Hukuku I, Kaynaklar, Kişiler, Nesneler, Ulusal Deniz Alanları**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 13-55; PAZARCI, 2005, s. 281-293; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, **The Law of the Sea**, Manchester University Press, Manchester, 2010, s. 1-25; E. D. BROWN, **The International Law of the Sea**, **Volume I**, **Introductory Manual**, Dartmouth, Aldershot, 1994 s. 5-17; Yoshifumi TANAKA, **The International Law of the Sea**, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, s. 20-29; Donald R. ROTHWELL, Tim STEPHENS, **The International Law of the Sea**, Hart Publishing, Oxford-Portland, 2010, s. 1-24.

aracılığıyla deniz alanı uyuşmazlıklarının büyük oranda ortadan kalkmasını sağlaması; diğer taraftan ise, bayrak ile kıyı devleti arasında denge kurarak, denizler için istikrarlı ve genel kabul görmüş bir düzen öngörmesi suretiyle, uluslararası barış ve güvenliğin tesisine doğrudan katkıda bulunmuştur.[275] Bu nedenle, deniz güvenliği ve ona yönelik güncel tehditler hakkında ayrıntılı açıklamalarda bulunmadan önce, yukarıda açıklanan kodifikasyon süreci doğrultusunda deniz güvenliği ile ilgili temel kavramlar üzerinde durulmalıdır.

II. GEMİ KAVRAMI

A. Tanım

Özel hukuk ilkeleri doğrultusunda taşınır eşya niteliği gösteren gemi, uluslararası hukukta her durum için geçerli genel bir tanıma sahip değildir.[276] Aynı vaziyet, ulusal hukuk sistemleri için de geçerlidir.[277] Doktrinde ise, gemi kavramı

[275] KRASKA-PEDROZO, s. 17-18.

[276] ÖZMAN, s. 173; Selami KURAN, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Beta, İstanbul, 2014, s. 13; PAZARCI, 2005, s. 64; 6102 sayılı TTK'nın gemilerin hukuksal niteliğine ilişkin md. 936 hükmüne göre, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler kanunların uygulanmasında taşınır eşya şeklinde kabul edilmektedir. **RG**. T. 14.02.2011, S. 27846.

[277] Haijiang YANG, **Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea**, Springer, Berlin-Heidelberg, 2006, s. 7.

için temel nitelikteki; suda hareket ettirilebilme ve kendi başına yönlendirilebilme unsurları üzerinde uzlaşma sağlandığı görülmektedir.[278]

Uluslararası hukuk açısından konuya yaklaşıldığında, uluslararası anlaşmaların düzenleniş amaçları doğrultusunda farklı tanımlara başvurulduğu göze çarpmaktadır. Mesela, Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'ye göre gemi, "deniz yoluyla mal nakli için kullanılan her türlü vasıta" manasına gelmektedir.[279] Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği ile alakalı 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de (CLC 1992) gemi, "dökme halde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını anlatır; ancak başka yüklerle petrol türevleri (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemilerde, petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol türevi taşıma seferini izleyen seferleri sırasında bu konvansiyona göre gemi kabul edilecektir." şeklinde düzenlenmiştir.[280] 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının

[278] PAZARCI, 2005, s. 64.

[279] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme md. 1/d; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 22.02.1955, S. 8937.

[280] CLC 1992 md. 1/1; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 24.07.2001, S. 24472.

Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de (FUND 1992) ise, söz konusu tanım aynen kabul edilmiştir.[281]

Petrol kirliliğinin yanında, denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan diğer tüm zararlı maddelerden kaynaklanan deniz çevresi kirliliğini de içeren 1978 Protokolü ile Değişik, 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 1973/1978) kapsamında gemi, "hidrofil botlar, hava yastıklı araçlar, denizaltılar, yüzer vasıtalar ve sabit veya yüzer platformlar dâhil deniz çevresinde faaliyette bulunan her türlü tekne" biçiminde açıklanmıştır.[282] Kapsamının genişliği açısından aynı doğrultudaki bir başka tanım, 1972 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları'nda (Tüzüğü) (COLREG 1972), "su üstünde kalkarak seyreden ve deniz uçakları dâhil, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılmakta olan veya kullanılmaya elverişli bulunan her türlü deniz aracı" şeklinde yer almaktadır.[283] Daha dar olmakla birlikte, yine araç

[281] FUND 1992 md. 1/2; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 18.07.2001, S. 24466.

[282] MARPOL 1973/1978 md. 1/4; Sözleşme ve Protokol'ün resmi metinleri için bkz. **RG**. T. 24.06.1990, S. 20558.

[283] COLREG 1972 md. 3/a; Kurallar'ın resmi metni için bkz. **RG**. T. 29.04.1978, S. 16273. Türkiye, 23.05.2014 tarihinde, ekinde 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar'ın bulunduğu 1972 tarihli Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme'yi (COLREG 1972) onaylamıştır. Adı geçen ekteki Kurallar'da gemi kavramının resmi çevirisi, "suya batmayan tekne ve deniz uçakları dahil olmak üzere su üzerinde taşımacılıkta kullanılan veya kullanılmaya elverişli olan her tanımdaki su taşıtı"

kavramını ön plana çıkaran bir diğeri, 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'ndeki (SALVAGE 1989) "araç, her türlü gemi veya taşıt veya seyrüsefere elverişli yapıyı ifade eder" tarifidir.[284]

Çalışmanın konusuyla yakından ilgili SUA'da gemi, "dinamik takviyeli, su altına dalabilir veya diğer yüzen her gemi dahil devamlı olarak deniz yatağına bağlı bulunmayan her türlü gemi" olarak tanımlanmıştır.[285] Uluslararası seyrüsefer emniyeti ve güvenliğine karşı gerçekleştirilen terörizm faaliyetlerinin önlenmesi ve bunun etkinliğinin artırılması amacıyla, yukarıda adı geçen Sözleşme'ye ilave hükümlerin eklenmesi doğrultusunda ortaya çıkan Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü'nde (SUA 2005 Protokolü) ise, SUA'daki açıklamalar korunmuş, mevcut ifadelere yalnızca "tekne" terimi eklenmesiyle yetinilmiştir.[286]

Deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerden olan deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığını düzenleyen Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı

---

olarak güncel Türkçe ile tekrar ifade edilmiştir. Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 23.05.2014, S. 29008.

[284] SALVAGE 1989 md. 1/b; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 24.05.2014, S. 29009.

[285] SUA md. 1.

[286] SUA 2005 Protokolü md. 2/1-a hükmünde gemi, "dinamik takviyeli tekneler, su altına dalabilir gemiler ve diğer yüzen tekneler dahil, devamlı olarak deniz tabanına bağlı olmayan her türlü gemi" şeklinde tarif edilmiştir; Protokol'ün resmi metni için bkz. **RG**. T. 31.12.2009, S. 27449.

BM Sözleşmesi'ne[287] Ek Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol'de[288] de gemi kavramının tanımı yer almakta; "bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve kullanımı sırasında hükümetin ticari olmayan hizmetlerinde bulunan gemiler, yüzer hizmet araçları ve savaş gemileri hariç, su kesimi olmayan tekne ve deniz uçakları dahil olmak üzere, su üzerindeki taşımacılıkta kullanılan veya kullanılmaya müsait her çeşit yüzer araç anlamına gelir." şeklinde ifade edilmektedir.[289]

Konuya ulusal hukuk sistemleri açısından yaklaşıldığında, çalışma bakımından belirleyici önemdeki Türkiye kapsamında TTK hükümleri üzerinde durmak gerekmektedir. 6102 sayılı TTK ile yürürlükten kaldırılan 6762 sayılı

[287] Genel Kurul'un, 15 Kasım 2000 tarihli ve A/RES/55/25 sayılı Kararı ile kabul edilen Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi ve Ek Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol ile Ek İnsan Ticaretinin, Özellikle Kadın ve Çocuk Ticaretinin Önlenmesine, Durdurulmasına ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokol, 12-15 Aralık 2000 tarihleri arasında İtalya'nın Palermo kentindeki Adalet Sarayı'nda, sonrasında ise 12 Aralık 2002 tarihine kadar New York'taki BM Genel Merkezi'nde bütün devletlerin imzasına açık kalmıştır. Türkiye'nin 13 Aralık 2000 tarihinde imzaladığı Sözleşme, 29 Eylül 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=ind&mtdsg_no=xviii12&chapter=18&lang=en, (Erişim Tarihi: 17.02.2016); Sözleşme'nin resmi metni için ayrıca bkz. **RG**. T. 18.03.2003, S. 25052.

[288] 28 Ocak 2004'te yürürlüğe giren Protokol'ün resmi metni için bkz. **RG**. T. 18.03.2003, S. 25052.

[289] Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol md. 3/d.

TTK'ya göre gemi, "Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır" şeklinde açıklanmıştır.[290] Söz konusu tanımda gemi kavramı için; denizde hareket kabiliyetine sahip bir teknenin varlığı, ilgili teknenin pek küçük olmaması ve tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılmasının denizde hareket imkânına bağlı bulunması unsurları öngörülmüştür. Bunların yanında, "belirli bir hacmi bulunan ve içi oyuk olup suda yüzebilen nesne"[291] biçiminde tarif edilen tekne ile deniz kavramlarının bahsi geçen tanımda kullanıldıkları göze çarpmaktadır.

Bahsi geçen Kanunu yürürlükten kaldıran 6102 sayılı TTK'da ise gemi, "Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır" biçiminde ifade edilmiştir.[292] Bu noktada dikkat çeken hususlar, tanımın genel hatlarıyla aynı kalmasının yanında, deniz yerine su teriminin tercih edilmesi ve teknenin geçtiği yerlerde araç kavramının kullanılması olmuştur. Su kelimesine yer verilmesi ile birlikte, iç sularda gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerinin kara taşımacılığına ilişkin hükümlere tabi olmasının önüne geçilmiş; araç kavramına başvurulmasıyla ise, gemi niteliği kazanılması için teknenin varlığının aranmasına son verilerek gemi tanımı genişletilmiştir.[293]

Türk Hukuku bakımından üzerinde durulması gereken son husus, TTK dışında yer alan diğer iki tanımdan oluşmaktadır. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal

[290] 6762 sayılı TTK md. 816/1.

[291] ÖZMAN, s. 175.

[292] 6102 sayılı TTK md. 931/1.

[293] KURAN, 2014, s. 14.

Koruma Hakkında Kanun'da gemi, "Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı, … ifade eder" şeklinde düzenlenmiştir.[294] 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ise, "Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır" tanımıyla gemi kavramının kapsamı daha da genişletilmiştir.[295]

Uluslararası ve ulusal hukuk sistemlerinde genel bir gemi tanımına yer verilmemesi, doktrinde farklı görüşlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Uluslararası hukukta gemi kavramının tek bir tarifinin bulunmaması, belirli konularda akdedilen uluslararası anlaşmalarda ve hatta ulusal düzenlemelerde bahsi geçen husus hakkında tanımlamaların yapılması ile uyumlu biçimde değerlendirilmiş; böylelikle, gemi kavramı açısından önemli bir oranda esneklik yaratıldığı ileri sürülmüştür.[296] Aksi yöndeki görüşe göre ise, konuyla ilgili uluslararası hukuktaki eksiklik, özellikle ulusal hukuk sistemleri açısından gemi tanımının bir devletten diğerine farklılık göstermesine sebebiyet vermekte; bu durum, deniz hukukuna ilişkin uluslararası kuralların uygulanmasında devletler arasında uyuşmazlıkların çıkmasına zemin hazırlamaktadır.[297] Her iki yaklaşım göz önüne alındığında, günümüzdeki ve gelecekteki muhtemel teknolojik gelişmeleri de dikkate alan, kapsamlı nitelikteki bir gemi tanımının uluslararası hukukta yer almasının gerekliliği ön plana çıkmaktadır.

---

[294] 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun md. 1/B, **RG**. T. 14.06.1946, S. 6333.

[295] 854 sayılı Deniz İş Kanunu md. 1/3, **RG**. T. 29.04.1967, S. 12586.

[296] YANG, s. 12.

[297] KURAN, 2014, s. 15.

B. Gemi Türleri

1. Devlet Gemileri

a. Savaş Gemileri

BMDHS'nin kabulü ile sonuçlanan III. Deniz Hukuku Konferansı esnasında özellikle ABD ve SSCB gibi denizcilik alanında önde gelen devletler, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri ile elde edilen üç önemli serbestinin kapsamını muhafaza etmek amacını taşımışlardır. Bunlar; denizde askeri faaliyetlerin gerçekleştirilmesi ile seyrüsefer ve balıkçılık serbestileridir. Özellikle savaş gemilerinin hareket ve kullanım alanlarının korunması yönündeki girişimler, savaş gemisi kavramının önemini ortaya çıkarmaktadır.[298]

İleride ele alınacak savaş gemilerinin dokunulmazlığının, söz konusu gemilere tanınabilmesi için gemilerin taşıması gereken şartların tespiti, uluslararası hukuk açısından ön planda tutulan konulardan birisi olmuştur. Bu nedenle, ticaret gemisinin tanımı ulusal hukuklara bırakılırken, savaş gemisinin unsurlarının açıklanması, uluslararası hukuk tarafından ele alınmıştır.[299]

Temel esasları 1907 tarihli Ticaret Gemilerinin Savaş Gemilerine Dönüştürülmesi Hakkında La Haye Sözleşmesi'nde düzenlenen savaş gemisi

---

[298] Bernard H. OXMAN, "The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea", **Va. J. Int'l L.**, Vol. 24, No. 4, 1984, s. 810.

[299] Selami KURAN, "Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı", **MHB**, **Prof. Dr. Aslan Gündüz'ün Anısına Armağan**, C. 25, S. 1-2, 2005, s. 230.

kavramı,[300] öncelikle ADS'de tanımlanmış,[301] daha sonra BMDHS'de birkaç değişiklik ile aynen kabul edilmiştir. Buna göre savaş gemisi, "… bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup kendi tabiiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici alametler taşıyan, bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi normal hizmet listesinde veya buna muadil bir listede görünen bir subayın komutasında olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki bir mürettebatla donatılan bir gemi demektir".[302] BMDHS'de savaş gemisi için kullanılan ifadeler ele alındığında, ADS'den farklı biçimde, "deniz kuvvetleri" yerine, "silahlı kuvvetler" teriminin tercih edildiği göze çarpmaktadır. Bunun nedeni, devletlerin denizlerdeki askeri faaliyetlerini gerçekleştirirken kullandıkları silahlı kuvvetler kapsamındaki farklı türdeki yapılanmaların, deniz hukuku açısından bütünlüğünün sağlanması olarak ileri sürülmüştür. Böylelikle, sahil güvenlik unsurlarının devletler tarafından farklı birimlerde görevlendirilmelerinin, savaş gemisi kavramı açısından herhangi bir

[300] 1907 Ticaret Gemilerinin Savaş Gemilerine Dönüştürülmesi Hakkında La Haye Sözleşmesi md. 3 ve 4 hükümlerinde savaş gemileri için öngörülen unsurlar için bkz. KURAN, 2014, s. 28, dn. 64.

[301] ADS md. 8/2: "Bu maddelerin uygulanması bakımından, "harp gemisi" bir devletin deniz kuvvetlerine ait olan ve onun tabiiyetindeki harp gemilerini başkalarından ayıran harici alametler taşıyan, hükümet tarafından gereğince yetkilendirilen ve ismi deniz kuvvetleri listesinde görülen bir subayın komutasında olan ve düzenli şekilde deniz kuvvetlerinin disiplini altında olan bir mürettebatla donatılan bir gemi demektir".

[302] BMDHS md. 29.

değişiklik meydana getirmesinin önüne geçilmiştir.[303] Söz konusu tanım ile üzerinde durulması gerekli son husus, her iki Sözleşme'de de aynı şekilde düzenlenen gemi mürettebatının niteliğine ilişkindir. Buna göre, savaş gemisi için öngörülen diğer niteliklerin sağlanması kaydıyla, mürettebatın silahlı kuvvetlere mensup kişilerden meydana gelmesi şartı, bu kişilerin silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altında bulunmaları durumunda aranmayabilmektedir.[304]

Türk Hukuku açısından savaş gemisi kavramı, uluslararası hukuka ilişkin yukarıda belirtilen tanımlarla uyumlu şekilde, Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik'te (1983 Yönetmeliği) düzenlenmiştir. Buna göre savaş gemisi, "Bir Devletin Silahlı Kuvvetlerine bağlı olup, bu Devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun şekilde atanmış ve ismi belirli hizmet listelerinde veya eşiti belgelerde kayıtlı ve emrinde Silahlı Kuvvetler disiplini altında yönettiği personeli olan bir subayın komutasındaki gemidir".[305]

Savaş gemisine ilişkin tanımlar doğrultusunda, söz konusu kavram için çeşitli sınıflandırmalar ortaya çıkmıştır. Bunlardan ilkine göre savaş gemileri iki temel grupta ele alınabilir. Birinci gruptakiler, doğrudan denizdeki silahlı çatışmalara katılan, düşman filosu ile kıyı ve kıyı tesislerini tahrip gücüne sahip asli anlamdaki savaş gemilerinden meydana gelmektedir. İkinci gruptakiler ise, denizdeki silahlı çatışmalara dahil olmamakla birlikte, ilk gruptaki savaş gemilerine yardım eden,

[303] OXMAN, s. 813.

[304] ÖZMAN, s. 178.

[305] 1983 Yönetmeliği md. 3/1/A, **RG**. T. 15.12.1983, S. 18252.

onların hizmetine tahsis edilmiş gemilerdir.[306] Doktrinde ve uygulamada daha çok kabul gören bir diğer ayrım, 25 Mart 1936 tarihinde Londra'da imzalanan İkinci Londra Deniz Kuvvetleri Anlaşması'nda düzenlenen ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin II numaralı Eki'nde de yer alan sınıflandırmaya dayanmaktadır. Buna göre savaş gemileri; hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri, yardımcı gemiler, muhripler, denizaltılar ve uçak gemilerinden oluşmaktadır.[307] Söz konusu bu ayrıma göre, herhangi bir geminin savaş gemisi niteliği hususunda anlaşmazlık yaşandığında ön planda tutulması gereken husus, BMDHS'de savaş gemileri için öngörülen unsurların varlığı olmalıdır. Bahsi geçen sınıflandırmanın yapıldığı Anlaşma'nın imzalanmasından günümüze teknoloji dâhil birçok alanda yaşanan gelişmeler, bu yaklaşımı zorunlu kılmaktadır.

Savaş gemilerinin açıklanan niteliklerinden kaynaklanan bir başka sonuç, devlet otoritesini temsil etmelerinden dolayı mutlak dokunulmazlıklarının bulunmasıdır. Kıyı devletinin egemenliğine tabi deniz alanlarında, söz konusu devletin yabancı savaş gemisi üzerinde herhangi bir yetki kullanması mümkün olmamaktadır.[308] Bu durum, ADS[309] ve BMDHS'de[310] "Harp gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamıyla bağışıktır" şeklinde ifade edilmiştir. İlgili hükümde savaş gemileri için açık denizde dokunulmazlık tahsis edilirken, BMDHS'de yer alan hiçbir hükmün savaşa

[306] KURAN, 2014, s. 29, dn. 66.

[307] ÖZMAN, s. 178.

[308] KURAN, 2005, s. 231. ÖZMAN, s. 180.

[309] ADS md. 8/1.

[310] BMDHS md. 95.

gemilerinin bağışıklığını etkilemeyeceğine ilişkin düzenleme[311] ve savaş gemilerinin öteden beri devletler arasındaki uygulamada kıyı devletinin egemenliğindeki deniz alanlarında onun yargılama yetkisinden bağışık tutulması göz önüne alındığında,[312] savaş gemilerinin dokunulmazlığının mutlaklığı açıkça ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen mutlaklık, savaş gemilerinin diledikleri gibi hareket etme özgürlüğü bulunduğu şeklinde değerlendirilmemelidir.[313] Bu doğrultuda savaş gemilerinin, kıyı devletinin karasularından geçişle ilgili düzenlemelerini veya BMDHS hükümlerini veya uluslararası hukukun diğer kurallarını ihlal etmesi sebebiyle ortaya çıkan herhangi bir kayıp veya zararın sorumluluğu savaş gemilerinin bayrağını taşıdığı devlete ait olacaktır.[314] Yabancı savaş gemisinin bu yöndeki eylemlerine maruz kalan kıyı devleti, karasularından geçiş ile ilgili

[311] BMDHS md. 32: "Altkesim A ve 30'uncu ve 31'inci maddelerde yer alan istisnalar saklı kalmak üzere, bu Sözleşmede yer alan hiçbir hüküm harp gemilerinin ve gayri-ticari amaçlarla kullanılan diğer devlet gemilerinin bağışıklıklarını etkilemez"; Aynı doğrultudaki bir diğer hüküm KBBS'de düzenlenmiştir. KBBS md. 22/2: "Bir önceki paragrafta zikredilen hükümlerde yer alan istisnalar saklı kalmak üzere, bu maddelerde yer alan hiçbir hüküm bu gibi gemilerin (savaş gemileri) bu maddelere veya milletlerarası hukukun diğer kurallarına göre sahip olduğu bağışıklıkları etkilemez".

[312] Ferit Hakan BAYKAL, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, Alfa, İstanbul, 1998, s. 139.

[313] ÖZMAN, s. 180.

[314] BMDHS md. 31.

düzenlemelerine uyulması yönündeki talebi de karşılıksız kalırsa, savaş gemisinin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir.[315]

Konuya Türk Hukuku açısından yaklaşıldığında, uluslararası hukukun yukarıda açıklanan kuralları ile uyumlu düzenlemeler göze çarpmaktadır. Buna göre, yabancı savaş gemileri Türk İç Suları ve Limanları'nda bulundukları sürece, Türk mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalara aykırı hareket edemezler.[316] Aksi takdirde söz konusu gemiler, Türk Limanları'nı, İç Suları'nı ve Karasuları'nı terke davet edilir.[317] Herhangi bir aykırı eylem sonucunda meydana gelen zarar yetkili Türk Mahkemeleri'nce belirlenir. Zararı veren savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devlet, uluslararası hukuk ilkeleri ve anlaşmalar çerçevesinde zararı tazminle

[315] BMDHS md. 30; BMDHS'de, aynı düzenlemeyi içeren KBBS'deki hükme "derhal" ibaresi eklenmiştir. KBBS md. 23: "Eğer herhangi bir harp gemisi kıyı devletinin karasularından geçişle ilgili düzenlemelerine riayet etmezse ve riayet etmesi için kendisine yapılan herhangi bir talebi umursamazsa, kıyı devleti harp gemisinin karasularını terk etmesini isteyebilir".

[316] Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik md. 4.

[317] Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik md. 33.

mükelleftir.[318] Zararın belirlenmesi sürecinde, savaş gemilerinin dokunulmazlığı ile uyumlu şekilde hareket edilmesi gerekmektedir.[319]

b. Kamu Hizmetine Tahsis Edilen Devlet Gemileri

Kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri, savaş gemileri dışındaki devlet gemilerinden, devletin kamu hizmetine tahsis edilen veya kamu hizmetinde bulunan ve ticari olmayan gemileri ifade etmektedir.[320] Söz konusu gemiler; eğitim, sağlık, haberleşme ve protokol gibi çeşitli alanlarda hizmet verebilmektedir.[321]

Kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemilerinin tabi olacakları hukuki rejimin tespitinde uluslararası hukuk açısından öne çıkan gelişme, Belçika'ya ait *Parlement Belge* isimli buharlı geminin, İngiltere'nin Dover Limanı'nda bir römorkör ile çarpışması sonucunda, römorkörün sahipleri tarafından İngiltere Mahkemeleri'nde adı geçen geminin alıkonulmasının talep edilmesi ile gündeme gelen *Parlement Belge* davasıdır. İstinaf Mahkemesi'nin 1878 yılında verdiği

---

[318] Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik md. 7.

[319] Konuyla ilgili Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik hükümlerinin uluslararası hukuka uygunluğunun ayrıntılı değerlendirmesi için bkz. KURAN, 2005, s. 238-240.

[320] KURAN, 2014, s. 30.

[321] ÖZMAN, s. 180.

kararında, Belçika'ya ait ve kamu hizmetinde kullanılan bir gemi üzerinde Mahkeme'nin yargılama yetkisi bulunmadığı belirtilmiştir.[322]

Devam eden süreçte Brüksel'de; İngiltere, Belçika, Danimarka, Estonya, Fransa, Almanya, Hollanda, Macaristan, İtalya, Japonya, Meksika, Norveç, Polonya, Romanya, İspanya, İsveç ve Yugoslavya gibi dünya deniz ticaretinin önemli devletlerinin katılımıyla 1926 yılında düzenlenen Konferans'ın ardından kabul edilen Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme[323] (Devlet Gemilerinin Muafiyeti Sözleşmesi) ve 24 Mayıs 1934'te Sözleşme'ye ek olarak imzalanan Protokol[324] ile birlikte savaş gemilerinin ve kamu hizmetinde kullanılan devlet gemilerinin kıyı devletin yargılama yetkisinden muafiyeti düzenlenmiştir.[325]

Uluslararası hukuk kapsamında savaş gemileri ile kamu hizmetinde kullanılan devlet gemilerinin aynı hukuki rejime tabi olmalarına yönelik gelişim süreci,

---

[322] BAYKAL, s. 150.

[323] Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **Düstur**, T. III, C. 36, s. 274-281.

[324] Protokol'ün resmi metni için bkz. **RG**. T. 22.02.1955, S. 8937.

[325] BAYKAL, s. 156; Devlet Gemilerinin Muafiyeti Sözleşmesi md. 3/1: "Yukarıdaki iki maddenin hükümleri, harp gemilerine, devlete ait yatlara, gözcü gemilerine, hastane gemilerine, yardımcı gemilere, iaşe gemileriyle bir devlete ait bulunan veya kendisi tarafından işletilen sair gemilere ve bir alacak vücut bulduğu sırada ticari olmayan ve münhasıran bir hükümet hizmetine tahsis edilmiş bulunan gemilere kabili tatbik değildir. Bu gemiler, herhangi bir adli tedbir icabı olarak veya herhangi bir adli usul ile haciz ve tevkif edilmeyecekleri gibi bunlara el konulamaz".

KBBS[326], ADS[327] ve BMDHS'de[328] yer alan benzer hükümler ile devamlılık göstererek günümüz için de geçerliliğini korumakta; böylelikle söz konusu gemiler, savaş gemileri için öngörülen dokunulmazlıktan yararlanabilmektedir.

c. Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri

Devlete ait olan ve denizde ekonomik kazanç elde etme amacına tahsis edilen söz konusu gemilerin hukuki statüsü, 1920'li yıllardan itibaren tartışma konusu teşkil etmiş; devletlerin kendilerine ait bulunan gemilerde ticari faaliyetler gerçekleştirmeye başlamaları ile iki temel yaklaşım ortaya çıkmıştır. İlkine göre, ilgili gemiler, savaş gemileri ve kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri gibi dokunulmazlığa sahip olmalıyken; ikinci görüş, bahsi geçen gemilerin ticaret gemileri ile aynı statüye dahil edilmelerini savunmuştur. Özellikle bazı devletlerin, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerine dokunulmazlık tanımaya başlamaları ile özel şahıslara ait ticaret gemileri yönünden olumsuz bir durum meydana gelmiştir. Konuyla ilgili 1923 yılında Göteborg'da düzenlenen Milletlerarası Denizcilik Komitesi Konferansı'nda, ticari amaçla kullanılan gemileri açısından devletlere aynen özel şahıslar gibi sorumluluk yüklenmesi yönünde kararlar alınmıştır. Ardından, bu kez Brüksel'de 1926'da gerçekleştirilen Konferans'ta kabul edilen Devlet Gemilerinin Muafiyeti Sözleşmesi ile ticari amaçla kullanılan devlet gemileri

[326] KBBS md. 22.

[327] ADS md. 9.

[328] BMDHS md. 32.

dokunulmazlık kapsamı dışında tutulmuş[329] ve devletlere bu yönde yükümlülükler getirilmiştir.[330]

Sürecin devamında KBBS kapsamında, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin, ticaret gemileri için öngörülen hükümlere tabi olacakları düzenlenmiş;[331] BMDHS ise, söz konusu gemiler için uygulanacak kurallara aynı maddelerde yer vererek ilgili yaklaşımı aynen sürdürmüştür.[332] Böylelikle, geminin tahsis edildiği amaç unsuru esas alınmak suretiyle, maksatları ekonomik menfaat elde etmek olan gemiler arasında birinin mülkiyetinin devlete ait bulunması nedeniyle farklı kuralların uygulanmasının önüne geçilmiştir.[333]

---

[329] Devlet Gemilerinin Muafiyeti Sözleşmesi md. 2: "Bu mesuliyet ve mükellefiyetler hakkında, mahkemelerin salahiyeti, adli takibat ve muhakeme usulü ile ilgili kaideler, hususi şahıslara ait olan ticaret gemileri ve eşhasa ait hamulelerle bunların sahiplerinin tabi bulunduğu aynı kaidelerdir".

[330] BAYKAL, s. 156-157; Devlet Gemilerinin Muafiyeti Sözleşmesi md. 1: "Devletlere ait olan veya onlar tarafından işletilen gemiler, bu gemilerin yükleri, devlet gemileriyle taşınan yolcu ve yükler ve aynı zamanda bu gemilere sahip bulunan veya bunları işleten veyahut bu hamulelerin sahibi bulunan devletler, bu gemilerin işletilmesine veya hamulelerin taşınmasına mütedair talepler hakkında, hususi gemi, yük ve donatımlara tatbik olunan aynı sorumluluk kaidelerine ve aynı mükellefiyetlere tabi tutulurlar".

[331] KBBS md. 21.

[332] BMDHS md. 27, 28.

[333] KURAN, 2014, s. 32.

2. Özel Gemiler

a. Ticaret Gemileri

Ticaret gemisi kavramının tanımı, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri ve BMDHS'nin yanı sıra, deniz hukukuna ilişkin diğer uluslararası anlaşmalarda da yer almamaktadır. Bunun nedeni, bayrak çekme hakkının tespitinde önemli bir yeri olan ticaret gemisi için gerekli şart ve unsurların ulusal hukuk sistemleri tarafından belirlenmesinin tercih edilmesi şeklinde gösterilmektedir.[334] Ticaret gemisini tanımlamak gerekirse, ADS ve BMDHS'de savaş gemisi kavramının tarif edilmesinden yola çıkarak, savaş gemisi dışında kalan ve ekonomik kazanç amacına tahsis edilen gemiler, ticaret gemisi olarak değerlendirilebilir.[335]

Konuya Türk Hukuku açısından yaklaşıldığında, 6102 sayılı TTK ile yürürlükten kaldırılan 6762 sayılı TTK'ya göre ticaret gemisinin, "Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, "Ticaret gemisi" sayılır" şeklinde tanımlandığı görülmektedir.[336] Ticaret gemisi, 6102 sayılı TTK'ya göre ise, "Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır" biçiminde açıklanmıştır.[337]

Bahsi geçen tanımlar incelendiğinde, yeni düzenleme ile aynen gemi kavramındaki gibi, ticaret gemisinin de kapsamının genişletildiği göze çarpmaktadır.

---

[334] ÖZMAN, s. 182.

[335] KURAN, 2014, s. 26.

[336] 6762 sayılı TTK md. 816/2.

[337] 6102 sayılı TTK md. 931/2.

Eski Kanunda, ticaret gemisinin tahsis edilmesi gereken amaç, kazanç elde etmek iken; 6102 sayılı TTK ile ekonomik menfaat sağlama maksadı ön plana çıkarılmıştır. Böylelikle, malvarlığında aktif artış gerçekleştiren faaliyetlerin yanı sıra, pasif kazanç temini yönündeki etkinliklerin de ticaret gemilerinin ilgili statüsü bünyesinde değerlendirilmesinin önü açılmıştır.[338]

Son olarak üzerinde durulması gereken husus, Türk Hukuku'na göre, gemilerin ticaret gemisi kavramı doğrultusunda ele alınabilmesi için, geminin sahibinin veya kimin nam ve hesabına kullanıldığının önem arz etmemesidir. Böylece, devlete veya diğer bir kamu tüzel kişisine ait bulunan veya onların nam ve hesabına işletilen bir gemi, 6102 sayılı TTK'da düzenlenen unsurlara sahip olduğu durumda, ticaret gemisi niteliği kazanabilecektir.[339] Söz konusu husus, ticaret gemileri ile ticari amaçlar için kullanılan devlet gemilerini aynı statüde öngören uluslararası hukuk kuralları ile uyumludur.

b. Ticari Amaç Dışında Kullanılan Gemiler

Özel hukuk gerçek veya tüzel kişilerine ait, fakat ekonomik menfaat yönünde faaliyet göstermeyen; yat, özel eğlence gemisi, dernek gemisi ve spor amaçlı gemilerin örnek gösterilebileceği söz konusu gemi türü, uluslararası hukuk açısından ticaret gemisinin hukuki rejimine tabidir.[340]

[338] KURAN, 2014, s. 27.

[339] ÖZMAN, s. 183.

[340] KURAN, 2014, s. 27-28.

III. BAYRAK KURALI

A. Genel Olarak

Gemilerin faaliyetleri, devletlerin egemenliği altında olan veya hiçbir devletin egemenliğinde bulunmayan deniz alanlarında gerçekleşmekte; her iki durumda da gemi ve içindekilerin sorumluluğunu ve korunmasını üstlenecek bir kamu otoritesinin varlığı gerekmektedir. Bu husus, özellikle hiçbir devletin herhangi bir parçası üzerinde egemenlik kuramayacağı[341] ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin gemilerini seyrüsefer ettirme hakkına sahip bulunduğu[342] açık denizde gündeme gelmektedir.[343] Söz konusu deniz alanında, yönetsel ve yargısal yetkiler bakımından herhangi bir boşluk meydana gelmemesi için, her devletin kendi gemileri üzerinde açık denizde yetkili olması kabul edilmekte ve buna bayrak kuralı denilmektedir.[344] Adı geçen kural uyarınca, açık denizde seyreden bir gemi, istisnai

[341] ADS md. 2; BMDHS md. 89.

[342] ADS md. 4; BMDHS md. 90.

[343] ÖZMAN, s. 186-187; BMDHS Kısım VII'de düzenlenen Açık Denize ilişkin hükümler kapsamında, açık denizdeki gemiler ve bayrak devletlerinin bunlara ilişkin yükümlülüklerine yönelik düzenlemeler yer almaktadır. Ancak bahsi geçen hususlar, sadece açık denizde söz konusu olanlar hariç, genel uluslararası hukuku yansıtmakta ve gemilerin bulunduğu deniz alanına bakılmaksızın geniş anlamda uygulanmaktadır. ROTHWELL-STEPHENS, s. 158.

[344] PAZARCI, 2005, s. 390; Bayrak kuralı bir başka ifadeyle, "Açık denizde düzen, devletler tarafından ve devletlerin alacağı önlemlerle gerçekleştirilir. Bu yükümler devletlere yüklenmiştir. Devlet, bu konuda yetkilerini, kural olarak, yalnız kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde kullanabilir. Bu ilke, açık denizde bayrak

devletinin yetkili olması kuralı olarak anılır." şeklinde tanımlanabilir. Sevin TOLUNER, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi**, Beta, İstanbul, 1996, s. 291; Bayrak kuralının hukuki temeli bazı durumlarda mülkilik prensibi doğrultusunda ifade edilmekte; buna göre gemi, bayrağını taşıdığı devletin "yüzen bir adası" olarak nitelendirilmektedir. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında ele alınacak olan bayrak kuralının istisnaları düşünüldüğünde, bayrak kuralının bahsi geçen prensip doğrultusunda açıklanmasının imkânı kalmamaktadır. Söz konusu kuralı, açık denizde düzenin bayrak devletleri tarafından tesisini sağlayan, açık denizin serbestliği ilkesinin doğal bir sonucu şeklinde değerlendirmek gerekmektedir. TANAKA, s. 157-158; Bayrak kuralının mülkilik prensibi aracılığıyla açıklanması temellerini, İngiltere İstinaf Mahkemesi'nin 1868 yılında vermiş olduğu R. Anderson Kararı'nda bulmaktadır. Buna göre, ABD vatandaşı davalı, mürettebatında yer aldığı İngiliz ticaret gemisi, Fransa'daki Garonne Nehri'nde kıyıdan yaklaşık 270 m uzaktayken gemide adam öldürmekten Merkezi Ceza Mahkemesi tarafından suçlu bulunmuştur. Davalının, bahsi geçen Mahkeme'nin konuyla ilgili yargılama yetkisi olmadığı gerekçesiyle Kararı temyiz etmesi üzerine İstinaf Mahkemesi, söz konusu kişinin İngiliz Hukuku'na tabi bulunduğu gerekçesiyle mahkûmiyet kararını onamıştır. Yargıçlar, Karar'daki değerlendirmelerinde, İngiltere bayrağını taşıyan ticaret gemisinin *yüzen bir ada* niteliği gösterdiğini, bu nedenle suçun İngiltere topraklarında işlenmiş sayılacağının ifade etmiştir. **R. Anderson Case**, Court of Criminal Appeal, 1868, Karar metni için bkz. D. J. HARRIS, **Cases and Materials on International Law**, Sweet&Maxwell, London, 2004, s. 429-430; GÜNDÜZ, s. 399-400; İlgili yaklaşımın en dikkat çekici uygulaması, USAD'da karara bağlanan *Lotus Davası'nda* ortaya çıkmıştır. 2 Ağustos 1926'da İstanbul'a doğru yol alan

durumlar dışında, sadece bayrağını taşıdığı devletin münhasır egemen yetkisine tabi olacaktır.[345] Dolayısıyla, devletler tarafından diğer devletlerin bayrağını taşıyan gemilere yönelik yetki kullanılması, birkaç kural dışı durum dışında, mümkün değildir.[346]

Bahsi geçen münhasır yetki kapsamında, açık denizdeki gemiler üzerinde ortaya çıkacak her türlü olayın, bayrak devletinin yasalarına göre değerlendirilmesi

---

Fransız posta vapuru Lotus ile Türk kömür gemisi Bozkurt arasında Midilli'nin 5-6 mil ötesinde açık denizdeki bir çatma nedeniyle Bozkurt'un mürettebatından sekiz kişi hayatını kaybetmiştir. Olayı takiben, Lotus'un nöbetçi kaptanı Mösyö Demons İstanbul'da tutuklanmıştır. Fransa tarafından yapılan yetkisizlik itirazları üzerine Türkiye'nin, uyuşmazlığın USAD tarafından karara bağlanmasına karşı çıkmadığı yönündeki açıklamasının ardından, uyuşmazlık USAD önüne gelmiştir. USAD kararında, konuyla ilgili Türkiye'nin yargı yetkinin mevcudiyetini belirlemesinin yanında, açık denizlerin serbestliği ilkesinin sonucu olarak, açık denizdeki bir geminin bayrağını taşıdığı devletin ülkesi gibi değerlendirilmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Söz konusu gemide gerçekleşen herhangi bir olay, bayrak devletinin ülkesinde meydana gelmiş sayılır ve bu nedenle gemi üzerinde bayrak devleti dışında bir devletin yetkisi gündeme gelmez. **The Case of the S.S "LOTUS"** (France v. Republic of Turkey), Judgment of 7 September 1927, Series A, No. 10, s. 10-11, 25, 32, http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf, (Erişim Tarihi: 10.02.2016).

[345] ADS md. 6/1; BMDHS md. 92/1.

[346] Yusuf AKSAR, **Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II**, Seçkin, Ankara, 2013, s. 64.

gerekmekte; yine bayrak devleti, gemi kaptanı ve öteki görevliler hakkında da ulusal hukuk sistemi doğrultusunda hareket etmektedir.[347] Bu noktada, açık denizde düzenin sağlanması hususunda temel öneme haiz bayrak kuralı kapsamında, bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemi üzerinde ulusal hukuk sisteminin ilgili kurallarının yanı sıra, uluslararası hukukun konuya ilişkin düzenlemelerinin de uygulama alanı bulacağı[348] ve bunların gemideki tüm kişilere karşı, uyrukluklarına bakılmaksızın gündeme geleceği gözden kaçırılmamalıdır.[349]

Bayrak kuralının iki önemli işlevi mevcuttur. Bunlardan ilkine göre söz konusu kural, devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin diğer devletlerin gemileri tarafından müdahaleye uğramalarını önleyerek, seyrüsefer serbestliğini garantiye almaktadır.[350] İkinci olarak ise, ilgili kural aracılığıyla bayrak devletinin, bayrağını taşıyan geminin faaliyetlerinin konuya ilişkin ulusal ve uluslararası hukuk kuralları ile uyumunu sağlama sorumluluğu gündeme gelmektedir.[351] Bahsi geçen işlevlerin

[347] PAZARCI, 2005, s. 391.

[348] Malcolm N. SHAW, **International Law**, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, s. 443.

[349] TANAKA, s. 157.

[350] Seyir halindeki bir geminin bayrağı, bağlı olduğu devletin tespitini sağlamaktadır. Her ne kadar, uygulamada geminin ismi, bayrakla eşit ölçüde, hatta çoğu durumda görünürlük açısından daha kullanışlı olsa da, bayrağın geleneksel açıdan taşıdığı anlam, onun yokluğunu olağandışı bir durum haline getirmektedir. D. P. O'CONNELL, **The International Law of the Sea, Volume II**, (Ed., I. A. SHEARER), Clarendon Press, Oxford, 1984, s. 757.

[351] TANAKA, s. 158.

gerçekleşmesi için, gemilerin sadece bir devletin bayrağı altında seyretmeleri, gerçek bir mülkiyet devri veya tescil yeri değişikliği dışında, yolculuk esnasında veya uğrak limanında bayraklarını değiştirmemeleri gerekmektedir.[352]

Bu noktada üzerinde durulması icap eden son husus, uluslararası kuruluşların resmi hizmetinde kullanılan gemiler açısından uygulanacak bayrak kuralına ilişkindir. ADS ile tüm uluslararası örgütlere tanınan gemilere bayrağını verme hakkı,[353] BMDHS hükümleri ile sadece belirli kuruluşlar için öngörülmüştür.[354] ADS hükümlerinin temelini oluşturan taslak maddelerin görüşülmesi esnasında konuyla ilgili Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun (ILC) olumsuz görüşüne rağmen, ADS ile uluslararası kuruluşlar için düzenlenen gemilere bayrak verme hakkının, BMDHS ile BM, BM'nin uzmanlık kuruluşları ve Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu (IAEA) için sınırlanması doktrinde eleştirilere neden olmuştur.[355]

Konuyla ilgili karşılaşılan temel zorluk, herhangi bir devletin bayrağı olmadan sadece uluslararası bir kuruluşun bayrağı altında seyreden gemi için uygulanabilir bir ulusal hukuk siteminin gündeme gelmemesidir. Bu durum, BM ile üye devleler arasında yapılan iki taraflı anlaşmalar aracılığıyla, söz konusu gemilerde BM bayrağı ile üye devletin bayrağının birlikte yer almasıyla çözümlenmeye

---

[352] BMDHS md. 92/1.

[353] ADS md. 7: "Bir önceki madde hükümleri hükümetler arası bir örgütün resmi hizmetinde kullanılan gemilerin örgütün bayrağını taşıması sorununa halel getirmez".

[354] BMDHS md. 93: "Bundan önceki maddeler, Birleşmiş Milletler'in, uzmanlık örgütlerinin veya Milletlerarası Atom Enerjisi Ajansı'nın resmi hizmetinde kullanılan gemilerin bu örgütlerin bayrağını taşıması sorununa bir halel getirmez".

[355] CHURCHILL-LOWE, s. 262-263.

çalışılmıştır.[356] Kore Savaşı'nın ardından BM tarafından Güney Kore'ye teslim edilen balıkçı gemilerinin gönderilmesi esnasında ve Süveyş Krizi boyunca uygulamasına rastlanan ilgili husus, sıklıkla başvurulan bir yöntem niteliği taşımamaktadır.[357]

Bu açıklamalar kapsamında henüz devlet niteliği taşımayan toplulukların söz konusu yetkiye sahip olmadıkları açıktır. Belirli bir devletin ulusal hukuk sistemi bünyesinde kurulan hükümetler dışı örgütler için de durum aynıdır. Bunlar, sahibi bulundukları gemileri, mevzuatına tabi oldukları devletin bayrağıyla seyrettirebilirler; ancak ilgili husus geminin, bağlı olduğu örgütün açık işaretini taşımasına engel değildir.[358]

B. Gemilerin Uyrukluğu

"*Bir kişi veya şeyi devlete bağlayan hukuki bağ*"[359] biçiminde tarif edilebilen uyrukluk kavramının gemiler için kullanılması, 19. yy'ın ilk yarısından itibaren; diplomatik yazışmalar, hukuki görüşler, iki ve çok taraflı anlaşmalar, kodifikasyon çalışmaları ile yargısal terimler aracılığıyla gerçekleşmiştir.[360]

---

[356] BROWN, s. 293.

[357] Ibid; Bunun yanında, Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) ile Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO), BM bayrağına üye devletlerin bayraklarının eşlik ettiği gemileri bulunmaktadır. Robert JENNINGS-Arthur WATTS, **Oppenheim's International Law, Volume 1**, Longman, London-New York, 1996, s. 734, dn. 4.

