

# TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMİ VE GEÇİŞ REJİMİ İLE İLGİLİ YARGITAY HUKUK GENEL KURULU'NUN 21.11.2001 GÜN E: 2001/4-955 K: 2001/1073 SAYILI KARARI

Ar. Gör. H. Murat DEMİRKİRAN\*

## I. Giriş

Türk Boğazları siyasi, ekonomik ve stratejik açıdan büyük öneme sahiptir. Bu önem coğrafi durumlarından ve bunlara bağlanan siyasi menfaatlerden doğmaktadır. Coğrafi durum haritaya bakınca görülür. Türk Boğazları iki işlek deniz arasında tek geçittir. Asya ve Avrupa'yı birleştiren bu geçitler dardır, aynı devletlerin toprakları içindedir, savunmaya gayet elverişlidir. Nitekim en kuvvetli donanmalar buradan geçememiş, en kudretli ordular bunları ele geçirememiştir<sup>1</sup>. Prof. Dr. Cemil Bilsel ayrı basımı yapılan Türk Boğazları adlı eserinin önsözünü Fransız tarihçi Rene Pinon'un şu sözü ile bitirir; "Hukuk kaideleri değişebilir; kudret merkezlerini kader değiştirebilir; coğrafi makeddarat devam eder."

Bu sözün geçerliliğini bugün de koruduğuna şüphe yoktur. Bu çalışma ile Türk Boğazları'nın siyasi ve stratejik önemini yanı sıra ekonomik önemi üzerinde durulacak ve Türk Boğazları'nın geçiş rejimi açıklanmaya çalışılacaktır. Dünyanın en önemli altı petrol taşıma rotasından bir tanesi olan Türk Boğazları, gerek Türkiye ve gerekse petrol ticareti yapan devletler bakımından ekonomik olarak büyük bir öneme sahiptir. Özellikle Hazar Denizi havzasında çıkarılan petrol ve doğal gazı piyasasının büyümesi ile Türk Boğazları'nın petrol ticaretinde kullanılmaya devam etmesi ihtimalinde Türk Boğazları'nın karşılaştığı tehlikelerin de devam edeceği söylenebilecektir.

Dünyadaki petrol tüketimi ve buna bağlı olarak petrol ihracatı devamlı artış göstermiştir<sup>2</sup>. A.B.D. Enerji Bakanlığı Hazar Denizi Havzası'nda yer alan Rusya, İran, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan'da 2001 yılı itibarıyla ispatlanmış petrol rezervini 16.9 – 39.4 milyon varil, ispatlanmış doğalgaz rezervini 251 – 268 milyon varil olarak deklare etmiş, 2010 – 2015 yıllarında bu bölgedeki petrol rezervlerinin 251 – 268 milyon varil, gaz rezervlerinin de 470 – 475 milyon varile ulaşacağı yönünde tahminde bulunmuştur. Bu durumda Hazar bölgesi petrol ve gaz ticaretinin 2010 – 2015 yılları arasında en üst düzeye ulaşılacağı öngörülmektedir<sup>3</sup>.

---

\* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı

<sup>1</sup> Cemil Bilsel; Türk Boğazları, Notaların Işığında Boğazlar, Notalar, Sözleşme; İstanbul, 1948, sh. 28. Prof. Dr. Cemil Bilsel'in bu eseri Amerika Devletler Hukuku Dergisi'nin Kasım 1946 sayısında başyazı olarak çıkmış, yazı A.B.D.'de de yankı uyandırmış, A.B.D. Cornell Üniversitesi Devletler Hukuku Profesörü Herbert Briggs, A.B.D. Duke Üniversitesi Devletler Hukuku Profesörü Robert Wilson ve Columbia Üniversitesi Devletler Hukuku Profesörü Philip Jessup yazıdan övgüyle bahsetmişlerdir.

<sup>2</sup> Petrol yaklaşık 140 yıldan beri deniz yolu ile taşınmaktadır. Önceleri fiçılarla taşınan ham petrolün ilk kez 1869 yılında Norveçli bir kaptanın gemisine koyduğu özel bir tank içerisinde taşınması ile birlikte petrol taşınması karlı bir faaliyet alanı haline gelmiştir. 1886 yılında sadece petrol taşımak amacıyla İngiltere'de 2.074 tonluk "Glucknauf" tankerinin inşa edilmesinden sonra tanker boyutlarında baş döndürücü gelişmeler yaşanmıştır. Bkz. Petrol Taşımacılığı, Margem Rapor – Deniz Ticaret Bülteni, 4 Ocak 1993 Sayı.26

<sup>3</sup> www.energy.gov

Hazar petrolünü halen batı piyasasına taşıyan Bakü – Supsa<sup>4</sup>, Bakü – Novorossisk<sup>5</sup>, Tengiz – Novorossisk Hazar Konsorsiyomu boru hatları<sup>6</sup> 2010 – 2015 yıllarındaki ticareti kaldırabilecek yeterlilikte değildir. Anılan ticaretin karşılanması için Bakü – Ceyhan boru hattı, Kazakistan - Çin boru hattı, Azerbaycan - İran boru hattı, Kazakistan - Türkmenistan - İran boru hattı, Kazakistan - Türkmenistan - Afganistan - Pakistan boru hatlarının yapılması planlanmış, Bakü – Ceyhan boru hattı ticarete açılmıştır. Planlanan boru hatlarından Bakü – Ceyhan boru hattı, Ceyhan Limanı'nın büyük tankerlere hizmet verilebilecek nitelikte olması, boru hattının karadan geçmesi ve Türk Boğazları'nı rahatlatarak olması, çevresel etkilerinin uygun olması, ucuz olması gerekçeleriyle en makul hat olarak gösterilmekte ancak gerek yurt dışı ve gerekse yurt içinde boru hattına karşı yapılabilecek terör eylemleri bir endişe olarak dile getirilmektedir<sup>7</sup>.

Avrupa Birliği de yeni Avrupa düzeninde enerjinin Avrupa'nın gelişmesi için anahtar rol oynayacağını ve Avrupa Birliği'nin geleceğinin enerji sektöründe olduğunu vurgulamaktadır. 2000 yılında yayınlanan Yeşil Kağıt isimli belgede Avrupa Birliği'nin enerji politikası; enerjinin sağlanmasında güvenlik, çevreye duyarlı ve sağlıklı bir enerji piyasası yaratılması olarak belirlenmiştir<sup>8</sup>. Türkiye'nin Hazar Denizi, Orta Asya ve Karadeniz'den sağlanan petrol ve doğalgaz rotasında bulunması sebebiyle Avrupa Birliği'ne enerji sağlanmasında önemli bir role sahip olduğu, Türkiye için hazırlanan ilerleme raporlarında çeşitli kereler vurgulanmıştır<sup>9</sup>.

Gerek petrol ticareti ile uğraşan devletler ve gerekse Avrupa Birliği normları uyarınca güvenlik ön planda gelmektedir. Bu güvenlik şemsiyesine petrol taşınması yapılan rotaların güvenliği de dahildir. Yapılmakta olan boru hatlarına karşı dile getirilen eleştiriler dikkate alındığında geleneksel petrol rotalarının önemini koruyacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi, Türkiye'nin Boğazları üzerinde egemenlik haklarının iyi anlaşılması, anlatılmasını da zorunlu kılmaktadır. Bu çalışma ile Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi üzerinde durulacak ve konu ile ilgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 2001 tarihli bir kararından bahsedilecektir.