[358] ÖZMAN, s. 192.

[359] Id., s. 187.

[360] Ayrıntılı bilgi için bkz. O'CONNELL, s. 751, dn. 38-46.

Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları devletin uyruğuna sahiptirler.[361] Bayrak kuralının, geminin uyrukluğu temel alınarak uygulanması, her iki kavramın da açık denizde herhangi bir yetki boşluğunu önlemeyi amaçlamasından kaynaklanmaktadır.[362] Bunun yanında her devlet, uyrukluğunun gemilere verilmesi için gerekli şartları tespit edecektir.[363]

Gemiler ile uluslararası hukukun temel süjesi devlet arasında hukuki bir bağ meydana getiren uyrukluk,[364] devletler açısından geçerli bazı sınırlamalar ile gündeme gelmektedir. Buna göre devletlerin, uluslararası örf ve adet hukuku

---

[361] ADS md. 5/1; BMDHS md. 91/1.

[362] TANAKA, s. 160; BROWN, s. 287.

[363] BMDHS md. 91/1; Söz konusu husus, uluslararası hukuk açısından ilk kez Uluslararası Sürekli Hakemlik Mahkemesi'nde (PCA) görülen *Muscat Dhows* Davası ile gündeme gelmiştir. Uyuşmazlığın ortaya çıktığı 1905 yılında İngiltere'nin kontrolündeki Maskat Sultanlığı'na ait yelkenli gemiler, çeşitli gerekçelerle Fransa bayrağı altında seyretmeye başlamış; İngiltere'nin bahsi geçen gemilerin kendi bayrağını kullanması gerektiğini ileri sürmesi üzerine konu PCA önüne taşınmıştır. PCA konuyla ilgili verdiği kararında, her devletin uyrukluğunun gemilere verilmesi için gerekli şartları tespit edeceğini ve konuyla ilgili düzenlemeleri yapabileceğini belirttikten sonra, Fransa'nın, Maskat Sultanlığı'na ait gemilere bayrağını çekme hakkını vermesinin, Maskat Sultanlığı'nın ve dolayısıyla İngiltere'nin egemenliğini ihlal etmediğini ifade etmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Muscat Dhows Case** (France v. Great Britain), Award of the Tribunal, 8 August 1905, http://www.pcacases.com/web/sendAttach/712, (Erişim Tarihi: 14.02.2016).

[364] O'CONNELL, s. 752.

kuralları ve BMDHS'nin ilgili hükmü[365] gereğince, diğer bir devletin uyrukluğundaki gemiye uyrukluk tanıması mümkün değildir.[366]

İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyredip yerine göre onları kullanan gemi ise, söz konusu uyrukluklardan herhangi birini diğer devlete karşı ileri süremez ve uyruksuz bir gemi olarak değerlendirilir.[367] Bunun yanında, terörist örgütlerin veya devlet niteliği taşımayan toplulukların işaretlerini taşıyan gemilerin, devletlerin uyrukluğuna sahip olduğunu söylemek mümkün değildir.[368]

Uyruksuz gemiler, belirli bir devletin himayesinden yoksundurlar; bu nedenle koruma tedbirlerinin konusunu oluşturabilirler. Bahsi geçen gemiler üzerinde açık denizde her devlet yetki kullanabilir.[369] Bir başka ifadeyle, söz konusu gemilerin açık denizde seyrüsefer serbestisi bulunmamaktadır.[370] Ancak ilgili durum, gemi üzerindeki kişilerin hukuken korunmasız oldukları anlamına gelmemektedir.[371]

Gemilerin uyrukluğu ile ilgili bir diğer önemli husus, devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın olmasının gerekliliğidir.[372] Gerçek bağ kavramının varlığının tespiti için temel unsurların belirlenmesi açısından ILC tarafından yürütülen çalışmalarda,

---

[365] BMDHS md. 92/1.

[366] TANAKA, s. 160-161.

[367] ADS md. 6/2; BMDHS md. 92/2.

[368] BROWN, s. 291.

[369] KURAN, 2014, s. 279; Ziyaret hakkı ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz. infra., s. 216-217.

[370] BROWN, s. 291-292.

[371] BROWNLIE, s. 228.

[372] ADS md. 5/1; BMDHS md. 91/1.

konuyla ilgili belirli ölçütler öngörülmesine rağmen;[373] ADS ve BMDHS bakımından söz konusu durum geçerliliğini sürdürmemiştir. Bu husus, gemi ile uyrukluğunu taşır gibi göründüğü devlet arasında gerçek bir bağın mevcut olmamasının hukuki sonuçlarının belirsizliğine sebebiyet vermektedir.[374] Böylece, bir gemi ile uyrukluğunda bulunduğu devlet arasındaki gerçek bağın yokluğunda, diğer devletler için, uyrukluğun tanınmaması gibi, herhangi bir yaptırım gündeme gelmemektedir.[375] İlgili yaklaşım uluslararası mahkeme kararlarında kabul görürken;[376] çoğunlukla devletlerin uygulamalarına da yansımaktadır.[377]

---

[373] Draft Articles Concerning the Law of the Sea, md. 29/1 hükmüne göre, bir geminin uyrukluğunu taşıdığı devlet ile arasında gerçek bir bağın olması, bahsi geçen uyrukluğun diğer devletler tarafından tanınması için gereklidir. **Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9 (A/3159)**, ILC, Doc. A/CN.4/104, 1956, s. 259-260, http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/documentation/english/reports/a_cn4_104.pdf&lang=EF, (Erişim Tarihi: 14.02.2016).

[374] CHURCHILL-LOWE, s. 258.

[375] Vincent P. COGLIATI-BANTZ, "Disentangling the "Genuine Link": Enquiries in Sea, Air and Space Law", **Nordic J. Int'l L.**, Vol. 79, No. 3, 2010, s. 410.

[376] Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne (ITLOS) göre, ADS ve BMDHS'nin gemi ile uyrukluğuna sahip olduğu devlet arasında gerçek bağın bulunmasına ilişkin düzenlemelerinin amacı, bayrak devletin görevlerinin etkinliğinin artırılmasına yöneliktir. Diğer devletler tarafından gemilerin taşıdıkları uyrukluklara karşı çıkılması söz konusu değildir. **The M/V "SAIGA" (No. 2) Case** (Saint Vincent and

Türk Hukuku açısından ise, yalnız Türk vatandaşının sahip olduğu gemi, Türk gemisidir[378] ve her Türk gemisi Türk bayrağı çeker.[379] Tüzel kişilere ait gemilerin hukuki durumu ayrıca düzenlenmiştir.[380] Bunun yanı sıra, istisnai hallerde,

---

The Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999, para. 83, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf, (Erişim Tarihi: 14.02.2016); ITLOS konuyla ilgili görüşünü sonraki tarihli kararlarında da sürdürmüştür. **The M/V "Virginia G" Case** (Panama v. Guınea-Bıssau), Judgment of 14 April 2014, para. 112, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment/C19-Judgment_14.04.14_corr2.pdf, (Erişim Tarihi: 14.02.2016).

[377] İran-Irak Savaşı esnasında, İran'ın, Kuveyt bayraklı ticaret gemilerine yönelik saldırıları karşısında Kuveyt'in, ABD ve İngiltere'den söz konusu gemileri kendi bayrakları altında seyrettirmeleri yönündeki talebi, ilgili devletler tarafından olumlu karşılanmıştır. ABD, on bir adet ticaret gemisine kendi bayrağını taşıma hakkını verirken, İngiltere daha az sayıda gemi bakımından uygulamaya katılmıştır. Her iki durumda da gerçek bağ kavramına ilişkin bir itiraz ile karşılaşılmamıştır. SHAW, 2014, s. 444.

[378] 6102 sayılı TTK md. 940/2.

[379] 6102 sayılı TTK md. 940/1.

[380] 6102 sayılı TTK md. 940: "(3) Birden fazla kişiye ait olan gemiler;

a) Paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun,

b) Elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun,

Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

(4) Türk kanunları uyarınca kurulup da;

Türk gemisinin yabancı bayrak veya Türk gemisi olmayan bir geminin Türk Bayrağı çekmesi mümkündür.[381]

---

a) Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması,

şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

(5) Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar".

[381] 6102 sayılı TTK md. 941: "(1) Bir Türk gemisi, kendilerine ait olduğu takdirde Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedeceği kişilere, en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmış olursa, malikin istemi üzerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, bırakma süresince, o ülke kanunları buna imkân sağlıyorsa geminin yabancı bayrak çekmesine izin verebilir. Bu izin sona ermedikçe veya kanuni sebeplerle geri alınmadıkça gemi Türk Bayrağı çekemez.

(2) Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma,

C. Tescil

"*Gemi hakkındaki bilgilerin, gerektiğinde başvurulmak üzere, özel bir sicile kaydedilmesi*" biçiminde tanımlanabilen tescil kavramı, özellikle bayrak devletinin görevleri bakımından kamu hukukunun kapsamına girmektedir.[382] Bunun yanında, uyruklarının gemilere verilmesi, gemilerin ülkelerinde tescil edilmesi ve bayraklarını taşıması için gerekli şartlar devletler tarafından tespit edilmektedir.[383] Gemilerin ilgili sicillere tescil edilmeleri, gemi ile devlet arasındaki uyrukluk bağı açısından kurucu nitelikte değildir; aksine söz konusu bağın varlığından kaynaklanmaktadır.[384] Bir başka ifadeyle, uyrukluğu ve bayrak çekme hakkı bulunan bir gemi tescil edilebilir.[385]

Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür.

(3) İkinci fıkrada belirtilen gemiler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulacak özel bir sicile kaydolunur".

[382] ÖZMAN, s. 188; Tescilin kamu hukukunu ilgilendiren diğer yönleri; güvenlik hususunda yetkili devletin tespiti, bayrağı çekilecek devletin belirlenmesi, diplomatik koruma ile konsolosluk yardımı sağlayacak devletin saptanması, kabotaj hakkının varlığı ve denizde gerçekleşen silahlı çatışmalar esnasında konuyla ilgili kuralların uygulamasının kararlaştırılması şeklinde tespit edilmiştir. KURAN, 2014, s. 19-20.

[383] BMDHS md. 91/1.

[384] O'CONNELL, s. 760-761.

[385] KURAN, 2014, s. 19.

Tescile ilişkin gemi sicilleri devletlerin uygulamaları doğrultusunda; ulusal, kolay bayrak ve uluslararası gemi sicilleri biçimine sınıflandırılmaktadır. Ulusal gemi sicilleri söz konusu olduğunda, devlet ile gemi arasındaki gerçek bağın varlığı esas alınmaktadır. Buna göre, belirli şartların yerine getirilmesi durumunda gemi, devlet tarafından ilgili sicile tescil edilerek, bayrak taşıma hakkını kullanabilmektedir.[386]

Bahsi geçen şartların sınırlandırılmasıyla beraber gerçek bağ ölçütünün zayıflamasına sebebiyet veren ve bu nedenle deniz güvenliği bakımından ayrı bir başlıkta incelenecek olan kolay bayrak sicillerine karşı, devletlerin ülkelerinde ulusal sicillerde öngörülen şartları önemli ölçüde hafifleten ikinci siciller gündeme gelmiştir.[387] Uluslararası gemi sicili olarak adlandırılan söz konusu siciller, ulusal sicillerde öngörülen ölçütlerin ağırlığı nedeniyle gemilerin kolay bayrak sicillerini kaymasını önlemek, böylece devlet ile gemi arasındaki gerçek bağın varlığını tesis etmek amacını taşımaktadır.[388]

Türk Hukukuna göre, Türk gemileri için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın uygun göreceği yerlerde gemi sicili tutulur.[389] Söz konusu ulusal gemi sicilleri, liman başkanlığı nezdinde çalışan sicil müdürlükleri tarafından, o yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesinin, bulunmadığı takdirde asliye ticaret mahkemesinin, o da yoksa ticaret davalarına

[386] ÖZMAN, s. 189.

[387] KURAN, 2014, s. 22.

[388] ÖZMAN, s. 191.

[389] 6102 sayılı TTK md. 954/1.

bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesinin gözetimi altında tutulur.[390] Gemiler, bağlama limanının tabi olduğu sicil müdürlüğünce tescil olunur[391] ve on sekiz gros tonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin tescil zorunluluğu bulunmaktadır.[392] Konuyla ilgili ayrıntılı hükümler Gemi Sicili Nizamnamesi ile düzenlenmiş;[393] Türk Uluslararası Gemi Sicili ile ilgili hükümler ise saklı tutulmuştur.[394]

Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilen gemiler ile turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmak amacını taşıyan Türk Uluslararası Gemi Sicili,[395] Denizcilik Müsteşarlığı nezdinde, İstanbul'da oluşturulmuştur.[396] Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil ettirilebilir[397] ve Türk Bayrağı

[390] 6102 sayılı TTK md. 954/2.

[391] 6102 sayılı TTK md. 955/1.

[392] 6102 sayılı TTK md. 957.

[393] **RG**. T. 04.02.1957, S. 9526.

[394] 6102 sayılı TTK md. 995.

[395] TUGSK md. 1; **RG**. T. 21.12.1999, S. 23913.

[396] TUGSK md. 3/1.

[397] TUGSK md. 5/1; Bunlar, TUGSK yürürlüğe girdiği tarihte Türk Gemi Sicili'ne kayıtlı bulunan gemiler ve yatlar, yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar ile yurt dışından ithal edilecek 3.000 DWT'nin üzerindeki gemilerdir. TUGSK md. 4.

çekerler.[398] Konuyla ilgili ayrıntılı düzenlemeler ise, Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği ile gündeme gelmiştir.[399]

D. Bayrak Devletinin Görevleri

Geminin bayrağını taşıdığı devletin bu hususstaki görevleri, deniz hukuku kapsamında ayrıca ele alınmıştır. ADS'de dar kapsamlı düzenlenen ilgili konu,[400] BMDHS'de daha ayrıntılı bir biçimde gündeme gelmiştir.[401] Buna göre her devlet; idari, teknik ve sosyal meseleler konusunda bayrağını taşıyan gemiler üzerinde yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanacaktır.[402] Bayrak devletinin görevlerinin genel çerçevesini belirleyen bahsi geçen hükmün yanında, tescil ile ilgili olanları da bulunmaktadır. Bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir gemi sicilini bulundurması gereken devletler,[403] her bir geminin, tescilden önce ve ondan sonra uygun aralıklarla ehil bir gemi sürveyanı tarafından tetkik ve gemi güvertesinde geminin emniyetli şekilde seyrüseferi için uygun olan haritalara, deniz yayınlarına ve seyrüsefer teçhizatına ve araçlarına sahip olmasını sağlayacaktır.[404]

---

[398] TUGSK md. 7/1.

[399] **RG**. T. 23.06.2000, S. 24088.

[400] ADS md. 10.

[401] BMDHS md. 94/ 2-3-4.

[402] ADS md. 5/1; BMDHS md. 94/1.

[403] BMDHS md. 94/2-a.

[404] BMDHS md. 94/4-a; Tescilden önceki tetkikin amacı, özellikle denize elverişlilik bakımından bayrak devletleri için öngörülen görevlerin yerine getirilmesinin

Bu noktada, ITLOS'un bayrak devletinin görevleri ile gerçek bağ kavramı arasında kurduğu ilişki önem taşımaktadır. İlgili kararda, geminin sicile tescilini takiben bayrak devletinin, söz konusu gemi üzerinde yargı yetkisi ve kontrolünü, geminin konuyla alakalı uluslararası hukuk düzenlemeleri ve uygulamaları ile uyumlu şekilde işletilmesine yönelik kullanmakla yükümlü bulunduğu tespit edilmiş; gerçek bağ kavramının ise bu hususu ifade ettiği belirlenmiştir.[405] Doktrinde de kendisine yer bulan bahsi geçen yaklaşım kapsamında, bayrak devletinin görevleri ile devlet ve gemi arasındaki gerçek bağa ilişkin düzenlemelerin ayrı maddelerde yer alması eleştirilmiş; söz konusu durumun, görevlerini yerine getirmeyen devlet ile bayrağını taşıyan ilgili gemi arasında gerçek bağın mevcut olmadığının belirlenmesini güçleştirdiği ifade edilmiştir.[406] Diğer taraftan, BMDHS'de konunun ele alınma biçimi, devletin gemiler üzerinde yargı yetkisi ve kontrolünün özellikle vurgulanması ve henüz üzerinde uzlaşılamayan gerçek bağ kavramının tanımlanması hususunun olduğu gibi bırakılması şeklinde de değerlendirilmektedir.[407]

---

sağlanmasıdır. Bu kapsamdaki uygulamaların ayrıntısının belirlenmesi bayrak devletinin yetkisi dâhilindedir. John N. K. MANSELL, **Flage State Responsibility, Historical Development and Contemporary Issues**, Springer, Berlin-Heidelberg, 2009, s. 31.

[405] **The M/V "Virginia G" Case**, Judgment, para. 113.

[406] BROWN, s. 288-289.

[407] David ANDERSON, "Freedoms of the High Seas in the Modern Law of the Sea", **The Law of the Sea, Progress and Prospects**, (Eds., FREESTONE, David/BARNES, Richard/ONG, David), Oxford University Press, New York, 2009, s. 334-335.

Bayrak devletinin görevleri ile ilgili önemli bir düzenleme, bayrak devletinin temel görevi olan, bayrağını taşıyan gemi üzerinde yargı yetkisi ve kontrolün kullanılmasının gereği gibi yerine getirilmediği durumlar için öngörülmüştür. Buna göre, konuyla ilgili gerekçeleri bulunan devlet, olayları bayrak devletine bildirebilir. İlgili raporu alan bayrak devleti, meseleyi araştırıp durumu düzeltmek için gerekli herhangi bir işlemi yapabilir.[408] Bayrak devletinin bu hususta isteksiz davranması veya yeterli kaynaklara sahip olmamasının yanında, uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirdiği hallerde dahi, gemi sahibinin kontrolden kaçınmak amacıyla gemiyi başka bir gemi siciline kaydettirme yoluna başvurması da mümkün olmaktadır. Böylelikle, bayrak devletinin görevlerini yerine getirmediğinde uygulanması öngörülen yöntemin yetersizliği ortaya çıkmaktadır.[409]

Bayrak devletine sunulan raporun yukarıdaki nedenler doğrultusunda etkisiz kalması durumunda, BMDHS'nin uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin hükümleri gündeme gelebilir.[410] Bayrak devletinin görevlerini yerine getirmediğinde ortaya çıkması muhtemel uyuşmazlıkların; ITLOS, UAD veya hakem mahkemesi önüne gelmesi mümkündür. Yargılama sonrasında, bayrak devletinin görevlerini ifa etmediği sonucuna varılması halinde, bayrak devletinin sahip olduğu ayrıcalıkların ortadan kaldırılmasına ilişkin bir kararın verilmesi, bahsi geçen yöntemin yetersizliğini önemli bir oranda azaltacaktır.[411] Henüz uygulaması bulunmayan bu

[408] BMDHS md. 94/6.

[409] KLEIN, s. 107.

[410] BMDHS md. 279-299.

[411] ANDERSON, 2009, s. 336, 340.

durumun uluslararası mahkemeler tarafından muhtemel değerlendirilme şekli, konu açısından önem taşımaktadır.

E. Kolay Bayrak Uygulaması

Gemi sahibinin vatandaşı olmadığı bir devletin bayrağının; deniz taşımacılığı ile ilgili vergilerden, ayrıntılı düzenlemelerden ve daha zor tescil süreçlerinden kaçınmak amacıyla kullanılmasını ifade eden kolay bayrak kavramı,[412] ADS ve BMDHS ile tanımlanmaması nedeniyle muğlak bir nitelik göstermektedir.[413] Deniz güvenliğinin sağlanması açısından üzerinde durulması gereken kolay bayrak uygulamasının iki boyutu bulunmaktadır. Mali yükümlülükler, gemicilikle ilgili standartlar ve hukuki gerekliliklerden mümkün olduğunca kaçınmayı hedefleyen gemi sahipleri, kolay bayrak uygulamasının ilk kısmını oluşturmakta;[414] ikinci kısım ise, tescile ilişkin şartları düşük tutan, birtakım harçların ödenmesi ile bayrak hakkını gemilere tanıyan devletlerden meydana gelmektedir.[415]

Söz konusu kavram, gemi sahiplerinin vatandaşı bulundukları devletin siyasi ve ekonomik koşullarından kaynaklanan kısıtlamaların üstesinden gelmek amacıyla

---

[412] Alexander J. MARCOPOULOS, "Flags of Terror: An Argument of Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience", **Tul. Mar. L. J.**, Vol. 32, No. 1, 2007, s. 282.

[413] Ademun ODEKE, "An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law", **Ocean Dev. & Int'l L.**, Vol. 36, No. 4, 2005, s. 343.

[414] KLEIN, s. 64.

[415] ÖZMAN, s. 189.

gemilerini yabancı devlet sicillerine tescil ettirmeye başlamaları doğrultusunda, ilk olarak 16. yy'da İngiltere'ye ait gemilerin Batı Hint Adaları'nda ticaret yapabilmek için İspanya bayrağına başvurmalarıyla ortaya çıkmış ve zamanla yaygınlaşmıştır.[416] İlerleyen süreçte, deniz ticareti filoları gelişmemiş, ekonomileri zayıf, hatta denize kıyısı dahi olmayan devletlerin, bütün gemi sahiplerince yerine getirilebilecek kadar hafif şartlar öngören kolay bayrak sicillerini gündeme taşımaları ile kolay bayrak uygulaması, sadece ekonomik sebeplere dayanmaya başlamıştır.[417]

Bu doğrultuda, bağımsızlığını kazandığı 1903 yılından, kolay bayrak sicilini kurduğu 1916'ya kadar gemi sicilinde kayıtlı yirmi altı gemi bulunan Panama, uluslararası alandaki gelişmelerin de yardımıyla bahsi geçen sicile tescil edilen gemi sayısı bakımından önemli bir artış sağlamıştır. Zamanla Panama'da baş gösteren siyasi istikrarsızlıklar nedeniyle aynı doğrultudaki bir başka kolay bayrak sicili 1948 yılında Liberya'da meydana getirilmiş ve uzun bir süre için en geniş kolay bayrak sicili olarak kalmıştır. Devam eden süreçte; Honduras, GKRY, Antigua ve Barbuda, Barbados, Belize, Bolivya, Burma, Kamboçya, Komor, Ekvator Ginesi, Jamaika, Lübnan, Malta, Marşal Adaları, Mauritus, Sao Tome ve Principe, Sri Lanka ve Vanuatu gibi Devletler uygulamaya katılmıştır.[418] Panama, Liberya ve Marşal

[416] Francisco J. Montero LLACER, "Open Registers: Past, Present and Future", **Marine Policy**, Vol. 27, No. 6, 2003, s. 514.

[417] KURAN, 2014, s. 21.

[418] LLACER, s. 514, 518, 521.

Adaları'na ait kolay bayrak sicilleri, günümüzde dünya genelindeki yük kapasitesinin %41.8'ine karşılık gelmek suretiyle, en kapsamlı gemi sicillerini oluşturmaktadır.[419]

Kolay bayrak sicillerinin doktrinde üzerinde uzlaşılan temel özellikleri bulunmaktadır. Buna göre, söz konusu sicillerin hepsinde, sicilin ilişkin olduğu devletin vatandaşları dışındaki kişilere ait gemilerin tescili mümkündür. Tescil işlemi, tamamlanması kolay süreçlerden meydana gelmekte ve çoğunlukla ilgili devletin konsolosluklarında gerçekleştirilmektedir.[420] Gemi taşımacılığından elde edilen gelirler, kolay bayrak sicili devleti tarafından vergilendirilmemekte veya vergiler düşük tutulmaktadır. Genel uygulama, sadece tescil harcı ve yük üzerinden alınan yıllık harcın tahsil edilmesi yönündedir. Bahsi geçen harçlar, ekseriyetle az gelişmiş veya gelişmekte olan devletlerden meydana gelen kolay bayrak sicili

[419] **Review of Maritime Transport**, UNCTAD, New York-Geneva, 2015, s. 41; Liberya kolay bayrak siciline tescil için gemi sahibinin Liberya'da kayıtlı bir yabancı denizcilik kuruluşu olması gerekliyken; herhangi bir kişi veya kuruluş, uyrukluğuna bakılmaksızın, Panama kolay bayrak siciline sahip olduğu gemiyi tescil ettirebilmektedir. MARCOPOULOS, s. 290-291.

[420] Panama kolay bayrak siciline tescil işlemleri, Panama'nın New York Konsolosluğu'nda yapılabilirken; Liberya kolay bayrak sicilinin merkezi Virginia'da yer almaktadır. Panama kolay bayrak sicili hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.nyconsul.com/index.htm, (Erişim Tarihi: 15.02.2016); Liberya kolay bayrak sicili için ayrıca bkz. http://www.liscr.com/liscr/Home/tabid/37/Default.aspx, (Erişim Tarihi: 15.02.2016).

devletlerinin milli gelirlerine önemli bir katkı sağlamaktadır.[421] Kolay bayrak sicillerine kayıtlı gemilerin sahipleri, sicilin ait bulunduğu devletin vatandaşları dışındaki kişileri gemi mürettebatı olarak görevlendirebilirler.[422] Son noktada öne çıkan nitelik ise, kolay bayrak sicili devletlerinin, konuyla ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemeleri uygulama ve kontrol yetkisini kullanma hususlarında gerekli istek veya kaynağa sahip olmamalarıdır.[423] Bütün bu unsurların yanı sıra, devlet ile uyrukluğunda bulunan gemi arasında gerçek bağın yokluğunun, kolay bayrak sicillerinin ve kolay bayrak uygulamasının açık göstergesi niteliği taşıdığı gözden kaçırılmamalıdır.[424]

---

[421] Bu kapsamda, kolay bayrak sicilleri ve kullanımlarından dolayı ortaya çıkan sorunların esas nedeni, az gelişmiş veya gelişmekte olan devletlerin gelişmiş devletlere karşı sosyo-ekonomik açıdan bağımlılıkları şeklinde değerlendirilmektedir. H. Edwin ANDERSON, "The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives", **Tul. Mar. L. J.**, Vol. 21, No. 1, 1996, s. 158.

[422] Gemi yoluyla gerçekleştirilen taşımacılık faaliyeti kapsamındaki giderlerden en çok değişkenlik göstereni mürettebata ilişkin olanlardır. Kolay bayrak sicilleri gemi sahiplerinin, gemi adamları için aranan niteliklerden kaçınmalarına olanak sağlamaktadır. Bu yönde ortaya çıkan niteliksiz işgücü, her ne kadar giderleri azaltsa da, ilerleyen süreçte gemilerin seyir emniyetini ortadan kaldıran durumların yaşanmasına sebebiyet vermektedir. TANAKA, s. 162.

[423] David F. MATLIN, "Re-evaluating the Status of Flags of Convenience Under International Law", **Vand. J. Transnat'l L.**, Vol. 23, No. 5, 1991, s. 1039.

[424] LLACER, s. 520.

Gerçek bağ kavramı ile ilgili ILC tarafından bazı ölçütler belirlenmesine rağmen, ADS ve BMDHS'de bunlara yer verilmediğine önceki kısımlarda değinilmişti.[425] Bununla birlikte adı geçen kavram, bazı durumlarda uluslararası hukukun gündemine gelmiştir.

IMCO Genel Kurulu, 19 Ocak 1959 tarihinde aldığı Karar ile 15 Ocak 1959'da gerçekleştirilen Denizişleri Emniyeti Komitesi seçiminin, İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Sözleşmesi'nin ilgili hükmüne[426] uygunluğunun tespitine yönelik UAD'den bir danışma görüşü talep etmiştir.[427] Bahsi geçen seçimle ilgili IMCO Genel Kurulu'nda yapılan değerlendirmelerde on dört üye devletin en az sekizinin "ticaret filosu en önemli olanlardan seçilmesi" hususu, "denizişleri emniyeti mevzularında önemli ilgisi bulunmak" ölçütünün Panama ve Liberya

[425] Supra., s. 125-126.

[426] İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Sözleşmesi md. 28/a: "(a) Denizişleri Emniyeti Komitesi, denizişleri emniyeti mevzularında önemli ilgisi bulunan üye devletler arasından Asamble tarafından seçilen 14 üyeden teşekkül eder. Bu memleketlerden asgari sekizi, ticaret filosu en önemli olanlardan seçilir; diğer üyelerin seçiminde ise, bir taraftan tebaalarının mühim bir kısmı, gemi mürettebatı olarak çalışmak veya çok miktarda kamara ve güverte yolcu nakliyatı ile ilgili bulunmak itibariyle, denizişleri emniyeti mevzularında mühim menfaati bulunan üye memleket hükümetlerinin, diğer taraftan da başlıca coğrafi mıntakaların muadelet dahilinde temsil edilmeleri sağlanır".

[427] **Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization**, Advisory Opinion of 8 June 1960, s. 151, http://www.icj-cij.org/docket/files/43/2419.pdf, (Erişim Tarihi: 15.02.2016).

tarafından, her ne kadar IMCO'ya üye devletler arasında bayrağını taşıyan gemi sayısı açısından sekizinci ve üçüncü sırada yer alsalar da, karşılanmadığı gerekçesiyle adı geçen devletlerin ilgili Komiteye seçilmemesi şeklinde yorumlanmıştır.[428] UAD, 8 Haziran 1960 tarihinde verdiği danışma görüşünde, "ticaret filosu en önemli olan" ifadesiyle "gemi siciline kayıtlı gemilerin toplam yük kapasitesi en çok olan" devletlerin kastedildiği ve bu nedenle, IMCO Genel Kurulu'nun 15 Ocak 1959'da gerçekleştirdiği Denizişleri Emniyeti Komitesi seçiminin, İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Sözleşmesi'nin ilgili hükmüne uygun olmadığını ifade etmiştir.[429] Söz konusu danışma görüşünde, gerçek bağ kavramı hakkında daha ayrıntılı incelemeye, UAD'den talep edilen görüş ile ilgisiz bulunması nedeniyle yer verilmemiştir.[430] Buna rağmen, IMCO Genel Kurulu'nun gerçek bağ kavramını temel alan tespitlerinin UAD tarafından İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Sözleşmesi'ne aykırı bulunması konu açısından önem taşımaktadır.

BMDHS kapsamında gerçek bağ kavramının açıklığa kavuşturulmamasının ardından konunun gündemdeki yerini koruması üzerine, UNCTAD himayesinde 20 Ocak ile 7 Şubat 1986 tarihleri arasında Cenevre'de gerçekleştirilen Konferans'ta, 1986 tarihli Gemilerin Tescil Şartları Hakkında BM Sözleşmesi (UNCCORS) kabul

[428] Id., s. 154, 158.

[429] Id., s. 170, 171.

[430] Id., s. 171.

edilmiştir.[431] UNCCORS'nin temel amacı, her devletin, idari, teknik, ekonomik ve sosyal meseleler konusunda bayrağını taşıyan gemiler üzerinde yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanabilmesi için, söz konusu gemiler ile arasındaki gerçek bağın güçlendirilmesidir.[432] Bu doğrultuda bayrak devleti için; gemi sahiplerinin,[433] gemi adamlarının[434] ve donatma iştiraki veya gemi işletme şirketlerinin[435] uyrukluğuna yönelik, ilk ikisi arasında tercih hakkı olmak üzere,[436] çeşitli yükümlülükler getirilmiş; ancak gerçek bağ kavramının tanımına yer verilmemiştir.

UNCCORS, dünya genelindeki yük kapasitesinin en az %25'ine denk gelen ve kırktan az olmayan sayıdaki devletin Sözleşme'ye taraf olması yürürlük şartını karşılamadığından dolayı,[437] henüz yürürlüğe girmemiştir.[438] Yakın gelecekte bu durumun değişmesine yönelik doktrinde herhangi bir beklenti bulunmamaktadır.[439]

---

[431] Sözleşme'nin resmi metni için bkz. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf, (Erişim Tarihi: 17.02.2016); Sözleşme'nin resmi metni için ayrıca bkz. **ILM**, Vol. 26, No. 5, 1997, s. 1229-1250.

[432] UNCCORS md. 1.

[433] UNCCORS md. 8.

[434] UNCCORS md. 9.

[435] UNCCORS md. 10.

[436] UNCCORS md. 7.

[437] UNCCORS md. 19/1.

[438] Türkiye'nin de imzalamadığı UNCCORS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII7&chapter=12&lang=en, (Erişim Tarihi: 17.02.2016).

Bütün bunların yanında gerçek bağ kavramı, ITLOS önüne getirilen uyuşmazlıklarda sıklıkla öne çıkan bir husustur. Daha önce belirtilen davaların yanı sıra;[440] *M/V Saiga*,[441] *Camouco*,[442] *Monte Confurco*,[443] *Grand Prince*,[444] *Juno Trader*[445] ve *M/V Louisa*[446] davalarında da bahsi geçen kavram gündeme gelmiştir.

---

[439] CHURCHILL-LOWE, s. 260; ODEKE, s. 348.

[440] Supra., s. 126, dn. 376.

[441] Bir petrol tankeri olan M/V Saiga, uyuşmazlığa konu olayın yaşandığı esnada Saint Vincent ve Grenadinler bayrağı taşırken, gemi işletme şirketi İsviçre'de kayıtlı durumdadır. **The M/V "SAIGA" Case** (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea), Judgment of 4 December 1997, para. 26, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_1/judgment_041297_eng.pdf, (Erişim Tarihi: 17.02.2016).

[442] Panama bayrağı kullanan balıkçı gemisi Camouco'nun gemi işletme şirketi yine Panama merkezlidir. **The "CAMOUCO" Case** (Panama v. France), Judgment of 7 February 2000, para. 25, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_5/Judgment.07.02.00.E.pdf, (Erişim Tarihi: 17.02.2016).

[443] Seyşeller merkezli bir şirkete ait balıkçı gemisi Monte Confurco, aynı Devletin bayrağını kullanmaktadır. **The "MONTE CONFURCO" Case** (Seychelles v. France), Judgment of 18 December 2000, para. 27, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_6/Judgment.18.12.00.E.pdf, (Erişim Tarihi: 17.02.2016).

[444] Grand Prince balıkçı gemisi, Belize bayrağı taşımakta ve merkezi Belize'de bulunan bir şirket tarafından işletilmektedir. Adı geçen geminin sahibi İspanya'ya kayıtlı bir şirket iken, otuz yedi kişiden oluşan gemi adamları İspanya ve Şili

Günümüzde gelinen noktada devlet ile bayrağını taşıyan gemi arasında gerçek bir bağın olması gerekmekte; ancak söz konusu bağı meydana getiren etkenler üzerinde bir uzlaşma mevcut bulunmamaktadır. Bunun yanında, bir gemi ile devlet arasındaki gerçek bağın genellikle zayıf olduğu mevcut ortamda, bahsi geçen bağın yokluğunda, diğer devletler için, uyrukluğun tanınmaması gibi, herhangi bir yaptırım gündeme gelmemektedir.[447] Deniz güvenliğinin artırılmasına ilişkin uluslararası

---

vatandaşlarından meydana gelmektedir. **The "GRAND PRINCE" Case** (Belize v. France), Judgment of 20 April 2001, para. 32, 34, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_8/Judgment.20.04.01.E.pdf, (Erişim Tarihi: 17.02.2015).

[445] Merkezi Güney Afrika'da bulunan bir şirketin Birleşik Krallık Virgin Adaları'ndaki şubesine ait olan kargo gemisi Juno Trader, Vincent ve Grenadinler bayrağı altında, Rusya Federasyonu vatandaşı kaptanının kontrolünde seyretmektedir. **The "JUNO TRADER" Case** (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea-Bissau), Judgment of 18 December 2004, para. 33, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_13/13_judgment_181204_en.pdf, (Erişim Tarihi: 17.02.2016).

[446] Sismik araştırma gemisi M/V Louisa, ABD'nin Teksas Eyaleti merkezli bir şirketin mülkiyetinde ve yine aynı merkezli diğer bir şirketin işletmesi altında, Vincent ve Grenadinler bayrağı taşımaktadır. **The M/V "LOUISA" Case** (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain), Judgment of 28 May 2013, para. 44,https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_18_merits/judgment/C18_Judgment_28_05_13-orig.pdf, (Erişim Tarih: 17.02.2016).

[447] CHURCHILL-LOWE, s. 262.

alandaki çabalar ise, sürekli biçimde bayrak kuralı ile karşılaşmaktadır. Özellikle kolay bayrak uygulamasının ve deniz güvenliğinin tesisine yönelik belirlenen standartların uygulamasında isteksiz davranan bayrak devletlerinin varlığı, söz konusu kavramı deniz güvenliğinin sağlanmasında olumsuz bir etken olarak ortaya çıkarmaktadır.[448] Kolay bayrak uygulamasının neden olduğu; gemi sahiplerinin belirlenmesindeki şeffaflığın, gemilerdeki gerekli incelemelerin ve yük kontrolünün yetersizliği şeklinde özetlenebilecek etkenlere ilişkin doktrinde çeşitli çözüm önerileri getirilmiştir.[449]

Buna göre, henüz yürürlüğe girmemiş olan UNCCORS'nin gözden geçirilerek devletler tarafından daha geniş bir katılımın sağlanması veya konuyla ilgili yeni bir sözleşmeye yönelik çalışmaların başlatılması sıklıkla ileri sürülmektedir.[450] Gerçek bağ kavramının üzerindeki belirsizliğin ortadan kaldırılmasının ardından ise konuya ilişkin yaptırım mekanizması olarak, adı geçen kavramın gerekliliklerini ihlal eden gemilerin kıyı devletleri tarafından limanlara girişinin engellenmesine yönelik düzenlemelerin yapılması savunulmaktadır.[451] Gerçek bağ kavramının günümüzde deniz güvenliğinin sağlanması açısından önemli olduğu ve tanımlanmaya ihtiyaç duyduğu tartışmasız bir husustur. Bunun yerine getirilmesinin en uygun yolu ise, yürürlüğe girmemiş bir sözleşmeyi yeniden ele almak veya yeni bir sözleşme hazırlamaktan ziyade, BMDHS'de yapılacak düzenlemeler ile bahsi geçen kavramın açıklığa kavuşturulmasıdır.

---

[448] KLEIN, s. 146.

[449] MARCOPOULOS, s. 294-298.

[450] LLACER, s. 522.

[451] MATLIN, s. 1037.

IV. DENİZDE YETKİ

A. Genel Olarak

Devletlerin, özellikle ekonomik ve güvenlikle ilgili menfaatleri denizler üzerinde bazı hak ve yetkiler talep etmelerine neden olmuş; böylelikle zaman içerisinde hukuki nitelikleri ile tabi bulundukları rejimleri birbirinden farklı deniz alanları ortaya çıkmıştır. Bahsi geçen alanlar arasında derinlik ve sahil şeridine yakınlık gibi bazı coğrafi farklılıklar mevcutsa da, tanımlanmalarında ve kapsamlarının tespitinde ilgili coğrafi niteliklerinden ziyade, devletlerin bu yöndeki menfaatleri gündeme gelmiştir.[452]

Devletlerin deniz alanlarında sahip olduğu yetkiler, deniz güvenliğine yönelik tehditlere karşı vazgeçilmez bir kavram niteliği göstermektedir. Deniz alanlarına ilişkin güvenlik ihtiyacının, devletlerin askeri menfaatlerinin ve egemenliklerinin korunması açısından ortaya konulmasının yanında, değişik deniz alanlarında devletlere ait yetkilerin birbirinden farklılaşması, konu üzerinde hassasiyetle durulmasını gerektirmektedir. Özellikle kıyı devletinin kara ülkesine yakın deniz alanlarının, o devletin ülkesel bütünlüğünü ve siyasi bağımsızlığını tehlikeye atacak veya ekonomik kaynaklarını istismar edecek şekilde kullanılmasının engellenmesi, devletler açısından öncelik taşımaktadır. Yabancı gemilerin, kıyı devletinin iç sularında ve karasularındaki eylemleri, bu bağlamda bilhassa önemlidir. Söz konusu kavramı şekillendiren bir diğer husus, deniz güvenliğine yöneltilen tehdidin türü ve niteliğidir. Deniz güvenliğinin sağlanması yolunda, toprak bütünlüğünün ve bayrak

[452] ÖZMAN, s. 211-212.

kuralının ihlal edilmesinin önüne geçilerek, güvenlik kavramı ile dengenin kurulması önem arz etmektedir.[453]

Bu kapsamda incelenecek olan deniz alanları; ulusal yetki altındaki ve ulusal yetki dışındaki deniz alanları şeklinde iki temel başlıkta ele alınmaktadır. Ulusal yetki altındaki deniz alanları; iç sular, karasuları ve takımada sularından meydana gelen ülkesel egemenlik kapsamındakiler ile bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığından oluşan münhasır yetkiye tabi deniz alanları biçiminde sınıflandırılmaktadır. Ulusal yetki dışındaki deniz alanları başlığı altında ise, açık deniz ve uluslararası deniz yatağı inceleme konusu yapılmaktadır.[454]

B. Ulusal Yetki Altındaki Deniz Alanları

1. Ülkesel Egemenlik Kapsamındaki Deniz Alanları

a. İç Sular

Deniz alanlarının genişliklerinin tespitinde, denizle karanın birleştiği çizgi esas alınmaktadır. Aynı zamanda iç suların dış sınırını oluşturan bahsi geçen çizgi, kıyı doğrultusundaki suların en çok çekildiği normal esas hat şeklinde ortaya çıkabileceği gibi,[455] kıyının girintili çıkıntılı olduğu, sahile yakın ada, adacık, kayalar veya sabit liman tesislerinin bulunduğu yerlerde, karaların en uç noktalarının düz esas hatlarla birleştirilmesiyle de gündeme gelebilmektedir.[456] Bu durumda iç sular, "*denizin kara ile birleştiği en yüksek med çizgisi ile esas çizgi (normal veya düz esas*

[453] KLEIN, s. 6, 62.

[454] TANAKA, s. 7, 9.

[455] KBBS md. 3; BMDHS md. 5.

[456] KBBS md. 4/1; BMDHS md. 7/1.

çizgi) arasında kalan deniz alanları" şeklinde tanımlanabilmektedir.[457] Bir başka ifadeyle, esas hattın gerisinde yer alan sular, kıyı devletinin iç suları niteliğindedir.[458]

Kıyı devletinin ülkesinin bir parçasını teşkil eden iç sular açısından, söz konusu devletin egemenliği esastır.[459] Hatta hukuki rejim açısından iç sular ile devletin kara ülkesi eş değer niteliktedir.[460] Bahsi geçen mutlak egemenlik nedeniyle,

---

[457] ÖZMAN, s. 247; Doktrindeki konuya ilişkin bir başka tanıma göre iç sular, herhangi bir devletin karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin veya açık denizin bir parçasını oluşturmaması nedeniyle kıyı devletinin kara ülkesi ile yakından ilgili şekilde açıklanmaktadır. SHAW, 2014, s. 403.

[458] KBBS md. 5/1; BMDHS md. 8/1; Türk Hukuku açısından 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile düzenlenen Türk iç suları, bu tanımlarla uyumludur. Karasuları Kanunu md. 4: "Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır…", **RG**. T. 29.05.1982, T. 17708.

[459] KURAN, 2014, s. 38; YANG, s. 48; Bahsi geçen egemenlik KBBS ve BMDHS'de karasularına ilişkin hükümlerde gündeme gelmiştir. KBBS md. 1/1: "Bir devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde, kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını da kapsar"; BMDHS md. 2/1: "Bir kıyı devletinin egemenliği, kara ülkesinin ve iç sularının ve bir takımada devleti olması halinde, takımada sularının ötesinde, karasuları olarak tarif edilen kıyıya bitişik bir deniz kuşağını kapsar".

[460] JENNINGS-WATTS, s. 572; Kıyı devletinin iç suları ile kara ülkesi arasındaki ilişki BMDHS'de düz esas hatlara yönelik hükümde dolaylı olarak düzenlenmiştir. BMDHS md. 7/3: "Düz esas hatların bu çiziminde kıyının genel istikametinden

KBBS ve BMDHS'de konuyla ilgili düzenleyici herhangi bir hüküm yer almamaktadır.[461] Bunların yanı sıra, kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenliğinin BMDHS'nin ilgili hükümleri ve uluslararası hukukun diğer kuralları aracılığıyla sınırlandırılması hususunun,[462] iç sular için gündeme gelmemiş olması, yukarıda açıklanan mutlak egemenliği desteklemektedir.[463]

Yabancı devletin bayrağını taşıyan gemiler için kıyı devletinin karasularında öngörülen zararsız geçiş hakkının iç sularda yer almaması, karasuları ve iç sular arasındaki temel farklılıktır.[464] Düz esas hatların kullanıldığı kıyılarda, daha önce iç sular özelliği göstermeyen deniz alanlarının bu kapsamda sayılması durumunda, zararsız geçiş hakkının söz konusu alanlarda da uygulanması ise, kıyı devletinin iç sulardaki egemenliğine getirilen önemli bir istisnadır.[465]

---

dikkate değer ölçüde sapılmamalıdır ve hatların içinde kalan deniz alanlarının iç sular rejimine tabi olması için kara ile yeteri kadar bağlantılı olması gerekir".