## II. Tarihçe

Osmanlı İmparatorluğu İstanbul'un fethinden önce Boğaz'ın iki yakasına inşaa ettirdiği hisarlarla İstanbul Boğazı'nı kontrol altına almayı amaç edinmiş ve nihayet Karadeniz'in bütün kıyılarını fethettikten sonra da bu denize geçişi yabancı devletlere kapatmıştır. Nitekim Türk Boğazları'nın genel hukuki rejimine bakıldığında Türk

<sup>4</sup> 830 km.'lik bu boru hattı Azerbaycan – Bakü'den başlamakta Gürcistan'ın Supsa Limanı'nda sona ermekte olup günlük 100.000 varil petrol kapasitesine sahiptir.

<sup>5</sup> 1400 km.'lik bu boru hattı Azerbaycan Bakü'den başlamakta Rusya'nın Novorossisk limanında sona ermekte olup günlük 100.000 varil petrol kapasitesine sahiptir.

<sup>6</sup> 1600 km.'lik bu boru hattı Kazakistan – Tengiz'den başlamakta Rusya'nın Novorossisk limanında sona ermekte olup günlük 564.000 varil petrol kapasitesine sahiptir.

<sup>7</sup> Philip D. Rabinowitz, Mehdi Yusuf, Jessica Arnoldi, Eyal Hakim; Geology, Oil and Gas Potential, Pipelines and the Geopolitics of the Caspian Sea Region; Ocean Development and International Law, C.35, 2004, sh.30 Bu çalışmada Kazakistan – Çin boru hattının ekonomik olmayacağı, Azerbaycan – İran boru hattında İran ile Ermenistan arasındaki ilişki, Kazakistan – Türkmenistan – Afganistan – Pakistan boru hattında ise savaş ve terör olasılıklarını özellikle vurgulanmaktadır.

<sup>8</sup> Yeşil Belge için bkz. <http://europa.eu.int/comm/energy/index>

<sup>9</sup> Örneğin Avrupa'nın dış ticaretinin % 70'i, iç ticaretinin ise %41'i deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bkz. Deniz Sektör Raporu 2002 (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası) İstanbul, 2003 s.12

ordularının 1356'da Çanakkale, 1453'de ise İstanbul Boğazı'nın kontrolünü takiben XIX. Yüzyılın ortasına kadar geçen süre zarfında "mutlak kapalılık" ilkesi geçerli olmuştur. Kısaca "Ancient Rule of Ottoman Empire – Osmanlı İmparatorluğu'nun Eski Kuralı" olarak tanımlanan bu süre içerisinde Azak – Karadeniz – Marmara "iç deniz" statüsünde yabancı asker ve ticaret gemilerine kapalı tutulmuştur<sup>10</sup>. Bu süre esnasında sadece Osmanlı gemileri belirli bir izin ile İstanbul Boğazı'ndan geçmişlerdir<sup>11</sup>.

Yabancı devletlerin ticaret gemileri ise ilk defa 1774'te Küçük Kaynarca Anlaşması<sup>12</sup> sonucunda İstanbul Boğazı'ndan geçebilme hakkı elde etmişlerdir. Küçük Kaynarca Anlaşmasınının 11. maddesi uyarınca Rusya, kendi gemileri ile Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını elde etmiştir. Ancak Rusya için verilen bu ilk geçiş izinleri bir takım kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmiştir<sup>13 14</sup>. Rusya Karadeniz'de kendi gemileri ile ticaret serbestisine sahip olmuş ise de 1768-1774 savaşı sırasında Akdeniz'de bulunan donanmasındaki bazı savaş gemilerini silahtan arındırıp boğazdan ticaret gemisi olarak geçirmekte ısrar etmiş ancak buna müsaade edilmemiştir<sup>15</sup>. Boğazlardan geçiş sırasında yaşanan sorunların giderilmesi için 1779 Aynalıkavak Tenkihnamesi ve 1783 ticaret anlaşmaları imzalanmıştır<sup>16</sup>. Bu dönemde Osmanlı Devleti ile Rusya arasında savaş çıkması halinde Karadeniz ticareti durmakta Osmanlı Devleti İstanbul Boğazı'ndan hiçbir yabancı geminin geçişine izin vermemekte idi.