[461] ÖZMAN, s. 248; Kıyı devletinin iç sular üzerindeki mutlak egemenliği doğrultusunda adı geçen deniz alanının büyük bir çoğunlukla ulusal hukuk sistemlerinin konusunu meydana getirmesi nedeniyle ILC, bununla ilgili değerlendirmelerinde, farklı bir hukuki rejim öngörmemeye dikkat etmiştir. ROTHWELL-STEPHENS, s. 52.

[462] BMDHS md. 2/3.

[463] Vasilios TASIKAS, "The Regime of Maritime Port Access: A Relook at Contemporary International and United States Law", **Loy. Mar. L. J.**, Vol. 5, 2007, s. 28.

[464] BROWN, s. 38.

[465] BMDHS md. 8/2.

İç sularda kıyı devletinin mutlak egemenliği hususunda herhangi bir tartışma bulunmamasına rağmen, yabancı devlet bayrağı taşıyan gemilerin limanlara girişi ve kıyı devletinin bu alandaki yargı yetkisi konuları üzerinde ayrıca durmak gerekmektedir.[466]

aa. Limanlara Giriş

İç sular, kıyı devletinin mutlak egemenliğinin konusunu oluşturmasının yanında, özellikle deniz taşımacılığı ve ticareti gibi faaliyetlerin niteliklerinden dolayı yabancı bayraklı gemilerin giriş yaptığı bir deniz alanıdır. Bu noktada, söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde vazgeçilmez bir yeri olan ve iç suların önemli bir kısmını meydana getiren limanlar ehemmiyet taşımaktadır.[467] Limanlar,

[466] AKSAR, s. 29.

[467] ÖZMAN, s. 248-249; Liman kavramının BMDHS'de ve Karasuları Kanunu'nda düzenlenme şekli benzerlik taşımaktadır. BMDHS md 11: "Karasularını sınırlandırmak bakımından, liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki daimi liman tesislerinin kıyının bir parçasını teşkil ettiği kabul edilir. Kıyı açıklarındaki tesis ve suni adalar daimi liman tesisleri olarak telakki edilmeyecektir."; Karasuları Kanunu md. 4:"… Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir"; Kıyı devletinin limanları üzerindeki egemenliği hususu, UAD önünde görülen *Nikaragua'da ve Nikaragua'ya Karşı Militer ve Paramiliter Faaliyetler Davası*'nda gündeme gelmiştir. Nikaragua ve ABD arasında ortaya çıkan uyuşmazlığın önemli bir kısmını, ABD'nin 1984 yılının ilk yarısında Nikaragua'nın; El Bluff, Corinto ve Puerto Sandino limanlarına mayın döşemesi meydana

aynı zamanda kıyı devletinin kara ülkesine erişim sağladığından dolayı; gümrük, göç, sağlık ve güvenlik gibi konularda uygun bir kontrol noktası özelliği göstermektedir.[468]

---

getirmektedir. UAD, konuyla ilgili yaptığı değerlendirmede, devletin egemenliğine yönelik uluslararası örf ve adet hukuku kuralı ile BM Andlaşması ve KBBS'nin ilişkili hükümlerinin altını çizdikten sonra, kıyı devletinin limanlarına mayın yerleştirmenin, söz konusu devletin iç sularının rejimini ve aynı zamanda egemenliğini ihlal ettiğine karar vermiştir. **Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua** (Nicaragua *v*. United States of America), Judgment of 27 June 1986, para. 80, 212-213, http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf, (Erişim Tarihi: 15.03. 2016).

[468] Erik Jaap MOLENAAR, "Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use", **The Law of the Sea, Progress and Prospects**, (Eds., David FREESTONE, Richard BARNES, David ONG), Oxford University Press, New York, 2009, s. 192; Bu noktada, daha önce açıklanmış olan deniz emniyeti kapsamında ele alınan ve denizcilik standartlarını yerine getirmeyen gemilerin açık denizde taşımacılık yapmasının önüne geçmeyi amaçlayan liman devleti kontrolü kavramının üzerinden durmak gerekmektedir. Liman devleti kontrolü, bahsi geçen maksada yönelik gündeme gelen ve IMO ile ILO'nun konuyla ilgili Sözleşmeleri, bayrak devleti kontrolü, gemi klasman şirketleri ile denizcilik sigortası endüstrisinden oluşan emniyet ağının sonuncu unsurudur. Z. Oya ÖZÇAYIR, **Port State Control**, Second Edition, LLP, London-Singapore, 2004, s. 91; Özellikle deniz çevresinin korunması hususunda önem taşıyan adı geçen kavram, deniz güvenliğinin

Tüm bu hususlar, yabancı devlet bayrağı taşıyan gemilerin kıyı devletinin limanlarına giriş hakkının varlığını ilgi odağı haline getirmektedir. Limanlara giriş hakkının bulunmadığı ve kıyı devletinin limanlarını kapatmasının mümkün olduğu 19. yy'ın ardından, deniz ticaretinin yaygınlaşması ile beraber, yabancı bayraklı gemilerin limanlara girişine imkân veren bir eğilim ortaya çıkmıştır.[469] Günümüzde ise, konuyla ilgili BMDHS'de herhangi bir düzenleme bulunmamasına rağmen, uluslararası hukuk kapsamında pek çok unsura rastlanmaktadır.[470] Bu doğrultuda, uluslararası yargı ve hakemlik kararları ile devletlerin uygulamalarına bakıldığında, genel bir kuralın mevcudiyetine ulaşılmamakta; konu dönemlere, ilgili taraflara ve gemilerin türlerine göre değişim göstermektedir.[471]

9 Aralık 1923 tarihinde Cenevre'de imzalanan ve 26 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Sözleşme ve Statü, taraf sayısının az olmasına rağmen, limanlara girişe yönelik önemli düzenlemeler içermektedir.[472] Deniz gemilerinin normal olarak uğradığı ve dış ticaret için kullanılan bütün limanların, Sözleşme ile Statü anlamında deniz limanı kabul edildiği

---

temel alındığı çalışmamızın kapsamı dışında kalmakta, bu nedenle daha ayrıntılı açıklamada bulunmayı gerekli kılmamaktadır.

[469] KURAN, 2014, s. 39.

[470] TASIKAS, s. 2.

[471] PAZARCI, s. 307.

[472] Türkiye'nin taraf olmadığı Sözleşme ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. https:// treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280046b6b, (Erişim Tarihi: 15.03.2016); Sözleşme'nin resmi metni için ayrıca bkz. **LNTS**, Vol. 58, No. 1379, s. 285-313.

Statü'de,[473] taraf devletlere, karşılıklılık şartıyla, diğer taraf devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerine, egemenliği altındaki limanlarına girme ve limanlarını kullanma hakkını tanıma yükümlülüğü getirilmiştir.[474] Savaş gemileri, bahsi geçen limanlara giriş hakkının kapsamı dışında bırakılmıştır.[475]

İki taraflı denizcilik anlaşmaları ise, Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Sözleşme ve Statü ile aynı doğrultuda hükümler içermeleri ve devletler tarafından sıklıkla kullanılmaları nedeniyle dikkat çekmektedir. Türkiye; Malezya,[476] Bangladeş,[477] Fas,[478] Mısır,[479] Irak,[480] Hindistan,[481] Pakistan,[482] Tunus,[483] Çin Halk Cumhuriyeti,[484] Gürcistan,[485] Fransa,[486] Ukrayna,[487] İran,[488]

[473] Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Statü md. 1.

[474] Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Statü md. 2.

[475] Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Statü md. 13.

[476] **RG**. T. 05.06.1984, S. 18422.

[477] **RG**. T. 01.03.1987, S. 19387.

[478] **RG**. T. 22.06.1987, S. 19495.

[479] **RG**. T. 27.12.1988, S. 20032.

[480] **RG**. T. 18.03.1989, S. 20112.

[481] **RG**. T. 26.03.1989, S. 20120.

[482] **RG**. T. 10.06.1989, S. 20191.

[483] **RG**. T. 12.11.1989, S. 20340.

[484] **RG**. T. 03.01.1993, S. 21454.

[485] **RG**. T. 30.05.1995, S. 22298.

[486] **RG**. T. 06.11.1996, S. 22809.

[487] **RG**. T. 29.04.1997, S. 22974.

Türkmenistan,[489] Cezayir,[490] Azerbaycan,[491] Yunanistan,[492] KKTC,[493] Litvanya,[494] Letonya,[495] Lübnan,[496] Arnavutluk,[497] Bulgaristan,[498] Sudan,[499] Suudi Arabistan,[500] Yemen,[501] Bahreyn,[502] Suriye[503] ve Romanya[504] ile taraf devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerinin söz konusu devletlerin limanlarına serbest girişini de düzenleyen iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları imzalamıştır.

Yabancı devlet bayrağı taşıyan gemilerin kıyı devletinin limanlarına giriş hakkı ile ilgili uluslararası yargı ve hakemlik kararları da gündeme gelmiştir.

---

[488] **RG**. T. 15.06.1997, S. 23020.

[489] **RG**. T. 23.12.1997, S. 23209.

[490] **RG**. T. 28.10.1998, S. 23507.

[491] **RG**. T. 16.12.2000, S. 24262.

[492] **RG**. T. 18.07.2001, S. 24466.

[493] **RG**. T. 03.04.2003, S. 25068.

[494] **RG**. T. 21.03.2004, S. 25409.

[495] **RG**. T. 21.04.2004, S. 25440.

[496] **RG**. T. 25.04.2004, S. 25443.

[497] **RG**. T. 16.02.2005, S. 27756.

[498] **RG**. T. 07.10.2006, S. 26312.

[499] **RG**. T. 14.04.2009, S. 27200.

[500] **RG**. T. 25.02.2011, S. 27857.

[501] **RG**. T. 29.04.2011, S. 27919.

[502] **RG**. T. 04.07.2011, S. 27984.

[503] **RG**. T. 05.07.2011, S. 27985.

[504] **RG**. T. 14.12.2011, S. 28142.

Bunlardan en önemlilerinden birisi, Suudi Arabistan ile Arap-Amerikan Petrol Şirketi (ARAMCO) arasındaki uyuşmazlık sonrasında 1958 yılında verilen Hakemlik Kararı'dır. Suudi Arabistan'ın ARAMCO ile 1933'de imzaladığı Sözleşme doğrultusunda adı geçen Şirket'e bahşedilen, Suudi Arabistan petrollerinin yine bu devlete ait limanlardan deniz yoluyla taşınması imtiyazının, daha sonra bir başka şirket ile akdedilen Sözleşme aracılığıyla ihlal edildiği yönündeki iddiayı değerlendiren hakemler, uyuşmazlık ile doğrudan ilgisi olmamasına rağmen, limanlara giriş hakkı ile ilgili önemli bir tespitte bulunmuştur.[505] Buna göre, yabancı devlet bayraklı ticaret gemilerinin limanlara giriş hakkının uluslararası hukukun temel bir ilkesi olduğunun altı çizilmiş, sadece kıyı devletinin esaslı menfaatleri gerektirdiği durumlarda limanların girişlere kapatabileceği belirlenmiştir.[506] Limanlara girişin hukuki niteliği hususunda uluslararası yargı kararları ve doktrinden ayrılan bahsi geçen hakemlik kararı, aşağıda ele alınacağı üzere, konuya yönelik tartışmalara sebebiyet vermiştir.

Aynı doğrultudaki değerlendirmeler, UAD önünde görülen *Nikaragua'da ve Nikaragua'ya Karşı Militer ve Paramiliter Faaliyetler Davası*'nda da gündeme gelmiştir. Söz konusu dava kapsamında verilen Karar'da, açık denizdeki[507] ve kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesindeki seyrüsefer hakkı[508] ile yine kıyı

[505] Ayrıntılı bilgi için bkz. **Saudi Arabia v. ARAMCO**, Award of 23 August 1958, **ILR**, Vol. 27, 1963, s. 117.

[506] Id., s. 212.

[507] BMDHS md. 87/1-a.

[508] BMDHS md. 58/1.

devletinin karasularında iç sulara girme amaçlı zararsız geçiş hakkını,[509] limanlara giriş hakkının takip ettiği ifade edilmiştir. Uyuşmazlığa konu olan Nikaragua'nın limanlarına mayın yerleştirme faaliyetinin ise, adı geçen devletin egemenliğini ihlal ettiği kadar, yabancı bayrak taşıyan ticaret gemilerinin ilgili limana serbest giriş hakkını da olumsuz anlamda etkilediğine karar verilmiştir.[510]

Nikaragua'da ve Nikaragua'ya Karşı Militer ve Paramiliter Faaliyetler Davası'nda, kıyı devletinin korunma hakkı kapsamında, yabancı bayraklı gemilerin iç sularına girişi hakkındaki şartların ihlal edilmesini önlemek amacıyla tedbir alabilmesi de gündeme gelmiştir. Karar'da kıyı devletinin, egemenliğinin bir sonucu olarak, limanlarına girişi düzenleyebileceği, BMDHS'deki ilgili hükümle aynı doğrultuda belirlenmiştir.[511]

Devletin kara ve deniz ülkesi arasında konumlanan limanların bu özelliği, liman devletinin yetkilerinin deniz güvenliği açısından önemini bir kat daha artırmaktadır. Özellikle gemilerin limanlara girişine ilişkin düzenlemeler yapma yetkisi kıyı devletine, deniz güvenliğine yönelik birçok tehdide karşı önlem alma fırsatı tanımaktadır.[512] Ancak söz konusu yetki, kıyı devletine sınırsız bir uygulama

[509] BMDHS md. 18/1-b.

[510] **Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua**, Judgment, para. 214.

[511] **Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua**, Judgment, para. 213; BMDHS md. 25/2.

[512] KLEIN, s. 66-67.

hakkı tanımamaktadır.[513] Buna göre kıyı devleti; diğer bir devletin uluslararası hukuka dayanan haklarını ihlal eden, deniz emniyeti, liman güvenliği veya deniz çevresinin korunması gibi geçerli bir amaç ile ilişkisi bulunmayan, belirli devletlerin bayrağını taşıyan gemilere yönelik ayrımcılık niteliği taşıyan ve açık bir şekilde keyfi olan şartları gündeme getiremez.[514]

Tehlike altında, zor hava koşullarıyla karşılaşan veya arıza yapmış zaruret halindeki (force majeur) gemilerin en yakın limana, askeri limanlar da dahil olmak üzere, sığınmalarına imkân veren uluslararası uygulamanın yaygın ilkesi, kıyı devletinin limanlarına girişleri düzenleme yetkisinin istisnasını teşkil etmektedir.[515] Söz konusu gemiler, limanına sığındıkları devletin ilgili düzenlemelerinden bağışıktır;[516] ancak bu onlara mutlak değil, sadece zaruret halinden kaynaklanan ihlallerle alakalı bir bağışıklık tanımaktadır.[517] Kıyı devletine ait deniz alanlarında ona karşı faaliyetlerde bulunan gemilerin, bu esnada zaruret haline düşmesi nedeniyle bahsi geçen devletin limanına sığınması durumunda mutlak bağışıklıktan söz edilememektedir.[518]

---

[513] BMDHS md. 300: "Taraf Devletler, bu Sözleşmeye göre üstlenilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getireceklerdir ve bu Sözleşmede tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri, hakkın suiistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklardır".

[514] TASIKAS, s. 33.

[515] ÖZMAN, s. 252; SUR, s. 324.

[516] TANAKA, s. 83.

[517] O'CONNELL, s. 857.

[518] Id., s. 856.

Yabancı devlet bayrağı taşıyan gemilerin kıyı devletinin limanlarına giriş hakkı ile ilgili yukarıda açıklanan hususların yanında devletlerin konuya yönelik uygulamaları da ele alındığında, karşılıklılık ve eşit işlem ilkeleri ile kıyı devletinin öngöreceği düzenlemeler doğrultusunda bütün devletlerin ticaret gemilerinin limanlara girişinin serbest olduğu kabul edilmektedir. Bununla birlikte, ilke olarak gemilerin girişlerine kapalı bulunan askeri limanlar ile yaygın hastalık gibi sağlık nedenleri ve kıyı devletinin kamu düzeni ile güvenliğini tehdit eden hallerde, limanların gemi girişine kapatılması mümkündür.[519] Limanlara giriş ile ilgili koşullarda değişiklik yapılması veya herhangi bir limanın girişe kapatılması durumlarında, kıyı devletinin söz konusu hususu devletlere bildirme yükümlülüğü mevcuttur. Aksi takdirde, kıyı devletinin uluslararası sorumluluğu gündeme gelebilir.[520]

Ticaret gemilerinin kıyı devletinin limanlarına giriş serbestliğinin hukuki niteliği, özellikle ARAMCO Kararı'nın etkisiyle, uzun süre gündemde kalmıştır. Doktrinde, söz konusu Karar'da öngörüldüğünün aksine, limanlara giriş serbestliğinin uluslararası örf ve adet hukuku kuralı özelliği reddedilmiştir.[521] Bahsi geçen hususta bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralı bulunmazken, zor durumdaki

[519] A. V. LOWE, "The Right of Entry into Maritime Ports in International Law", **San Diego L. Rev.**, Vol. 14, No. 3, 1977, s. 622; Melda SUR, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta, İstanbul, 2014, s. 323; ÖZMAN, s. 251; PAZARCI, s. 308.

[520] YANG, s. 51.

[521] TASIKAS, s. 3; AKSAR, s. 29-30.

gemilerin limana kabulü için bundan bahsetmek mümkündür.[522] Bütün bunların yanında, Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Sözleşme ile taraf devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerinin söz konusu devletlerin limanlarına serbest girişini düzenleyen iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları'nı, konuya yönelik uluslararası örf ve adet hukuku kuralının varlığına işaret ettikleri şeklinde değerlendiren görüşlere de rastlanmaktadır.[523] Söz konusu görüşlerin dayanağını, yabancı devlet bayraklı ticaret gemilerinin limanlara giriş hakkının uluslararası hukukun temel bir ilkesi olduğunu belirten *ARAMCO Hakemlik Kararı* meydana getirmektedir.

Bahsi geçen uluslararası örf ve adet hukuku kuralının varlığı ve Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Sözleşme ile iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları'nın bu kuralın gereği olarak ortaya çıktıklarına ilişkin yaklaşım, doktrinde büyük çoğunlukla reddedilmektedir. Buna göre, Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Sözleşme'nin düzenleniş amacı, yabancı devlet bayrağı taşıyan ticaret gemilerinin kıyı devletinin limanlarına serbest girişine yönelik genel nitelikte bir kuralın koyulması değil, söz konusu gemilerin limanlara girişinin eşit işlem ilkesi doğrultusunda gerçekleştirilmesinin sağlanmasıdır. Bir başka ifadeyle,

---

[522] Anthony AUST, **Handbook of International Law**, Cambridge University Press, New York, 2010, s. 279-280; Sean D. MURPHY, **Principles of International Law**, Thomson/West, Minnesota, 2006, s. 342-343; CHURCHILL-LOWE, s. 63; ÖZÇAYIR, s. 79.

[523] Louise de La FAYETTE, "Access to Ports in International Law", **Int'l J. Marine & Coastal Law**, Vol. 11, No. 1, 1996, s. 17.

adı geçen Sözleşme, giriş hakkından ziyade, girişin koşullarını düzenlemektedir.[524] Bununla birlikte, Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Sözleşme'ye taraf olan devlet sayısının azlığı ve Sözleşme'nin düzenlediği hususlar ile menfaatleri özellikle etkilenen ABD, Japonya ve Rusya gibi devletlerin Sözleşme'ye taraf bulunmamaları, uluslararası örf ve adet hukuku kuralının maddi unsurunun karşılanmadığını ortaya koymaktadır.[525]

Konuya yabancı devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerinin kıyı devletinin limanlarına serbest girişini düzenleyen iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları açısından yaklaşıldığında, sayısı oldukça fazla olan söz konusu anlaşmaların, ilgili hususta bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralının varlığına işaret ettiği yönünde görüşlere rastlanmaktadır. Buna karşın doktrinin çoğunluğu, bahsi geçen anlaşmaların, tek başına, limanlara serbest girişe ilişkin genel bir kuralı ortaya çıkartamayacağı görüşündedir.[526] Sayılarının fazlalığına rağmen, hukuksal işlevleri kural koymaktan ziyade devletlerin menfaatlerini bağdaştırmak olan ilgili anlaşmalar, bu nitelikleri nedeniyle, uluslararası örf ve adet hukuku kuralı oluşmasını sağlayamamaktadır.[527] Diğer bir açıdan, limanlara serbest girişi içeren iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları'na devletlerin sıklıkla başvurması, bu hususta herhangi bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralı bulunmamasına dayandırılmaktadır.[528] Devletlerin sahip oldukları limanlara, yabancı devlet bayraklı ticaret gemilerinin

[524] LOWE, s. 605.

[525] de La FAYETTE, s. 14.

[526] TASIKAS, s. 26.

[527] LOWE, s. 619.

[528] de La FAYETTE, s. 4.

serbest girişine müsaade etmeleri, bunun hukukun gereği bir zorunluluk olduğu yönündeki inançlarından değil, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret doğrultusundaki menfaatlerinden kaynaklanmaktadır.[529]

Bütün bu hususlar göz önüne alındığında, kıyı devletinin limanlarına serbest girişe ilişkin herhangi bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralının varlığından söz etmek mümkün değildir.[530] Bunun yanında, karşılıklılık ve eşit işlem ilkeleri doğrultusunda bütün devletlerin ticaret gemilerinin limanlara girişinin serbest olduğu kabul edilmektedir.[531] Söz konusu durum, çoğunlukla iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları ile gündeme gelirken, kıyı devletinin öngöreceği düzenlemeler doğrultusunda gerçekleşmektedir. Bununla birlikte, ilke olarak gemilerin girişlerine kapalı bulunan askeri limanlar ile yaygın hastalık gibi sağlık nedenleri ve kıyı devletinin kamu düzeni ile güvenliğini tehdit eden hallerde, limanların gemi girişine kapatılması mümkündür.[532]

---

[529] Id., s. 2.

[530] LOWE, s. 621.

[531] Gemilerin limanlara girişlerinde kıyı devletinin uygulamakla yükümlü olduğu eşit işlem ilkesi, söz konusu devletin yabancı bayraklı gemilere karşı farklı tutumlarda bulunmasını engellememektedir. Burada kastedilen, kıyı devletinin, limanlarına giriş yapan gemilerin bayrağını taşıdığı devletlere karşı, hukuka uygun bir gerekçeden yoksun ve uluslararası hukuku ihlal edecek nitelikte, ayrımcılık özelliği gösteren eylemlerde bulunamamasıdır. YANG, s. 52.

[532] TASIKAS, s. 44.

Türk Hukuku açısından, yabancı devlet bayraklı ticaret gemilerinin Türk Limanları'na girişi, ilke olarak serbesttir.[533] Bu konuya ilişkin özel bir yasal düzenleme bulunmamasına rağmen, Türkiye'nin akdetmiş olduğu, karşılıklılık ve eşit işlem ilkeleri doğrultusunda limanlarına serbest girişi öngören iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları ve iç hukuktaki bazı hükümler göze çarpmaktadır.[534]

618 Sayılı Limanlar Kanunu madde 2 hükmüne göre, "Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler ve deniz araçları bu Kanun hükümlerine tabidirler. Limanların sınırları ile kamu limanlarının yetki alanlarını belirleyen deniz koordinatları, limanlara gelen gemilerin ve gemi dışında kalan her türlü deniz aracının liman içinde seyir, demirleme, rıhtım ve iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama ve buralardan ayrılmalarında uyulacak kurallar ile ticaret eşyası, patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntemini, yer ve zamanlarını, gemilerin limanda kalabilecekleri süreleri, çevre kirliliğinin önlenmesi ile limanda düzen ve disiplinin sağlanmasına ilişkin diğer hususlar Denizcilik Müsteşarlığınca çıkartılacak yönetmelikle düzenlenir".[535] Limanlar Yönetmeliği'nde

[533] KURAN, 2014, s. 40.

[534] ÖZMAN, s. 267; Türkiye'nin imzaladığı bahsi geçen iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları için bkz. supra., s. 152-153.

[535] **RG**. T. 20.04.1925, S. 95.

ise,[536] Türk Limanları'na giren yabancı devlet bayraklı gemiler için, bildirim yükümlülüğü[537] ve bayrak çekme zorunluluğu[538] düzenlenmiştir.

---

[536] **RG**. T. 31.10.2012, S. 28453.

[537] Limanlar Yönetmeliği md. 9: "(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.

b) Liman sahasına giriş için bildirilen tahmini varış zamanını on iki 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".

[538] Limanlar Yönetmeliği md. 30: " (1) Liman sahasında bulunan yabancı bayraklı gemi ve deniz aracı güneşin doğuşundan batışına kadar ulusal bayrağı ile Türk Bayrağını, Türk bayraklılar ise sadece Türk Bayrağı çeker. Seyir halinde bulunan

Savaş gemilerinin kıyı devletinin limanlarına girişi konusunda uluslararası hukuka ilişkin herhangi bir kural bulunmamaktadır. Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Statü kapsamına dahil edilmeyen ve konuyla ilgili iki taraflı Denizcilik Anlaşmaları tarafından uygulama dışı bırakılan savaş gemilerinin limanlara girişi hususu, devletlerin ulusal hukuk sistemleri bünyesinde düzenlenmektedir.[539] Gerçekten de kıyı devletinin iç suları üzerindeki mutlak egemenliği göz önüne alındığında, yabancı devlet bayraklı savaş gemilerinin limanlarına kabul edilmesinde tamamen yetkili olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda kıyı devletinin, limanlarının bazılarını veya tümünü savaş gemilerine kapatması mümkündür. Böyle bir yasaklamanın mevcut olmadığı durumlarda, kıyı devletinin limanlarının savaş gemilerinin girişine, uluslararası nezaket kuralları gereği, açık olduğu kabul edilmektedir.

Türk Hukuku'nda bahsi geçen konu, 1983 Yönetmeliği ile düzenlenmektedir.[540] Buna göre, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk Limanları'na yapacakları ziyaretler; resmi, gayrı resmi ve olağan olmak üzere üç şekilde mümkün olmaktadır.[541] Söz konusu ziyaretleri gerçekleştiren gemilerin ait

---

gemiler ise güneşin batışından doğuşuna kadarki zaman diliminde bayraklarını çekili bırakabilir.

(2) Türk Bayrağı, gemi ve deniz aracının boyutları ile orantılı ebatlarda, görülebilen, uygun yükseklikte ve 22/9/1983 tarihli ve 2893 sayılı Türk Bayrağı Kanunu hükümlerine uygun olur".

[539] Supra., dn. 475; ÖZMAN, s. 253.

[540] Supra., dn. 305.

[541] 1983 Yönetmeliği md. 14/1.

olduğu devletin, “Ziyaret İstem Formu" ile birlikte en az 15 gün önceden Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti yetkili makamlarına başvurarak izin alması gereklidir.[542] Bahsi geçen izin şartını yerine getiren yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler, Türk Limanları’nda bulundukları sürece, Türk mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalara aykırı hareket edemez.[543] Aynı zamanda, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit edecek, herhangi bir davranışta bulunamayacakları gibi, Türkiye'nin güvenliğine veya savunmasına zarar verecek nitelikte araştırma, gözetleme ve bilgi toplama amacına yönelmiş bir eyleme girişemezler veya Türkiye'nin savunmasını ve güvenliğini etkilemek amaçlı herhangi bir propaganda faaliyeti gerçekleştiremezler.[544] Yabancı devlet bayraklı savaş gemileri, Türkiye’ye karşı bu kapsamdaki sorumluluklarıyla birlikte, Türk Limanları’nda bulunan değişik devletlerin silahlı kuvvetlerine bağlı gemilere karşı düşmanca tavır takınamazlar. Herhangi bir gemiyi durdurmak, aramak, takip, taciz ve tahrip etmek, ele geçirmek gibi davranışlar sergileyemezler.[545] İlgili Yönetmelik doğrultusundaki sorumluluklarını ihlal eden yabancı devlet savaş gemileri, Türk Limanları’nı, iç sularını ve karasularını terke davet edilir. Söz konusu gemiler, bu davete uymakla yükümlüdür.[546]

[542] 1983 Yönetmeliği md. 13/1.

[543] 1983 Yönetmeliği md. 4.

[544] 1983 Yönetmeliği md. 6.

[545] 1983 Yönetmeliği md. 18.

[546] 1983 Yönetmeliği md. 33.

bb. Yargılama Yetkisi

Deniz güvenliğinin tesisi hususunda, yabancı devlet bayraklı gemilerin kıyı devletinin limanlarına girişi kadar, hatta daha da önemli bir diğer konu, söz konusu gemilerin bahsi geçen deniz alanında tabi olacakları hukuki rejimdir.[547] Deniz güvenliğinin sağlanmasında ehemmiyet taşıyan kıyı devletinin iç sularındaki yargılama yetkisi, çalışmanın kapsamı doğrultusunda, cezai anlamda ele alınacaktır.

Her devletin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde açık denizde yetkili olması anlamına gelen bayrak kuralına göre, bayrak devletinin yargı yetkisi söz konusu gemi nerede olursa olsun onu takip etmektedir. Ancak bu durum, uluslararası deniz hukukunun düzenlediği ve devletlerin egemenlikleri altındaki veya egemen haklar kullandıkları deniz alanlarındaki yabancı devlet bayraklı gemilerin eylemlerini denetlemelerini sağlayan, kıyı devletinin yargı yetkisi kavramı ile sınırlanmaktadır.[548] Devletin kara ülkesi ile eş değer nitelikte bir hukuki rejime tabi olan iç sular açısından, kıyı devletinin ülkesinin bir parçasını teşkil etmesi nedeniyle, söz konusu devletin egemenliği esastır. Bahsi geçen egemenliğin bir sonucu olarak, kıyı devletinin, iç sularda bulunan gemiler üzerinde mutlak yetkisi bulunmaktadır.[549] Buradaki yetki, iç sularda bulunan geminin kıyı devletine yansıyan tüm eylem ya da eylemsizliklerini kapsamaktadır.[550]

---

[547] Peter MALANCZUK, **Akehurst's Modern Introduction to International Law**, Routledge, London-New York, 2003, s. 175.

[548] ÖZÇAYIR, s. 65.

[549] ÖZMAN, s. 258; BAYKAL, s. 158.

[550] KURAN, 2014, s. 65.

Kıyı devletinin ceza yargısı yönünden sahip olduğu yetki, devletler tarafından iki temel yaklaşım doğrultusunda uygulanmaktadır. Anglo-Amerikan sistemini benimseyen devletler, kıyı devletinin ceza yargısı açısından iç sularında bulunan yabancı bayraklı gemiler üzerindeki mutlak yetkisini kabul etmekte; ancak bu mutlaklığın beraberinde takdir hakkını getirdiğini ileri sürmektedir. Buna göre devletler, birçok durumda, söz konusu takdir hakkı kapsamında ve uluslararası nezaket kuralları gereğince, iç sularındaki gemiler üzerinde ceza yargısı yetkisini kullanmaktan kaçınmaktadır.[551]

Konuyla ilgili Fransız yaklaşımı ise, Fransız Danıştayı'nın, The Newton ve The Sally Davaları'na ilişkin vermiş olduğu, 28 Kasım 1806 tarihli Danışma Görüşü'ne dayanmaktadır. ABD bayrağı taşıyan, The Newton ve The Sally isimli gemilerin, Fransa'ya ait Anvers ve Marsilya Limanları'nda bulundukları esnada, mürettebat arasında çıkan tartışmalar neticesinde bazı kişiler yaralanmıştır. Her iki olayda da ABD Konsolosu, iç sularındaki mutlak egemenliği doğrultusunda yargılama yetkisinin varlığını ileri süren Fransa'ya karşı itirazda bulunmuştur. Ortaya çıkan uyuşmazlık neticesinde başvurulan Fransız Danıştayı verdiği Danışma Görüşü'nde, mürettebat arasında işlenen suçlar ile geminin iç disiplinine ait konularda, kıyı devletinin düzeninin bozulmadığı veya yerel makamlardan yardım talep edilmediği sürece, yargı yetkisinin bayrak devletine ait olduğu yönünde karar vermiştir.[552]

Anglo-Amerikan ve Fransız uygulamalarındaki bahsi geçen farklılığa rağmen, genel anlamda devletlerin konuyla ilgili yaklaşımları, önemli bir biçimde

[551] ÖZMAN, s. 260; TANAKA, s. 79; CHURCHILL-LOWE, s. 66.

[552] ÖZMAN, s. 259; TANAKA, s. 79.

tutarlıdır.[553] Buna göre, suç konusu olayın kıyı devletinin düzen ve güvenliğini bozduğu,[554] müdahale talebinin gemi kaptanı, bayrak devleti konsolosu veya diplomasi temsilcisinden geldiği,[555] mürettebat dışındaki kişilerin olaya dahil olduğu, olayın geminin iç disiplininin kapsamını aştığı ve fail veya mağdurun kıyı devletinin vatandaşlığına sahip bulunduğu durumlarda, kıyı devleti gemi üzerinde ceza yargısı yetkisini kullanmaktadır.[556] Bunun yanında, geminin iç disiplininin sağlanması doğrultusundaki faaliyetler, kıyı devletinin düzen ve güvenliğini ihlal etmeyen

[553] CHURCHILL-LOWE, s. 66.

[554] Güvenlik kavramının kapsamının genişlemesi, kıyı devletinin güvenliğini bozan durumların devletler tarafından daha ayrıntılı biçimde değerlendirilmesine neden olmuştur. Özellikle, kaçakçılık, yasadışı göç ve terörizm faaliyetlerinde yaşanan artış, kıyı devletlerinin iç sularındaki ceza yargısı yetkilerini daha sık kullanmalarına sebebiyet vermiştir. YANG, s. 84.

[555] Kıyı devletinin iç sularında bulunan gemide meydana gelen olayın, söz konusu devletin düzen ve güvenliğini etkilemediği; ancak geminin kaptanı, bayrak devleti konsolosu veya diplomasi temsilcisinden gemiye müdahale edilmesi yönünde talep geldiği durumlarda, kıyı devletinin ceza yargısı yetkisini kullanmaktan kaçınması ihtimali doktrinde inceleme konusu yapılmıştır. Buna göre kıyı devleti, kendisine intikal ettirilmiş herhangi bir olayın, düzenini veya güvenliğini ihlal etmediği hallerde, devletin yargı görevini yerine getirme sorumluluğu kapsamında, hukuk sistemi elverdiği ölçüde yargılama faaliyetini gerçekleştirmek zorundadır. Aksi takdirde, uluslararası alanda sorumluluğu ileri sürülebilecektir. BAYKAL, s. 159-160.

[556] TANAKA, s. 80; ÖZMAN, s. 260; KURAN, 2014, s. 66, PAZARCI, s. 309.

mürettebat tarafından gerçekleştirilmiş suç konusu eylemler ve zaruret halindeki gemilerin zaruret halinden kaynaklanan ihlalleri, kıyı devletlerinin ceza yargısı yetkilerini kullanmamayı tercih ettikleri durumlara örnek gösterilebilir.[557]

Kıyı devletinin iç sularındaki ceza yargısı yetkisi hususunda uygulamanın şekillenmesinde yargı kararlarının önemli bir payı vardır. İngiltere İstinaf Mahkemesi'nin 1868 yılında vermiş olduğu *R. Anderson Kararı*, bayrak kuralının mülkilik prensibi aracılığıyla açıklanmasının temellerini oluşturmasının yanında, yabancı devletin iç sularında işlenen suçlar bakımında bayrak devletinin yetkisinin bulunmadığı bazı durumları tespit etmesi açısından da önem taşımaktadır.[558] Buna göre, geminin kaptanı tarafından başvurulmadığı ya da suç kıyı devletinin iç sularının barış ve huzurunu bozmadığı sürece, kıyı devleti ceza yargısı yetkisini kullanamaz.[559] İngiliz İstinaf Mahkemesi, kıyı devletinin iç sularının barış ve huzurunu bozacak nitelikteki suçlar hakkında herhangi bir tespitte bulunmadan, kasten adam öldürme suçu açısından bayrak devletini yetkili saymıştır. Böylece, bu tür suçların barışı bozacak özellikte olmadığını, ağır suçlarda kamu düzenin etkilendiğinin kabul edildiği günümüz uygulamasının aksine, zımnen belirlemiştir.[560]

Konuyla ilgili bir başka önemli Karar, Belçika bayrağı taşıyan ticaret gemisinin New York'un Jersey City Limanı'nda bulunduğu esnada, Belçika vatandaşı olan mürettebat üyesi Wildenhus'un bir diğer Belçikalı mürettebatı

---

[557] MALANCZUK, s. 176.

[558] Karar'a konu olan uyuşmazlık ve Karar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. supra., dn. 344.

[559] HARRIS, s. 430; GÜNDÜZ, s. 399.

[560] KURAN, 2014, s. 68.

öldürmekten suçlu bulunması üzerine gündeme gelmiştir. ABD Temyiz Mahkemesi'ne yapılan yetki itirazının reddedildiği 1887 tarihli Karar'da, kıyı devletinin iç sularındaki ceza yargısı yetkisi hakkında önemli tespitlerde bulunulmuştur. Buna göre, gemide işlenen ve kıyı devletinin barış ve huzurunu zedeleyecek nitelikte olmayan, sadece gemiyi ve gemidekileri etkileyen disiplin meseleleri dahil gemide yapılan her şey, uluslararası nezaket kurallarının gereği olarak bayrak devletinin yargılama yetkisine bırakılmalıdır. Anglo-Amerikan yaklaşımının temelini oluşturan bu ifadelerin yanında, söz konusu Karar'da öne çıkan bir diğer husus, kıyı devletinin barış ve huzurunu etkileyecek özellikteki eylemlere ilişkin yapılan belirlemelerdir. Öğrenildiği andan itibaren ciddiyetinden ötürü kamuoyu tepkisi uyandıran ve devletlerin adalet dağıtma sorumluluğu kapsamında cezalandırma yoluna gitmesini gerektiren eylemler, kıyı devletinin barış ve huzuruna yönelik olarak değerlendirilmelidir. Bu doğrultuda, suçun tabiatını teşkil eden sadece eylemin aleniyeti değil, aynı zamanda eylemin kendisidir.[561] Mahkeme, bahsi geçen nitelikteki eylemlere dahil olan suçlara, olayda geçen kasten adam öldürme dışında, açıklık getirmekten kaçınarak, benzer durumlarda mahkemelere takdir hakkı tanımıştır.[562]

Yakın tarihli bir diğer Karar'a konu teşkil eden olay, Yeni Zelanda'nın Auckland Limanı'nda gerçekleşmiştir. 10 Temmuz 1985 tarihinde adı geçen Liman'da bulunan Greenpeace Örgütü'ne ait Rainbow Warrior isimli gemide meydana gelen patlamanın ardından, söz konusu gemi batmış ve mürettebattan bir

[561] **Wildenhus's Case**, US Supreme Court, 1887; Karar metni için bkz. HARRIS, s. 430-432; GÜNDÜZ, s. 400-401.

[562] KURAN, 2014, s. 69.

kişi hayatını kaybetmiştir. Yeni Zelanda tarafından sürdürülen soruşturma kapsamında, olayla ilgili olarak Fransa Silahlı Kuvvetleri mensubu iki kişi kundaklama ve kasten adam öldürme suçlamalarıyla gözaltına alınmış; yargılama sürecinin ardından suçlu bulunmuşlardır. Aynı zamanda, Fransa ve Yeni Zelanda arasında uluslararası alanda baş gösteren uyuşmazlık, BM Genel Sekreteri'nin arabuluculuğu doğrultusunda, Fransa'nın resmi özür açıklaması ve tazminat ödemeyi kabul etmesi ile sonuçlanmıştır.[563] Rainbow Warrior'ın İngiltere Gemi Sicili'ne tescil edilmiş bulunması ve olayda hayatını kaybeden mürettebatın Hollanda vatandaşı olmasına rağmen, Yeni Zelanda ceza yargılamasını iç hukuku bünyesinde tamamlamıştır.[564] Bu durum, kıyı devletinin iç sularındaki ceza yargısı yetkisinin günümüzde, özellikle kıyı devletinin barış ve huzurunu etkileyen suçlarda, mutlak bir biçimde kullanıldığını göstermektedir.

Yabancı bayraklı ticaret gemilerinin Türk iç sularında bulundukları anlarda tabi olacakları hukuki rejim, konuyla ilgili Fransız yaklaşımı ile örtüşmektedir. Buna göre Türk Mahkemeleri, ceza yargısı yetkisi bakımından yetkili kabul edildikleri halde, mürettebat arasında işlenen suçlar ile geminin iç disiplinine ait konularda, kıyı devletinin düzeninin bozulmadığı veya yerel makamlardan yardım talep edilmediği sürece, söz konusu yetkiyi kullanmamaktadır. Bunun yanında, ticaret gemilerinin

[563] Joanna MOSSOP, "Maritime Security in New Zealand", **Maritime Security, International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand**, (Eds., Natalie KLEIN, Joanna MOSSOP, Donald R. ROTHWELL), Routledge, London and New York, 2010, s. 62.

[564] KLEIN, s. 68.

Türkiye iç sularındayken, Türk yasalarına uygun davranmak yükümlülüğünü ihlal ettiği durumlarda,[565] Türk Mahkemeleri yetkili olacaktır.

Savaş gemilerinin devlet otoritesini temsil etmelerinden dolayı mutlak dokunulmazlıklarının bulunmakta; kıyı devletinin egemenliğine tabi deniz alanlarında, söz konusu devletin yabancı savaş gemisi üzerinde herhangi bir yetki kullanması mümkün olmamaktadır. Buna göre, iç sularda kıyı devletinin ceza yargısı yetkisinin kapsamına, yabancı bayraklı savaş gemileri dahil değildir.[566] Herhangi bir savaş gemisinin, kıyı devletinin karasularından geçişe yönelik düzenlemelerine aykırı davranması ve bu yöndeki talepleri dikkate almaması halinde, karasularında bulunduğu devletin söz konusu savaş gemisini karasularını derhal terk etmesi yönünde uyarmasını mümkün kılan BMDHS'nin ilgili hükmünün,[567] evleviyetle iç sularda da uygulama alanı bulacağı doktrinde kabul görmektedir.[568]

Konuya Türk Hukuku açısından yaklaşıldığında, uluslararası hukukun yukarıda açıklanan kuralları ile uyumlu düzenlemeler göze çarpmaktadır. Buna göre, yabancı savaş gemileri Türk İç Suları ve Limanları'nda bulundukları sürece, Türk mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalara aykırı hareket edemezler.[569] Aksi takdirde söz konusu gemiler, Türk Limanları'nı, İç Suları'nı ve Karasuları'nı terke davet edilir.[570] Herhangi bir aykırı eylem sonucunda meydana gelen zarar

[565] Limanlar Kanunu md. 2; ÖZMAN, s. 278.

[566] Ayrıntılı açıklamalar için bkz. supra., s. 109-111.

[567] BMDHS md. 30.

[568] ÖZMAN, s. 263, dn. 39.

[569] 1983 Yönetmeliği md. 4.

[570] 1983 Yönetmeliği md. 33.

yetkili Türk Mahkemeleri'nce belirlenir. Zararı veren savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devlet, uluslararası hukuk ilkeleri ve anlaşmalar çerçevesinde zararı tazminle mükelleftir.[571]

Özellikle kolay bayrak uygulaması ile bayrak devletlerinin gemiler üzerindeki yetkilerinin kullanımının azalması karşısında, deniz güvenliğinin sağlanması açısından, liman devletlerinin yetkileri bir kat daha önemli hale gelmektedir. Ancak, bayrak kuralında olduğu gibi, liman devleti yetkisinde de benzer bir durumun ortaya çıkma olasılığı bulunmaktadır. Gemilerin liman devleti kontrolüne daha az maruz kalacakları limanları tercih etmeye başlamaları ile *açık liman* veya *kolay liman* uygulamasının yaygınlaşması muhtemel bir gelişme olarak değerlendirmektedir. Buna rağmen, günümüzde kolay bayrak uygulamasının ortaya çıkardığı deniz güvenliğine yönelik tehditlerle mücadelede liman devleti yetkisinin önemi yerini korumaktadır.[572]

b. Karasuları

Karasuları, devletin kıyılarından veya iç sularının dış sınırından başlayıp belirli bir mesafeye kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz alanıdır.[573] İç suların dış sınırını oluşturan çizgi, kıyı doğrultusundaki suların en çok çekildiği normal esas hat şeklinde ortaya çıkabileceği gibi,[574] kıyının girintili çıkıntılı olduğu, sahile yakın ada,

[571] 1983 Yönetmeliği md. 7.

[572] KLEIN, s. 73-74.

[573] ÖZMAN, s. 284; SUR, 326.

[574] KBBS md. 3; BMDHS md. 5.

adacık, kayalar veya sabit liman tesislerinin bulunduğu yerlerde, karaların en uç noktalarının düz esas hatlarla birleştirilmesiyle de gündeme gelebilmektedir.[575]

Ortaçağ'dan itibaren genişliği hususunda devletler arasında mutlak bir uzlaşma sağlanamayan karasularının ortaya çıkışı,[576] güvenlik kavramı ile yakından

[575] KBBS md. 4/1; BMDHS md. 7/1.

[576] 24 Şubat ve 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de gerçekleşen I. Deniz Hukuku Konferansı'nda, KBBS dâhil olmak üzere kabul edilen sözleşmelerde karasularının genişliğine ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamıştır. Özellikle bu amaç doğrultusunda 17 Mart ile 26 Nisan 1960 tarihleri arasında toplanan II. Deniz Hukuku Konferansı'nda da sonuç alınamamasının ardından gündeme gelen III. Deniz Hukuku Konferansı'nda kabul edilen BMDHS ile kıyı devletlerine esas hatlarından itibaren 12 deniz milini geçmeyecek şekilde karasuları tespit etme hakkı tanınmıştır. Buna rağmen, günümüzde devletler arasında karasularının genişliği noktasında farklı uygulamalara rastlanmaktadır. (Ayrıntılı açıklamalar için bkz. CHURCHILL-LOWE, s. 77-81); Türk Hukuku açısından 2674 sayılı Karasuları Kanunu madde 1/2 hükmü doğrultusunda, Türk karasularının genişliği 6 mil olarak belirlenmiştir. Takip eden fıkrada, Bakanlar Kurulu'na, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 milin üstünde karasuları genişliği tespit etme yetkisi verilmiştir. Bakanlar Kurulu bahsi geçen yetkisini, 29.05.1982 tarihli ve 8/4742 sayılı Kararı ile kullanarak, 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği hususunda Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesini kararlaştırmıştır. **RG**. T. 29.05.1982, S. 17708 (Mükerrer); Günümüzde, herhangi bir mevzuatta belirtilmemesine rağmen,

ilişkilidir. Bu doğrultuda, karasularının ilk olarak gündeme gelmesinde, deniz ticaretinin aksamaması için sahile yakın deniz alanlarında, deniz haydutluğunun engellenmesi amacıyla kıyı devletlerinin hak iddia etmeye başlaması önemli rol oynamıştır.[577] Devam eden süreçte, denizcilikteki gelişmelerin özellikle savaş gemilerinin kapasitelerinin artmasına sebebiyet vermesi, devletlerin kıyılarına bitişik deniz alanlarında güvenliği sağlama yönündeki yaklaşımlarını yaygınlaştırmış; böylelikle karasuları ile güvenlik kavramı arasındaki ilişki sağlamlaşmıştır.[578]

Karasularının devletler açısından taşıdığı önem, devletlerin bu yöndeki uygulamaları ve uluslararası anlaşmalar ile birleştiğinde, adı geçen deniz alanının devletlerin ülkelerinin bir parçası niteliği taşıdığı görülmektedir. Buna göre karasuları, devletin egemenliği altındaki alanlara dahildir.[579] Söz konusu egemenlik, karasularının deniz yatağını, toprak altını ve üzerindeki hava sahasını da kapsar.[580] Deniz hukukunun yanı sıra, diğer alanlardaki uluslararası sözleşmelerde de bahsi geçen egemenlik vurgulanmaktadır.[581] Türk Hukukunda da konuyla ilgili düzenlemeler bu yöndedir.[582]

Türkiye'nin karasularının genişliğinin Karadeniz'de ve Akdeniz'de 12 mil, Ege Denizi'nde 6 mil olduğu kabul edilmektedir. ÖZMAN, s. 341.

[577] Id., s. 287.

[578] ROTHWELL-STEPHENS, s. 59.

[579] KBBS md. 1/1; BMDHS md. 2/1.

[580] KBBS md. 2; BMDHS md. 2/2.

[581] Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi md. 2: "Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya

Karasularının devletin ülkesine dahil olması, kıyı devletine egemenlikten kaynaklanan bir takım haklar tanımakta;[583] aynı zamanda denizde seyrüsefere ilişkin yükümlülükler de getirmektedir.[584] Bu durum, karasularının varlığını kıyı devletinin takdirinden bağımsızlaştırmaktadır. Bir başka ifadeyle kıyı devletleri, karasuları alanı kabul etmek zorundadır.[585]

Karasuları üzerindeki mutlak egemenlik, karasularına, kıyı devletinin tüm yetkilerini uygulayabileceği bir deniz alanı niteliği kazandırmıştır. Ancak, denizde seyrüseferin serbest ve kesintisiz biçimde sağlanmasının gerekliliği, ilgili yetkilerin uluslararası hukuk kapsamında sınırlandırılmasına neden olmuştur. Yabancı devlet

---

mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasularıdır", Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 12.06.1945, S. 6029.

[582] 2674 sayılı Karasuları Kanunu md. 1/1: "Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir.".

[583] Kıyı devletinin karasuları üzerindeki mutlak egemenliğine dayanan söz konusu haklar, ilgili devlete özellikle güvenlik alanında kapsamlı yetkiler tanımaktadır. Uygulamada bazı devletler çeşitli nedenlerle, uluslararası hukuk doğrultusundaki bahsi geçen yetkileri tam olarak kullanmamaktadır. SHAW, 2014, s. 413. Bu durumun deniz güvenliği açısından yarattığı olumsuzluklara, ilerleyen kısımlarda ayrıntısıyla değinilecektir.

[584] BMDHS md. 2/3: "Karasuları üzerindeki egemenlik, bu Sözleşmeye ve devletler hukukunun diğer kurallarına tabi olarak kullanılır".

[585] ÖZMAN, s. 300; Aynı yöndeki değerlendirmeler için bkz. **Fisheries Case** (United Kingdom v. Norway), Dissenting Opinion of Sir Arnold Mcnair, s. 160, http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1817.pdf, (Erişim Tarihi: 15.05.2016).

bayraklı gemilerin kıyı devletinin karasularından zararsız geçişi ve bu gemilere ilişkin ceza yargısı yetkisinin kıyı devleti tarafından kullanılmasının tabi bulunduğu şartlar, bahsi geçen sınırlandırmaları teşkil etmektedir.[586]

aa. Zararsız Geçiş

Zararsız geçiş, kıyı devletinin karasularından yabancı bayraklı gemilere geçiş hakkı tanınmasıyla deniz ulaştırmasının serbest biçimde gerçekleştirilmesinin sağlanması ve geçiş esnasında kıyı devletinin zarar görmesinin engellenmesine ilişkin karşıt menfaatleri bağdaştıran bir kavramdır.[587] Bu doğrultuda ele alındığında geçiş hakkının, deniz ulaştırmasının serbestliğine; geçişin zararsızlığının ise, kıyı devletinin korunmasına yönelik unsurlar olduğu anlaşılmaktadır.[588]

Zararsız geçişin temelleri, karasularının ortaya çıkmaya başladığı döneme kadar dayanır. Kıyı devletinin egemenliği ve zararsız geçiş kavramlarının birbirlerini şekillendirdiğini söylemek mümkündür.[589] Günümüzde, denize kıyısı olsun veya olmasın, bütün devletlerin gemilerine, kıyı devletlerinin karasularından geçiş imkânı tanıyan zararsız geçiş hakkı,[590] uluslararası örf ve adet hukuku niteliği taşımaktadır.[591] Adı geçen hakkın, uluslararası anlaşmalar ile örf ve adet hukukunun konusunu meydana getirmesi, uluslararası hukuk ile uyumlu biçimde uygulanması

[586] TOLUNER, s. 110.

[587] PAZARCI, s. 320.

[588] TOLUNER, s. 111.

[589] CHURCHILL-LOWE, s. 81.

[590] KBBS md. 14/1; BMDHS md. 17.

[591] KURAN, 2014, s. 101.

için, kıyı devletinin iç hukukunda düzenlenmesini gereklilik olmaktan çıkarmaktadır.[592]

Zararsız geçişin iki temel unsurundan ilki olan geçiş; iç sulara girmeden veya iç sulara girme, iç sulardan çıkma ve bir liman tesisine uğramak amacı ile karasularında seyrüsefer etmek anlamına gelmektedir.[593] Düz esas hattın tesis edilmesinden sonra iç sular niteliği kazanan deniz alanlarında, bundan önce geçerli bulunan zararsız geçiş hakkı, uygulanmaya devam edilecektir.[594]

Geçiş, kesintisiz ve çabuk olmalıdır. Ancak, mücbir sebep veya tehlike durumunda mecbur kalındığı veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacıyla durmak ve demirlemek mümkündür.[595]

Zararsızlık, geçişin kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmemesini ifade etmektedir.[596] Barış, düzen ve güvenlik kavramlarını ihlal eden faaliyetler, KBBS'de sadece yabancı devlet bayraklı balıkçı gemilerinin karasularında balık avlamasını önlemek için kıyı devletinin öngördüğü düzenlemelere aykırı hareket edilmesi şeklinde açıklanırken;[597] BMDHS bu tür eylemleri ayrıntılı şekilde belirlemiştir.[598]

---

[592] ROTHWELL-STEPHENS, s. 215.

[593] KBBS md. 14/2; BMDHS md. 18/1.

[594] BMDHS md. 8/2.

[595] BMDHS md. 18/2.

[596] KBBS md. 14/4; BMDHS md. 19/1.

[597] KBBS md. 14/5.

[598] BMDHS md. 19/2: "a- Kıyı devletinin egemenliği, ülkesel bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı veya diğer herhangi bir biçimde Birleşmiş Milletler

Bahsi geçen faaliyetler ile ilgili açıklamalarda bulunmadan önce, geçişin zararsızlığının tespiti hususuna değinmek gerekmektedir. Doktrinde, zararsız geçişin temelini oluşturan; barış, düzen ve güvenlik kavramlarının kıyı devletine belirli bir takdir hakkı tanıdığı kabul edilmektedir.[599] Bir başka ifadeyle kıyı devleti, karasularından geçiş yapan yabancı devlet bayraklı gemilerin, barışına, düzenine

---

Andlaşması'na geçirilmiş bulunan milletlerarası hukuk ilkelerini ihlal edecek şekilde herhangi bir kuvvet kullanılması tehdidi veya kuvvet kullanılması;

b- hangi türden olursa olsun, silahlarla yapılan herhangi bir manevra veya deneme;

c- kıyı devletinin savunma ve güvenliğinin zararına olarak bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir faaliyet;

d- kıyı devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeyi amaçlayan herhangi bir propaganda faaliyeti;

e- herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması;

f- herhangi bir askeri aygıtın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya alınması;

g- kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı şekilde herhangi bir malın, paranın veya kişinin gemiye güverteye alınması veya çıkarılması;

h- Sözleşmeye aykırı şekilde herhangi bir kasti ve ciddi kirletme faaliyeti;

ı- herhangi bir balıkçılık faaliyeti;

j- araştırma veya ölçüm faaliyeti;

k- kıyı devletinin herhangi bir haberleşme sistemine veya diğer herhangi bir teçhizat veya tesisine müdahaleyi amaçlayan herhangi bir faaliyet;

l- geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan diğer herhangi bir faaliyet".

[599] TOLUNER, s. 121.

veya güvenliğine zarar verdiği yönünde tespitte bulunabilir. Söz konusu geminin bayrağını taşıdığı devlet tarafından duruma itiraz edilmesi halinde, geçişin zararsızlığını ispat yükümlülüğü kıyı devletine aittir.[600] Zararsız geçiş hakkını kullanacak gemiler için, geçişlerinin zararsızlığını ortaya koyma yönünde BMDHS'de herhangi bir yükümlülük düzenlenmemiş olması, aksini iddia eden kıyı devletlerinin bunu ispat etmesini gerektirmektedir.[601]

BMDHS'de, yabancı devlet bayraklı gemilerin kıyı devletinin karasularında gerçekleştirdikleri geçişi zararlı hale getirecek eylemlerin belirlenmesi, zararsızlık kavramının eylem temelli olarak ele alındığını, geçişin amacının bu doğrultuda öneminin bulunmadığını göstermektedir.[602] İlk bakışta, BMDHS madde 19/2 hükmünde sayılan eylemlerin, sınırlı sayıda düzenlendiklerinin ve bunun kıyı devletinin konu hakkındaki takdir yetkisini daralttığının ileri sürülebilmesine rağmen; geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan diğer herhangi bir faaliyetin geçişi zararlı hale getireceğinin belirtilmesi, kıyı devletinin bahsi geçen yetkisini genişletmektedir.[603] Bir başka anlatımla, BMDHS madde 19/2-l hükmü, söz konusu düzenlemenin tahdidi niteliğini ortadan kaldırmaktadır.[604]

BMDHS'deki geçişi zararlı hale getiren eylemlerin sınırlı sayıda öngörülmemiş olması, doktrinde zararsız geçiş hakkını daraltan bir gelişme şeklinde

---

[600] ÖZMAN, s. 317.

[601] William K. AGYEBENG, "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea" **Cornell Int'l L. J.**, Vol. 39, No. 2, 2006, s. 382.

[602] KURAN, 2014, s. 105.

[603] ÖZMAN, s. 314.

[604] AKSAR, s. 37.

değerlendirilmiştir.[605] Buna göre, söz konusu eylemlerin örnekleme amacı doğrultusunda düzenlenmeleri, kıyı devletlerine geniş bir takdir hakkı tanımıştır. Kıyı devleti, karasularından geçiş yapan yabancı devlet bayraklı gemilerin hareketlerini, BMDHS madde 19/2 hükmünde yer alan eylemlere girmeseler dahi, barış, düzen veya güvenliğine zarar verir nitelikte oldukları yönünde değerlendirebilecektir. Bir başka ifadeyle, zararsız geçiş hakkı açısından tercih edilen bu tutum, BMDHS md. 19 hükmünün fıkralarını birbirinden bağımsızlaştırmıştır. Böylelikle kıyı devletleri, karasularında yapılan geçişlerin zararlı olduğu yönündeki değerlendirmelerini, her iki fıkra hükmüne birbirinden ayrı biçimde dayandırabilmektedir.[606]

Geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan diğer herhangi bir faaliyetin geçişi zararlı hale getireceği yönündeki düzenleme nedeniyle ortaya çıkan ve kıyı devletlerinin karasularındaki zararsız geçiş hakkı üzerindeki yetkisini artıran söz konusu durumun, bahsi geçen devletler tarafından kötüye kullanıldığına yönelik yeterli miktarda devlet uygulaması mevcut değildir.[607]

Yukarıda açıklanan, kıyı devletlerinin, karasularında geçiş yapan yabancı devlet bayraklı gemilerin zararsız geçiş hakkı üzerindeki yetkilerini çoğaltan durumun yanı sıra, BMDHS madde 19/2 hükmünde aynı doğrultuda başka düzenlemeler de bulunmaktadır. Buna göre; kıyı devletinin egemenliği, ülkesel bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı herhangi bir kuvvet kullanılması tehdidi

[605] CHURCHILL-LOWE, s. 85.

[606] TANAKA, s. 88.

[607] ROTHWELL-STEPHENS, s. 217.

veya kuvvet kullanılmasının,[608] kıyı devletinin savunma ve güvenliğinin zararına olarak bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir faaliyetin[609] veya araştırma ile ölçüm faaliyetinin[610] geçişi zararlı hale getirdiğine ilişkin düzenlemeler, geniş yorumlanmaya uygundur.[611] Kıyı devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeyi amaçlayan herhangi bir propaganda faaliyeti[612] de özellikle *propaganda* kavramının sübjektif niteliğinden ötürü, doktrinde aynı doğrultuda değerlendirilmektedir.[613]

Yabancı devlet bayraklı gemilerin kıyı devletinin karasularından geçişlerini zararlı hale getiren eylemlerden üzerinde durulması gereken sonuncusu, balıkçılık faaliyetidir.[614] Bu noktada kastedilen, ticari amaçla balık avlamadır. Küçük çaptaki bireysel avlamaları bahsi geçen eylemlere dahil etmek, doktrinde kabul görmemektedir.[615]

Geçişe yönelik zararsızlık kavramı ile bağdaşmayan faaliyetler ile ilgili BMDHS madde 19 hükmü, devletlerin söz konusu düzenleme ile uyumlu iç hukuk

[608] BMDHS md. 19/2-a.

[609] BMDHS md. 19/2-c.

[610] BMDHS md. 19/2-j.

[611] TANAKA, s. 88.

[612] BMDHS md. 19/2-d.

[613] AGYEBENG, s. 382.

[614] BMDHS md. 19/2-ı.

[615] PAZARCI, s. 325.

kuralları kabul etmeleri ve bu doğrultudaki uygulamaları ile birlikte, kısa bir süre içerisinde uluslararası örf ve adet hukuku kuralı niteliği kazanmıştır.[616]

Zararsız geçiş hakkının bahsi geçen niteliğine rağmen, özellikle savaş gemilerinin kıyı devletinin karasularından geçişi konusunda doktrinde önemli farklılıklar bulunmaktadır. Öne çıkan ilk görüşe göre, zararsız geçiş hakkı bakımından bundan faydalanacak gemiler arasında herhangi bir ayrım gözetilmediği için, aynı ticaret gemileri gibi savaş gemileri de zararsız geçiş hakkını kullanabilir. Aksi yaklaşım ise, savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkı kapsamında olduğunun kabul edilebilmesi için bu durumun ilgili hükümlerde açıkça düzenlenmesinin gerekliliğini ileri sürmektedir. Konuya ilişkin son görüş ise, savaş gemileri ile ilgili zararsız geçiş hakkı açısından açık bir düzenlemeye başvurulmamasını, hususun uluslararası örf ve adet hukuku bünyesinde çözüme kavuşturulmasının tercih edildiği yönünde değerlendirmektedir.[617]

Savaş gemilerinin kıyı devletlerinin karasularında zararsız geçiş hakkı bulunduğu yönündeki görüş dayanağını, KBBS ile BMDHS hükümlerinde

---

[616] CHURCHILL-LOWE, s. 86-87; Türk Hukuku'na göre, Türk iç suları ve karasularında seyrüsefer ve taşıma yolu ile ticaret hakkı, Türk bayrağı taşıyan gemilere ve Türk vatandaşlarına tanınmıştır. 815 sayılı Türkiye Sahilleri Kabotaj ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun md. 1, **RG**. T. 19.04.1926, S. 359; Yabancı bayraklı ticaret gemilerinin Türk karasularından zararsız geçişleri ile ilgili bu konuya ilişkin özel bir mevzuatın bulunmamasının yanında, Türkiye'nin uygulamalarının uluslararası hukukun konuya yönelik yukarıda açıklanan kuralları ile uyumlu olduğu görülmektedir. ÖZMAN, s. 350.

[617] JENNINGS-WATTS, s. 619.

bulmaktadır. Buna göre, söz konusu hakkın *bütün gemiler* için öngörülmesinin yanında,[618] denizaltılar için getirilen karasularında su üstünde seyretmek ve bayrağını göstermek yükümlülüklerinin,[619] zararsız geçiş hakkı bölüm başlığı altında yer alması, savaş gemilerine yönelik zararsız geçiş hakkının varlığına işaret etmektedir.[620] Aynı zamanda, geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran faaliyetler arasında; kuvvet kullanılması tehdidi veya kuvvet kullanılması,[621] silahlarla yapılan herhangi bir manevra veya deneme,[622] herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması[623] ve herhangi bir askeri aygıtın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya alınması[624] gibi savaş gemileri tarafından gerçekleştirilmesi mümkün olan eylemlere yer verilmesi, doktrinde bu doğrultuda değerlendirilmektedir.[625]

Savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkının kapsamına dahil edilmemesi gerektiğini ileri süren yaklaşım, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz biçimde yapılmasına yönelik prensibin, ticaret gemileri için uluslararası ticaretin gelişmesi amacıyla öngörüldüğünün; uluslararası ticaret ile ilişkileri bulunmayan savaş gemileri bakımından bu yönde kabul görmüş herhangi bir ilkenin mevcut

[618] KBBS md. 14/1; BMDHS md. 17.

[619] KBBS md. 14/6; BMDHS md. 20.

[620] BROWN, s. 64, 66; CHURCHILL-LOWE, s. 89.

[621] BMDHS md. 19/2-a.

[622] BMDHS md. 19/2-b.

[623] BMDHS md. 19/2-e.

[624] BMDHS md. 19/2-f.

[625] ROTHWELL-STEPHENS, s. 223; TANAKA, s. 91.

olmadığının altını çizmektedir.[626] Bu nedenle, KBBS ve BMDHS ile savaş gemilerine kıyı devletlerinin karasularından zararsız geçiş hakkının tanınması, konuyla ilgili açık bir hükmün varlığını gerektirir.[627] Böyle bir düzenlemenin adı geçen sözleşmelerde yer almaması, savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkının bulunmadığını ortaya koymaktadır.[628] Mevcut hükümlerin aksi yönde değerlendirilmesi, söz konusu yaklaşım tarafından çok geniş bir yorum şekli olarak nitelendirilmektedir.[629]

Bahsi geçen konu, savaş gemileri ile ilgili zararsız geçiş hakkı açısından açık bir düzenlemeye başvurulmamasını, hususun uluslararası örf ve adet hukuku bünyesinde çözüme kavuşturulmasının tercih edildiği yönünde değerlendiren yaklaşım kapsamında ele alındığında, doktrinde ve uygulamada herhangi bir görüş birliğinin varlığına rastlanamamaktadır.[630] Devletlerin bu yöndeki uygulamaları, geçişi önceden bildirim veya izin şartına bağlamak[631] ile savaş gemilerinin geçişlerini herhangi bir şarta tabi kılmamak arasında değişiklik göstermektedir.[632] Savaş gemilerinin karasularından geçişlerinde konuyla ilgili önceden bildirim

[626] BAYKAL, s. 295.

[627] KURAN, 2014, s. 169.

[628] SUR, s. 196.

[629] BAYKAL, s. 314.

[630] ÖZMAN, s. 320.

[631] Önceden bildirim, kıyı devletinin zararsız geçiş ile ilgili düzenleme yapma yetkisi kapsamında değerlendirilirken, doktrinde izin şartının söz konusu yetkinin sınırlarını aştığı belirtilmektedir. TANAKA, s. 92.

[632] BAYKAL, s. 330.

yapılması veya izin alınması yönünde uygulamalarda bulunmayan devletlerin sayısında artış yaşanmasına rağmen, söz konusu devletlerin bu yöndeki eylemlerini hukuki bir zorunluluk olduğu inancıyla yaptıklarına ilişkin yeterli kanıt mevcut değildir. Böylelikle, savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkı bakımından örf ve adet hukuku kuralının meydana gelmesi için gerekli manevi unsurun yerine gelmediği ortaya çıkmaktadır.[633]

Tüm bu görüşler ele alındığında, öncelikle KBBS'de sonrasında ise, BMDHS'de savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına yönelik açık düzenlemelere yer verilmemesi, adı geçen sözleşmelerin diğer hükümlerinde dolaylı biçimde savaş gemilerine yönelik hususların bulunması, söz konusu hakkın varlığını ileri sürmeyi güçleştirmektedir. Ön planda tutulması gereken yaklaşım, savaş gemilerinin kıyı devletlerinin karasularından geçişlerinin devletlerin bu yöndeki uygulamaları ile şekilleneceğidir. Devletlerin tutumlarındaki farklılıklar, günümüzde konuyla ilgili herhangi bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralının olmadığı göstermektedir.[634]

---

[633] Id., s. 340; PAZARCI, s. 322.

[634] Türk Hukuku'nda konuyla ilgili yürürlükte bulunan bir önceki düzenleme olan, 17.12.1978 tarih ve 7/17114 sayılı Yabancı Silahlı Kuvvetlere Ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri, Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik (1978 Yönetmeliği) kapsamındaki madde 8 hükmü doğrultusunda, yabancı devlet bayraklı savaş gemilerinin Türk karasularından geçiş yapabilmeleri için, geçiş tarihinden en az 15 gün önce bildirimde bulunmaları gerekmekteydi. Sayıları 3'ten fazla savaş gemisinin aynı anda birlikte veya ayrı ayrı Türk karasularından geçebilmeleri için ise, 1978 Yönetmeliği madde 9 uyarınca, bayrak devletinin geçiş tarihinden en az 15 gün önce

Her ne kadar, savaş gemilerinin karasularında zararsız geçiş hakkından bahsetmek mümkün olmasa da denizde can emniyeti kapsamında açık denizde öngörülen yardım etme yükümlülüğünün,[635] savaş gemileri tarafından kıyı devletlerinin karasularında kurtarmanın gerektirdiği ölçüde geçici biçimde ifa edilmesi doktrinde kabul edilmektedir.[636]

Savaş gemilerinin kıyı devletinin karasularından geçişi hakkında üzerinde durulması gerekli son husus denizaltılara ilişkindir. Denizaltılar ve diğer su altı

---

diplomatik kanaldan izin alması şartı aranmaktaydı. 1978 Yönetmeliği'ni yürürlükten kaldıran 1983 Yönetmeliği'nin, karasularından geçişle ilgili bir hüküm içermemesi nedeniyle, günümüzde yabancı savaş gemilerinin Türk karasularından geçişlerinde herhangi bir şartın sağlanması talep edilmemektedir. Bu durum doktrinde, çoğunlukla uluslararası uygulamalarla uyum içerisinde olarak değerlendirilmektedir. ÖZMAN, s. 351; Aksi görüş, 2674 sayılı Karasuları Kanunu'na konuyla ilgili, stratejik açıdan önemi olmayan alanlarda geçiş hatları saptayan ve sadece bunların dışındaki geçişler için bildirim veya izin şartı arayan düzenlemelerin eklenmesini savunmaktadır. BAYKAL, s. 342, dn. 127.

[635] BMDHS md. 98/1: "Her devlet, bayrağını taşıyan bir geminin kaptanından; gemiye, mürettebatına veya yolculara ciddi zarar gelmeden yapabileceği ölçüde aşağıdaki hususları gerçekleştirmesini talep edecektir.

a- Denizde kaybolma tehlikesi içinde bulunan herhangi bir kimseye yardım etmesini;

b- yardım ihtiyaçlarından haberdar edildiği takdirde, tehlikede bulunan kişileri, kendisinden makul olarak beklenebilen ölçüde ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarmaya gitmesini; … isteyecektir".

[636] ROTHWELL-STEPHENS, s. 271; TANAKA, s. 93.

araçları, karasularındayken su üstünde seyretmek ve bayraklarını göstermek zorundadır.[637] Aksi bir şekilde gerçekleştirilen geçişin niteliği farklı görüşlere açıktır. Genel kabul gören yaklaşıma göre, denizaltılara ilişkin söz konusu yükümlülüğün, BMDHS md. 19/2 hükmü kapsamında geçişi zararlı hale getiren eylemler arasında sayılmayarak ayrı bir maddede düzenlenmesi, ihlal edildiği durumlarda sadece kıyı devletinin konuyla ilgili kurallarına aykırı hareket edilmesine ve geçişin zararsızlığının ortadan kalkmamasına neden olmaktadır.[638] Buna karşı unutulmaması gereken husus, BMDHS madde 19/2-l hükmünün, söz konusu düzenlemenin tahdidi niteliğini değiştirerek, geçişi zararlı hale getiren eylemlerin sınırlı sayıda öngörülmemesi sonucunu doğurmasıdır.[639] Denizaltıların su üstünde seyretmek ve bayraklarını göstermek yükümlülüklerini ihlal etmeleri, geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan diğer herhangi bir faaliyet kapsamında değerlendirilebilmekte; böylelikle savaş gemileri tarafından, bahsi geçen yükümlülüklere uyulmamasının geçişi zararlı duruma sokması mümkün olmaktadır.

Zararsız geçiş hakkı ile ilgili bir diğer önemli husus, kıyı devletinin geçişi düzenleme yetkisidir. Kıyı devletinin karasuları üzerindeki mutlak egemenliğinin bir yansıması olan söz konusu yetki, zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin uymaları gereken kuralları belirlemesi ve bunların uygulanmasını sağlaması nedeniyle ehemmiyet taşımaktadır.[640]

---

[637] BMDHS md. 20.

[638] AGYEBENG, s. 389.

[639] Supra., s. 179-180.

[640] ÖZMAN, s. 323.

Deniz ulaştırmasının serbestliği doğrultusunda farklı devletlere ait karasularında seyreden gemilerin, birbirinden değişik ve çeşitli iç hukuk düzenlemelerinde öngörülen şartları sağlamalarındaki güçlükten ötürü, konunun uluslararası bir sözleşmede ele alınması ihtiyacından ortaya çıkan söz konusu yetki, önce KBBS'de[641] sonrasında BMDHS'de[642] gündeme gelmiştir.[643] KBBS'de kıyı

[641] KBBS md. 17: "Zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, kıyı devletinin bu maddelere ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde kabul ettiği kanunlara ve düzenlemelere ve özellikle, taşıma ve seyrüseferle ilgili kanun ve düzenlemelere riayet edecektir".

[642] BMDHS md. 21/1: "Sahildar devlet bu Sözleşmenin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve aşağıdaki hususları kapsayan kanun ve düzenlemeler kabul edebilir:

a- seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b- deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;

c- kablo ve boru hatlarının korunması;

d- denizin canlı kaynaklarının muhafazası;

e- kıyı devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi,

f- kıyı devletinin çevresinin muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

g- denizde bilimsel araştırma ve hidrografik ölçümler yapılması;

h- kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret ve sağlık konularındaki kanun ve düzenlemelerine aykırı davranışların önlenmesi".

devletine yasama yetkisi kapsamında geniş bir takdir hakkı tanınmış; BMDHS'de ise, konu daha açık, ancak daha sınırlı bir biçimde düzenlenmiştir.[644] Bu doğrultuda, geçişi düzenleme yetkisi açısından amaçlanan, kıyı devletlerinin konuyla ilgili kuralları arasındaki uyumun sağlanması, BMDHS'nin ilgili hükmü ile büyük oranda yerine getirilmiştir.

Kıyı devletinin bahsi geçen yetkisine ilişkin iki önemli husus bulunmaktadır. Bunlardan ilki, BMDHS madde 21 hükmünde belirtilen durumların hukuki niteliğine ilişkindir. Doktrinde genel olarak kabul edildiği üzere, karasularının devletin deniz ülkesini meydana getiren deniz alanlarından olması ve onun egemenliği altında bulunması, devletlerin egemenliğini sınırlayan sözleşme hükümlerinin dar yorumlanmasına ilişkin uluslararası hukuk ilkesi doğrultusunda değerlendirildiğinde, söz konusu düzenlemenin tahdidi nitelikte olmadığı ortaya çıkmaktadır.[645] Böylelikle kıyı devletinin, BMDHS madde 21'de yer almayan hususlar hakkında da kurallar kabul etmesi mümkün duruma gelmektedir.

Kıyı devletinin zararsız geçiş ile ilgili düzenlemelerinin yabancı devlet bayraklı gemiler tarafından ihlal edilmesinin geçişin niteliğine olan etkisi, üzerinde durulması gereken diğer konuyu teşkil etmektedir. Buna göre, zararsız geçiş hakkının kullanılması esnasında kıyı devletinin ilgili kurallarına aykırı eylemlerde bulunulması, tek başına geçişi zararlı hale getirmez.[646] Bahsi geçen faaliyetin, BMDHS madde 19/2 hükmünde düzenlenen geçişi zararlı kılan durumların da

---

[643] JENNINGS-WATTS, s. 617.

[644] ÖZMAN, s. 323.

[645] Id., s. 324; PAZARCI, s. 329; KURAN, 2014, s. 111.

[646] ÖZMAN, s. 324.

kapsamına girmesi halinde, zararsızlığın ortadan kalktığı kabul edilmektedir.[647] Geçişi zararsız duruma sokan herhangi bir balıkçılık eyleminin, aynı zamanda kıyı devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerini de ihlal etmesi sıklıkla karşılaşılan bir durumdur.[648]

Kıyı devletleri BMDHS'de öngörülen korunma yetkileri kapsamında, karasularından zararsız olmayan her türlü geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alma hakkına sahiptir.[649] Söz konusu hüküm tedbirleri açıklamamak suretiyle, kıyı devletlerine bunları belirleme hususunda geniş bir takdir yetkisi tanımıştır. Uygulamada devletler, geçişi zararlı hale getiren eylemlerde bulunan gemi ile iletişime geçerek bahsi geçen faaliyetlerine son vermesini veya karasularını derhal terk etmesini bildirmek, Sahil Güvenlik'e ait gemilerin geminin geçişini sürdürmesini engelleyecek şekilde manevralar yapması veya gemiye müdahale etmesi gibi tedbirlere başvurmaktadır. Tehdidin niteliğine göre, kuvvet kullanıldığı durumlara da rastlanmaktadır.[650]

Yine korunma yetkisi doğrultusunda başvurulacak bir diğer yöntem olan geçişi ertelemek için öncelikli şart, yabancı devlet bayraklı gemiler arasında herhangi bir ayrım gözetilmemesidir. Söz konusu önlem karasularının tamamında değil, belirlenmiş bölgelerde, sadece geçici biçimde ve kıyı devletinin güvenliği için

[647] TANAKA, s.89; SHAW, 2014, s. 415.

[648] BROWN, s. 59.

[649] KBBS md. 16/1; BMDHS md. 25/1.

[650] ROTHWELL-STEPHENS, s. 218.

elzemse gündeme gelebilir. Ertelemenin uygulanması, uygun şekilde duyurulduktan sonra mümkündür.[651]

Kıyı devletinin zararsız olmayan geçişten korunması biçiminde ifade edilen bahsi geçen yetkinin kullanılacağı hallerin tespitinde güvenlik kavramı ön plana çıkmaktadır. Doktrinde, kıyı devletinin güvenliği için elzem olan durumların belirlenmesinde, geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran eylemlerin düzenlendiği BMDHS madde 19 hükmüne başvurulabileceği ifade edilmekte; ancak söz konusu hükümdeki her faaliyetin kıyı devletinin güvenliğini ihlal edemeyeceğinin altı çizilmektedir. Bir başka ifadeyle, kuvvet kullanılması, silahlarla yapılan herhangi bir deneme ve bilgi toplamayı amaçlayan faaliyetler gibi kamu düzenine yönelik, somut ve yakın unsurlar bahsedilen nitelikte değerlendirilmektedir.[652]

Güvenlik kavramını, askeri niteliği ile beraber, politik, ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel boyutları da içerecek şekilde ele alan kapsamlı güvenlik anlayışının ortaya çıktığı günümüz gelişmeleri göz önüne alındığında, kıyı devletinin zararsız olmayan geçişten korunması kapsamında, güvenliğin dar biçimde ele alındığı söz konusu görüşe katılmak mümkün değildir. Kapsamlı güvenlik anlayışı doğrultusunda kıyı devleti, karasularında herhangi bir balıkçılık ve kirletme faaliyetini gerçekleştiren yabancı devlet bayraklı bir geminin geçişini dahi, güvenliği için elzem şeklinde değerlendirerek erteleyebilir. Bahsedilen ertelemenin sadece geçici olarak uygulanabildiği ve BMDHS'de devletlere tanınan yetkilerin hakkın kötüye kullanılması teşkil etmeyecek biçimde kullanılması yönündeki yükümlülüğün

[651] KBBS md. 16/3; BMDHS md. 25/3.

[652] KURAN, 2014, s. 111-112.

varlığı göz önüne alındığında, kapsamlı güvenlik anlayışına dayanan görüşün, zararsız geçiş hakkının sınırlandırılması sonucunu doğurmayacağı anlaşılmaktadır.

Yabancı devlet bayraklı gemiler tarafından zararsız geçiş hakkının kullanılması kapsamında kıyı devletine tanınan yetkilerin yanında, konuyla ilgili çeşitli yükümlülükler de getirilmiştir. Buna göre kıyı devleti, zararsız geçiş hakkını Sözleşme hükümlerine aykırı biçimde erteleyemez.[653] Burada kastedilen, kıyı devletinin zararsız olmayan geçişten korunması kapsamında geçişi ertelemeyi, yabancı devlet bayraklı gemiler arasında herhangi bir ayrım gözetmemek koşuluyla, söz konusu önlemi karasularının tamamında değil, belirlenmiş bölgelerde, sadece geçici biçimde, kıyı devletinin güvenliği için elzem durumlarda ve uygun şekilde duyurduktan sonra uygulamasıdır. Aksi yönde bir eylem, kıyı devletinin geçişi Sözleşme hükümlerine aykırı şekilde ertelediği anlamına gelecektir.

Kıyı devletinin geçişi düzenleme yetkisi, yükümlülük öngörülen konuların bir diğeridir. Buna göre kıyı devleti, zararsız geçişle ilgili herhangi bir kuralını uygularken, yabancı devlet bayraklı gemilerin zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek şartlar getirmemek[654] ve belirli bir devletin gemilerine karşı hukuki veya fiili ayrım yapmamak zorundadır.[655]

Deniz hukukunun kıyı devletine zararsız geçiş hakkı ile ilgili getirdiği yükümlülüklerden en önemlilerinden birisi, karasularındaki seyrüseferle ilgili herhangi bir tehlikeyi uygun biçimde ilan etmektir.[656] İngiltere ile Arnavutluk

[653] KBBS md. 15/1; BMDHS md. 24/1.

[654] BMDHS md. 24/1-a.

[655] BMDHS md. 24/1-b.

[656] KBBS md. 15/2; BMDHS md. 24/2.

arasındaki uyuşmazlık doğrultusunda UAD'nin 9 Nisan 1949 tarihinde verdiği *Korfu Boğazı Kararı*, bahsi geçen ilan yükümlülüğü ile ilgili tespitler içermektedir. Uyuşmazlığa konu olan olaylar 15 Mayıs 1946'da, Korfu Boğazı'nın Arnavutluk kıyılarına yakın kısmından geçen İngiliz savaş gemilerine ateş açılması ile başlamıştır. 22 Ekim 1946 tarihinde, karşılık vermeye hazır biçimde Korfu Boğazı'ndan geçmekte olan iki İngiliz savaş gemisi, yeni döşendiği anlaşılan mayınlara çarpmış, can ve mal kaybı yaşanmıştır. Devam eden süreçte İngiltere, Arnavutluk'un itirazlarına rağmen Korfu Boğazı'nda mayın tarama işlemi gerçekleştirmiştir.[657] UAD, karasularındaki seyrüseferle ilgili herhangi bir tehlikeyi ilan etmek yükümlülüğüyle ilgili değerlendirmelerinde, karasularında mayın bulunduğunu ve tehlike arz ettiğini yaklaşan İngiliz savaş gemilerine bildirmenin Arnavutluk'un görevi olduğunu tespit etmiştir.[658]

Zararsız geçiş ile ilgili kıyı devletinin yükümlülüklerin, BMDHS'ye taraf olmayan devletler tarafından dahi çoğunlukla yerine getirildiği ve örf ve adet hukuku kuralı şeklinde benimsendiği doktrin tarafından günümüzde üzerinde uzlaşılan bir hususdur.[659]

---

[657] **The Corfu Channel Case** (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland *v.* Albania) Judgment of 9 April 1949, s. 12-15, http://www.icj-cij.org /docket/files/1/1645.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2016).

[658] Id., s. 22.

[659] ÖZMAN, s. 326, dn. 93.

bb. Yargılama Yetkisi

Deniz güvenliğinin sağlanmasında ehemmiyet taşıyan kıyı devletinin karasularındaki yargılama yetkisi, iç sularda olduğu gibi, çalışmanın kapsamı doğrultusunda cezai anlamda ele alınacaktır. Buna göre, suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet ettiği, ülkenin barışının ve karasularının düzeninin bozulduğu, yerel makamların yardımının gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edildiği ve uyuşturucu veya psikotropik maddelerin yasadışı ticaretinin söz konusu olduğu durumlar dışında kıyı devleti, karasularından geçen yabancı devlet bayraklı bir gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü ceza yargısı yetkisini kullanamaz.[660] Bahsedilen unsurlar, KBBS ve BMDHS'de sınırlı sayıda düzenlenmiştir.[661]

Kıyı devletinin karasularındaki ceza yargısı yetkisinin gündeme geldiği suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet etmesi durumu, sadece egemenlik, ülkesel bütünlük ve siyasal bağımsızlığa yönelik eylemleri ifade etmemektedir. Geçişi zararlı hale getiren faaliyetlerin tümü, sonuçları itibariyle kıyı devletine sirayet edebilecek niteliktedir.[662] Her ne kadar devletlerin konuyla ilgili uygulamalarında istikrar mevcut değilse de, zararsız geçiş hakkı ile kıyı devletinin karasularındaki ceza yargısı yetkisini birbiriyle uyumlu şekilde ele alan bu ve benzeri yorumlara üstünlük tanınması gerekmektedir.[663]

---

[660] KBBS md. 19/1; BMDHS md. 27/1.

[661] KURAN, 2014, s. 162.

[662] Id., s. 164.

[663] JENNINGS-WATTS, s. 620.

Yine bu kapsamdaki, ülkenin barışını ve karasularının düzenini bozan nitelikteki bir eylemin tespiti, bayrak ve kıyı devleti arasından farklı değerlendirmelere neden olabilecektir. Bu noktada, zararsız geçiş hakkı ile yargılama yetkisi sınırlanmış bulunan kıyı devletinin konuyla ilgili belirlemesine öncelik tanınması gerekmektedir.[664] Uygulamada devletlerin, adam öldürme, yaralama ve silah kaçakçılığı gibi ülkenin barışını ve karasularının düzenini ihlal edecek türde ve ağırlıktaki eylemleri ceza yargılaması konusu yaptığı görülmektedir.[665]

Yerel makamların yardımının, gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmesi, kıyı devletinin ceza yargısı yetkisini doğuran bir diğer durumdur. Söz konusu düzenlemede yer verilen gemi kaptanı, gemi adamları içerisinde en önemli ve gemide düzenin korunmasından sorumlu en yetkili kişidir. Kaptan, gemide güvenliği ve düzeni sağlamak görevi doğrultusunda mürettebat üzerinde emir yetkisine sahiptir.[666] Yine aynı düzenlemede yer alan diplomatik ajan, misyonun diplomatik kadrosunun üyesidir.[667] Kabul eden devlette gönderen devletin ve vatandaşlarının çıkarlarını korumak görevleri arasında bulunmaktadır.[668] Konsolosluk memuru ise,

---

[664] BAYKAL, s. 172.

[665] KURAN, 2014, s. 165.

[666] ÖZMAN, s. 164-165.

[667] Diplomasi İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi md. 1-e; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 24.12.1984, S. 18615; Buradan sonra "*1961 Viyana Sözleşmesi*" olarak anılacaktır.

[668] 1961 Viyana Sözleşmesi md. 3/1-b.

konsolosluk görevlerini yerine getirmek üzere görevlendirilmiş kişidir.[669] Bahsi geçen görevler arasında, gönderen devletin ve bu devletin uyruğunda bulunan gerçek ile tüzel kişilerin menfaatlerinin kabul eden devlette korunması temel konumdadır.[670] Bu doğrultuda, konsolosluk görev çevresindeki mahalli yetkili makamlara ve kabul eden devletin merkezi makamlarına müracaatta bulunulabilir.[671] Söz konusu açıklamalar göz önüne alındığında, kıyı devletinin ceza yargısı yetkisini gündeme getiren, yerel makamların yardımının gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmesi durumunun, uluslararası hukukun konuyla ilgili diğer kuralları ile uyumlu olduğu ortaya çıkmaktadır.

Uyuşturucu veya psikotropik maddelerin yasadışı ticaretinin kıyı devletinin yargılama yetkisini doğurması, yukarıda açıklanan diğer nedenlerin aksine, doktrin tarafından eleştirilmektedir. Suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet etmesi ile ülkenin barışını ve karasularının düzenini bozan nitelikteki bir eylemin varlığı hususları, kıyı devletinin ceza yargılamasını gündeme getiren, yerinde ve uluslararası uygulamayla uyumlu düzenlemeler olarak değerlendirilmektedir. Ancak, III. Deniz Hukuku Konferansı kapsamındaki müzakere sürecinde maddeye son anda eklenen uyuşturucu madde ticaretinin, bahsi geçen madde metninin uyumunu bozduğu ileri

[669] Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi md. 1-d; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 27.09.1975, S. 15369; Buradan sonra "*1963 Viyana Sözleşmesi*" olarak anılacaktır.

[670] 1963 Viyana Sözleşmesi md. 1-a.

[671] 1963 Viyana Sözleşmesi md. 38.

sürülmektedir.[672] Bunun nedeni söz konusu faaliyetin, kıyı devletine sirayet eden veya ülkenin barışı ile karasularının düzenini bozan nitelikte ele alınarak, kıyı devletini ceza yargısı anlamında yetkili kılmasının mümkün olmasıdır.[673]

Yukarıda açıklanan durumlar kapsamındaki eylemler, yabancı devlet bayraklı gemilerin iç sulara girmeden veya iç sulara girme, iç sulardan çıkma ve bir liman tesisine uğramak amacı ile karasularından geçişleri esnasında meydana gelmeleri halinde, kıyı devletinin karasularındaki ceza yargısı yetkisini kullanmasına olanak tanımaktadırlar. Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, kıyı devletinin, iç sulardan gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için her türlü tedbiri almak yetkisine sahip olduğudur.[674] Bir başka anlatımla, iç sularını terk eden ve karasularında seyreden yabancı devlet bayraklı bir gemi üzerindeki ceza yargısı yetkisi açısından kıyı devleti, BMDHS madde 27/1 hükmünde yer alan dört durum ile sınırlı değildir. Bu bağlamda mutlak bir yetkisi mevcuttur.

Bahsi geçen mutlaklık, karasularından geçen yabancı devlet bayraklı bir gemi, yabancı bir limandan gelip kıyı devletinin iç sularına girmeksizin sadece karasularından geçiyorsa, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç için söz konusu değildir. Kıyı devleti, böyle durumdaki gemilere yönelik tutuklama veya soruşturma için herhangi bir tedbir alamaz.[675] BMDHS, bu düzenlemeye deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile münhasır ekonomik bölgeye ilişkin

[672] O'CONNELL, s. 957.

[673] KURAN, 2014, s. 163.

[674] KBBS md. 19/2; BMDHS md. 27/2.

[675] KBBS md. 19/5.

kuralların ihlal edilmesini ekleyerek, KBBS'den farklı biçimde, kıyı devletinin ceza yargısı yetkisini ilgili durumlarda kullanmasının önünü açmıştır.[676] Bahsi geçen kural, karasularında iç sulara girmeden seyreden gemilerin kıyı devleti tarafından karasuları dışında işledikleri suçlar nedeniyle durdurulması aracılığıyla, deniz ulaştırmasının olumsuz etkilenmesinin önüne geçilmesini amaçlamaktadır.[677] Söz konusu hüküm, Türkiye'yi ceza yargısı açısından yetkili bulan ve USAD önünde karara bağlanan *Lotus* Davası kapsamındaki değerlendirmelerin tamamen aksi bir nitelik taşımaktadır. Türkiye'nin 1927 yılından itibaren kuralın oluşumuna açık ve ısrarlı bir şekilde karşı çıkması, zamanla uluslararası örf ve adet hukuku kapsamına giren ilgili kuralın, günümüzde Türkiye açısından bağlayıcılık taşımaması sonucunu doğurmuştur.[678]

Konuyla ilgili genel anlamda bir değerlendirme yapılırsa, kıyı devletinin karasularındaki ceza yargısı yetkisi, her ne kadar dört durum ile sınırlandırılmış gözükse de geniş bir nitelik taşımaktadır. Özellikle suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet ettiği ve ülkenin barışı ile karasularının düzenini bozan bir eylemin varlığının tespitinde kıyı devletinin belirlemesinin üstün tutulması, söz konusu devlete kapsamlı bir takdir hakkı tanımaktadır.[679]

Günümüzde deniz güvenliğini ihlal eden eylemlerin ardından, gemilerin karasularında bulunduğu kıyı devletlerinin ceza yargısı yetkisini kullanmakta isteksiz

[676] BMDHS md. 27/5.

[677] KURAN, 2014, s. 159.

[678] BAYKAL, s. 185; *Lotus Davası* Kararı hakkında açıklamalar için bkz. supra., s. 119-120, dn. 344.

[679] AGYEBENG, s. 386.

hareket etmesi veya bunun için yeterli kaynağa sahip olmamasına sıklıkla rastlanmaktadır. Bu duruma karşı, kıyı devletleri ile yapılan iki veya çok taraflı anlaşmalar doğrultusunda, diğer devletler söz konusu eylemlere karşı kıyı devletinin karasularında müdahale hakkı kazanmaktadır. Bahsi geçen durum doktrinde, kıyı devletinin karasularındaki yargılama yetkisinin kapsam açısından daraldığı şeklinde yorumlanmaktadır.[680]

Türk Hukuku'na göre, Türk karasularında işlenen suçlar, Türkiye'de işlenmiş sayılır ve bunlar hakkında Türk kanunları uygulanır.[681] Söz konusu düzenleme ilk bakışta, kıyı devletinin karasularında ceza yargısı yetisinin gündeme gelmesini dört durumla sınırlayan KBBS ve BMDHS hükümleri ile uyumsuz şekilde değerlendirilebilir. Ancak dikkat edilmesi gereken husus, kanun koyucunun Türk karasularında işlenen her suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet ettiği veya ülkenin barışı ile karasularının düzenini bozduğu yönünde tercihte bulunmuş olmasıdır. Türkiye'nin bu doğrultuda ticaret gemileri üzerinde ceza yargısı yetkisi kullanmasında konuyla ilgili uluslararası hukuk kuralları arasında herhangi bir uyumsuzluk mevcut değildir.[682] Karasularından geçiş yapan yabancı devlet savaş gemileri açısından ise Türkiye, yargı yetkisine başvurmamaktadır. Bu yaklaşım, uluslararası hukuk ile aynı doğrultudadır.[683]

---

[680] KLEIN, s. 78-79; 83-84.

[681] 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu md. 8/1-a, **RG**. T. 12.10.2004 S. 25611.

[682] KURAN, 2014, s. 196.

[683] ÖZMAN, s. 352.

2. Devletin Yetki Alanları

a. Bitişik Bölge

Bitişik bölge kavramı, karasularının ötesinde özellikle kamu sağlığının korunması ve kaçakçılıkla mücadele edilmesine yönelik kıyı devletine yetkiler tanınmasına ilişkin genel eğilim doğrultusunda ortaya çıkmıştır.[684] İlk kez KBBS ile düzenlenen söz konusu kavram, daha sonra BMDHS'de genişlik hususundaki değişiklik dışında aynen benimsenmiştir. Buna göre kıyı devleti bitişik bölgesinde, gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında ihlalini engellemek ve meydana gelen ihlali cezalandırmak için her türlü kontrolü icra edebilir.[685]

Bitişik bölgenin genişliği, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren belirlendiği için, karasularının genişlemesi bitişik bölgenin daralması, hatta ortadan kalkması sonucunu doğurur.[686] Devletlerin çoğunlukla 3 mil karasuları kabul ettikleri dönemde imzalanan KBBS'de, bu nedenle bitişik bölge için 12 mil yeterli görülmüştür.[687] BMDHS ile karasularının 12 mili aşmayacak şekilde tespit edilmesi

---

[684] O'CONNELL, s. 1034.

[685] KBBS md. 24/1; BMDHS md. 33/1; Bu madde hükümlerinde iç sulara yer verilmeyerek sadece ülke ve karasuları kavramlarının kullanılması, kıyı devletinin ülkesinin bir parçasını teşkil eden adı geçen deniz alanının, ilgili düzenlemenin kapsamına dahil edilmediği anlamına gelmemektedir. TANAKA, s. 125.

[686] TOLUNER, s. 191.

[687] KBBS md. 24/2.

doğrultusunda bitişik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 24 mili geçmeyecek biçimde belirlenmiştir.[688]

Kıyı devletinin 24 mil genişliğinde bir bitişik bölgeye sahip olması, bu deniz alanı üzerinde yetki kullanacağına karar verip, bunu ilan etmesi ile mümkün olmaktadır.[689] Bahsi geçen yetki, gümrük, maliye, göç ve sağlık alanlarındaki düzenlemelerin karasularında ihlal edilmesini önlemek veya mevcut bir ihlali cezalandırmak amaçlı kontrol yetkisidir.[690] Gerek KBBS gerek BMDHS söz konusu yetkinin kapsamı hakkında herhangi bir hüküm içermemektedir. Özellikle karasularındaki ihlali önlemek doğrultusundaki tedbirler bakımından belirsizlik mevcuttur. Doktrinde, henüz vuku bulmayan bir ihlale yönelik tutuklama gibi ağır tedbirler yerine, soruşturma, arama, denetleme veya uyarı gibi önlem amaçlı işlemlerin tercih edilmesi gerektiği ileri sürülmektedir.[691]

Bitişik bölgede kıyı devletine yetki tanınan gümrük, maliye, göç ve sağlık alanları hakkında herhangi bir tartışma bulunmamaktadır; ancak kıyı devletinin sahip olduğu kontrol yetkisinin kapsamı konusunda farklı bir görüş mevcuttur. Buna göre söz konusu yetki, sadece soruşturma, arama, denetleme veya uyarıdan meydana gelmemekte; deniz güvenliğine karşı tehditlerin ortadan kaldırılmasına yönelik tüm tedbirleri kıyı devleti açısından mümkün kılmaktadır. Bahsedilen yetkiler gümrük, maliye, göç ve sağlık konularında sınırlandırılmışken, ilgili alanlardaki kontrol

[688] BMDHS md. 33/2; KURAN, 2014, s. 216.

[689] PAZARCI, s. 358.

[690] TOLUNER, s. 193.

[691] KURAN, 2014, s. 218.

yetkisinin sadece sayılanlardan meydana geldiğini ileri sürmek, deniz güvenliğinin sağlanması yönünde eksik bir yaklaşımdır.[692]

Konu genel anlamda değerlendirildiğinde, KBBS ve BMDHS'de yer alan hükümlerin kıyı devletine sınırlı sayıdaki alanlarda kontrol yetkisi tanıdığı açıktır. Söz konusu yetki kapsamında başvurulacak tedbirlerin belirlenmemiş olması, bunların deniz güvenliğine yönelik tüm tehditleri karşılayacak derecede geniş biçimde ele alınmasını gerektirmemektedir. Aksi bir yorum, bahsi geçen Sözleşme hükümlerinde kıyı devletine tanınan kontrol yetkisinin sınırlarının aşılması niteliği taşıyacaktır.

Unutulmaması lazım gelen, bitişik bölge kavramının kıyı devletlerinin yabancı devlet bayraklı gemilere müdahale yetkilerini hali hazırda genişleten bir husus biçiminde, uluslararası deniz hukukunda varlığını sürdürmekte olduğudur.[693]

b. Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığının tanımı ilk kez, KSS kapsamında yapılmıştır. Buna göre kıta sahanlığı, kıyıya bitişik, fakat karasuları dışındaki 200 m derinliğe kadar veya bu sınırın ötesinde bulunup da üzerindeki sular derinliğinin oradaki doğal kaynakların işletilmesine olanak verdiği noktaya kadar uzanan, su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altıdır.[694] Teknolojik alandaki gelişmeler doğrultusunda söz konusu tanımın yetersiz kalması üzerine, BMDHS ile ilgili konu tekrar ele alınmıştır.[695]

---

[692] KLEIN, s. 145.

[693] Hakan Selim CANCA, **Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri**, Seçkin, Ankara, 2015, s. 63.

[694] KSS md. 1-a.

BMDHS ile kıta sahanlığı, kıta uzantısının en dış sınırına kadar kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesine uzanan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar. Kıta uzantısının 200 milden dar olduğu kıyılarda kıta sahanlığı 200 mil genişliğindedir.[696] Kıta uzantısının karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 milden fazla olduğu durumlarda kıta sahanlığı, azami 350 mil veya 2500 m derinlikten itibaren 100 mildir.[697]

Kıyı devleti, kıta sahanlığı üzerinde onu araştırmak ve kaynaklarını işletmek için egemen haklar kullanır.[698] Söz konusu hakların gündeme gelmesi için, herhangi bir talep, resmi duyuru veya fiili egemenliğin varlığı gerekli değildir.[699] Bunlar, *ab initio* ve *ipso facto* geçerlidir. Kıta sahanlığının, bitişik bölge ve ileride açıklanacağı üzere münhasır ekonomik bölgeden en temel farkı bahsi geçen hukuki niteliğidir. Kıta sahanlığı doğal bir deniz alanıdır.

Kıta sahanlığında araştırma yapmak ve kaynakları işletmek doğrultusundaki egemen haklar, üstteki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü etkilememektedir.[700] Kıyı devleti açısından öngörülen yükümlülüğe göre, söz konusu hakların kullanılması, devletlerin seyrüsefer ve diğer haklarını ihlal etmemelidir.[701] Bahsedilen diğer haklar, bütün devletler açısından kıyı devletinin kıta

---

[695] KURAN, 2014, s. 215.

[696] BMDHS md. 76/1.

[697] BMDHS md. 76/5.

[698] KSS md. 2/1; BMDHS md. 77/1.

[699] KSS md. 2/3; BMDHS md. 77/3.

[700] KSS md. 3; BMDHS md. 78/1.

[701] KSS md. 5/1; BMDHS md. 78/2.

sahanlığında sualtı kablo ve boru hattı döşemeyi kapsamaktadır. Kıyı devleti, bunların tesis edilmesini veya bakımını önlememek yükümlülüğü altındadır. Ancak bu durum, kıta sahanlığının araştırılması, işletilmesi ve boru hatlarından kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi konularında tedbir alma yetkisini etkilemez.[702]

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede olduğu gibi, kıta sahanlığının araştırılması ve işletilmesi için suni adalar, tesisler ile yapılar inşa etme, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme konusunda yetkilere sahiptir.[703] Bunların etrafında azami 500 m mesafede güvenlik bölgeleri ilan edebildiği gibi;[704] aynı zamanda gümrük, maliye, sağlık, ve göç konusundaki düzenlemeleri de dahil olmak üzere, yargı yetkisine sahiptir.[705] Görüldüğü üzere, kıta sahanlığı kavramı çerçevesinde kıyı devletlerine, doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi ile ilgili haklar tanınırken; egemen haklarının ihlal edilmesi durumunda, gemilerin alıkonulması ve soruşturulmasına ilişkin müdahale yetkisi verilmektedir.[706]

Kıyı devletinin kıta sahanlığındaki yetkilerinin deniz güvenliği açısından önemi, sualtı kablo ve boru hatlarına veya yapay ada, tesis ile yapılara karşı gerçekleştirilecek muhtemel saldırılar aracılığıyla, ekonomik sistemde meydana gelmesi muhtemel olumsuzluklar göz önüne alındığında ortaya çıkmaktadır. Kıta sahanlığında bünyesindeki deniz güvenliğine karşı tehditlerin sonuçları sadece kıyı

[702] KSS md. 4; BMDHS md. 79.

[703] BMDHS md. 60/1.

[704] BMDHS md. 60/5.

[705] BMDHS md. 60/2.

[706] CANCA, 2015, s. 65.

devletine yönelik kalmamakta, birçok kez uluslararası boyutta etki göstermektedir.[707] Özellikle uluslararası veri akışının %95'inin ve denizaşırı internet ağının tümünün sualtı kablo hatları aracılığıyla gerçekleştirildiği göz önüne alındığında konunun önemi ortaya çıkmaktadır.[708]

Kıyı devletinin kıta sahanlığındaki suni ada, tesis veya yapılar için de durum farklı değildir. Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokolü) konuyla ilgili düzenlemeler içermektedir.[709] Sabit Platform, tabii kaynakların araştırılması veya işlenmesi veya diğer ekonomik gayelerle deniz yatağına daimi surette bağlanmış bulunan suni ada, tesis veya yapı anlamına gelmektedir.[710] Bunlara karşı, kuvvet kullanarak veya tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile el koymak, bir şahsa platformun güvenliğini tehlikeye sokması muhtemel bir şekilde şiddet hareketinde bulunmak, platformun güvenliğini tehlikeye sokabilecek nitelikte zarar vermek veya

[707] KLEIN, s. 98.

[708] Mick P. GREEN, Douglas R. BURNETT, "Security of International Submarine Cable Infrastructure: Time to Rethink?", **Legal Challenges in Maritime Security**, (Eds., Myron H. NORDQUIST, Rüdiger WOLFRUM, John Norton MOORE, Ronan LONG), Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2008, s. 559.

[709] SUA Protokolü, Türkiye tarafından 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da imzalanmış ve 27 Eylül 1990'da onaylanmıştır. Protokol'ün resmi metni için bkz. **RG**. T. 26.01.1998, S. 23242.

[710] SUA Protokolü md. 1/3.

tahrip amacıyla bir cihaz veya maddeyi herhangi bir surette sabit platforma yerleştirmek, suç niteliği taşıyan eylemler olarak düzenlenmiştir.[711]

Türk Hukuku'nda SUA Protokolü ile uyumlu düzenlemeye göre, Türkiye'nin kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı suç niteliğindeki eylemler, Türkiye'de işlenmiş sayılır.[712]

KSS ve BMDHS kapsamında düzenlenen ve kıyı devletine onu araştırmak ile kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklar tanıyan ve daha çok ekonomik açıdan taşıdığı önem ile öne çıkan kıta sahanlığı kavramı, günümüzde deniz güvenliğine yönelik tehditlerde artış yaşanması ile bu açıdan da ele alınmaya başlanmıştır. Özellikle küresel ekonomi için vazgeçilmez olan su altı kablo ve boru hatları ile suni ada, tesis veya yapılara yönelik müdahaleler, uluslararası deniz hukuku kapsamında düzenleme konusu yapılmış; bu doğrultuda kıyı devletinin konuyla ilgili yetkileri deniz güvenliğinin tesisi açısından ehemmiyet kazanmıştır.

c. Münhasır Ekonomik Bölge

Güvenlik kavramının kapsamının askeri konulardan ziyade, siyasi, toplumsal ve ekonomik hususlar doğrultusundan genişlemesinin uluslararası deniz hukukundaki bir diğer yansıması, yeni deniz alanlarının tanınması doğrultusunda devletlerin denizler üzerindeki yetkilerinin artmasıyla gerçekleşmiştir. Söz konusu durumun en temel örneği ise, münhasır ekonomik bölgedir.[713]

---

[711] SUA Protokolü md. 2/1.

[712] 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu md. 8/2-d.

[713] KLEIN, s. 7.

Münhasır ekonomik bölge, kıyı devletinin karasuları esas çizgisinden 200 mile kadar varan,[714] karasuları dışından kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında kıyı devletine münhasır ekonomik yetkiler tanıyan deniz alanıdır.[715] Söz konusu kavram, kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde sahip olduğu haklara, su tabakasına yönelik hakların eklenmesinin yanı sıra, I. ve II. Deniz Hukuku Konferansları'ndan sonra bazı devletlerin uygulamaya başladığı balıkçılık bölgesinin de dahil edilmesiyle ortaya çıkmıştır.[716]

Münhasır ekonomik bölge kıyı devletine, deniz yatağının üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konuları ile aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar tanımaktadır.[717]

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgenin araştırılması ve işletilmesi için suni adalar, tesisler ile yapılar inşa etme, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme konusunda yetkilere sahiptir.[718] Bunların etrafında azami 500 m mesafede güvenlik bölgeleri ilan edebildiği gibi;[719] aynı zamanda gümrük, maliye, sağlık, ve göç

[714] BMDHS md. 57.

[715] PAZARCI, s. 379.

[716] Id., s. 381; TOLUNER, s. 273.

[717] BMDHS md. 56/1-a.

[718] BMDHS md. 60/1.

[719] BMDHS md. 60/5.

konusundaki düzenlemeleri de dahil olmak üzere, yargı yetkisine sahiptir.[720] Bunun yanında kıyı devleti, suni adaların, tesislerin ve yapıların kurulması, deniz bilimsel araştırmaları ve deniz çevresinin korunması hususlarında yargı yetkisine sahiptir.[721]

Münhasır ekonomik bölgede kıyı devletinin sahip olduğu söz konusu hak ve yetkilerle birlikte, denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin seyrüsefer, uçma ve sualtı kablo ve boru hatları döşeme serbestileri bulunmaktadır.[722] Söz konusu serbestiler kullanılırken devletlere, kıyı devletinin haklarına saygı gösterme ve konuyla ilgili düzenlemelerine uyma yükümlülüğü getirilmiştir.[723] Aynı doğrultudaki yükümlülük, münhasır ekonomik bölgedeki haklarından yararlanan kıyı devletine, diğer devletlerin haklarına saygı göstermek yönünde düzenlenmiştir.[724]

Türkiye, 05.12.1986 tarih ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Karadeniz'de Türk karasularına bitişik deniz alanlarının deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yatağında ve deniz yatağının altında canlı ve cansız doğal kaynakları araştırmak; işletmek, muhafaza etmek, yönetmek ve Türkiye'nin iktisadi menfaatlerini korumak amacıyla bu denizde Türk karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir.[725]

---

[720] BMDHS md. 60/2.

[721] BMDHS md. 56/1-b.

[722] BMDHS md. 58/1.

[723] BMDHS md. 58/3.

[724] BMDHS md. 56/2.

[725] 05.12.1986 Tarih ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı md. 1; **RG**. T. 17.12.1986, S. 19314.

C. Açık Deniz

1. Genel Olarak

ADS kapsamında bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımlarını ifade eden açık deniz,[726] BMDHS ile gündeme ilk kez gelen kavramların etkisiyle, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinin, karasularının, iç sularının veya takımada sularının dışındaki tüm deniz alanları şeklinde tanımlanmıştır.[727] Denizlerde kapladığı alan açısından azalma yaşayan açık deniz, barındırdığı canlı ve cansız kaynaklar ile deniz ulaştırmasındaki vazgeçilmez rolü göz önüne alındığında günümüzde halen önemini korumaktadır. Özellikle 20. yy'ın ikinci yarısından itibaren balıkçılık ve seyrüsefer gibi açık denizdeki geleneksel faaliyetlerin yanı sıra, yeni kullanım şekilleri gündeme gelmiştir.[728]

Buna göre açık deniz, denizde kıyısı olsun veya olmasın bütün devletlere açıktır. Bu kapsamdaki açık deniz serbestileri, BMDHS'de yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Söz konusu serbestiler; seyrüsefer, uçma, sualtı kablo ve boru hattı döşeme, suni adalar ile diğer tesisleri inşa etme, balıkçılık ve bilimsel araştırmadan meydana gelmektedir.[729] Suni adalar ile

---

[726] ADS md. 1.

[727] BMDHS md. 86.

[728] BROWN, s. 277.

[729] BMDHS md. 87/1; Açık deniz serbestilerinin hukuki niteliği hususunda doktrinde farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Buna göre, ADS kapsamında öngörülen serbestilerin yanında, *milletlerarası hukukun genel ilkeleri tarafından tanınmış olan diğerlerinden* bahsedilmesi ve yine aynı doğrultuda BMDHS'de *diğerleri yanında* ifadesinin kullanılması, bahsi geçen serbestilerin sınırlı sayıda düzenlenmediğini

diğer tesisleri inşa etme ve bilimsel araştırma serbestileri ilk kez BMDHS ile düzenlenmiştir. Açık denizin bahsi geçen niteliği doğrultusunda hiçbir devlet, açık denizin herhangi bir kısmını egemenliğe tabi tutamaz.[730]

Açık denizin hukuki niteliği kadar, burada seyretmekte olan gemilerin durumu da deniz güvenliği için önem taşımaktadır. Söz konusu deniz alanında, yönetsel ve yargısal yetkiler bakımından herhangi bir boşluk meydana gelmemesi için, her devletin kendi gemileri üzerinde açık denizde yetkili olması kabul edilmekte ve buna bayrak kuralı denilmektedir.[731] Adı geçen kural uyarınca, açık denizde seyreden bir gemi, istisnai durumlar dışında, sadece bayrağını taşıdığı devletin münhasır egemen yetkisine tabi olacaktır.[732] Dolayısıyla, devletler tarafından diğer

---

ortaya koymaktadır. Doktrinde ADS bünyesindeki söz konusu hüküm, milletlerarası hukukun genel ilkelerine aykırı olmayan her kullanma biçiminin açık deniz serbestileri doğrultusunda ele alınabileceği şeklinde değerlendirilmiştir. BMDHS ile sadece *diğerlerinin yanında* ibaresine yer verilmesi ise, bu yolda çekişmesiz bir uygulamanın varlığı halinde ilgili hükümde sayılan serbestilerin yanında başkalarının da gündeme gelmesinin mümkün bulunmasını sağlamıştır. TOLUNER, s. 281; Açık deniz serbestilerinin ADS ve BMDHS'de tahdidi nitelikte düzenlenmemesi temel olarak, teknolojide yaşanan gelişmelerin devletlerin denizlerdeki faaliyetlerini zamanla artırması ve bazı haller dışında devletlerin diğerlerinin açık denizde gerçekleştirdikleri eylemler üzerinde denetim yetkisi mevcut olmamasından kaynaklanmaktadır. CHURCHILL-LOWE, s. 205-206.

[730] ADS md. 2; BMDHS md. 89.

[731] PAZARCI, 2005, s. 390; Ayrıntılı bilgi için bkz. supra., s. 118-145.

[732] ADS md. 6/1; BMDHS md. 92/1.

devletlerin bayrağını taşıyan gemilere yönelik yetki kullanılması, birkaç kural dışı durum dışında, mümkün değildir.[733] Bahsi geçen durumlar, sıcak takip ve ziyaret hakkından meydana gelmektedir.

2. Sıcak Takip

Sıcak takip hakkı, denize kıyısı bulunsun veya bulunmasın tüm devletlere ait gemilerin yararlandığı seyrüsefer serbestisi ve yine bu kapsamda gündeme gelen bayrak kuralının temel bir istisnası şeklinde değerlendirilmektedir. Söz konusu hak, kıyı devletine ait deniz alanlarında ilgili kuralları ihlal eden gemilerin, açık denizde takip edilebilmesini mümkün kılmaktadır. Böylelikle, seyrüsefer serbestisi ve bayrak kuralının, kıyı devletinin düzenlemelerini ihlal eden gemiler tarafından suistimal edilmesi önlenebilmektedir.[734]

Uluslararası örf ve adet hukuku kuralı olarak ortaya çıkan sıcak takip, ilk kez ADS ile düzenlenmiş, sonrasında BMDHS ile güncellenmiştir. Buna göre sıcak takip hakkı, yabancı bir geminin kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerini ihlal etmiş olduğu inancını uyandıran yeterli sebeplerin varlığı halinde kıyı devleti tarafından kullanılabilir.[735] Adı geçen hakka, takip edilen geminin kıyı devletinin deniz alanlarında o devletin ilgili kurallarını ihlal ettiği anda ve geçiş esnasında başvurulmalıdır. Daha önceki bir geçişte meydana gelen ihlal nedeniyle, kıyı

[733] AKSAR, s. 64.

[734] Craig H. ALLEN, "Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices", **Ocean Dev. & Int'l L.**, Vol. 20, No. 4, 1989, s. 309.

[735] ADS md. 23/1; BMDHS md. 111/1.

devletinin herhangi bir deniz alanında bulunan yabancı devlet bayraklı gemiye karşı sıcak takip gerçekleştirilemez. Bu takibin, kesintiye uğramadan yapılması kadar, ihlal esnasında sıcağı sıcağına ifa edilmesi de bir zorunluluktur.[736] Doktrinde, sıcak takip kavramındaki sıcak ibaresinin kesintisizlikten çok, derhal olan takibin gerekliliğini ifade ettiği kabul edilmektedir.[737]

Söz konusu takip, geminin kıyı devletinin iç sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde olduğu zaman başlatılmalıdır. Karasuları veya bitişik bölgede bulunan geminin, durma emrini aldığı zaman, emri veren geminin aynı şekilde karasularında veya bitişik bölgede bulunması zorunlu değildir.[738] BMDHS ile takibin başlamasının mümkün olduğu deniz alanlarına, kıyı devletinin takımada suları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölgesi ve buralardaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgeleri de dahil edilmiştir.[739] Böylelikle, kıyı devletinin egemen haklar kullandığı adı geçen alanlarda yer alan tesislere karşı gerçekleştirilecek herhangi bir saldırıda, kıyı devletinin sıcak takip hakkı kapsamında müdahalede bulunması mümkün hale gelmiştir.[740] Özelikle deniz terörizmi ile mücadelede kıyı devletinin yetkilerini sıcak takip kapsamında artıran bu gelişme, deniz güvenliğinin tesisi hususunda olumlu ve önemlidir.

[736] BAYKAL, s. 383.

[737] O'CONNELL, s. 1076.

[738] ADS md. 23/1.

[739] BMDHS md. 111/1-2.

[740] O'CONNELL, s. 1086.

Sıcak takip, sadece savaş gemileri ve askeri uçaklar aracılığıyla, takip edilen gemiye görülebilir veya işitilebilir bir durma emrinin verilmesinden sonra başlar;[741] söz konusu gemi bayrağını taşıdığı devletin veya üçüncü bir devletin karasularına girdiği anda ise sona erer.[742] Takibin kesintisizliğini ortadan kaldırarak sıcak takibin son bulmasına neden olan bahsi geçen durumun yanında, uygulamada aynı sonuca sebebiyet veren birçok farklı etkene rastlanmaktadır. Doktrinde bunlar; sis, tayfun, fırtına ve karanlık gibi doğal nedenlerle, takibi gerçekleştiren geminin teknik özelliklerinden dolayı ve diğer bütün durumlardan ötürü takibin kesilmesi şeklinde belirlenmiştir.[743]

Sıcak takip hakkı, açık denizde seyrüsefer serbestisi ve dolayısıyla bayrak kuralına istisna teşkil edecek şekilde yabancı devlet bayraklı gemilere müdahale yetkisi tanımasının yanında, kıyı devleti için, bu gemileri limanlarına refakat halinde götürmeyi ve devamında yargılama yetkisini kullanmayı mümkün kılmaktadır. Söz konusu yolculuk esnasında şartların gerektirmesi sebebiyle açık denizin veya

[741] ADS md. 23/3-4; BMDHS md. 111/4-5; Takip edilen gemiye yönelik görülebilir veya işitilebilir bir durma işareti veya emrinin telsizle yapılması, geminin kimliğinde yanlışlık yapılması olasılığına karşı doktrinde kabul görmemiştir. TOLUNER, s. 303. Ancak günümüzdeki devlet uygulamalarında, dur ihtarı için telsiz sıklıkla kullanılmaktadır. KLEIN, s. 110.

[742] ADS md. 23/2; BMDHS md. 111/3.

[743] Nicholas M. POULANTZAS, **The Right of Hot Pursuit in International Law**, Martinus Nijhoff, The Hague-London-New York, 2002, s. 211-212.

münhasır ekonomik bölgenin bir kısmından geçmiş olmaları halinde, sırf bu nedenle geminin serbest bırakılması istenemez.[744]

Kıyı devleti tarafından açık denizde gerçekleştirilen bahsi geçen müdahale kapsamında kullanılması uygun bulunan kuvvet miktarı konusundan doktrinde görüş birliği mevcut değildir. Buna rağmen, konuyla ilgili önemli bir tahkim kararı mevcuttur. ABD-Kanada Tahkim Komisyonu'nun 5 Ocak 1935 tarihinde karara bağladığı *I'm Alone Davası*'na konu olan uyuşmazlık, Kanada gemi siciline kayıtlı bir İngiliz gemisi olan I'm Alone'un, Louisiana kıyısının 10 mil açıklarında seyrederken, içki kaçakçılığı yaptığı şüphesiyle ABD Sahil Güvenlik gemisi Wolcott tarafından durmasının emredilmesi ile başlamıştır. I'm Alone'un talebi yerine getirmeyerek yoluna devam etmesi üzerine, Wolcott ve bir başka ABD Sahil Güvenlik gemisi olan Dexter tarafından takip gerçekleştirilmiştir. ABD sahilinin 200 mil açıklarında durmamakta direnen gemi, Dexter tarafından açılan ateş sonucu batmış; geminin bütün yükü denizde kaybolurken, bir mürettebat hayatını kaybetmiştir. ABD bahsi geçen eylemini, İngiltere ile 1924 yılında imzaladığı ve ABD makamlarına karasuları dışında bazı durumlarda İngiltere bayrağı taşıyan ticaret gemilerine müdahale hakkı tanıyan Anlaşma'ya dayandırmıştır. Tahkim Komisyonu kararında, olaydaki geminin ABD'ye ait sahil güvenlik gemisi tarafından batırılmasını, uluslararası hukukun hiçbir ilkesi ile bağdaşmayan ve sıcak takip

[744] BMDHS md. 111/7.

hakkının kötüye kullanılması niteliği taşıyan bir eylem olarak değerlendirmiş; ABD'yi 50.000 Dolar tazminat ödemeye mahkum etmiştir.[745]

Kararda da görüldüğü üzere, kıyı devletinin savaş gemileri tarafından gerçekleştirilen takip esnasında, takip edilen geminin karşı koyması halinde kuvvet kullanılması gerekliliğinin ortaya çıkmasıyla sıklıkla karşılaşılmaktadır. Bu durumda kuvvet kullanımı hususunda herhangi bir ölçüt belirlemek, uluslararası uygulamanın çeşitliliği de göz önüne alındığında, mümkün değildir. Kıyı devletinin takibin özelliklerini kendi içerisinde değerlendirerek hareket etmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, sıcak takip hakkını kullanmayı haklı kılmayan şartlarda herhangi bir geminin açık denizde durdurulması durumunda dahi, kıyı devleti aleyhine tazminat yükümlülüğünün doğduğu bir ortamda;[746] karşı koyan gemiye karşı orantısız kuvvet kullanımının, *I'm Alone Davası*'nda olduğu gibi, kıyı devletinin uluslararası alanda sorumluluğu ile sonuçlanacağı açıktır.

Genel olarak değerlendirmek gerekirse, sıcak takip hakkının uluslararası hukuka uygun bir biçimde kullanılabilmesi için, mevcut öngörülen tüm şartlar karşılanmalı; böylelikle seyrüsefer serbestliğinin ve bayrak kuralının ihlal edilmesinin önüne geçilmelidir. Bunun yanında, günümüz teknoloji gelişmelerinin deniz güvenliğine yönelik tehditlere karşı etkin kullanımının sağlanması gereklilik göstermektedir. Sıcak takip hakkının unsurlarının yorumlanmasında yapılacak dar

---

[745] **S. S. "I'm Alone" (Canada v. United States)**, Awards of 30 June 1933 and 5 January 1935, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf, (Erişim Tarihi: 15.05.2016); Tahkim Kararı için ayrıca bkz. GÜNDÜZ, s. 402-403.

[746] ADS md. 23/7; BMDHS md. 111/8.

kapsamlı değişiklikler, söz konusu hakkın etki alanını farklılaştırmayacağı gibi, deniz güvenliğinin tesisini kolaylaştıracaktır.[747]

3. Ziyaret Hakkı

Ziyaret hakkı, seyrüsefer serbestisi ve bayrak kuralının bir diğer temel istisnasını teşkil etmektedir. Söz konusu hak öncelikle, ADS kapsamında düzenlenmiştir. Buna göre, açık denizde yabancı devlet bayraklı bir özel gemiyle karşılaşan savaş gemisinin; deniz haydutluğu veya köle ticareti eylemlerinin gerçekleştirildiği ve kendisiyle gerçekte aynı tabiiyete sahip geminin yabancı bir bayrak taşıdığı veya bayrağını göstermeyi reddettiği durumların varlığı için makul sebepleri bulunduğunda, diğer gemiye yanaşmasını mümkün kılmaktadır.[748] BMDHS ile bahsi geçen hususlara, açık denizde izinsiz yayın yapma ve geminin tabiiyetsiz olması eklenmiştir.[749]

Ziyaret hakkı, yukarıda sayılan dört halin mevcudiyetinde gündeme gelmektedir. Ancak söz konusu hak kapsamında kullanılması öngörülen yetkiler tam anlamıyla düzenlenmemiştir. Buna göre, savaş gemisi açık denizde karşılaştığı geminin, kendi bayrağını kullanma hakkını, gemiye subay komutasındaki bir tekne göndermek suretiyle tetkik edebilir. Belgelerin kontrolü yeterli görülmezse, daha ileri incelemeye geçilebilir.[750] Bu noktadan sonra, ziyaret hakkı kapsamında yanaşılan gemiye karşı mümkün olan işlemler, her duruma göre ayrı olarak düzenlenmiştir.

---

[747] KLEIN, s. 109, 114-115.

[748] ADS md. 22/1.

[749] BMDHS md. 110/1.

[750] ADS md. 22/2; BMDHS md. 110/2.

Deniz haydutluğunun söz konusu olduğu durumlarda, ziyaret hakkını kullanan savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devlet, gemiye el koyarak yargılama yetkisini kullanabilir.[751] Köle ticaretinde ise, gemide yapılan inceleme sonrası durumun varlığının doğrulanmasının ardından, gemiye el koymak veya yargılama gerçekleştirmek mümkün değildir. Bahsi geçen faaliyette bayrak devletinin yetkisi esastır. Adı geçen faaliyetin mağduru olan kişiler kendiliğinde serbest olacaklardır.[752] Açık denizdeki bir gemi veya tesisten uluslararası düzenlemelere aykırı olarak yapılan radyo ve televizyon yayınlarını kapsayan izinsiz yayın yapma durumunda; ilgili geminin bayrağını taşıdığı, tesisin tescil edildiği, yayını yapanın vatandaşı olduğu, yayınların alınabileceği herhangi bir devlet ile izinli yayınlarının müdahaleye uğradığı devletler, el koyma ve yargılama yetkilerine sahiptir.[753]

Özellikle köle ticareti gerçekleştirdiğine ilişkin makul sebeplerin bulunduğu gemiye yönelik ziyaret hakkının kullanılmasının ardından herhangi bir yetkinin kullanılamaması, günümüzde deniz güvenliğine yönelik en önemli ve kapsamlı tehditlerden olan deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı ile mücadele edilmesini mümkün kılmamaktadır. Açık denizde izinsiz yayın yapmak gibi güncelliğini neredeyse tamamen yitirmiş bir başka durumun ise ayrıntılı olarak düzenlenmiş olması, ziyaret hakkının deniz güvenliğine yönelik mevcut tehditler doğrultusunda yeniden ele alınmasını gerektirmektedir.

[751] ADS md. 19; BMDHS md. 105.

[752] ADS md. 13; BMDHS md. 99.

[753] BMDHS md. 109.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK GÜNCEL TEHDİTLER

I. MODERN DENİZ HAYDUTLUĞU

A. Deniz Haydutluğu

1. Kavramsal Çerçeve

Günümüzde deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerden olan modern deniz haydutluğuna değinmeden önce, uluslararası hukuk kapsamında deniz haydutluğunun düzenleniş biçiminin ele alınması gerekmektedir. Bu doğrultuda öncelikle, söz konusu kavram ile sıklıkla karıştırılan korsanlık açıklığa kavuşturulmalıdır.

Korsanlık, özel kişilere ait gemilerin, savaş zamanında savaşan devletlerden birinden müsaade belgesi almak suretiyle, diğer devlete karşı savaşa katılması ve eylemlerinden dolayı savaş hukukuna tabi olmasını ifade etmektedir. Korsan gemi, özel bir gemi niteliğinde bulunması ve özel bir kişinin idaresi altında hareket etmesi nedeniyle savaş gemilerinden; savaşan devletin müsaade belgesiyle savaşa katılmasıyla ise, deniz haydutluğu yapan gemilerden ayrılmaktadır. Müsaade belgesini taşıdığı devletten herhangi bir ücret almayan korsanlar, ele geçirdikleri ganimetlerin sahibi olurken; karşı taraftaki devlete teslim olduklarında savaş esiri muamelesi görmüşlerdir.[754]

---

[754] Seha L. MERAY, "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması" **AÜSBFD**, C. 18, S. 3, 1963, s. 106-107.

Özetlemek gerekirse, bir devletin müsaadesiyle özel kişilere ait gemiyle düşman gemilerine saldırmak korsanlık, bağlı bulunduğu devletin izniyle düşman gemilerine ve topraklarına müdahalede bulunan kişi korsan, söz konusu faaliyetler doğrultusunda kullanılan gemiler ise korsan gemisidir.[755]

Özellikle 15. ve 16. yy'larda sıklıkla başvurulan korsanlık faaliyetleri, 18. yy'a gelindiğinde, korsanların deniz ticaretine verdiği zararların artması, özellikle tarafsız devletlerin gemilerine yönelen saldırılar ve savaş gemisi teknolojisinde yaşanan gelişmeler nedeniyle yaygınlığını kaybetmeye başlamıştır.[756] Bu nedenlerle, Osmanlı İmparatorluğu'nun da taraf olduğu 16 Nisan 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile yasaklanmış; devam eden süreçte denizde gerçekleştirilen silahlı çatışmalarda devletler tarafından kullanılmamıştır.[757]

---

[755] Ahmet Hamdi TOPAL, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", **AÜHFD**, C. 59, S. 1, 2010, s. 103.

[756] 16 Nisan 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile uluslararası hukuk kapsamında yasaklanan korsanlığın, bu Beyanname'ye taraf olmayan devletler açısından uygulamasını ortadan kaldıran gelişme, Amerikan İç Savaşı ve sonrasında yaşanan teknolojik devrimdir. Özellikle kısa menzilli, ağızdan doldurulan ve isabetsiz topların yerini; daha hızlı, zırhla çevrilmiş, uzun menzilli, isabetli ve hazneden top mermisi sürülen topların alması ile devletler tarafından korsanlığa duyulan ihtiyaç önemini yitirmiştir. A. Emre ÖKTEM, Bleda R. KURTDARCAN, **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık, Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 183.

[757] TOPAL, s. 104.

İlk kez denizcilikle uğraşan uygarlıkların yoğun şekilde bulunduğu Akdeniz Bölgesi'nde ortaya çıkan deniz haydutluğu,[758] uzun süre boyunca korsanlık ile aynı anlamda kullanılmıştır. Deniz haydutluğunun denizde yürütülen silahlı çatışmalarda başvurulan yöntemlerden ayırt edilmesi, Roma İmparatorluğu Dönemi'nde söz konusu faaliyeti gerçekleştirenler için *düşman* (*hostes*) yerine, *haydut* (*latrunculi*) teriminin kullanılması ile mümkün olmuştur.[759]

Buna rağmen, uygulamada korsanlık ile deniz haydutluğu arasında ayrım gözetilmemesi devamlılık arz etmiştir. Özellikle İlk Çağlardan Orta Çağ'ın sonuna kadarki dönemde savaşa sıklıkla başvurulmasının, mevcut uluslararası hukuk kurallarının yetersizliği ve denizdeki faaliyetlerin denetimindeki güçlük ile birleşmesi, ilgili durumun temel nedenlerini meydana getirmiştir. Devletlere ait resmi donanmaların kurulmasının, ancak Orta Çağ'ın bitimine denk gelmesi, uzun bir süre devletlerin denizdeki silahlı çatışmaları yürütmede özel kaynaklardan yararlanmalarına sebebiyet vermiş; böylelikle deniz haydutluğunun ayrıca ele alınması gecikmiştir.[760]

---

[758] Kerem BATIR, **Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, USAK Yay., Ankara, 2011, s 12.

[759] ÖKTEM-KURTDARCAN, s. 19; Cicero tarafından öne sürülen ve tüm insanlığın düşmanı anlamına gelen *hostis humani generis* ibaresi, korsanlık ile deniz haydutluğunu birlikte karşılayacak şekilde gündeme gelmiştir. Bahsi geçen eylemlerin farklı manalarda ele alınmasına ilerleyen dönemlerde başlanmıştır. Alfred P. RUBIN, **The Law of Piracy**, University Press of the Pacific, Honolulu-Hawaii, 2006, s. 51, dn. 19.

[760] MERAY, s. 113, 115.

Özellikle Yeniçağ ile birlikte gündeme gelen keşifler, teknolojik gelişmeler ve siyasi alandaki değişiklikler ile farklı bölgelerde yaygınlaşan deniz haydutluğu, 19. yy'ın başlarından itibaren hızla düşüşe geçmiştir. Deniz haydutluğunda kullanılan yelkenli gemilerin buharlı savaş gemilerine karşı koyamamasının yanında, telgrafın icadı ile denizlerdeki gemilerin konumu hakkında bilgi akışı sağlanmaya başlanmıştır. Böylelikle, 1850'den itibaren denizlerde büyük oranda asayişin tesis edildiği görülmektedir.[761]

Uygulamada korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkların ortaya çıkması uzun zaman almış; ancak bu noktadan sonra ayrım kesin ölçütlerle yapılmıştır. Buna göre, tek başına veya devletin resmi savaş gemileri ile beraber yanındaki müsaade belgesi doğrultusunda düşman devletin gemilerine karşı denizde silahlı çatışma faaliyetleri yürüten korsanlarının aksine deniz haydutları, hiçbir devletten herhangi bir belge almadan açık denizde maddi kazanç elde etmek amacıyla hareket etmişlerdir. Korsanlar savaş hukuku kapsamında bulundukları için diğer devlet tarafından ele geçirildiklerinde savaş esiri statüsüne sahip olurken, deniz haydutları barış zamanı da dâhil olmak üzere giriştikleri şiddet, yağma ve alıkoyma nedeniyle bütün devletler tarafından yargılanabilmiş ve söz konusu yargılama sonrasında genellikle ölüm cezası ile karşılaşmışlardır.[762]

2. Unsurları

16 Nisan 1856 tarihli Paris Beyannamesi aracılığıyla korsanlığın yasaklanması ile söz konusu kavramın yerine kullanılmasına son verilen deniz

[761] ÖKTEM-KURTDARCAN, s. 25, 43.

[762] MERAY, s. 117.

haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuktaki düzenlemelerin temelini,[763] Harvard Hukuk Fakültesi'nin 1932 yılında hazırladığı Deniz Haydutluğu'na İlişkin Sözleşme Taslağı oluşturmaktadır. O dönemde devletler tarafından kabul görmeyen 19 maddeden meydana gelen taslak metin, 1958'de toplanan Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'nda kabul edilen ADS'nin deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemelerine esas teşkil etmiştir. BMDHS görüşmelerinde deniz haydutluğunun öncelikli konular arasında yer almaması nedeniyle ADS hükümleri esas alınmış, bu durum BMDHS hükümlerinin günümüzdeki deniz haydutluğu faaliyetleri için yeteri kadar güncel olmaması sonucunu doğurmuştur.[764]

Buna göre, deniz haydutluğunun varlığı için dört temel şart aranmaktadır. Her şeyden önce ortada bir şiddet, alıkoyma ve yağma fiilinin varlığı gerekmektedir. Söz konusu fiil, açık denizde ve özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmelidir. Son olarak bahsi geçen eylem, özel bir gemi tarafından diğer bir gemiye karşı yöneltilmelidir.[765]

a. Şiddet, Alıkoyma ve Yağma

Şiddet, alıkoyma ve yağma fiilleri, gemiyi ele geçirerek batırmak dâhil, gemiye yönelik her türlü zarar, gemide bulunanların öldürülmesi, yaralanması ve rehin alınması ile yüke el koymak veya yükü tahrip etmek gibi çok çeşitli eylemleri kapsamaktadır.[766] Açık denizde gerçekleştirilen bahsi geçen faaliyetlerin deniz

[763] BATIR, s. 88.

[764] TOPAL, s. 109-110.

[765] ADS md. 15/1; BMDHS md. 101-a.

[766] MERAY, s. 107.

haydutluğu kapsamında değerlendirilmesi için mutlaka yerine getirilmeleri gerekli değildir. Söz konusu eylemler ile hedeflenen amaca tehdit aracılığıyla ulaşılması veya sadece tehditte bulunulması durumları da deniz haydutluğu fiilinin varlığı için yeterlidir.[767]

b. Özel Amaç

Açık denizde bir gemiden diğerine karşı yöneltilen şiddet, alıkoyma ve yağma fiillerinin deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmesi için, özel amaçlarla (*animus furandi*) yerine getirilmesi gerekmektedir. ADS ve BMDHS'de tanımlanmayan söz konusu kavram, devletler arsındaki uygulamada ve doktrinde şahsi bir çıkar sağlamak şeklinde ele alınmaktadır.[768] Bu doğrultuda, muhtemel maksadı yağma ve genel hedefi geminin yükü olan deniz haydutlarının gerçekleştirdiği; adam öldürme, adam kaçırma, fidye isteme, gemiye el koyma, veya gemiyi batırma gibi eylemlerin hepsi, özel amaç bünyesinde işlendikleri için deniz haydutluğu niteliği taşımaktadırlar.[769]

1856 Paris Beyannamesi'yle korsanlığın yasaklanması sonrasında o zamana kadar söz konusu kavram ile deniz haydutluğu arasında ayrım yapılmasında

[767] JENNINGS-WATTS, s. 752; O'CONNELL, s. 968.

[768] TOPAL, s. 113; Özel amaç unsurunun, şahsi bir çıkar sağlamanın yanında, nefret ve intikam gibi sebeplerin varlığı durumunda da karşılandığı doktrinde ileri sürülmektedir. BROWN, s. 301.

[769] JENNINGS-WATTS, s. 752.

başvurulan özel amaç unsuru bu doğrultuda önemini kaybetmiş,[770] günümüzde ise farklı bir açıdan ehemmiyet kazanmıştır.

Özellikle 11 Eylül 2001'de ABD'de gerçekleşen saldırıların ardından uluslararası alanda gündeme oturan terörizmin, siyasi saik doğrultusunda gündeme gelmesi, deniz yoluyla gerçekleştirilmesi durumunda ADS ve BMDHS'deki deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemelerin kapsamı dışında kalmasına neden olmaktadır. Bu nedenle doktrinde, bahsi geçen eylemlerin deniz haydutluğu bünyesinde değerlendirilmesi yönünde görüşler ortaya çıkmıştır. Siyasi bir amaç doğrultusunda işlenen ve yöneltildiği devletin hükümetini baskı altına almaya yönelik sembolik eylemlerden meydana gelen terörizmin, kişisel menfaat doğrultusunda açık denizde gemilere saldırılan ve genellikle maksadına yetecek derecede şiddete başvurulan deniz haydutluğu ile birlikte ele alınması mümkün değildir.[771] Aynı zamanda terörizmin, evrensel yargı yetkisine tabi bulunan deniz haydutluğu ile benzer hukuki statüye dâhil edilmesi, büyük çoğunlukla tek bir devlete yönelen terörist eylemlerin uluslararası alanda müdahale edilebilir duruma gelmesine sebebiyet vermesi ve bunun da devletlerin iç işlerine karışılmasına imkân tanıyan bir ortamın gündeme gelmesiyle sonuçlanması mümkündür.[772]

c. Özel Bir Geminin Başka Bir Gemiye Yönelik Eylemleri

ADS ve BMDHS'de kabul gören tanıma göre deniz haydutluğu için, özel bir geminin başka bir gemiye karşı özel amaçlarla işlediği şiddet, alıkoyma ve yağma

[770] BATIR, s. 88.

[771] TOPAL, s. 113-114.

[772] ÖKTEM-KURTDARCAN, s. 64.

faaliyetlerinin varlığı gerekmektedir. Söz konusu eylemleri gerçekleştirmek doğrultusunda, onu fiilen kontrol altında bulunduran kişiler tarafından bu yönde tahsis edilen gemi, deniz haydutluğuna yönelik bir gemi şeklinde değerlendirilmektedir.[773] Burada dikkat edilmesi gerekli nokta, söz konusu hükümlerde deniz haydutluğu kapsamında eylemlerde bulunan gemilere, mürettebatının isyan ederek kontrolü ele geçirdiği ve deniz haydutluğunu ilişkin faaliyetlerde bulunan savaş gemilerinin de dâhil olduğudur.[774]

Deniz haydutluğunun, özel bir geminin başka bir gemiye yönelik eylemleri aracılığıyla gündeme gelmesi, gemide bulunan mürettebat, yolcular veya kaçak yolcuların tarafından özel amaçlarla gerçekleştirilen şiddet, alıkoyma ve yağma faaliyetlerinin bu kapsamda ele alınmaması sonucunu doğurmakta; bu durumda ilgili gemi üzerinde bayrağını taşıdığı devlet yetkili olmaktadır.[775] Deniz yoluyla gerçekleştirilen terörist faaliyetler de çoğunlukla tek bir geminin bulunduğu durumlarda gündeme gelmektedir. Herhangi bir gemiye yönelik gemide bulunan kişiler tarafından gerçekleştirilen saldırılar, gemideki mürettebat, yolcular veya kaçak yolcuların özel amaçlarla yaptıkları şiddet, alıkoyma ve yağma eylemleri gibi deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmemektedir.

d. Eylemin Açık Denizde Gerçekleşmesi

Deniz haydutluğu bünyesindeki şiddet, alıkoyma ve yağma eylemleri, özel amaçlar doğrultusunda, özel bir gemi tarafından diğer bir gemiye karşı, açık denizde

[773] ADS md. 17; BMDHS md. 103

[774] ADS md. 16; BMDHS md. 102.

[775] TOPAL, s. 115.

gerçekleştirilmelidir. ADS kapsamında bir devletin karasularına ve iç sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımlarını ifade eden açık deniz,[776] BMDHS ile gündeme ilk kez gelen kavramların etkisiyle, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinin, karasularının, iç sularının veya takımada sularının dışındaki tüm deniz alanları şeklinde tanımlanmıştır.[777]

Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, BMDHS madde 58/2 hükmüne göre açık denize ilişkin hükümlerin, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgeye yönelik hak ve yükümlülükleriyle bağdaştığı ölçüde söz konusu bölgede uygulanabilmesidir. Böylece, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesi üzerinde bir gemiden diğerine özel amaçla işlenen şiddet, alıkoyma ve yağma fiillerinin de deniz haydutluğu niteliği taşıması mümkün olmaktadır.[778]

2. Evrensel Yargı Yetkisi

Açık denizde tüm devletler deniz haydutluğu kapsamında eylemlerde bulunan herhangi bir gemiyi zapt edebilir, gemideki kişileri gözaltına alabilir ve ilgili mallara el koyabilir. Müdahaleyi gerçekleştiren devlet, sorumluları yargılayarak cezalandırabileceği gibi mallara ilişkin tedbir de alabilir.[779] Bahsi geçen durum,

[776] ADS md. 1.

[777] BMDHS md. 86.

[778] JENNINGS-WATTS, s. 753; BROWN, s. 303.

[779] ADS md. 19; BMDHS md. 105; Özel amaçlar doğrultusunda özel bir gemi tarafından diğer bir gemiye karşı açık denizde yapılan yağma eylemleri sonucunda elde edilen mallar, deniz haydutları tarafından yağmalanan malların mülkiyetinin değişmeyeceği (*pirata non mutat dominium*) yönündeki temelleri Orta Çağ'a

deniz haydutluğuna karşı tüm devletlerin evrensel yargı yetkisi bulunduğu hususunu tespit etmektedir.[780] Evrensel yargı yetkisinin gündeme gelmesi için yapılması gerekli müdahale, ancak devletlerin savaş gemi ve uçakları aracılığıyla gerçekleştirilebilmektedir.[781] Bu doğrultuda, yeterli gerekçe olmadan deniz haydutluğu şüphesiyle herhangi bir gemiye el koyulması durumunda, el koyan devlet

---

dayanan ilke bünyesinde, müdahale eden devletin bu yöndeki tedbirlerinin konusunu oluşturur. ÖKTEM-KURTDARCAN, s. 16.

[780] Bahsi geçen evrensel yargı yetkisi USAD'da karara bağlanan "*Lotus Davası'nda*" gündeme gelmiştir. Hakim Moore'un karara yönelik karşıt görüşünde deniz haydutluğu, uluslararası hukuk kapsamında yargı yetkisi açısından *sui generis* olarak değerlendirilmiştir. Moore'a göre, deniz haydutluğunun gerçekleştiği deniz alanı hiçbir devletin yetkisi altında bulunmayan açık deniz olduğu için, adı geçen eylem bir uluslararası hukuk suçudur. Deniz haydutluğunda bulunan kişiye bütün devletler müdahale edip bu kişiyi yargılayabilir; bir başka anlatımla deniz haydudu insanlığın ortak düşmanı, *hostis humani generis* niteliğindedir. **The Case of the S.S "LOTUS"**, (France v. Republic of Turkey) Dissenting Opinion by Mr. Moore, Series A, No. 10, s. 70, http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/35_Lotus_Opinion_Moore.pdf, (Erişim Tarihi: 15.06.2016).

[781] ADS md. 21; BMDHS md. 107; Söz konusu düzenleme, deniz haydutluğu kapsamında saldırıya uğrayan ticaret gemilerinin, savunma amaçlı faaliyetleri neticesinde deniz haydutluğu yapan gemiyi kontrol altına almalarına engel değildir. Bu durumda bahsi geçen geminin, herhangi bir devletin savaş gemisine veya en yakın kıyı devletinin yetkililerine teslim edilmesi mümkündür. BROWN, s. 303.

söz konusu geminin tabiiyetinde bulunduğu devlete karşı sebep olduğu kayıp ve zarardan dolayı hukuken sorumludur.[782]

Deniz haydutluğunun bastırılması hususunda mümkün olan azami ölçüde iş birliği yapmak yükümlülüğü altında bulunan devletlerin sahip olduğu evrensel yargı yetkisi kapsamındaki işlemler,[783] her devletin iç hukukuna bırakılmıştır.[784] Uluslararası hukuk bünyesinde kabul gören tanımı uyarınca deniz haydutluğunda bulunan gemiye el koyan devlet, gemi ve failler hakkında iç hukuku kapsamındaki kuralları uygulayacaktır. Bunun için öncelikle, deniz haydutluğu fiilinin iç hukukta suç olarak düzenlenmesi gerekmektedir.[785]

---

[782] ADS md. 20; BMDHS md. 106.

[783] ADS md. 14; BMDHS md. 100.

[784] JENNINGS-WATTS, s. 746; CHURCHILL-LOWE, s. 210, dn. 15.

[785] ÖKTEM-KURTDARCAN, s. 104; Türk Hukuku'nda deniz haydutluğu, ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması başlığı altında ele alınmıştır.
5237 sayılı Türk Ceza Kanunu md. 223: "(1) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket halinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.
(2) Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması halinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.
(3) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

B. Modern Deniz Haydutluğu

1. Genel Olarak

Günümüzde deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin başında gelen modern deniz haydutluğunun, söz konusu faaliyeti yerine getirenler için bu doğrultuda nispeten kullanabilecekleri bir kıyı şeridinin,[786] ilgili kıyıdan denize ulaşımın ve bahsi geçen alanların ülkesine dâhil bulunduğu devletin egemen siyasi otoritesinde zayıflığın varlığını gerektirdiği kabul edilmektedir.[787] Doktrin tarafından

---

(4) Bu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla ayrıca cezaya hükmolunur.

(5) Bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hallerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler uygulanır".

[786] Özellikle Somali örneğinde öne çıkan kıyı şeridinden modern deniz haydutluğu kapsamında yararlanılması, söz konusu faaliyetin deniz haydutluğunun tanımı dışına çıkmasında önemli bir unsur olmuştur. Buna göre, Somali açıklarında özel gemilere yönelik gerçekleştirilen saldırıların ardından ele geçirilen gemi ve mürettebat, deniz haydutlarının kontrolündeki kıyı şeridinde talepleri karşılanana kadar alıkonulmaktadır. Somali'de gerçekleşen modern deniz haydutluğu fiillerini diğer bölgelerdekilerden ayıran ilgili durum, bu doğrultudaki eylemler için sığınak niteliğinde bir bölge meydana getirmektedir. Martin N. MURPHY, **Somalia: The New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa**, Hurts&Company, London, 2011, s. 33.

[787] Robert HAYWOOD, Roberta SPIVAK, **Maritime Piracy**, Routledge, London-New York, 2012, s. 12.

belirlenen unsurların mevcudiyeti ile yaygınlığı artan modern deniz haydutluğu çoğunlukla; Malakka Boğazı,[788] Endonezya, Malezya, Filipinler, Vietnam, Bangladeş, Hindistan,[789] Aden Körfezi[790] ve Batı Afrika Kıyıları'nda gündeme gelmektedir.[791]

---

[788] Endonezya, Malezya Singapur'un kıyısının bulunduğu Malakka Boğazı, deniz ticaretinin %25'e yakın bir kısmının gerçekleştirildiği bir su yoludur. Günde 11 milyon varil petrolün ve yıllık 60.000 geminin geçiş yaptığı adı geçen Boğaz, uluslararası ticaret için büyük önem taşımaktadır. Modern deniz haydutluğun 1990'dan itibaren görülmeye başlandığı ilgili Boğaz'da, 2004 yılında Sumatra açıklarında meydana gelen tsunami sonrasında haydutluk eylemleri bir süre gündeme gelmese de 2005'ten itibaren tekrar yaygınlık kazanmış ve günümüze kadar ulaşmıştır. Söz konusu faaliyetler uluslararası ticareti etkilediği kadar, bölgedeki yerel ekonomiyi de, özellikle balıkçılığa verdiği zarar doğrultusunda, zarara uğratmaktadır. J. N. MAK, "Pirates, Renegades and Fishermen: The Politics of Sustainable Piracy in the Strait of Malacca", **Violence at Sea, Piracy in the Age of Global Terrorism**, (Ed., Peter LEHR), Routledge, New York-London, 2007, s. 199-200, 203-205.

[789] Hint Okyanusu'nda tek başına 2008 ile 2009 yılları arasında gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri, uluslararası deniz taşımacılığına, 1956 yılındaki Süveyş Kanalı Krizi'nde olduğu kadar zorluk çıkarmıştır. ROTHWELL-STEPHENS, s. 164.

[790] Akdeniz ile Süveyş Kanalı aracılığıyla Kızıl Deniz, Umman Denizi ve Hint Okyanusu'nu birleştiren deniz yolu üzerinde bulunan Aden Körfezi uluslararası ticaret için ehemmiyet göstermektedir. Cibuti, Mısır, Ürdün, Suudi Arabistan, Somali, Sudan ve Yemen'in kıyıdaş olduğu Körfez, deniz ticaretinin %8'inin

Modern deniz haydutluğu kapsamında farklı saldırı çeşitleri ile karşılaşılmaktadır. İlk olarak, limanlarda veya kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilere karşı gerçekleştirilen saldırılar gündeme gelmekte; aynı zamanda açık denizde meydana gelen eylemler farklı yollara başvurularak hayata geçirilmektedir. Bu kapsamda, modern silahlarla donatılan bir ana gemiden yürütülen faaliyetler bünyesinde, saldırılan gemideki yük tamamen başka bir gemiye nakledilerek mürettebat serbest bırakılmaktadır. Daha çok karşılaşılan bir diğerinde ise, gemi, yükü ve mürettebatıyla alıkonulmakta ve karşılığında fidye talep edilmektedir. Son türde, mürettebatı uzaklaştırılan gemi ve yükü, sahte evraklar ile vasıtasıyla satılarak deniz ticaretinde kullanılmaktadır.[792]

Modern deniz haydutluğunu ayıran en önemli özellik, söz konusu faaliyet kapsamındaki eylemlerin yarısından fazlasının kıyı devletlerinin deniz ülkesine dâhil

---

yapıldığı, deniz yoluyla taşınan petrolün %12'sinin geçtiği ve yılda 22.000 geminin kullandığı bir deniz alanıdır. Deniz ulaşımının önemli bir kısmının Somali kıyılarının açıklarında gerçekleştirildiği Aden Körfezi'nde, özellikle 2007 yılından itibaren gemilere yönelik deniz haydutluğu kapsamındaki eylemlerde büyük bir artış yaşanmıştır. Anne PETRIG, Robin GEIβ, **Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden**, Oxford University Press, Oxford-New York, 2011, s. 6-7.

[791] Samuel Pyeatt MENEFEE, "An Overview of Piracy in the First Decade of the 21st Century", **Legal Challenges in Maritime Security**, (Eds., Myron H. NORDQUIST, Rüdiger WOLFRUM, John Norton MOORE, Ronan LONG), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2008, s. 445.

[792] TOPAL, s. 106-107.

deniz alanlarında, gemiler hareketsiz iken gerçekleşmesidir. Bu türdeki saldırılar için çoğunlukla havanın karanlık olduğu saatler tercih edilirken, hareket halindeki gemilere yönelik müdahalelerde, motorlu küçük tekneler kullanılarak bunlara yaklaşılmakta ve kancalı halatlar veya hafif merdivenler aracılığıyla güverteye çıkılmaktadır. Bu esnada, bıçak, tabanca, tüfek, makineli tüfek ve roketatar gibi silahlardan yararlanılmaktadır.[793]

Modern deniz haydutluğu kapsamındaki söz konusu eylemler, 2006 ile 2010 yılları arasında sırasıyla, 239, 263, 293, 410 ve 445 kez meydana gelmiştir. Bahsi geçen zaman aralığında gemilere yönelik yapılan toplam saldırı sayısı ise 1650'ye ulaşmıştır. Bu kapsamda, Türkiye bayrağı taşıyan gemilere 17 kez deniz haydutları tarafından müdahalede bulunulmuştur. Gemilere karşı bu tür faaliyetlerin en çok vuku bulduğu yerler, Endonezya, Malakka Boğazı, Bangladeş, Hindistan, Aden Körfezi, Somali ve Nijerya olarak belirlenmiştir. Yine bu saldırılarda 2010 yılına kadar gemi mürettebatlarından, 3600'ü rehin alınmış, 214'ü fidye için kaçırılmış, 188'i yaralanmış, 35'i kaybolmuş ve 84'ü hayatını kaybetmiştir.[794]

Devam eden süreçte, 2011'den itibaren 2016 yılının ilk altı ayı dâhil olmak üzere, 1589 saldırı gerçekleşmiş; bunlardan 6 tanesi Türkiye bayrağı altında seyreden gemilere yönelmiştir. Söz konusu saldırıların en fazla gündeme geldiği yerler, Endonezya, Malakka Boğazı, Bangladeş, Hindistan, Aden Körfezi, Somali, Nijerya

---

[793] Michael MCNICHOLAS, **Maritime Security, An Introduction**, Elsevier, New York-Oxford, 2008, s. 167.

[794] **Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report**, ICC International Maritme Bureau**,** London, 2011, s. 5-6, 11, 16.

ve Vietnam olmuştur. Bu kapsamda, 1470 kişi rehin alınmış, 105 kişi fidye için kaçırılmış, 75 kişi yaralanmış ve 15 kişi hayatını kaybetmiştir.[795]

Modern deniz haydutluğuna ilişkin veriler gözden geçirildiğinde, özellikle 2006 yılından itibaren yaygınlaşmaya başlayan faaliyetin, ADS ve BMDHS'de üzerinde uzlaşılan deniz haydutluğu tanımının kapsamını bir hayli aştığı göze çarpmaktadır. Buna göre, deniz haydutluğu bünyesindeki şiddet, alıkoyma ve yağma eylemlerinin, özel amaçlar doğrultusunda, özel bir gemi tarafından diğer bir gemiye karşı kıyı devletinin, münhasır ekonomik bölgesinin, karasularının, iç sularının veya takımada sularının dışındaki tüm deniz alanları şeklinde tanımlanan açık denizde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ancak, modern deniz haydutluğuna yönelik eylemler çoğunlukla limanların yer aldığı iç sular gibi kıyı devletlerinin deniz ülkesine dâhil olan deniz alanlarında meydana gelmektedir. Söz konusu veriler doğrultusunda, gerek açık denizde gerek kıyı devletinin egemenliği altındaki deniz alanlarında gemilere yönelik gerçekleşen saldırıların ve bu saldırılardan etkilenen kişi sayısının ulaştığı rakamların büyüklüğü, göze çarpan bir diğer olgu olmaktadır.

Modern deniz haydutluğunun günümüzde ulaştığı boyutların temel nedenleri, uygulamadaki zafiyetler, elverişli coğrafya, çatışma ortamı, güvenlik güçlerinin yetersizliği, siyasi ortam, kültürel kabul ve ödül vaadi şeklinde özetlenebilmektedir.[796] Özellikle Somali'de görülen, Devletlerin Hakları ve Görevleri Sözleşmesi'nde öngörülen devletin unsurlarından, bağımsız siyasal yönetimin ortadan kalkması ile gündeme gelen başarısız devlet kavramının, bahsi

[795] **Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report**, ICC International Maritme Bureau**,** London, 2016, s. 5-6, 10, 14.

[796] BATIR, s. 147-153.

geçen sonuçta önemli bir etkisi vardır. Muhammed Siyad Barre yönetiminin 1991'de ortadan kalkması ile Somali'de baş gösteren iç çatışmaların yarattığı ortam, devlet yapılanmasını işlevsiz kılmıştır. Her ne kadar, başarısız devletin varlığı tek başına modern deniz haydutluğunun ortaya çıkması ve yaygınlaşmasında yeterli değilse de yukarıda sayılan nedenler ile birleştiğinde adı geçen faaliyet için uygun bir ortamın oluştuğu gözlemlenmektedir.[797]

Bütün bu hususlar ele alındığında, modern deniz haydutluğunun öncelikle gerçekleştiği bölgelerdeki yerel güvenliği doğrudan ihlal ettiği, deniz yoluyla yapılan uluslararası ticareti aksatarak ise, uluslararası güvenliği olumsuz yönde etkilediği ortaya çıkmaktadır. Böylelikle söz konusu faaliyetin, bölgesel ve uluslararası güvenlik bakımından menfi sonuçlar doğuracağı açıktır.[798]

Aynı zamanda, modern deniz haydutluğu ile uluslararası organize suç arasında ileri sürülen bağın, gemilere karşı yapılan saldırıların sayısı ve kapsamında yaşanan artış ile beraber daha fazla görünür bir nitelik taşıdığı ileri sürülmektedir. Özellikle saldırılan gemideki yükün tamamen başka bir gemiye nakledilmesi, geminin, yük ve mürettebatıyla birlikte alıkonulması ve karşılığında fidye talep edilmesi ve gemi ile yükünün, sahte evraklar vasıtasıyla satılarak deniz ticaretinde kullanılması gibi karmaşık eylemlerin çoğu zaman uluslararası organize suç

---

[797] J. Peter PHAM, "The Failed State and Regional Dimensions of Somali Piracy", **The International Response to Somali Piracy, Challenges and Opportunities**, (Eds., Bibi VAN GINKEL, Frans-Paul VAN DER PUTTEN), Martinus Nijhof, Leiden-Boston, 2010, s. 31-32.

[798] Martin N. MURPHY, **Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, The Threat to International Security**, Routledge, London-New York, 2007, s. 42, 44.

örgütlerinin yönlendirmesiyle gerçekleştirildiği bildirilmektedir. Benzer bir durum, terörizmin finanse edilmesi hususunda modern deniz haydutluğunun kullanılması açısından da mevcuttur.[799]

Bahsedilen hususlar göz önünde bulundurulduğunda, modern deniz haydutluğunun, deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler içerisinde yer almasının yanında, uluslararası barış ve güvenliği de tehdit ettiği anlaşılmaktadır. Uluslararası hukukta konuyla ilgili gelişmelerin de destekleyeceği bu durum, adı geçen faaliyetin kapsamlı güvenlik anlayışı doğrultusunda değerlendirilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

2. Uluslararası Hukukta Konuyla İlgili Gelişmeler

Modern deniz haydutluğuna yönelik eylemlerin çoğunlukla limanlar, iç sular, karasuları veya uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan boğazlarda meydana gelmesi, ADS ve BMDHS'de deniz haydutluğunun açık denizler ile sınırlandırılması nedeniyle, modern deniz haydutluğunun bu kapsamda değerlendirilmesine çoğu zaman engel olmaktadır.

Deniz haydutluğu konusunda bünyesindeki Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) aracılığıyla çalışmalarda bulunan IMO,[800] BMDHS'nin gündeme gelmesi ile devletlerin talepleri doğrultusunda deniz haydutluğu konusunu ele almaya başlamıştır. IMO Genel Kurulu'nun, 17 Kasım 1983 tarihinde aldığı Kararı'nda,

[799] MCNICHOLAS, s. 169-171.

[800] Bu noktada, *emniyet* (*safety*) ve *güvenlik* (*security*) kavramlarının sıklıkla olduğu gibi birbiri yerine kullanıldığı bir durum söz konusudur. Bahsi geçen kavramlar ve aralarındaki farklar hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. supra., s. 94-96.

deniz haydutluğunun önlenmesi için devletlerin gerekli tüm önlemleri almasının önemi ifade edilmiş; bu kapsamda açık deniz dışında işlenen fiiller için ilk kez *silahlı soygun* kavramı kullanılmıştır.[801] Böylelikle, açık denizdeki saldırılar ADS ve BMDHS'ye uygun biçimde deniz haydutluğu; karasularında, iç sularda, liman ve demir yerlerinde gemilere yönelik gerçekleştirilen şiddet, alıkoyma ve yağma eylemleri ise, silahlı soygun şeklinde nitelendirilmiştir.

Devam eden süreçte söz konusu kavramın ayrıntılı tanımı, IMO Genel Kurulu'nun 2 Aralık 2009 tarihli Kararı ile yapılmıştır. Buna göre silahlı soygun, özel amaçlar doğrultusunda, özel bir gemi tarafından diğer bir gemiye karşı yöneltilen deniz haydutluğu eylemi dışındaki, bir devletin iç sularında, takımada sularında veya karasularında işlenen şiddet, alıkoyma ve yağma eylemlerini ifade etmektedir.[802] Söz konusu tanım doğrultusunda silahlı soygun kavramının, deniz haydutluğundan, ilgili fiillerin açık denizde özel amaçlarla bir gemiden diğerine yönelik işlenmesi hususunda ayrıldığı göze çarpmaktadır. Bir başka anlatımla, silahlı soygun eyleminin meydana gelmesi için, açık denizde iki geminin varlığında gerçekleşmesi ve bu sırada özel amaçlar güdülmesi gerekmemektedir.

---

[801] **Measures to Prevent Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships**, IMO Assembly Resolution A.545(13), 1983, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.545.pdf, (Erişim Tarihi: 15.08.2016).

[802] **Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships**, IMO Assembly Resolution A. 1025(26), 2009, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf, (Erişim Tarihi: 15.08.2016).

IMO'nun ortaya koyduğu silahlı soygun kavramı, konuya yönelik uluslararası anlaşmalar aracılığıyla da gündeme gelmiştir. Özellikle Malakka Boğazı olmak üzere, Doğu Asya'da modern deniz haydutluğu faaliyetlerinin artması sonucunda 2004 yılında 16 bölge Devleti tarafından imzalanan ve 2006'da yürürlüğe giren, Asya'da Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlarla Mücadele Amaçlı Bölgesel İşbirliği Anlaşması (ReCAAP) bu doğrultuda örnek gösterilebilir.[803] ReCAAP ile IMO tarafından belirlenen silahlı soygun kavramı aynı şekilde kabul edilmiştir.[804] Buna göre, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi ve ilgili hususta iş birliği yapılması hususunda taraf devletlere yükümlülükler öngören düzenlemelerin yanında,[805] konuya ilişkin Veri Paylaşım Merkezi kurulması öngörülmüştür.[806]

Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'ne kıyısı bulunan devletler tarafından, 26 ve 29 Ocak 2009 tarihleri arasında Cibuti'de gerçekleştirilen toplantı sonrasında, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde Bulunan Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlarla Mücadele Amaçlı Davranış Kodu kabul

---

[803] Anlaşma'nın metni için bkz. **ILM**, Vol. 44, No. 4, 2005, s. 829-835; Anlaşma'nın metni için ayrıca bkz. http://www.recaap.org/Portals/0_/docs/About %20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf, (Erişim Tarihi: 18.08.2016); ReCAAP ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.recaap.org/, (Erişim Tarihi: 18.08.2016).

[804] ReCAAP md. 1/2.

[805] ReCAAP md. 3, 10, 11.

[806] ReCAAP md. 4.

edilmiştir.[807] İmzalandığı gün olan 29 Ocak 2009'da yürürlüğe giren Cibuti Davranış Kodu'nda, adı geçen bölgede deniz haydutluğu veya silahlı soygun faaliyetlerinde bulunduğundan şüphelenilen gemilere müdahale edilmesi, şüphelilerin yakalanarak kovuşturulması, söz konusu faaliyetlerin yöneldiği gemilerin ve mağdurların kurtarılması ile taraf veya taraf olmayan devletlerle konuya yönelik müşterek operasyonların düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.[808] IMO tarafından gündeme getirilip, sonrasında tanımlanan ve ReCAAP ile uygulamaya yansıtılan silahlı soygun kavramı, Cibuti Davranış Kodu ile aynen kabul edilmiştir.

25 Haziran 2013 tarihinde Kamerun'da imzalanan Batı ve Orta Afrika'da Bulunan Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu, Silahlı Soygun ve Hukuka Aykırı Eylemlerle Mücadele Amaçlı Davranış Kodu ile deniz haydutluğu ve silahlı soygun kavramları açısından mevcut yaklaşımın devam ettirilmesinin yanında; hukuka aykırı eylemler başlığı altında önemli bir gelişme kaydedilmiştir.[809] Buna göre, söz konusu kavram kapsamında, *denizcilik alanındaki organize suçlar* ilk kez ele alınmıştır. Böylelikle, kara para aklama, silah ve uyuşturucu madde ticareti, deniz haydutluğu, silahlı soygun, ham petrol hırsızlığı, insan ticareti, göçmen kaçakçılığı, deniz

[807] Davranış Kodu'nun metni için bkz. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf, (Erişim Tarihi: 20.08.2016); Buradan sonra "*Cibuti Davranış Kodu*" olarak anılacaktır.

[808] Cibuti Davranış Kodu para. 9.

[809] Davranış Kodu'nun metni için bkz. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf, (Erişim Tarihi: 22.08.2016), Buradan sonra "*Kamerun Davranış Kodu*" olarak anılacaktır.

kirliliği, yasadışı balıkçılık, zehirli atık boşaltma, deniz terörizmi ve petrol altyapılarına saldırı gibi sınırlı sayıda düzenlenmeyen faaliyetlerin deniz alanındaki organize suçlar bünyesinde değerlendirilmesi mümkün hale gelmiştir.[810] Gemilere karşı yapılan saldırıların sayısı ve kapsamında yaşanan artış ile beraber daha fazla görünür bir nitelik taşımaya başlayan modern deniz haydutluğu ile uluslararası organize suç arasındaki bağın, konuyla ilgili bir uluslararası anlaşmada ifade edilmesi ehemmiyet taşımaktadır.

Bütün bu gelişmeler sonucunda, 15 Ekim 2016 tarihinde Togo'nun başkenti Lome'de gerçekleşen, Afrika'daki Deniz Güvenliği, Deniz Emniyeti ve Kalkınma Hakkında Afrika Birliği Olağanüstü Zirvesi'nde, Deniz Güvenliği, Deniz Emniyeti ve Kalkınma Hakkında Afrika Anlaşması imzalanmıştır.[811] Deniz Güvenliği ve deniz emniyeti kavramlarının ayrı biçimde kullanılması ve kalkınmanın adı geçen diğer iki kavram ile birlikte aynı Anlaşma'da düzenlenmesi, günümüzde deniz güvenliğinin sağlanmasında kapsamlı güvenlik anlayışının kabul edilmeye başlandığını açıkça ortaya koymaktadır.

3. Güncel Mücadele Yöntemleri

Modern deniz haydutluğu ile mücadelede başvurulan güncel mücadele yöntemlerinden en kapsamlı ve etkin olanı Güvenlik Konseyi Kararları doğrultusunda gerçekleştirilen faaliyetlerdir. Güvenlik Konseyi konuya ilk kez 2006 yılındaki 1676 sayılı Kararı ile dikkat çekmiş; Somali kıyısı açıklarında gemilere

[810] Kamerun Davranış Kodu md. 1/5.

[811] Ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.african-union-togo2015.com/en/accueil, (Erişim Tarihi: 23.08.2016); Buradan sonra "*Lome Anlaşması*" olarak anılacaktır.

karşı yürütülen deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerindeki artıştan duyulan endişe ifade edilmiştir.[812] Güvenlik Konseyi, söz konusu Karar ile ilk kez deniz haydutluğu ve silahlı soygun ayrımını kullanmıştır.

Devam eden süreçte, modern deniz haydutluğu ile mücadelede önemli bir dönüm noktasını teşkil eden Güvenlik Konseyi'nin 1816 sayılı Kararı alınmıştır. BM Andlaşması Bölüm VII kapsamında gündeme gelen Karar ile deniz haydutluğu ve silahlı soygunun uluslararası barış ve güvenliği tehdit ettiği belirlenmiş; bu doğrultuda devletlere altı aylık bir süre için Somali Geçici Federal Hükümeti ile iş birliği içinde Somali kıyısı açıklarında gemilere karşı yürütülen bahsi geçen eylemler ile mücadele için yetki verilmiştir. Söz konusu yetki kapsamında devletlerin, açık denizde ve Somali karasularında gerekli tüm tedbirleri alması mümkün kılınmıştır.[813] Böylece, deniz haydutluğu doğrultusunda kullanılan gemilere yönelik açık denizde

[812] 1676 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search /view_doc.asp?symbol=S/RES/1676(2006), (Erişim Tarihi: 20.08.2016).

[813] 1816 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search /view_doc.asp?symbol=S/RES/1816(2008), (Erişim Tarihi: 25.08.2016); Modern deniz haydutluğu ile mücadelede büyük önem taşıyan ilgili Karar'ın alınmasında, IMO Genel Kurulu'nun, Somali Geçici Federal Hükümeti'ni deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinde bulunan gemilere müdahale eden diğer devletlerin savaş gemilerinin karasularına girmesine rıza gösterdiğini Güvenlik Konseyi'ne bildirmesini talep eden 29 Kasım 2007 tarihli Kararı etkili olmuştur. **Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters Off the Coast of Somalia**, IMO Assembly Resolution A.1002(25), 2007, http://www.imo.org/blast /blastDataHelper. asp?data_id=25332&filename=A1002(25).pdf, (Erişim Tarihi: 02.07.2016).

başlayan takibin, Somali karasularında devam etmesi ile yine Somali karasularında meydana gelen silahlı soygun eylemlerine direkt müdahale edilmesi gündeme gelmiştir.[814]

Güvenlik Konseyi'nin konuyla ilgili 1851 sayılı Kararı bir diğer önemli gelişmeyi meydana getirmektedir. Buna göre, Somali kıyısı açıklarında gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleriyle mücadelede, üye devletlerin 1846 sayılı Karar'ın kabul edildiği tarihten itibaren 12 aylık bir süre için, Somali Geçici Federal Hükümeti'nin yetkilendirmesiyle, Somali'de söz konusu eylemlerin önlenmesi için gerekli tüm tedbirleri almaları mümkündür.[815] Doktrinde, ilgili Karar ile Somali'de önlem alma yetkisinin tanınması, üye devletlere Somali kara ülkesi üzerinde de müdahale imkânı verildiği şeklinde değerlendirilmiş; böylelikle deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile deniz ve karada mücadelenin mümkün hale geldiği ileri sürülmüştür.[816] Gerçekten de modern deniz haydutluğu için bu doğrultuda nispeten kullanılabilecek bir kıyı şeridinin varlığının gerekliliği göz önüne alındığında, ilgili kıyı devletinin rızası ile kara ülkesine müdahalede bulunulmasının uygun bir mücadele yöntemi olduğu ortaya çıkmaktadır.

---

[814] Douglas GUILFOYLE, "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", **ICLQ**, Vol. 57, No. 3, 2008, s. 695.

[815] 1851 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search /view_doc.asp?symbol=S/RES/1851(2008), (Erişim Tarihi: 02.07.2016).

[816] Tullio TREVES, "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, **EJIL**, Vol. 20, No. 2, 2009, s. 404.

Güvenlik Konseyi'nin takip eden, 1897, 1950, 2020, 2077, 2125, 2184, 2246 ve 2316 sayılı Kararları doğrultusunda Somali açıklarında deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile mücadelede üye devletlere 9 Kasım 2017 tarihine kadar gerekli önlemleri alma hususunda yetki tanınmıştır.[817]

Tüm bu kararların ortak yönü, üye devletlere söz konusu faaliyetler ile mücadele için Somali Geçici Federal Hükümeti'nin izniyle, Somali karasuları da dâhil olmak üzere, kuvvet kullanılmasını da içeren müdahale imkânı verilmesidir.

[817] 1897 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897(2009), 1950 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950(2010), 2020 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020(2011), 2077 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077(2012), 2125 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013), 2184 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184%20(2014), 2246 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246(2015), 2316 sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2316(2016), (Erişim Tarihleri 05.07.2015).

Unutulmaması gereken, 1851 sayılı Karar ile Somali'nin kara ülkesinin de ilgili kapsamda ele alınmış olmasıdır. Güvenlik Konseyi, bahsi geçen kararlarında öngördüğü hususların Somali'de yaşanan durum için geçerli bulunduğunu ve konuya yönelik uluslararası örf ve adet hukuku kuralı meydana gelmesi sonucu doğurmayacağını açıkça ifade etmiştir. Böylelikle deniz haydutluğuna ilişkin mevcut uluslararası hukuk kurallarında herhangi bir değişimin yaşanmadığını söylemek mümkündür.[818]

Türkiye, Güvenlik Konseyi'nin ilgili kararları doğrultusunda, Türk Deniz Kuvvetleri'ni deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele amacıyla yürütülen uluslararası çabalara destek vermek üzere Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları ile Arap Denizi'nde bir yıl süreyle 934 sayılı TBMM Kararı ile görevlendirmiştir.[819] Söz konusu süre, 956,[820] 984,[821] 1008,[822] 1031[823] ve 1054[824] sayılı TBMM Kararları ile 21.01.2014 tarihine kadar uzatılmıştır.[825]

---

[818] Uğur BAYILLIOĞLU, "Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S. 1, 2011, s. 141.

[819] **RG**. T. 13.02.2009, S. 27140.

[820] **RG**. T. 05.02.2010, S. 27484.

[821] **RG**. T. 10.02.2011, S. 27842.

[822] **RG**. T. 31.01.2012, S. 28190.

[823] **RG**. T. 08.02.2013, S. 28553.

[824] **RG**. T. 21.01.2014, S. 28889.

[825] Ayrıntılı bilgi için bkz. id., s. 147-155

4. Genel Değerlendirme

Modern deniz haydutluğuna ilişkin çözüm önerileri arasında en çok karşımıza çıkan husus, BMDHS'de yapılan deniz haydutluğuna ilişkin tanımlamada açık deniz şartının çıkartılarak, açık deniz ve karasuları ayrımı yapılmadan deniz haydutluğunun tekrar tarif edilmesidir. Gerçekten de, BMDHS hazırlandığı dönemlerde günümüzde sıklıkla karşılaşılan başarısız devlet kavramı henüz gündeme gelmemiştir. Özellikle söz konusu Sözleşme ile karasularının azami sınırının 12 mile çıkartılması, kıyı devletinin yetkilerini artırmış; ancak bu yetkileri kullanmaktan aciz devletlerin sayısındaki artış, karasularını deniz haydutluğu için elverişli hale getirmiştir.[826] Ancak bu olumsuz duruma karşı, deniz haydutluğu tanımından açık denizde gerçekleşme şartını kaldırmak tek başına yeterli bir çözüm niteliği taşımamaktadır. Her şeyden önce, kıyı devletinin deniz ülkesinin bir parçası olan karasularında, diğer devletlerin deniz haydutluğu eylemlerine direkt biçimde müdahale etme yetkisinin tanınması, egemenliklerini sınırlanması konusunda günümüze kadar isteksiz bir tutum sergileyen devletler açısından çok olası gözükmemektedir.

Öncelikle yapılması gereken, *özel amaç* unsurunun kaldırılarak, bir başka anlatımla denizde gerçekleştirilen şiddet eylemlerinin tek bir başlık altında toplanarak, deniz terörizmi ve deniz haydutluğu ayrımına son vermektir. Bu aşamadan sonra, açık deniz şartı aşamalı biçimde kaldırılmalı, bir başka ifadeyle, kıyı devletinin karasularında söz konusu devlete öncelikli bir yetki tanınmalıdır. Kıyı devletinin bu öncelikli yetkisini kullanmadığı veya kullanamadığı durumlarda, diğer devletlerin müdahale yetkisi gündeme gelmelidir. Böylelikle son dönemde

[826] TOPAL, s. 119.

yaygınlaşan deniz haydutluğu ve silahlı soygun ayrımı, uluslararası hukukun bölünmesinin önüne geçielecek şekilde, ortadan kalkmış olacaktır.

Son aşamada ise, deniz haydutluğuna yönelik evrensel yargı yetkisinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Günümüze kadarki süreçte, deniz haydutluğunu yargılama yetkisini bünyesinde bulunduran herhangi bir uluslararası mahkeme gündeme gelmemiştir. Bu durum, devletlerin iç hukuklarında söz konusu eylemi suç olarak düzenlemelerini gerektirmiş; ancak deniz haydutluğunun kapsadığı fiiller konusunda halen yaşanmakta olan belirsizlik, bahsi geçen iç hukuk düzenlemelerine de yansımıştır. Deniz haydutluğunun uluslararası bir suç şeklinde değerlendirilmesine rağmen, devletlerin farklı eylemleri bunun içine dâhil etme çabaları, özellikle açık deniz serbestilerini ihlal eder bir nitelik kazanmıştır.[827]

BMDHS madde 105'te öngörülen yetki, devletlerin iç hukuklarında adı geçen suç ile ilgili düzenlemeler yapmalarını gerektirmekte; ancak bu konuda yeknesaklık sağlanamamaktadır. Bu nedenle, yukarıda öngörülen değişikliklere, UCM yargı yetkisine Roma Statüsü'nde yapılacak bir değişiklik ile deniz haydutluğunun eklenmesi yerinde olacaktır. Böylelikle, herhangi bir devletin yargı yetkisini kullanmakta isteksiz veya yetersiz olması durumlarında tamamlayıcı yetkisi bulunan UCM'nin bu yetkisi, yukarıda öngörülen kıyı devletinin öncelikli yetkisi ile uyum içerisinde olacak; aynı zamanda deniz haydutluğu için öngörülen yargı yetkisinde gerçek bir birlik tesis edilecektir.

Deniz haydutluğunun UCM'nin yargılama yetkisi kapsamına alınması, Özellikle AİHS tarafı devletler için bir kat daha önemli bir gelişme niteliğindedir. AİHM deniz yoluyla uyuşturucu madde ticareti gerçekleştirilmesi hususundaki

[827] O'CONNELL, s. 967.

MEDVEDYEV Kararı'nda Fransa savaş gemisinin müdahalesi sonucunda gözaltına alınan kişilerin özgürlük ve güvenlik haklarının ihlal edildiği sonucuna varmıştır. Bu sonuca ise, bahsi geçen kişilerin Fransa savaş gemisinde, askeri personelin denetiminde Fransa Devleti'nin etkin kontrolünde bulundukları görüşü doğrultusunda varılmıştır. Buna göre, AİHS tarafı devletlerin açık denizde savaş gemileri aracılığıyla gerçekleştirdikleri müdahaleler sonucunda gemiye alarak gözaltına aldıkları kişiler, AİHS hükümlerine tabi olacaktır. Bir başka anlatımla AİHM, AİHS hükümlerinin açık denizde uygulanacağına hükmetmiştir.[828]

Uygulamada devletler, çoğunlukla ele geçirdikleri kişileri bölge devletlerine, özellikle Kenya ve Şeyseller olmak üzere, teslim etmek veya serbest bırakmak uygulamalarını tercih etmekte;[829] söz konusu durum, deniz haydutluğu ile mücadeledeyi olumsuz şekilde etkilemektedir.

Bu nedenle, deniz haydutluğunun UCM'nin yargı yetkisine dâhil edilmesi, sorunun çözümünde önemli bir adım niteliğindedir. Bahsi geçen görüş, sıklıkla ileri sürülen, deniz haydutluğu için ayrı bir uluslararası mahkeme kurulması yönündeki yaklaşıma göre üstün tutulmalıdır. Mevcutta sürekli veya geçici birçok uluslararası mahkemenin bulunması ve bunların uluslararası hukukun bölünmesine yol açtığı yönündeki eleştirilerin varlığı düşünüldüğünde, uluslararası hukuk açısından son zamanların en büyük gelişmesi özelliği taşıyan UCM'nin yargı yetkisinin genişletilmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

---

[828] Ayrıntılı bilgi için bkz. **Case of Medvedyev and Others v. France**, European Court of Human Rights, Judgment of 29 March 2010, http://hudoc.echr.coe.int /eng#{"itemid":["001-97979"]}, (Erişim Tarihi: 10.07.2016).

[829] BATIR, s. 236-237.

II. DENİZ YOLUYLA GÖÇMEN KAÇAKÇILIĞI

A. Kavramsal Çerçeve

Göçmen kaçakçılığı, doğrudan veya dolaylı olarak, mali veya diğer bir maddi çıkar elde etmek için, bir kişinin vatandaşlığını taşımadığı veya daimi ikametgah sahibi olmadığı bir taraf devlete yasadışı girişinin temini anlamına gelir şeklinde düzenlenmiştir.[830]

Söz konusu kavram ile sıklıkla karıştırılan insan ticareti ise, kuvvet kullanarak veya kuvvet kullanma tehdidi ile veya diğer bir biçimde zorlama, kaçırma, hile, aldatma, nüfuzu kötüye kullanma, kişinin çaresizliğinden yararlanma veya başkası üzerinde denetim yetkisi olan kişilerin rızasını kazanmak için o kişiye veya başkalarına kazanç sağlama yoluyla kişilerin istismar amaçlı temini, bir yerden bir yere taşınması, devredilmesi, barındırılması veya teslim alınması anlamına gelmektedir. İstismar terimi, asgari olarak, başkalarının fuhuşunun istismar edilmesini veya cinsel istismarın başka biçimlerini, zorla çalıştırmayı veya hizmet ettirmeyi, esareti veya esaret benzeri uygulamaları, kulluğu veya organlarının alınmasını kapsamaktadır.[831]

Her devlet, bayrağını taşımaya mezun gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak ve bayrağının o amaçla gayri hukuki olarak kullanılmasını engellemek için etkin tedbirler almakla yükümlüdür. Bayrağı ne olursa olsun, herhangi bir gemiye sığınmış herhangi bir köle kendiliğinden serbest kalmakta; bu

---

[830] Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol md. 3/a.

[831] İnsan Ticaretinin, Özellikle Kadın ve Çocuk Ticaretinin Önlenmesi, Durdurulması ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokol md. 3/a; Protokol'ün resmi metni için bkz. **RG**. T. 18.03.2003, S. 25052.

kapsamda köle ticareti yaptığından şüphelenilen gemiye karşı ziyaret hakkı kullanılabilmektedir.[832]

Devletler açısından göçmen kaçakçılığının tehdit olarak algılanması, kaçak göçmenlerin tespitinin yapılamaması ve bunun neden olduğu asayiş ve kamu sağlığı risklerinin varlığıdır. Konuya deniz güvenliği açısından ve kapsamlı güvenlik anlayışı açısından yaklaşıldığında ise ön planda tutulması gerekli riskler, denize elverişsiz gemilerde olması gereken sayıdan fazla insanın, göçmen kaçakçılarının bir andan sonra gemiyi terk etme tehlikesiyle yol almasıdır.

İnsan ticareti, belirli bölgeler hariç, günümüzde büyük çoğunlukla karadan gerçekleştirilmektedir. Bunun nedeni, söz konusu eyleme maruz kalan kişilerin beraberlerinde ülkenin kara sınırından içeri girmek için gerekli belgeleri bulundurmalarıdır. Göçmen kaçakçılığı ise büyük oranda deniz aracılığıyla gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bunun başlıca nedenleri, devletlerin müdahale imkânlarının karaya nazaran daha düşük olmasının yakalanma riskini azaltması ve göçmen kaçakçılarının herhangi bir sahte belge düzenlemek gibi masrafları karşılamak durumunda kalmamaları nedeniyle tek seferde daha çok kişiyi daha az harcamayla hareket ettirmelerinin mümkün olduğu denizleri tercih etmeleridir.[833]

Göçmen kaçakçılığı, konusunu bireylerin meydana getirmesi bakımından deniz güvenliğine yönelik diğer güncel tehditlere göre farklılık taşımaktadır. Adı geçen eylem ile mücadelede, uluslararası insan hakları hukukuna ilişkin kurallar

[832] Ayrıntılı bilgi için bkz. supra., s. 216-217.

[833] Douglas GUILFOYLE, **Shipping Interdiction and the Law of the Sea**, Cambridge University Press, Cambridge-New York, 2009, s. 182.

gündeme gelmekte, aynı zamanda devletlerin ülkesel egemenlikleri göz önünde tutulmakta ve bu iki kavram arasında denge sağlanmaya çalışılmaktadır.[834]

Göçmen kaçakçılığı, etkilediği devlet, mağdur olan insan ve kullanılan rotaların sayısı bakımından günümüzde en hızlı şekilde kapsamını genişleten uluslararası organize suçtur. Organize suç örgütlerinin bahsi geçen faaliyetten yılda 3.5 ile 10 milyar Dolar arası yasadışı gelir elde ettikleri tahmin edilmekte; deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığı ise, bunun önemli bir kısmını meydana getirmektedir.[835]

Göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti farklı suç çeşitleri olup, uluslararası hukukta birbirlerinden değişik şekillerde düzenlenmiş olsalar da aralarındaki geçirgenlik oldukça fazladır. Karşılaşılan vakaların her iki suç türünün niteliklerini barındırmasının yanında, göçmenlerin ilerleyen süreçte insan ticaretinin veya insan ticareti mağdurlarının zamanla göçmen kaçakçılığının konusunu meydana getirmesi mümkündür. Daha çok rastlanılan durum, göçmen kaçakçılığına ilişkin eylemlerin yöneldiği bireylerin, bir noktadan sonra insan ticaretinin kapsamına giren faaliyetlere de maruz kalmalarıdır.[836]

BMDHS'de düzenlenmeye göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti eylemlerine yönelik açık denizde müdahale yetkisi, her iki faaliyetin organize suç ile bağlantıları nedeniyle önlenmelerinin gerekliliği ve özellikle göçmen kaçakçılığının açık denizde

---

[834] Patricia MALLIA, **Migrant Smuggling by Sea, Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of a Cooperative Framework**, Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2010, s. 14-15.

[835] Id., s. 8.

[836] Id., s. 11.

bastırılmasının kıyı devletlerinin konuyla ilgili karşılaşması muhtemel sorunları ortadan kaldırması nedenleriyle önem taşımaktadır. Her ne kadar, adı geçen fiillerin BMDHS bünyesindeki köle taşıma yasağı kapsamında değerlendirilebilmesinin mümkün olmasına rağmen, söz konusu hükümde herhangi bir yaptırım mekanizması öngörülmemesinin, günümüzde gittikçe yaygınlaşan ilgili faaliyetlerle mücadelede yetersiz kalınması sonucunu doğurması muhtemeldir.[837]

B. Uluslararası Hukukta Konuyla İlgili Düzenlemeler

Bayrağını taşıyan bir geminin göçmen kaçakçılığı yaptığından şüphelenmek için makul nedenleri bulunan devlet diğer taraf devletlerden yardım talep edebilir. Taraf devlet, diğer bir taraf devletin bayrağını taşıyan geminin kaçakçılığı yaptığından şüphelenmek için makul nedenlere sahipse, bayrak devletine durumu bildirip gemiye çıkmak, gemiyi aramak gibi gerekli önlemleri almak için yetki talep edebilir. Söz konusu devlet, ilgili önlemler hakkında bayrak devletini bilgilendirecek; bu talep, bayrak devleti tarafından vakit geçirmeksizin yanıtlanacaktır. Bayrak devleti yetkinin kapsamını belirleyecektir. Taraf devlet, gemidekilerin hayatlarına yönelik yakın tehlikeyi önlemek için gerekenler dışından ek önlemler almayacaktır.[838] Dikkat edilmesi gereken husus, bahsi geçen tedbirlerin açık deniz için gerekli olduğudur; kıyı devletinin karasularında benzer faaliyetlerde bulunmak isteyen bir devletin, kıyı devletinin bu yöndeki rızasını alması zorunludur.[839]

---

[837] Id., s. 67.

[838] Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol md. 8.

[839] KLEIN, s. 126.

Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol'e taraf devletin, deniz yoluyla göçmen kaçakçılığında kullanılan geminin tabiiyetsiz bulunduğuna ilişkin makul nedenleri varsa, söz konusu devlet ilgili gemiye çıkabilir ve gerekli önlemleri alabilir. Göçmen kaçakçılığında kullanılan gemiler çoğunlukla tabiiyetsiz olduklarından, ilgili gemilere ziyaret hakkı kapsamında müdahale gerçekleştirilmesi mümkündür.[840]

Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol incelendiğinde, göçmen kaçakçılığı yaptığından şüphelenilen gemiye müdahale eden devletin yargı yetkisinin, bayrak devletinin bu yöndeki rızasının varlığında gündeme geldiği ortaya çıkmakta; bayrak devletinin öncelikli bir yetkisi olduğu göze çarpmaktadır.[841]

1. Kıyı Devletinin Yetkileri

Denize kıyısı olan tüm devletlerin faydalanabileceği zararsız geçiş hakkı, kıyı devletinin gümrük maliye, sağlık ve göç ile ilgili düzenlemelerine aykırı şekilde bir kişinin güverteye alınması durumunda zararsız olmaktan çıkar. Bu durumda kıyı devleti, güvenliği için gerekliyse zararsız geçişi geçici olarak erteleyebilir. Kıyı devletinin karasularında gerçekleşen göçmen kaçakçılığı eylemine karşı kıyı devletinin, suçun sonuçları kendisine sirayet ettiği ve suç ülkenin barışını ve karasularının düzenini bozduğu için cezai yargı yetkisi bulunmaktadır.[842]

---

[840] MALLIA, s. 69.

[841] GUILFOYLE, 2009, s. 186.

[842] Ayrıntılı bilgi için bkz. supra., s. 176-193.

Bitişik bölgede kıyı devleti, gümrük, maliye, göç ve sağlık alanlarındaki kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesini önlemek ile ihlal söz konusu olduğunda bunu cezalandırmak için her türlü kontrolü gerçekleştirebilir. Karasularına nazaran kıyı devletinin yetkili olduğu alanlar sınırlansa da bu sınırlı hususlarda kullanılan yetkinin niteliği açısından bir fark yoktur. Bu nedenle, deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı ile mücadelede kıyı devleti bitişik bölgesinde faaliyetlerde bulunabilir.[843]

2. Göçmen Kaçakçılığı ile Mücadelede Mülteci Hukukunun Yeri

a. Genel Olarak

Deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığı ile mücadelede devletler tarafından ön planda tutulan yaklaşım, kıyı devletinin deniz ülkesini teşkil eden deniz alanları veya açık denizde kaçak göçmen taşıdığından şüphelenilen gemilere yönelik müdahalelerin ardından, gemide bulunan kişilerin en kısa sürede vatandaşı bulundukları devletlere iadesinin sağlanmasıdır. Ancak, devleterin bu noktadan sonraki eylemleri, gemideki kaçak göçmenlerin yanı sıra muhtemel sığınma arayan kişilerin varlığı ile sınırlanmaktadır.[844]

b. Savaş Gemileri Aracılığıyla Yapılan Müdahaleler

Önceleri deniz yoluyla gerçekleştirilen uyuşturucu madde ticaretini önlemek için daha çok Karayiplerde başvurulan iki taraflı anlaşmalar, daha sonra göçmen kaçakçılığı ile mücadelede de kullanılmıştır. Kitlesel nüfus hareketlerinin yaşandığı devletler ile yapılan iki taraflı anlaşmalarla kıyı devletinin savaş gemilerinde nüfus hareketlerinin yaşandığı devletin bir görevlisinin bulunması ile söz konusu gemilere

[843] MALLIA, s. 58.

[844] Id., s. 23.

müdahale için onay alındığı öngörülmüştür. İlgili onaylar kapsamında bazı durumlarda görevlinin temsil ettiği devletin karasularına girilmesi de mümkün olmuştur.[845]

Benzer uygulamaya 2004 yılında AB sınırlarının denetimi çerçevesinde üyeler arasında iş birliğini sağlamak amacıyla kurulan AB üyesi Devletlerin Dış Sınırlarında Operasyonel İşbirliğinin İdaresi için Avrupa Ajansı (FRONTEX) tarafından da başvurulmuştur. Üyelerden bağımsız olarak hareket etmeyen, sınırların korunmasında tamamlayıcı nitelikte bulunan FRONTEX özellikle 2006 yılında Batı Afrika sahillerinde gerçekleştirdiği *geri itme* (*push-back*) operasyonlarında gemilerinde Senegal yetkilileri bulundurarak, göçmenlerin Senegal karasularını terk etmesinin önlenmesinin Senegal görevlisinin iradesine dayandığı belirtilmiştir.[846]

Açık denizde geri göndermeme ilkesinin uygulanabilirliği uzun zaman tartışma konusu olmuştur. 1951 Sözleşmesi madde 33 hükmünde yer alan "her ne şekilde olursa olsun" ibaresinin her türlü işlem ve eylemle iadeyi bünyesine aldığı bunun da açık denizde geri göndermeme ilkesinin uygulanması sonucunu doğurduğu doktrinde sıklıkla ileri sürülen bir görüştür.[847] BMMYK, konuyla ilgili bağlayıcı olmaya bildirisinde, bir devletin müdahaleye yönelik herhangi bir eylemi sonrasında, eylemin gerçekleştiği yer dikkate alınmaksızın ilgili kişilere yönelik, geri

[845] Id., s. 20.

[846] Dolunay ÖZBEK, "Deniz Sınırlarının Denetimi, Frontex ve Devletin Mültecilerin Korunmasına İlişkin Sorumluluğu", **İKÜHFD**, C. 10, S. 1, 2011, s. 72-73.

[847] MALLIA, s. 88.

göndermeme dâhil olmak üzere, yükümlülüklerinin uygulama alanı bulacağını ifade etmiştir.[848]

Geri göndermeme ilkesinin açık denizde de uygulama alanı bulması yönündeki en önemli gelişme AİHM'nin Hirsi Davası'nda verdiği karardır. İtalya'ya ait Lempedusa Adası'nın 35 deniz mili açıklarında İtalya Savaş gemisi tarafından gerçekleştirilen müdahalenin ardından gemiye çıkarılan 11 Somali ve 13 Ertire vatandaşı daha sonra Libya'ya iade edilmiştir. AİHM'de açılan davada temel olarak AİHS madde 3 hükmünün açık denizde ihlal edildiği ileri sürülmüştür. AİHS madde 1 hükmünde "taraf devletlerin kendi yetki alanı içinde bulunan herkese ilgili hakları tanıyacağı" ibaresi her ne kadar ülkesel bir yetkiyi öngörse de Mahkeme, söz konusu kişilerin İtalyan Savaş gemisinde askeri personelin denetiminde İtalya devletinin *etkin kontrolü* altında bulunduğunu, bu durumunda AİHS tarafı İtalya'nın ilgili hükümlerle bağlı olduğuna karar vermiştir. Böylelikle geri göndermeme ilkesinin açık denizde uygulama alanı bulmasının önü açılmıştır. AİHM'nin daha önce etkin kontrol kavramı ile devletlerin sorumluluğunu işaret eden kararları mevcutken, Hirsi Davası ile ilk kez açık denizde AİHS'nin uygulama alanı bulacağı karara bağlanmıştır.[849] İtalya Karar'dan sonra, Akdeniz'de gerçekleştirdiği geri itme faaliyetlerine son vermiştir.[850]

---

[848] **Interception of Asylum-Seekers And Refugees The International Framework and Recommendations for a Comprehensive Approach**, UNHCR Executive Committee, UN Doc No. EC/60/SC/CRP.17, 9 June 2000, para. 23.

[849] Ayrıntılı bilgi için bkz. **Case of Hirsi Jamaa and Others v. Italy**, European Court of Human Rights, Judgment of 23 February 2012, http://hudoc.echr.coe.int /eng?i=001-109231, (Erişim Tarihi: 20.07.2016).

c. Ticaret Gemileri Aracılığıyla Yapılan Kurtarma Faaliyetleri

Açık denizde yardım etme görevi denizciliğin en eski geleneklerinden biridir. BMDHS madde 98 ve SOLAS Bölüm V Kural 33'de düzenlenir. Buna göre, her devlet bayrağını taşıyan geminin kaptanından denizde tehlikede bulunan kimseye veya gemiye yardım etmesini isteyecektir. Yine Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi'ne (SAR) göre, belirlenen arama ve kurtarma bölgelerinde ilgili devletler iş birliği içerisinde hareket edecek;[851] kıyılan civarında denizde tehlike içinde bulunan şahıslara yeterli arama ve kurtarma hizmetlerinin sağlanması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlayacaklardır.[852] Denizde tehlike içindeki her kişiye yardım sağlanmasını garanti altına tutacak olan devletler, bunu kişinin milliyetini, statüsünü veya içinde bulunduğu şartları nazara almaksızın yapacaklardır.[853]

Kurtarma görevi, kurtarılan kişilerin bulundukları tehlike halinin giderilmesi ile son bulmaz. Kurtarılanların güvenli bir yere teslimi gerekmektedir. Kurtarmayı gerçekleştiren gemi geçici anlamda güvenli bir yer niteliği gösterse de söz konusu niteliğini sürekli biçimde devam ettirmesi mümkün değildir. Bu noktada, geminin bir sonraki uğrama limanı veya mevcut konumuna en yakın liman arasında güvenli yer

---

[850] Silvia BORELLI, Ben STANFORD, "Troubled Waters in the *Mare Nostrum*: Interception and Push-backs of Migrants in the Mediterranean and the European Convention on Human Rights", **UHP**, C. 10, S. 37, 2014, s. 39.

[851] SAR Bölüm 3 para. 3.1.1; Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 24.03.1986, S. 19057.

[852] SAR Bölüm 2 para 2.1.1.

[853] SAR Bölüm 2 para. 2.1.10.

özelliği açısından herhangi bir açıklık yoktur.[854] Devletler arasında ilgili konuda sıklıkla uyuşmazlıklar yaşanmaktadır. Bunun yanında, kıyı devleti için limana giriş izni vermenin uluslararası hukuktan kaynaklanan bir yükümlülük olmaması; bahsi geçen hususu sadece devletlerin iş birliği ile aşılabilir duruma getirmektedir.[855]

IMO bu noktadaki belirsizliğin aşılması için SOLAS Kural 33 ve SAR madde 3.1.9'a aynı hükmü eklemiştir. Buna göre, karaya çıkarma hususunda ne bayrak devletine, ne kıyı devletine ne de arama kurtarma bölgesinde sorumlu devlete bir sorumluluk getirilmiştir. Düzenlenen tek yükümlülük arama kurtarma bölgesinde sorumlu devletin önderliğindeki iş birliğine yöneliktir.

1951 Sözleşmesi madde 33'de düzenlenen geri göndermeme yükümlülüğü, Sözleşme'nin resmi yorumunda ve doktrinde öngörüldüğü üzere, sınırdan çevirmemeyi de kapsar. Bir başka anlatımla söz konusu yükümlülük, devletin ülkesinde olduğu kadar sınırlarında da uygulama alanı bulur. Devletler, ülkelerinde veya ülkelerinin sınırında bulunan sığınma arayan kişileri geri göndermeme yükümlülüğü altındadır.[856]

İç sular kıyı devletinin deniz ülkesine dâhildir ve kıyı devletinin tam egemenliği altındadır. İç sulara giriş konusunda kıyı devletinin tam yetkisi

---

[854] Gemide kurtarılan kişi sayısının fazlalığının gemiyi denize elverişsiz duruma getirdiği hallerde, sonraki uğrama limanının en yakın liman şeklinde uygulanmasının gerekliliği doktrin tarafından ileri sürülmektedir. Deniz KIZILSÜMER ÖZER, "Denizde Gelen Sığınmacılar ve Uluslararası Hukuk", **UHP**, C. 3, No. 10, 2007, s. 88.

[855] MALLIA, s. 96-97; 106.

[856] Id., s. 85.

bulunmakta bu nedenle, devlet uygulamalarında insan hayatının kurtarılması için başka makul bir alternatifin bulunmadığı durumlarda kurtarma kapsamında iç sulara giriş izni verildiği görülmektedir.

Kıyı devleti karasularına herhangi bir gemiyi kabul etmeyebilir veya BMDHS madde 25'e göre gemiden karasularını terkini talep edebilir; ancak bu aşamada gemideki kişilerden herhangi birinin sığınma talebi ortaya çıkarsa, söz konusu talebin değerlendirilmeden hareket edilmesi geri göndermeme ilkesinin ihlali niteliği taşır. Bunun nedeni, karasularının kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturmasıdır. Sığınma arayan kişileri onları kaçtıkları ülkeye geri gönderecek bir ülkeye gitmeye zorlamak *zincirleme geri gönderme* niteliği taşıyacaktır. Kaçtıkları ülkeye dönme dışında bir seçeneğin söz konusu kişiler için bırakılmaması da geri göndermeme ilkesinin ihlalidir.[857]

Açık denizde ticaret gemileri tarafından gemiye alınan kişilerin tabi olacağı duruma ilişkin en önemli örnek Tampa olayıdır. 2001 yılında açık denizde denize elverişsiz bir gemideki 433 kişiyi güverteye alan Norveç bayraklı Tampa gemisi, en yakında bulunan Avustralya tarafından karasularına alınmamış, aksi durumda gemi kaptanının göçmen kaçakçılığı suçlamasına maruz kalacağı ifade edilmiştir.[858]

Kıyı devletinin her ne kadar karasularından zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alması ve güvenliği için elzemse zararsız geçişi erteleyebilmesi mümkün ise de kıyı devletinin karasularındaki gümrük ile ilgili kanun ve

---

[857] BORELLI-STANFORD, s. 48.

[858] Donald R. ROTHWELL, "The Law of the Sea and the MV Tampa Incident: Reconciling Maritime Principles with Coastal Sovereignty", **Public Law Review**, Vol. 13, No. 2, 2002, s. 118.

düzenlemelerine riayet edilmemesi tek başına geçişi zararsızlıktan çıkarmamaktadır. Geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran kıyı devletinin gümrük maliye, sağlık ve göç ile ilgili düzenlemelerine aykırı şekilde bir kişinin güverteye alınması durumu ise, kurtarma sorumluluğunu yerine getiren bir gemiye karşı ileri sürülemez. Tampa gemisinin 433 kişiyi güverteye alması ise gemiyi belirli bir sürenin ardından denize elverişsiz hale getirmiş ve Avustralya'nın SOLAS nedeniyle yükümlülüğünü doğurmuştur.[859]

Avustralya'nın, denize elverişsiz bir gemiyi içerisinde muhtemel sığınma arayan kişilerle beraber söz konusu talepleri değerlendirmeden açık denize dönmesi yönünde yönlendirmesi, yukarıda sayılan uluslararası hukuk kurallarının yanında geri göndermeme ilkesinin de ihlalidir. İlk müdahale edilen gemi Endonezya bayraklıdır ve çoğu Endonezya'dan gelen kişilerin tekrar Endonezya karasularına dönmesi ihtimalini içeren Avustralya'nın karasularını kapatması eylemi, bu nedenlerle bir geri gönderme niteliği taşır. Söz konusu gemi Endonezya dışında üçüncü bir devletin karasularına dahi girse, ilgili devletin gerçekleştireceği bir geri gönderme, *zincirleme geri gönderme* niteliği taşıyacak ve her iki devletin müşterek uluslararası sorumluluğunu doğuracaktır.[860]

ABD ve Avustralya gibi devletlerin sığınma arayan kişileri taşıyan gemileri karasularına kabul etmemeleri, uluslararası hukuka ilişkin herhangi bir kural niteliği göstermemektedir. Bunun aksine, geri göndermeme ilkesinin uluslararası örf ve adet hukuku kuralı niteliği, doktrinde genel olarak kabul görmektedir.

[859] GUILFOYLE, 2009, s. 200-202.

[860] Id., s. 223.

Uluslararası hukuk devletler için kurtarma yükümlülüğü düzenlese de kurtarılanların karaya çıkmasına izin verme yükümlülüğü getirmemiştir. Bu durum, yani deniz hukuku ile mülteci hukukunun aynı konudaki düzenlemelerinin birbirleri ile uyum göstermemesi, denizlerdeki kitlelerin insan hakları hukuku kapsamı dışında kalmasına neden olmaktadır.

Ticaret gemileri BMDHS madde 92 uyarınca bayrak devletinin yetkisine tabi ise de, sığınma taleplerini değerlendirme yükümlülükleri bulunmamaktadır. Savaş gemilerinde ise, sığınma arayan kişinin usul hakkında bilgilendirilmesi ve kendisine tercüman sağlanması gibi koşulların denizde yerine getirilmesi güçtür.[861] Bu durumda, SAR kapsamında denizde kurtarılan ve sığınma arayan kişilerin en uygun limanda karaya çıkarılması büyük önem taşımaktadır. Devletlerin bu durumdaki gemileri limanlarına almama yönündeki tavırları son zamanlarda gemi kaptanlarının kurtarma faaliyetlerinde isteksiz davranmaları sonucunu doğurmaktadır.

Sonuç olarak, Hirsi Davası ile devletlerin savaş gemileri tarafından gerçekleştirilen müdahalelerin ardından geri göndermeme ilkesinin açık denizde uygulama alanı bulacağının tespiti önemli bir gelişmedir. Ancak, ticaret gemilerinin gerçekleştirdikleri kurtarma faaliyetlerinin ardından sığınma arayan kişilerin güvenli bir yere ulaştırılması kapsamında devletlerin karaya çıkmaya izin vermeye yönelik bir yükümlülüğünün bulunmaması, mülteci hukuku ile deniz hukukunun uyumlaştırılması gereken önemli bir kısmını teşkil etmektedir. Kıyı devletinin karasularına giriş yapan veya karasuları sınırına ulaşan sığınma arayan kişileri

[861] Mülteci statüsünün tespiti için gerekli işlemlerin muhakkak olmasa da karada gerçekleşmesinin gerekliliği BMMYK tarafından kabul edilmektedir. MALLIA, s. 80.

barındıran söz konusu ticaret gemilerinin geri gönderilmesinin, geri göndermeme ilkesini ihlal edeceği unutulmamalıdır.

C. Güncel Gelişmeler

Akdeniz'deki göçmen kaçakçılığı faaliyetleri 2000'li yıllardan önce çoğunlukla Arnavutluk kıyıları ile İtalya arasında yaşanırken günümüzde Kuzey Afrika ile İtalya'nın Sicilya ve Lempedusa Adaları ile İspanya ve Malta arasında gündeme gelmektedir. Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nde de önemli miktarda göçmen kaçakçılığı gerçekleştirilmektedir.[862]

Akdeniz'de günümüzdeki göçmen kaçakçılığı faaliyetleri, özellikle Kuzey Afrika kıyılarından ayrıldıktan sonra İtalya veya Malta'nın SAR alanlarında söz konusu kişilerin denize elverişsiz gemilerde terk edilmeleri yönünde değişim göstermiştir. Eski dönemlerde olduğu gibi, kıyı devletinin karasularına ulaşma gibi bir amaç güdülmemektedir.[863] 2010 yılında deniz yoluyla Avrupa kıtasına ulaşan kişi sayısı 9700 iken, 2014 yılında bu rakam 219.000'e ulaşmıştır. 2015'te ise, bir milyonu aşkın kişi deniz yoluyla Avrupa'ya ulaşmış; bu esnada 3.735 kişi hayatını kaybetmiştir. 2016 yılında ise, şu ana kadar 203.981 kişi Avrupa'ya deniz yoluyla ulaş; 2510 kişi hayatını kaybetmiştir.[864]

Güvenlik Konseyi 9 Ekim 2015 tarihinde aldığı 2240 sayılı Kararı ile deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığının uluslararası barış ve güvenliği tehdit

---

[862] GUILFOYLE, 2009, s. 209.

[863] MALLIA, s. 13.

[864] Ayrıntılı bilgi için bkz. **The Sea Route to Europe: The Mediterranean Passage in the Age of Refugess**, UNHCR, 2015.

ettiğini tespit etmiş ve deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığı için başvurulması gereken uluslararası hukuk kaynağının Organize Suçlara Karşı BM Sözleşmesi'ne Ek Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol olduğunu blirlemiştir. Güvenlik Konseyi, insan ticareti ve göçmen kaçakçılığı kavramlarının birbirine benzer ancak farklı kavramlar olduğunu ifade etmiş; ancak aralarındaki geçirgenliğe dikkat çekmiştir. Deniz yoluyla göçmen kaçakçılığının konusunu oluşturan kişiler arasında sığınma arayanların bulunduğu ve bunlara karşı 1951 Sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerektiğini belirtmiş; bunların dışındaki kişilerin de uluslararası insan hakları hukuku kapsamında muamele görmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Bunun yapılmasında ise, deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı ile bir şekilde ilgili tüm devletlerin kapsamlı bir yaklaşım ile iş birliği içersinde olmalarının önemi ifade edilmiştir. Özellikle Libya'da gerçekleştirilen deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı faaliyetlerinin, uluslararası terörizmin finansmanı hususunda dikkatle ele alınmasının önemine değinilmiştir. Bu kapsamda üye devletlere, Libya sahili açıklarındaki açık deniz alanında, deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti ile mücadele kapsamında, bu faaliyetler ile meşgul olduğundan şüphelenilen tabiiyetsiz gemilere müdahale yetkisi tanınmıştır. Aynı durum, üçüncü bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi için söz konusu olursa, söz konusu devletin rızasının alınması öngörülmüş ve bu faaliyetler için bir yıllık bir süre içim devletlere yetki verilmiştir.[865]

[865] 2240 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı için bkz. http://www.un.org/en/ga/search /view_doc.asp?symbol=S/RES/2240(2015), (Erişim Tarihi: 22.07.2016).

D. Genel Değerlendirme

Deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı ile mücadelede sadece devletin ülkesel egemenliği ve toprak bütünlüğünü göz önüne alan klasik güvenlik anlayışı yerine, bunların yanı sıra, bireyin güvenliğini de çalışma konusu yapan kapsamlı güvenlik yaklaşımı ön planda tutulmalıdır. Böylelikle, tam anlamıyla denizler güvenli hale getirilebilir.

BMDHS, birçok diğer uluslararası anlaşmanın olduğu gibi, güncel koşulları göz önünde bulunduran bir gözden geçirmeye ihtiyaç duymaktadır. Özellikle deniz haydutluğu ve deniz terörizmi gibi güncel tehditler için öngörülen bu durum, günümüzde deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığı için gündemdedir. Uluslararası mülteci hukukunun ilkelerini göz önüne alan bir yaklaşım doğrultusunda bu gözden geçirme gerçekleştirilmelidir.

İnsani müdahale yerine geliştirilen ve Güvenlik Konseyi'nin 2006 yılında 1674 sayılı Kararı ile onayladığı koruma sorumluluğu henüz bir uluslararası hukuk kuralı değildir ancak gelişme göstermektedir. Egemenliğin yalnızca devletlere bahşedilen bir hak değil aynı zamanda bir sorumluluk olduğunun tespit edildiği günümüzde, devletlerin vatandaşlarına karşı; soykırım, savaş suçu ve insanlığa karşı suç işlemeleri durumunda öncelikle kuvvet kullanma içermeyen tedbirler, yetersiz kaldığı durumlarda kuvvet kullanma içeren tedbirlere başvurulması koruma sorumluluğu kapsamında değerlendirilmektedir. Libya örneğinde 1970 ve 1973 sayılı Kararlar ile uygulanan koruma sorumluluğu, Suriye'de ise uygulama alanı bulamamıştır. Uluslararası hukuk açısından önemli olan bu kavramın etkisini kaybetmesinin önüne geçmek ve kapsamını devletlerin ülkesinde bulunan vatandaşlarından tüm bireylere genişletmek amacıyla, günümüzde Akdeniz'de

yaşanan sığınma arayan kişiler krizi için bu kavrama başvurulabileceği düşünülmektedir.[866]

III. DENİZ TERÖRİZMİ

A. Genel Olarak

Uluslararası hukukta üzerinde uzlaşılmış bir tanımı bulunmayan terörizm kavramının, başta yaşam, özgürlük ve güvenlik hakkı olmak üzere, medeni, siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel haklardan meydana gelen temel insan haklarını ihlal ettiği, yöneltildiği devletin hükümetini baskı altına almaya yönelik sembolik eylemlerden meydana geldiği ve uluslararası barış ile güvenliği tehdit etme niteliğine sahip olduğu doktrin tarafından kabul edilmektedir. Bu doğrultuda, silahlı çatışma dışında, siyasi, dini veya etnik nedenlerle bireyler, toplumsal gruplar veya kamuoyu üzerinde korku yaratarak, bir hükümet veya uluslararası örgütü belirli bir şekilde hareket etmek veya etmekten kaçınmak yönünde baskı altına almak için işlenen, insanların hayatına, vücut bütünlüğüne veya mallarına yönelik suç niteliğindeki eylemler, terörizm kapsamında değerlendirilmektedir.[867]

---

[866] Koruma sorumluluğu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Uğur BAYILLIOĞLU, **İnsani Müdahale Çıkmazından Çıkış Arayışı: Koruma Sorumluluğu, Libya ve Suriye Örnek(sizlik)leriyle**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2016; Ülkü HALATÇI ULUSOY, "Uluslararası Hukuk Açısından Libya ve Suriye Örneğinde Koruma Sorumluluğu", **TAAD**, Y. 4, S. 14, 2013, s. 269-291.

[867] Ben SAUL, **Defining Terrorism in International Law**, Oxford University Press, Oxford-New York, 2008, s. 28-67.

Deniz terörizmi kapsamındaki eylemler uzun bir süre, deniz haydutluğu kavramı kapsamında ele alınmıştır. Buna rağmen, deniz haydutluğunun tanımında yer alan özel amaç unsurunun, deniz güvenliğini tehdit eden tüm hukuka aykırı eylemleri bünyesinde barındırmadığı, özellikle siyasi nedenlerle gerçekleştirilen fiillerin bu kavramın dışında kaldığı gözlemlenmiştir.[868]

Terörizmin deniz hukukununda gündemine gelmesine neden olan gelişme, 7 Ekim 1985 tarihinde Mısır'ın İskenderiye şehrinden bir diğeri Port Said'a doğru seyreden *Achille Lauro* isimli İtalya bayraklı yolcu gemisinin, Filistin Kurtuluş Örgütü'ne bağlı Filitin Kurtuluş Cephesi üyeleri tarafından ele geçirilmesidir. Cenova'da gemiye yolcu olarak binen söz konusu kişiler, İsrail'in tutuklu Filistin vatandaşlarını serbest bırakmaması halinde, rehin tuttukları geminin mürettebat ve yolcularını öldürmekle tehdit etmiş; verilen sürenin sonunda ise, ABD vatandaşı Leon Klinghoffer'ı tekerlekli sandalyesinde vurarak öldürmüş ve bedenini güverteden aşağıya atmıştır.[869] Devam eden süreçte, İsrail'in talepleri karşılamayacağının anlaşılması üzerine, *Achille Lauro* Port Said Limanı'na yanaşmış ve rehineler serbest bırakılmıştır. Eylemi gerçekleştiren Filitin Kurtuluş Cephesi üyelerinin, Mısır'a ait bir uçak ile Tunus'a götürüldüklerinin öğrenilmesi üzerine, bahsi geçen uçak ABD savaş uçakları tarafından Sicilya'daki NATO askeri üssüne inmeye zorlanmış; sonrasında İtalya ile ABD arasında yargılama yetkisi hususunda uyuşmazlık ortaya çıkmıştır. *Achille Lauro* yolcu gemisinde yaşananların uluslararası

[868] KLEIN, s. 147-148.

[869] Malvina HALBERSTAM, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and IMO Convention on Maritime Safety", **Am. J. Int'l L.**, Vol. 82, No. 2, 1988, s. 269.

kamuoyunda meydana getirdiği tepki, olayın hukuki niteliğini ön plana taşımış; böylelikle deniz haydutluğu kavramının yanı sıra, terörizm kapsamındaki faaliyetler de tartışma konusu yapılmıştır.[870]

11 Eylül 2001'de ABD'de gerçekleşen terörist saldırıların ardından ortaya çıkan, farklı ulaşım alanlarının benzer şekillerde kullanılması riski, deniz terörizmini günümüzde tekrar ön plana çıkarmıştır. Petrol gibi patlayıcı maddeler taşıyan gemilere, önemli ticari limanlar ile deniz yollarında düzenlenecek saldırı veya yine tehlikeli yükler taşıyan gemilerin kaçırılarak terörist saldırı amaçlı kullanılmaları ihtimalleri göz önüne alındığında, söz konusu süreç açık bir şekilde anlaşılabilmektedir. Deniz yoluyla örgüt mensuplarının ulaşımının, örgütün finansmanının ve ihtiyaç duyduğu malzemelerin sağlanması ise, deniz terörizminin bir başka önemli boyutudur.[871]

B. Uluslararası Hukukta Konuyla İlgili Düzenlemeler

1. SUA

Achille Lauro saldırısından sonra IMO Genel Kurulu'nun konuyla ilgili aldığı Karar'ın[872] etkisi ve devletlerin bu yöndeki talepleri doğrultusunda Roma'da

---

[870] Greald P. MCGINLEY, "The Achille Lauro Affair - Implications for International Law", **Tenn. L. Rev.**, Vol. 52, No. 4, 1985, s. 691-738.

[871] KLEIN, s. 147.

[872] **Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of Their Passengers and Crews**, IMO Assembly Resolution A.584(14), 1985, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_

gerçekleştirilen Konferans'ın ardından SUA kabul edilmiştir.[873] Buna göre Giriş Bölümü'nde, masum insanların hayatlarını tehlikeye sokan veya hayatlarını kaybetmesine yol açan, temel özgürlükleri ihlal eden ve insan haysiyetini ciddi, biçimde zedeleyen her şekliyle terörizm eylemlerinin dünya çapında tırmanışından duyulan derin endişenin ifade edilmesi, SUA'nın temel amacının deniz terörizmini ele almak olduğunu ortaya koymaktadır.

SUA kapsamında, kuvvet kullanarak veya tehditle gemiyi ele geçirmek, gemide bulunanlara karşı bir şiddet hareketinde bulunmak, gemiyi tahrip etmek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi herhangi bir surette gemiye koymak, seyrüseferi kolaylaştıran yapıları tahrip etmek ve yanlış olduğunu bildiği bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokmak eylemleri suç niteliğinde düzenlenmiştir.[874]

Söz konusu eylemler, bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi veya bunun planlanması halinde, gerçekleştikleri deniz alanı dikkate alınmaksızın SUA kapsamında suç biçiminde değerlendirilmektedir.[875]

ADS ve BMDHS ile aralarında farklar bulunan SUA'da düzenlenmeyen konular, genel uluslararası hukuk kural ve ilkeleriyle doğrultusunda ele alınmaya

---

to_Maritime_Security/Guidance/Documents/Resolution%20A.584(14).pdf, (Erişim Tarihi: 01.09.2016).

[873] Ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOf Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx, (Erişim Tarihi: 01.09.2016).

[874] SUA md. 3/1.

[875] SUA md. 4/1.

devam edilecek;[876] SUA'daki hiçbir hüküm, devletlerin kendi bayrağını taşımayan gemiler üzerinde soruşturma yetkilerini kullanmalarına ilişkin uluslararası hukuk ilkelerini hiçbir şekilde etkilemeyecektir.[877]

2. SUA 2005 Protokolü

11 Eylül 2001 terörist saldırılarının ardından IMO Genel Kurulu'nun, özellikle deniz güvenliğine yönelik düzenlemelerin gözden geçirilmesinin gerekliliğinin tespiti hususunda ilgili komiteleri görevlendirmesinin ardından,[878] SUA kapsamında değişiklikliğe gidilmesi yaklaşımı ön plana çıkmıştır. Bu doğrultuda, 10 - 14 Ekim 2005 tarihleri arasında gerçekleştirilen konferansın ardından kabul edilen SUA 2005 Protokolü ile SUA ve SUA Protokolü için önemli yeni düzenlemeler öngörülmüştür.[879]

Giriş Bölümü'nde, terörist faaliyetlerin uluslararası barış ve güvenliği tehdit ettiği ve gemilere karşı terörizmin önlenmesi için yeni önlemlerin gerekliliğinin

---

[876] SUA Giriş Bölümü.

[877] SUA md. 9.

[878] **Review of Measures and Procedures to Prevent Acts of Terrorism Which Threaten The Security Oof Passengers and Crews and the Safety of Ships**, IMO Assembly Resolution A.924(22), 2001, http://www.imo.org/en/OurWork/Security /Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.924(22).pdf, (Erişim Tarihi: 05.09.2016).

[879] Ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOf Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx, (Erişim Tarihi: 05.09.2016).

kabul edildiği SUA 2005 Protokolü ile suç niteliği taşıyacak güncel faaliyetler ve bu eylemlerde bulunan gemilere yönelik müdahale yetkisi ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

SUA 2005 Protokolü ile bir toplumu yıldırmak, bir hükümet veya uluslararası örgütü bir fiili yapmaya veya yapmaktan imtina etmeye zorlayacak nitelikteki, ölüme, ciddi yaralanmaya veya zarara yol açabilecek bir biçimde, gemide veya gemiye karşı patlayıcı, radyoaktif malzeme, biyolojik, kimyasal veya nükleer silah kullanmak, petrol, sıvılaştırılmış doğalgaz veya zehirli bir maddeyi tahliye etmek ve gemiyi, ölüme veya ciddi yaralanmaya sebep verecek şekilde kullanmak eylemleri suç niteliğinde belirlenmiştir.[880] Bunların yanında, yine bir toplumu yıldırmak, bir hükümet veya uluslararası örgütü bir fiili yapmaya veya yapmaktan imtina etmeye zorlamak amacıyla her türlü patlayıcı ve radyoaktif madde, biyolojik, kimyasal ve nükleer silah ve bu yöndeki teçhizatın gemide taşınması da suç olarak düzenlenmiştir.[881]

SUA 2005 Protokolü ile SUA'ya eklenen suçlar da dâhil olmak üzere adı geçen sözleşmede düzenlenen suçları işlediğinden şüphelenilen gemiye müdahale edilmesi hususunda, öncelikle söz konusu geminin bayrağını taşıdığı devletten uyrukluk iddiası doğrulaması istenmesi öngörülmüştür. Doğrulamanın ardından bayrak devleti, müdahaleye ilişkin talebi kabul veya reddedebileceği gibi, kendi kolluk kuvvetleri aracılığıyla veya talepte bulunan devlet ile ortak şekilde gemiye çıkılmasını ileri sürebilir.[882] Ancak, bayrak devletinin sözleşmeye ilişkin onay

[880] SUA 2005 Protokolü md. 4/5-a.

[881] SUA 2005 Protokolü md. 4/5-b.

[882] SUA 2005 Protokolü md. 8/5-c.

belgesini IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi ederken, uyrukluk iddiası doğrulama talebinin alındığından itibaren dört saat içerisinde tepki verilmemesi ve gemiye müdahale için talepte bulunulması durumlarında, talep eden devlet için gemiye çıkma yetkisinin ortaya çıkacağını bildirmesi halinde, talep eden devletin müdahale yetkisi gündeme gelecektir.[883]

C. Genel Değerlendirme

SUA, denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi doğrultusunda düzenlenirken, *yasadışı eylemler* kavramı tercih edilmiş; aynı zamanda ADS ve BMDHS'de deniz haydutluğu için yer alan özel bir geminin başka bir gemiye yönelik özel amaç doğrultusundaki eylemleri açık denizde gerçekleştirmesi hususlarına yer verilmemiştir. İlk bakışta özellikle modern deniz haydutluğu açısından başvurulması mümkün gözüken SUA'nın uygulaması, terörizm üzerine yoğunlaşmıştır. SUA 2005 Protokolü ise, tamamen terörizm kavramını ele almış ve bu yönde yenilikler getirmiştir.

SUA ve SUA 2005 Protokolü, modern deniz haydutluğuna ilişkin herhangi bir hüküm içermemekte ve konuyla ilgili örf ve adet hukuku kuralının varlığına işaret etmemektedirler. Taraf devlet sayılarının sınırlı olması, söz konusu hususu desteklemektedir.[884] SUA 2005 Protokolü, kesin bir biçimde SUA'nın kapsamını genişletmesine rağmen, bahsi geçen nedenler doğrultusunda modern deniz haydutluğunu kapsamamaktadır.[885]

---

[883] SUA 2005 Protokolü md. 8/5-d, e.

[884] BAYILLIOĞLU, 2011, s. 131.

[885] ROTHWELL-STEPHENS, s. 163.

IV. UYUŞTURUCU MADDE TİCARETİ

Uyuşturucu madde ticareti, uluslararası organize suç çeşitleri arasında, elde edilen yasadışı gelir ve etkilenen insan sayısı bakımından en önde gelenler arasındadır. Söz konusu faaliyetin deniz yoluyla gerçekleştirilmesi ise, sıklıkla başvurulan bir yoldur.[886] Konuyla ilgili düzenlemeye göre, tüm devletler açık denizde seyreden gemilerin uyuşturucu madde ticareti yapmalarını önlemek için iş birliğinde bulunma yükümlülüğü altındadır. Bayrağını taşıyan bir geminin bu yönde hareket ettiği yönünde ciddi gerekçeleri olan devlet, konuyla ilgili devletlerin iş birliğini talep edebilir.[887] Bayrak kuralı bakımından herhangi bir istisna teşkil etmeyen ilgili düzenlemenin yanı sıra, deniz yoluyla gerçekleştirilen uyuşturucu madde ticaretinin çoğunlukla taabiyetsiz gemiler kullanılmak suretiyle gündeme gelmesi, BMDHS md. 110/1-d kapsamında ziyaret hakkının kullanılmasını mümkün kılmaktadır.[888]

Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi kapsamında, taraf devletlere uyuşturucu madde ticaretinin kendi bayrağını taşıyan bir gemide işlenmesi halinde gerekli önlemleri alma yükümlülüğü getirilmiştir.[889] Bu doğrultuda, BMDHS ile aynı şekilde taraf devletler için iş birliği yükümlülüğü

---

[886] Ayrıntılı bilgi için bkz. **World Drug Report**, UNODC, New York, 2016.

[887] BMDHS md. 108.

[888] Efthymios D. PAPASTAVRIDIS, "Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective", **Crimes at Sea**, (Eds., Efthymios D. PAPASTAVRIDIS, Kimberley N. TRAPP), Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2014, s. 30.

[889] Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi md. 4/1-a(ii); Sözleşme'nin resmi metni için bkz. **RG**. T. 11.02.1996, S. 22551.

düzenlenmiş ve bayrağını taşıyan bir geminin bu yönde hareket ettiği yönünde makul şüphesi bulunan devletin, diğer devletlerin yardımını talep etmesi mümkün kılınmıştır.[890] BMDHS'den farklı olarak ise, uluslararası hukuka uygun biçimde seyrüsefer serbestisinden yararlanan ve diğer bir taraf devletin bayrağını taşıyan bir geminin kaçakçılık yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilmekte, kaydın doğrulanmasını ve gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilmektedir.[891]

Aynı doğrultudaki bir başka düzenlemeyi, Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesinin 17. Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Deniz Yoluyla Yapılan Kaçakçılıkla Mücadele Anlaşması meydana getirmektedir.[892] Buna göre, söz konusu faaliyeti gerçekleştirdiğinden makul sebeplerle şüphe duyulan geminin bayrağını taşıdığı devletten izin alınmadan, diğer taraf devletler tarafından herhangi bir işlem yapılması mümkün değildir.[893] Sadece iş birliği yükümlülüğü getiren BMDHS'nin yanında, bayrak devletinden izin alınması doğrultusunda devletlere müdahale hakkı tanıyan bahsi geçen düzenlemeler, uyuşturucu madde ticareti ile mücadelede olumlu katkı sağlamaktadır.

---

[890] Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi md. 17/1-2.

[891] Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi md. 17/3.

[892] Anlaşma'nın resmi metni için bkz. **RG**. T. 08.08.2012, S. 28378.

[893] Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesinin 17. Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Deniz Yoluyla Yapılan Kaçakçılıkla Mücadele Anlaşması md. 6.

SONUÇ

Güvenlik kavramı, devletlerin egemenliklerini korurken, aynı zamanda uluslararası toplum ile uyum içerisinde olmalarını ifade eden dayanışma prensibi ile birlikte uygulama alanı bulduğu durumlarda sonuç vermektedir. Bu doğrultuda, deniz güvenliği ile ilgili ön planda tutulması gereken anlayış, açık denizlerin serbestliği ilkesinin temelini oluşturan bayrak kuralının, dayanışmaya bağlı biçimde değerlendirilmesini öngören güncel yaklaşımın dikkate alınmasıdır.

Söz konusu gereksinim doğrultusunda deniz güvenliği, uluslararası hukukunun bütün süjelerinin iş birliğiyle tüm insanlık adına; askeri, siyasi, toplumsal, ekonomik güvenlik ile çevre ve birey güvenliğini ihlal eden, denizlerde gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı eylemelerin önlenmesine ilişkin faaliyetler biçiminde tanımlanmalıdır.

Deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler ele alındığında, bunlarla etkin bir şekilde mücadele hususunda uluslararası hukukun gerekli niteliğe sahip olmadığı ortaya çıkmaktadır. Modern deniz haydutluğu kapsamındaki faaliyetler, BMDHS'de yer alan düzenlemelerin sınırını aşmış bulunmaktadır. Bu nedenle, ortaya çıkan *silahlı soygun* kavramı ve evrensel yargılama yetkisinin kullanılmasında yaşanan sorunlar, uluslararası hukukun bölünmesi doğrultusunda değerlendirilmeye müsait olumsuz gelişmelerdir.

Deniz yoluyla gerçekleştirilen göçmen kaçakçılığının günümüzde ulaştığı boyut, BMDHS'nin olduğu kadar, Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol'ün de etkisiz kalmasına neden olmuştur. Özellikle denizdeki göçmenlere savaş gemileri tarafından müdahale edilmesi veya bu kişilerin ticaret gemileri tarafından kurtatılmasının sonrasında gündeme gelen sığınma

talepleri karşısında izlenmesi gereken usuller hususunda, uluslararası hukuk bakımından tamamen bir boşluk söz konusudur. Bu durum, devletlerin uygulamalarının birbirinden farklılaşmasına ve birey güvenliğinin mevcut olmadığı deniz alanlarının gündeme gelmesine yol açmaktadır.

Terörizm ile mücadele doğrultusunda ortaya çıkan SUA, modern deniz haydutluğu açısından uygulama alanı bulamamış; bunun yanı sıra 2005 SUA Protokolü ile deniz güvenliği klasik güvenlik anlayışı doğrultusunda ele alınmaya başlanmıştır. Ancak, deniz yoluyla göçmen kaçakçılığının ulaştığı birey güvenliğini ortadan kaldıran endişe verici boyut göz önüne alındığında, kapsamlı bir güvenlik yaklaşımının esas alınmasının gerekliliği kendini göstermektedir.

Kapsamlı güvenlik anlayışı kapsamında ele alınması gerekli deniz güvenliği, tüm insanlık adına tesis edilmelidir. BMDHS ile uluslararası hukuk bünyesine giren insanlığın ortak mirası kavramı, deniz hukuku açısından insanlığa, bir uluslararası hukuk süjesi niteliği kazandırmıştır. Bu doğrultuda, deniz güvenliğin sağlanması için tercih edilmesi gereken yaklaşım, BMDHS'de yer alan konuyla ilgili düzenlemelerin gözden geçirilerek, eksik olanların da eklenmesiyle, *insanlığın ortak güvenliği* bölüm başlığı altında bir araya getirilmesidir.

Böylelikle, günümüzde deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler karşısında uygulanabilirliğini belirli bir oranda kaybeden veya başından beri eksik olan BMDHS ve konuyla ilgili diğer düzenlemelerin kapsamlı güvenlik anlayışı açısından ele alınması ve tüm insanlık adına deniz güvenliğinin sağlanması mümkün olacaktır.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

AKSAR, Yusuf, **Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II**, Seçkin, Ankara, 2013.

ARIBOĞAN, Deniz Ülke, **Uluslararası İlişkiler Düşüncesi, Tarihsel Gelişim**, Bahçeşehir Üniversitesi Yay., İstanbul, 2007.

AUST, Anthony, **Handbook of International Law**, Cambridge University Press, New York, 2010.

BATIR, Kerem, **Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, USAK Yay., Ankara, 2011.

BAYILLIOĞLU, Uğur, **İnsani Müdahale Çıkmazından Çıkış Arayışı: Koruma Sorumluluğu, Libya ve Suriye Örnek(sizlik)leriyle**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2016.

BAYKAL, Ferit Hakan, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, Alfa, İstanbul, 1998.

BİRDİŞLİ, Fikret, **Teori ve Pratikte Uluslararası Güvenlik, Kavram-Teori-Uygulama**, Seçkin, Ankara, 2014.

BLECHMAN, Barry M., **The Control of Naval Armaments**, The Brookings Institution, Washington, 1975.

BOOTH, Ken, **Dünya Güvenliği Kuramı**, (Çev., ÜNGÖR, Çağdaş), Küre Yay., İstanbul, 2012.

BROWN, E. D., **The International Law of the Sea**, **Volume I**, **Introductory Manual**, Dartmouth, Aldershot, 1994.

BUZAN, Barry, **People, States & Fear**, ECPR Press, Colchester, 2009.

CANCA, Hakan Selim, **Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri**, Seçkin, Ankara, 2015.

CHURCHILL, R. R./LOWE, A. V., **The Law of the Sea**, Manchester University Press, Manchester, 2010.

DAĞ, Ahmet Emin, **Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü**, Anka Yay., İstanbul, 2005.

DEDEOĞLU, Beril, **Uluslararası Güvenlik ve Strateji**, Yeniyüzyıl Yay., İstanbul, 2008.

ELMAS, M. Salih, **Modern Toplumun Güvenlik Çıkmazı, Tehdit, Risk ve Risk Toplumu Perspektifinden Güvenlik**, USAK Yay., Ankara, 2013.

EVANS, Fred, **Maritime and Port Security**, Chelsea House Publishers, Philadelphia, 2004.

GUILFOYLE, Douglas, **Shipping Interdiction and the Law of the Sea**, Cambridge University Press, Cambridge-New York, 2009.

GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk, Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, (Ed., GÜNEL, Reşat Volkan), Beta, İstanbul, 2013.

HARRIS, D. J., **Cases and Materials on International Law**, Sweet&Maxwell, London, 2004.

HAYWOOD, Robert/SPIVAK, Roberta, **Maritime Piracy**, Routledge, London-New York, 2012.

HOUGH, Peter, **Understanding Global Security**, Routledge, London-New York, 2004.

JACKSON, Robert/SORENSEN, Georg, **Introduction to International Relations, Theories and Approaches**, Oxford University Press, New York, 2010.

JENNINGS, Robert/WATTS, Arthur, **Oppenheim's International Law, Volume 1**, Longman, London-New York, 1996.

KANT, Immanuel, **Ebedi Barış Üzerine Felsefi Deneme**, (Çev., ABADAN, Yavuz /MERAY, Seha L.), AÜSBF Yay., Ankara, 1960.

KARABULUT, Bilal, **Güvenlik, Küreselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek**, Barış Kitabevi, Ankara, 2011.

KLEIN, Natalie, **Maritime Security and the Law of the Sea**, Oxford University Press, New York, 2011.

KRASKA, James/PEDROZO, Raul, **International Maritime Security Law**, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2013.

KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Beta, İstanbul, 2014.

MALANCZUK, Peter, **Akehurst's Modern Introduction to International Law**, Routledge, London-New York, 2003.

MALLIA, Patricia, **Migrant Smuggling by Sea, Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of a Cooperative Framework**, Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2010.

MANSELL, John N. K., **Flage State Responsibility, Historical Development and Contemporary Issues**, Springer, Berlin-Heidelberg, 2009.

MCDOUGAL, Myres S./BURKE, William T., **The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea**, New Haven Press, New Haven, 1987.

MCNICHOLAS, Michael, **Maritime Security, An Introduction**, Elsevier, New York-Oxford, 2008.

MURPHY, Martin N., **Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, The Threat to International Security**, Routledge, London-New York, 2007.

MURPHY, Martin N., **Somalia: The New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa**, Hurts&Company, London, 2011.

MURPHY, Sean D., **Principles of International Law**, Thomson/West, Minnesota, 2006.

O'CONNELL, D. P., **The International Law of the Sea, Volume II**, (Ed., SHEARER, I. A.), Clarendon Press, Oxford, 1984.

ÖKTEM, A. Emre/KURTDARCAN, Bleda R., **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık, Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011.

ÖZÇAYIR, Z. Oya, **Port State Control**, Second Edition, LLP, London-Singapore, 2004.

ÖZMAN, Aydoğan, **Deniz Hukuku I, Kaynaklar, Kişiler, Nesneler, Ulusal Deniz Alanları**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.

PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.

PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, **4. Kitap**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.

PETRIG, Anne/GEIβ, Robin, **Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden**, Oxford University Press, Oxford-New York, 2011.

POULANTZAS, Nicholas M., **The Right of Hot Pursuit in International Law**, Martinus Nijhoff, The Hague-London-New York, 2002.

RAHMAN, Chris, **The Global Maritime Partnership Initiative**, Sea Power Centre, Australia, 2008.

ROTHWELL, Donald R./STEPHENS, Tim, **The International Law of the Sea**, Hart Publishing, Oxford-Portland, 2010.

RUBIN, Alfred P., **The Law of Piracy**, University Press of the Pacific, Honolulu-Hawaii, 2006.

SAUL, Ben, **Defining Terrorism in International Law**, Oxford University Press, Oxford-New York, 2008.

SHAW, Malcolm N., **International Law**, Cambridge University Press, Cambridge, 2014.

SHEEHAN, Micheal, **International Security, An Analytical Survey**, Lynne Rienner, London, 2005.

SMITH, Micheal E., **International Security, Politics, Policy, Prospects**, Palgrave Macmillan, London, 2010.

STEANS, Jill/PETTIFORD, Lloyd, **Introduction to International Relations, Perspectives and Themes**, 2nd Edition, Pearson, Harlow, 2005.

SUR, Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta, İstanbul, 2014.

TANAKA, Yoshifumi, **The International Law of the Sea**, Cambridge University Press, Cambridge, 2015.

TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi**, Beta, İstanbul, 1996.

URHAL, Ömer, **Küreselleşen Dünyada Güvenlik**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2009.

WENDT, Alexander, **Uluslararası Siyasetin Sosyal Teorisi**, (Çev., SARI ERTEM, Helin/IHLAMUR ÖNER, Suna Gülfer), Küre Yay., İstanbul, 2012.

WOLFERS, Arnold, **Discord and Collaboration Essay on International Politics**, The John Hopkins Press, Baltimore, 1962.

YANG, Haijiang, **Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea**, Springer, Berlin-Heidelberg, 2006.

YILMAZ, Sait, **21. Yüzyılda Güvenlik ve İstihbarat**, Milenyum Yay., İstanbul, 2007.

MAKALELER

AGIUS, Christine, "Social Constructivism", **Contemporary Security Studies**, (Ed., COLLINS, Alan), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 49-68.

AGYEBENG, William K., "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea" **Cornell Int'l L. J.**, Vol. 39, No. 2, 2006, s. 371-400.

ALADAĞ GÖRENTAŞ, Itır, "İdealizm Üzerine Bir Deneme: Kavramlar ve Eksikler", **Uluslararası İlişkilere Giriş: Teorik Bakış**, (Ed., ÇOMAK, Hasret), Umuttepe Yay., Kocaeli, 2009, s. 67-78.

ALİBABA, Arzu, "Uluslararası Ceza Mahkemesinin Kuruluşu", **AÜHFD**, C. 49, S. 1-4, 2000, s. 181-207.

ALLEN, Craig H., "Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices", **Ocean Dev. & Int'l L.**, Vol. 20, No. 4, 1989, s. 309-341.

ANDERSON, H. Edwin, "The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives", **Tul. Mar. L. J.**, Vol. 21, No. 1, 1996, s. 139-170.

ANDERSON, David, "Freedoms of the High Seas in the Modern Law of the Sea", **The Law of the Sea, Progress and Prospects**, (Eds., FREESTONE, David/BARNES, Richard/ONG, David), Oxford University Press, New York, 2009, s. 327-346.

ANGHIE, Antony, "Basic Principles of International Law: A Historical Perspective", **International Law For International Relations**, (Ed., ÇALI, Başak), Oxford University Press, New York, 2010, s. 46-70.

ARENDS, J. Frederik M., "Homeros'dan Hobbes ve Ötesine: "Güvenlik" Kavramının Avrupa Geleneğindeki Boyutları", (Çev., YAVUZ, Burcu), **Uluslararası İlişkiler**, C. 6, S. 22, 2009, s. 3-33.

AYDIN, Mustafa, "Uluslararası İlişkilerin "Gerçekçi" Teorisi: Kökeni, Kapsamı, Kritiği", **Uluslararası İlişkiler**, C. 1, S. 1, 2004, s. 33-60.

AYDINLI, Ersel, "Küreselleşme ve Güvenlik: Teorik Yaklaşımlar", **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 36-50.

AYOOB, Mohammed, "Defining Security: A Subaltern Realist Perspective", **Critical Security Studies**, (Eds., KRAUSE, Keith/WILLIAMS, Micheal C.), University of Minnesota Press, Minneapolis, 1997, s. 121-146.

BALDWIN, David A., "Güvenlik Kavramı", (Çev., ŞAHİN, Çiğdem), **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 5-35.

BANERJEE, Dipankar ,"Towards Comprehensive and Cooperative Security in South Asia", **South Asian Survey**, Vol. 6, No. 2, 1999, s. 305-318.

BANGERT, Kaare, "Legal Status of Security Regime", **Maritime Security - Current Problems in the Baltic Sea, Conference in Cooperation with the ITLOS, May 9th-11th, 2007**, (Eds., KARPEN, Ulrich/LUKIC, Djoko/HEINZE, Sonja), Nomos, Baden-Baden, 2008, s. 164-165.

BATEMAN, Sam, "Security and the Law of the Sea in East Asia: Navigational Regimes and Exclusive Economic Zones", **The Law of the Sea, Progress and Prospects**, (Eds., FREESTONE, David/BARNES, Richard/ONG, David), Oxford University Press, New York, 2009, s. 365-387.

BAYILLIOĞLU, Uğur, "Uluslararası Ceza Mahkemesi ve Türkiye", **AÜHFD**, C. 56, S. 1, 2007, s. 51-121.

BAYILLIOĞLU, Uğur, "Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S. 1, 2011, s. 125-162.

BAYLIS, John, "Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Kavramı", (Çev., YAVUZ, Burcu), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 69-85.

BELLANY, Ian, "Towards a Theory of International Security", **Political Studies**, Vol. 29, No. 1, 1981, s. 100-105.

BİLGİÇ, Ali, ""Güvenlik İkilemi"ni Yeniden Düşünmek: Güvenlik Çalışmalarında Yeni Bir Perspektif", **Uluslararası İlişkiler**, C. 8, S. 29, 2011, s. 123-142.

BİLGİN, Pınar, "Security Studies: Theory/Practice", **Cambridge Review of International Affairs**, Vol. 12, No. 2, 1999, s. 31-42.

BİLGİN, Pınar, "Individual and Societal Dimesions of Security", **International Studies Review**, Vol. 5, No. 2, 2003, s. 203-222.

BİLGİN, Pınar, "Güvenlik Çalışmalarında Yeni Açılımlar: Yeni Güvenlik Çalışmaları", **SAD**, C. 8, S. 14, 2010, s. 70-96.

BİLGİN, Pınar, "Critical Theory", **Security Studies An Introduction**, (Ed., WILLIAMS, Paul D.), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 93-106.

BOOTH, Ken, "Security and Self: Reflections of a Fallen Realist", **Critical Security Studies**, (Eds., KRAUSE, Keith/WILLIAMS, Micheal C.), University of Minnesota Press, Minneapolis, 1997, s. 121-146.

BOOTH, Ken, "Güvenlik ve Özgürleş(tir)me", (Çev., ŞAHİN, Çiğdem), **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 51-70.

BORELLI, Silvia/STANFORD, Ben, "Troubled Waters in the *Mare Nostrum*: Interception and Push-backs of Migrants in the Mediterranean and the European Convention on Human Rights", **UHP**, C. 10, S. 37, 2014, s. 29-69.

BOZKURT, Giray Saynur, "Küreselleşmenin Güvenlik Boyutu", **Değişen Dünyada Uluslararası İlişkiler**, (Ed. BAL, İdris), Lalezar Kitabevi, Ankara, 2008, s. 491-532.

BRAUCH, Hans Günter, "Güvenliğin Yeniden Kavramlaştırılması: Barış, Güvenlik, Kalkınma ve Çevre Kavramsal Dörtlüsü", (Çev., ARKAN, Zeynep), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 1-47.

BRODECKI, Zdzislaw/PYC, Dorota, "Maritime Security - General Concept", **Maritime Security - Current Problems in the Baltic Sea, Conference in**

Cooperation with the ITLOS, May 9th-11th, 2007, (Eds., KARPEN, Ulrich/LUKIC, Djoko/HEINZE, Sonja), Nomos, Baden-Baden, 2008, s. 152-163.

BUZAN, Barry, "Askeri Güvenliğin Değişen Gündemi", (Çev. YAVUZ, Burcu), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 107-123.

CHA, Victor D., "Globalization and the Study of International Security", **Journal of Peace Research**, Vol. 37, No. 3, 2000, s. 391-403.

COGLIATI-BANTZ, Vincent P., "Disentangling the "Genuine Link": Enquiries in Sea, Air and Space Law", **Nordic J. Int'l L.**, Vol. 79, No. 3, 2010, s. 383-432.

DALBY, Simon, "Güvenlik ve Çevre Bağlantılarına Yeniden Bakmak", (Çev., YAVUZ, Burcu), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 179-195.

DEDEOĞLU, Beril, "Yeniden Güvenlik Topluluğu: Benzerliklerin Karşılıklı Bağımlılığından Farklılıkların Birlikteliğine", **Uluslararası İlişkiler**, C. 1, S. 4, 2004, s. 1-21.

de La FAYETTE, Louise, "Access to Ports in International Law", **Int'l J. Marine & Coastal Law**, Vol. 11, No. 1, 1996, s. 1-22.

DOĞRU, Sami, "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)'de Yapılan Değişikliklerin Yürürlüğe Girişi: Deniz Güvenliği Paradigması Değişiyor mu?", **Deniz Hukuku Sempozyumu, 24-25 Mart 2011**, (Ed., DOĞRU, Sami), Çağ Üniversitesi Yay., Adana, 2012, s. 19-35.

ELMAN, Colin/JENSEN, Micheal A., "Realisms", **Security Studies An Introduction**, (Ed., WILLIAMS, Paul D.), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 15-31.

EMMERS, Ralf, "Securitization", **Contemporary Security Studies**, (Ed., COLLINS, Alan), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 136-151.

ERLER BAYIR, Özgün, "Soğuk Savaş Sonrasında Güvenliğe Yönelik Teorik Tartışmalar", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., ÇOMAK, Hasret/SANCAKTAR, Caner), Beta, İstanbul, 2013, s. 171-190.

GLASER, Charles L., "Realism", **Contemporary Security Studies**, (Ed., COLLINS, Alan), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 15-33.

GREEN, Mick P.,/BURNETT, Douglas R., "Security of International Submarine Cable Infrastructure: Time to Rethink?", **Legal Challenges in Maritime Security**, (Eds., NORDQUIST, Myron H./WOLFRUM, Rüdiger/MOORE, John Norton /LONG, Ronan), Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2008, s. 557-583.

GROSS, Leo, "The Peace of Westphalia, 1648-1948", **Am. J. Int'l L.**, Vol. 42, No. 1, 1948, s. 20-41.

GUILFOYLE, Douglas, "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", **ICLQ**, Vol. 57, No. 3, 2008, s. 690-699.

GÜÇLÜ AKPINAR, Burcu, "Uluslararası İlişkilerde Kimlik Sorunsalı", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., ÇOMAK, Hasret/SANCAKTAR, Caner), Beta, İstanbul, 2013, s. 455-482.

HALATÇI, Ülkü, "Uluslararası Ceza Mahkemesi'nin Yargı Yetkisini Kullanabilmesinin Önkoşulları", **UHP - Uluslararası Ceza Mahkemesi Özel Sayısı**, C. 1, S. 3, 2005, s. 57-76.

HALATÇI ULUSOY, Ülkü, "Uluslararası Hukuk Açısından Libya ve Suriye Örneğinde Koruma Sorumluluğu", **TAAD**, Y. 4, S. 14, 2013, s. 269-297.

HALBERSTAM, Malvina, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and IMO Convention on Maritime Safety", **Am. J. Int'l L.**, Vol. 82, No. 2, 1988, s. 269-310.

HOCH, Gottfried A. W., "National and International Approaches to Maritime Security", **Legal Challenges in Maritime Security**, (Eds., NORDQUIST, Myron H./WOLFRUM, Rüdiger/MOORE, John Norton/LONG, Ronan), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2008, s. 81-89.

HSZIEH, Stephanie/GALDORISI, George/MCKEARNEY, Terry/SUTTON, Darren "Networking The Global Maritime Partnership", **Naval War College Review**, Vol. 65, No. 2, 2012, s. 11-29.

KARAOSMANOĞLU, Ali L., "Muhteşem Ortaklık: Kant ve Clausewitz", **Uluslararası İlişkiler**, C. 4, S. 14, 2007, s.161-183.

KARDAŞ, Tuncay, "Güvenlik: Kimin Güvenliği ve Nasıl?", **Uluslararası Politikayı Anlamak, "Ulus Devlet"ten Küreselleşmeye**, (Ed., DAĞI, Zeynep), Alfa Yay., İstanbul, 2007, s. 125-152.

KERR, Pauline, "Human Security", **Contemporary Security Studies**, (Ed., COLLINS, Alan), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 121-135.

KIZILSÜMER ÖZER, Deniz, "Denizde Gelen Sığınmacılar ve Uluslararası Hukuk", **UHP**, C. 3, No. 10, 2007, s. 75-95.

KLEIN, Natalie/MOSSOP, Joanna/ROTHWELL, Donald R., "Australia, New Zealand and Maritime Security", **Maritime Security, International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand**, (Eds., KLEIN, Natalie/MOSSOP, Joanna/ROTHWELL, Donald R.), Routledge, London and New York, 2010, s. 1-21.

KRAHMANN, Elke, "From State to Non-State Actors: The Emergence of Security Governance", **New Threats and New Actors in International Security**, (Ed., KRAHMANN, Elke), Palgrave Macmillan, New York, 2005, s. 3-22.

KRAUSE, Keith/WILLIAMS, Micheal C., "From Strategy to Security: Foundations of Critical Security Studies", **Critical Security Studies**, (Eds., KRAUSE, Keith/WILLIAMS, Micheal C.), University of Minnesota Press, Minneapolis, 1997, s. 33-59.

KURAN, Selami, "Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı", **MHB**, **Prof. Dr. Aslan Gündüz'ün Anısına Armağan**, C. 25, S. 1-2, 2005, s. 229-240.

LLACER, Francisco J. Montero, "Open Registers: Past, Present and Future", **Marine Policy**, Vol. 27, No. 6, 2003, s. 513-523.

LOWE, A. V., "The Right of Entry into Maritime Ports in International Law", **San Diego L. Rev.**, Vol. 14, No. 3, 1977, s. 597-622.

MAK, J. N., "Pirates, Renegades and Fishermen: The Politics of Sustainable Piracy in the Strait of Malacca", **Violence at Sea, Piracy in the Age of Global Terrorism**, (Ed., LEHR, Peter), Routledge, New York-London, 2007, s. 199-224.

MARCOPOULOS, Alexander J. "Flags of Terror: An Argument of Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience", **Tul. Mar. L. J.**, Vol. 32, No. 1, 2007, s. 277-312.

MATLIN, David F., "Re-evaluating the Status of Flags of Convenience Under International Law", **Vand. J. Transnat'l L.**, Vol. 23, No. 5, 1991, s. 1017-1056.

MCDONALD, Matt, "Constructivisms", **Security Studies An Introduction**, (Ed., WILLIAMS, Paul D.), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 63-76.

MCGINLEY, Greald P., "The Achille Lauro Affair - Implications for International Law", **Tenn. L. Rev.**, Vol. 52, No. 4, 1985, s. 691-738.

MEJIA JR., Maximo Q., "Defining Maritime Violence and Maritime Security", **Maritime Violence and Other Security Issues at Sea**, (Eds.,. MUKHERJEE, Proshanto K./MEJIA JR., Maximo Q./GAUCI, Gotthard M.), WMU Publications, Malmö, 2002, s. 27-38.

MENEFEE, Samuel Pyeatt, "An Overview of Piracy in the First Decade of the 21st Century", **Legal Challenges in Maritime Security**, (Eds., NORDQUIST, Myron H./WOLFRUM, Rüdiger/MOORE, John Norton /LONG, Ronan),, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2008, s. 441-478.

MERAY, Seha L., "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması" **AÜSBFD**, C. 18, S. 3, 1963, s. 105-188.

MESJASZ, Czeslaw, "Ekonomik Güvenlik", (Çev., DEMİRAĞ, Yelda), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 125-150.

MILLER, Benjamin, "The Concept of Security: Should it be Redefined?", **Journal of Strategic Studies**, Vol. 24, No. 2, 2001, s. 13-42.

MOLENAAR, Erik Jaap, "Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use", The Law of the Sea, Progress and Prospects, (Eds., David FREESTONE, Richard BARNES, David ONG), Oxford University Press, New York, 2009, s. 192-209.

MORGAN, Patrick, "Liberalism", **Contemporary Security Studies**, (Ed., COLLINS, Alan), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 34-48.

MOSSOP, Joanna, "Maritime Security in New Zealand", **Maritime Security, International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand**, (Eds., KLEIN, Natalie/MOSSOP, Joanna/ROTHWELL, Donald R.), Routledge, London and New York, 2010, s. 54-75.

MUTIMER, David, "Critical Security Studies: A Schismatic History", **Contemporary Security Studies**, (Ed., COLLINS, Alan), 2nd Edition, Oxford University Press, New York, 2010, s. 84-105.

NAVARI, Cornelia, "Liberalisms", **Security Studies An Introduction**, (Ed., WILLIAMS, Paul D.), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 32-47.

ODEKE, Ademun, "An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law", **Ocean Dev. & Int'l L.**, Vol. 36, No. 4, 2005, s. 339-362.

ONGUR, Hakan Övünç, "Uluslararası İlişkilerde Post-Yapısalcı Yaklaşımlar ve "Anarşi"nin Yapı-Sökümü", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., ÇOMAK, Hasret/SANCAKTAR, Caner), Beta, İstanbul, 2013, s. 523-556.

OVALI, A. Şevket, "Ütopya İle Pratik Arasında: Uluslararası İlişkilerde İnsan Güvenliği Kavramsallaştırması", **Uluslararası İlişkiler**, C. 3, S. 10, 2006, s. 3-52.

OXMAN, Bernard H., "The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea", **Va. J. Int'l L.**, Vol. 24, No. 4, 1984, s. 809-863.

ÖZBEK, Dolunay, "Deniz Sınırlarının Denetimi, Frontex ve Devletin Mültecilerin Korunmasına İlişkin Sorumluluğu", **İKÜHFD**, C. 10, S. 1, 2011, s. 71-88.

ÖZEV, Muharrem Hilmi, "Eleştirel Teori Olarak Konstrüktivizm", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., ÇOMAK, Hasret/SANCAKTAR, Caner), Beta, İstanbul, 2013, s. 483-522.

PAPASTAVRIDIS, Efthymios D., "Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective", **Crimes at Sea**, (Eds., PAPASTAVRIDIS, Efthymios D./TRAPP, Kimberley N.), Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2014, s. 3-52.

PEPPETTI, Jon D., "Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", **Naval L. Rev.**, Vol. 55, 2008, s. 3-156.

PHAM, J. Peter, "The Failed State and Regional Dimensions of Somali Piracy", **The International Response to Somali Piracy, Challenges and Opportunities**, (Eds., VAN GINKEL, Bibi/VAN DER PUTTEN, Frans-Paul), Martinus Nijhof, Leiden-Boston, 2010, s. 31-64.

RAHMAN, Chris, "Evolving U.S Framework for Global Maritime Security from 9/11 to the 1000-ship Navy", **Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security**, (Eds., HERBERT-BURNS, Rupert/BATEMAN, Sam/LEHR, Peter), CRC Press, London-New York, 2009, s. 39-53.

ROTHWELL, Donald R., "The Law of the Sea and the MV Tampa Incident: Reconciling Maritime Principles with Coastal Sovereignty", **Public Law Review**, Vol. 13, No. 2, 2002, s. 118-127.

SANDIKLI, Atilla/EMEKLİER, Bilgehan, "Güvenlik Yaklaşımlarında Değişim ve Dönüşüm", **Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri**, (Ed., SANDIKLI, Atilla), Bilgesam Yay., İstanbul, 2012, s. 3-70.

SARI ERTEM, Helin, "Kimlik ve Güvenlik İlişkisine Konstrüktivist Bir Yaklaşım: "Kimliğin Güvenliği" ve "Güvenliğin Kimliği"", **Güvenlik Stratejileri**, Y. 8, S. 16, 2012, s. 177-237.

SHAW, Martin, "There Is No Such Thing as Society: Beyon Individualism and Statism in International Security Studies", **Review of International Studies**, Vol. 19, No. 2, 1993, s.159-175.

TALLEY, Wayne T., "Introduction", **Maritime Safety, Security and Piracy**, (Ed., TALLEY, Wayne T.), The Grammenos Library, London, 2008, s. 1-8.

TANG, Shiping, "The Security Dilemma: A Conceptual Analysis", **Security Studies**, Vol. 18, No. 3, 2009, s. 587-623.

TANGÖR, Burak, " Kuramsal Tartışmalar Işığında İnsan Güvenliği ve Politikaları", **UHP**, C. 8, S. 30, 2012, s. 59-92.

TANRISEVER, Oktay F., "Güvenlik", **Devlet ve Ötesi, Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar**, (Der., ERALP, Atila), İletişim Yay., İstanbul, 2010, s. 107-123.

TASIKAS, Vasilios, "The Regime of Maritime Port Access: A Relook at Contemporary International and United States Law", **Loy. Mar. L. J.**, Vol. 5, 2007, s. 1-44.

TOPAL, Ahmet Hamdi, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", **AÜHFD**, C. 59, S. 1, 2010, s. 99-130.

TREVES, Tullio, "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, **EJIL**, Vol. 20, No. 2, 2009, s. 399-414.

ULLMAN, Richard H., "Redefining Security", **International Security**, Vol. 8, No. 1, 1983, s. 129-153.

UZER, Umut, "Uluslararası İlişkiler Teorileri", **Değişen Dünyada Uluslararası İlişkiler**, (Ed., BAL, İdris), Lalezar Kitabevi, Ankara, 2008, s. 55-76.

WAEWER, Ole, "Toplumsal Güvenliğin Değişen Gündemi", (Çev. DEMİRTAŞ COŞKUN, Birgül), **Uluslararası İlişkiler**, C. 5, S. 18, 2008, s. 151-178.

WALT, Stephen M., "Güvenlik Çalışmalarının Rönesansı", (Çev., GÜRSOY, Barış/AĞIR, Bülent Sarper), **Avrasya Dosyası**, C. 9, S. 2, 2003, s. 71-106.

WENDT, Alexander, "Anarşi Devletler Ne Anlıyorsa Odur: Güç Politikalarının Sosyal İnşası", **Uluslararası İlişkiler**, C. 10, S. 39, 2013, s. 3-43.

WILLIAMS, Paul D., "Security Studies: An Introduction", **Security Studies An Introduction**, (Ed., WILLIAMS, Paul D.), 2nd Edition, Routledge, London-New York, 2013, s. 1-12.

YAVAŞ, Gökçen, "Bölge, Bölgeselleşme ve Güvenlik", **Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar**, (Ed., ÇOMAK, Hasret/SANCAKTAR Caner), Beta, İstanbul, 2013, s. 191-214.

GÜVENLİK KONSEYİ KARARLARI

Security Council Resolution S/RES/1676 (2006)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1676(2006), (20.08.2016).

Security Council Resolution S/RES/1816 (2008)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816(2008), (25.08.2016).

Security Council Resolution S/RES/1851 (2008)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851(2008), (02.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/1897 (2009)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897(2009), (05.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/1950 (2010)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950(2010), (05.07.2010).

Security Council Resolution S/RES/2020 (2011)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020(2011), (05.07.2011).

Security Council Resolution S/RES/2077 (2012)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077(2012),

(05.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/2125 (2013)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013), (05.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/2177 (2014)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2177, (26.09.2016).

Security Council Resolution S/RES/2184 (2014)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184%20(2014), (05.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/2240 (2015)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2240(2015), (22.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/2246 (2015)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246(2015), (05.07.2016).

Security Council Resolution S/RES/2316 (2016)
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2316(2016), (05.07.2016).

IMO GENEL KURULU KARARLARI

Measures to Prevent Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, IMO Assembly Resolution A.545(13), 1983, http://www.imo.org/en/OurWork/Security /PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.545.pdf, (15.08.2016).

Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of Their Passengers and Crews, IMO Assembly Resolution A.584(14), 1985, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_ Security/Guidance/Documents/Resolution%20A.584(14).pdf, (01.09.2016).

Review of Measures and Procedures to Prevent Acts of Terrorism Which Threaten The Security Oof Passengers and Crews and the Safety of Ships, IMO Assembly Resolution A.924(22), 2001, http://www.imo.org/en/OurWork/Security /Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.924(22).pdf, (05.09.2016).

Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters Off the Coast of Somalia, IMO Assembly Resolution A.1002(25), 2007, http://www.imo.org/blast/blastData Helper.asp?data_id=25332&filename=A1002(25).pdf, (02.07.2016).

Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, IMO Assembly Resolution A. 1025(26), 2009, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf, (15.08.2016).

ULUSLARARASI MAHKEME ve HAKEMLİK KARARLARI

R. Anderson Case, Court of Criminal Appeal, 1868.

Wildenhus's Case, US Supreme Court, 1887.

Muscat Dhows Case (France v. Great Britain) Award of the Tribunal, 8 August 1905, http://www.pcacases.com/web/sendAttach/712, (14.02.2016).

The Case of the S.S "LOTUS", (France v. Republic of Turkey) Judgment of 7 September 1927, Series A, No. 10, http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf, (10.02.2016).

S. S. "I'm Alone" (Canada v. United States), Awards of 30 June 1933 and 5 January 1935, http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf, (15.05.2016).

The Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland *v*. Albania) Judgment of 9 April 1949, http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf, (15.09.2016).

Fisheries Case (United Kingdom v. Norway) Dissenting Opinion of Sir Arnold Mcnair, http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1817.pdf, (15.05.2016).

Saudi Arabia v. ARAMCO Award of 23 August 1958, **ILR**, Vol. 27, 1963.

Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Advisory Opinion of 8 June 1960, http://www.icj-cij.org/docket/files/43/2419.pdf, (15.02.2016).

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua *v*. United States of America) Judgment of 27 June 1986, http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf, (15.03. 2016).

The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea) Judgment of 4 December 1997, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_1/judgment_041297_eng.pdf, (17.02.2016).

The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea) Judgment of 1 July 1999. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf, (14.02.2016).

The "CAMOUCO" Case (Panama v. France) Judgment of 7 February 2000, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_5/Judgment.07.02.00.E.pdf, (17.02.2016).

The "MONTE CONFURCO" Case (Seychelles v. France) Judgment of 18 December 2000, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_6/Judgment.18.12.00.E.pdf, (17.02.2016).

The "GRAND PRINCE" Case (Belize v. France) Judgment of 20 April 2001, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_8/Judgment.20.04.01.E.pdf, (17.02.2016).

The "JUNO TRADER" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea-Bissau) Judgment of 18 December 2004, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_13/13_judgment_181204_en.pdf, (17.02.2016).

Case of Medvedyev and Others v. France, European Court of Human Rights, Judgment of 29 March 2010, http://hudoc.echr.coe.int/eng#{"itemid":["001-97979"]}, (10.07.2016).

Case of Hirsi Jamaa and Others v. Italy, European Court of Human Rights, Judgment of 23 February 2012, http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-109231, (20.07.2016).

The M/V "LOUISA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain) Judgment of 28 May 2013, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_18_merits/judgment/C18_Judgment_28_05_13-orig.pdf, (17.02.2016).

The M/V "Virginia G" Case (Panama v. Guınea-Bıssau) Judgment of 14 April 2014, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment/C19-Judgment_14.04.14_corr2.pdf, (14.02.2016).

RAPORLAR ve DİĞER BELGELER

A Secure Europe in a Better World, European Security Strategy, Council of the EU, Brussels, 2003.

Human Development Report 1994, UNDP, Oxford University Press, New York, 1994.

Human Security Now, CHS, UN, New York, 2003.

Interception of Asylum-Seekers And Refugees The International Framework and Recommendations for a Comprehensive Approach, UNHCR Executive Committee, UN Doc No. EC/60/SC/CRP.17, 9 June 2000.

Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General, UNGA, UN Doc. A/63/63, 2008.

Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General, UNGA, UN Doc. A/69/71/Add. 1, 2014.

Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, ICC International Maritme Bureau**,** London, 2011.

Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, ICC International Maritme Bureau**,** London, 2016.

Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9 (A/3159), ILC, Doc. A/CN.4/104, 1956.

Review of Maritime Transport, UNCTAD, New York-Geneva, 2015.

The Sea Route to Europe: The Mediterranean Passage in the Age of Refugess, UNHCR, 2015.

World Drug Report, UNODC, New York, 2016.

İNTERNET ADRESLERİ

http://www.un.org/sg/statements/index.asp?nid=7999, (26.09.2016).

http://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/Media.aspx?IsMediaPage=true&LangID=E, (17.10.2016).

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/78367.pdf, (05.10.2016).

http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade, (15.02.2016).

http://www.imo.org/OurWork/Pages/Home.aspx, (15.02.2016).

http://www.nyconsul.com/index.htm, (15.02.2016).

http://www.liscr.com/liscr/Home/tabid/37/Default.aspx, (15.02.2016).

http://www.recaap.org/, (18.08.2016).

http://www.african-union-togo2015.com/en/accueil, (23.08.2016).

http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUATreaties.aspx, (01.09.2016).

ÖZET

Güvenlik kavramının kapsamının zaman içerisinde genişlediği, devletlerin güvenliklerinin yanında sosyal grupların ve bireylerin güvenliklerinin de gündeme geldiği görülmektedir. Buna paralel olarak, güvenliğin sağlanmasında temel süje olan devletin yanı sıra, uluslararası ve hükümet dışı örgütler de söz konusu süreçte yer almaktadır. Aynı şekilde, güvenlik, askeri niteliği ile beraber, politik, ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel boyutları da içerecek şekilde yeni anlamlar kazanmış; böylelikle kapsamlı güvenlik anlayışı kabul görmeye başlamıştır.

Özellikle 1980'li yıllardan itibaren, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün gündem maddelerinden biri olan deniz güvenliği; ancak 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleşen terörist saldırıların ardından, güncel tehditlerle mücadelede yeni yollar açısından tekrar ele alınmıştır. Günümüzde adı geçen kavram bakımından, devlet egemenliği merkezdeki konumunu korumasına rağmen; güncel tehditlere yönelik çözüm arayışında devletler arasında artan bir ortak menfaatin varlığı görülmektedir.

Deniz güvenliğine yönelik güncel tehditler Birleşmiş Milletler tarafından, deniz haydutluğu, silahlı soygun, deniz terörizmi, uyuşturucu madde ticareti, göçmen kaçakçılığı, insan ticareti ve kaçak yolcular olarak belirlenmiştir. Bunlara, deniz kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen asimetrik uygulamaların da eklendiği günümüz gelişmeleri göz önüne alındığında, deniz güvenliği, uluslararası hukukunun bütün süjelerinin iş birliğiyle tüm insanlık adına; askeri, siyasi, toplumsal, ekonomik güvenlik ile çevre ve birey güvenliğini ihlal eden denizlerde gerçekleştirilen uluslararası hukuka aykırı eylemlerin önlenmesine ilişkin faaliyetler biçiminde tanımlanabilmektedir.

SUMMARY

It has been seen that the scope of the concept of security expanded over time, besides the security of the state, the security of the social groups and individuals has also come into question. Accordingly to this, in addition to the state which is the main subject of maintaining security, international and non-governmental organizations are also located in the mentioned process. Similarly the security, together with the feature of military, gained new meanings that include, political, economical, socio-cultural and environmental aspects, in this way the concept of comprehensive security has begun to gain acceptance.

Maritime security, which is one of the International Maritime Organization's agenda especially since the 1980s, taken up again in terms of new ways to combat current threats, hardly after the terrorist attacks occurred in the United States of America. Nowadays, in terms of the concept mentioned, although state sovereignty keeps its position in the centre, the existence of a growing common interest between states is observed in the search for the solution of current threats.

Maritime piracy, armed robbery, maritime terrorism, drug trafficking, migrant smuggling, human trafficking and stowaways have been identified as the current threats against maritime security by the UN. Maritime security can be defined as, when asymmetric tactics employed by conventional naval forces are added to them; in the name of all mankind with cooperation among the all subjects of international law, prevention of activities against international law which carried out at sea and violate military, political, social, economical, environmental and individual security.