Rusya, Avusturya, Fransa ve İngiltere gibi güçlü devletlerin Karadeniz'e çıkma izni almalarından sonra diğer bazı ufak Avrupa devletleri de Babıali'ye müracaat ile aynı hakkın kendilerine tanınmasını istemişlerdir<sup>17</sup>. Bu talep karşısında Boğazlardan geçiş hakkı İspanya, Sicilyateyn, Hollanda, İsveç ve Prusya gibi devletlere tanınmış ise de hakkın kullanımı; gemilerin boğazlardan geçerken yoklanmaları ve yüklerin arasında yasak mal bulunmaması şartlarına bağlanmış idi.

1821'de Yunan isyanı ile başlayan hadiseler İngiltere, Fransa ve Rusya'nın desteği ile Osmanlı İmparatorluğu aleyhine gelişmiş ve sonunda 1829 Edirne Anlaşması

---

<sup>10</sup> Mesut Hakkı Çaşın, Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazları'nın XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, sh.118

<sup>11</sup> İdris Bostan; Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabii Olduğu Kurallar, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, sh.2

<sup>12</sup> Karadeniz'i Türk gölü olmaktan çıkarıp İstanbul Boğazını uluslararası tartışma konusu haline getiren ilk anlaşmadır.

<sup>13</sup> Bu gemiler İstanbul Boğazı'ndan geçerken Rumeli Hisarı'ndan gümrük görevlileri tarafından içinde yasak mal olup olmadığı incelenerek geçişine izin veriliyordu.

<sup>14</sup> İdris Bostan, Osmanlı Denizciliği, İstanbul, 2006, sh. 296

<sup>15</sup> Durum Rus Elçisi ile Osmanlı Devlet adamları arasında hayli tartışmalara yol açmış nihayet Osmanlı Devlet adamları Rus elçisine "Faraza Devlet-i Aliyye tersanesinden birkaç kalyonun topları kaldırılıp eşya tahmili ile bir ahır devlet limanına göndersek derununda olan tüccar emtiası mümanaat olunmamağa vesile olur mu ve ahidnameye muvafık idi deyü iddia mümkün midir?" şeklinde cevap vermişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700- 1787" Ankara, 1995

<sup>16</sup> Bu anlaşma uyarınca Rus gemilerinin en büyüğü 16.000 kile(400 ton) en küçüğü ise 1000 kile (25 ton) yük kapasiteli olacaktı ve boğazlardan geçerken 300 akçe selamiyye akçesi ödeyecekti.

<sup>17</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Beydilli, Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü, Belleten, 214, 1991, sh.687-755

imzalanmıştır. Anlaşmanın 7. maddesi ile Karadeniz tüm devletlerin ticaret gemilerine açılmakla Boğazlar da tüm devletlerin ticaret gemilerine açılmıştır<sup>18</sup>.

Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı ise Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya'yı yakınlaştırmış ve 1833 yılında imzalanan Hünkar İskelesi Anlaşması ile savaş halinde Rus gemilerinin serbestçe Boğazlardan geçebileceği ve Boğazların diğer devletlerin gemilerine kapatılacağı belirlenmiştir. Bu anlaşmanın imzalanmasına şiddetle karşı çıkan Batılı devletler Osmanlı'ya yaklaşmışlar ve bunun sonucunda Boğazlar meselesi ilk defa uluslar arası bir esasa bağlanmıştır. 1841 Londra anlaşması ile Boğazlar'ın, barış zamanı bütün devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulacağı kabul edilmiştir. Bu anlaşma ile artık Boğazlar Meselesi sadece Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında söz konusu olmaktan çıkmıştır<sup>19</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında çıkan 1853 tarihli savaşa İngiltere, Fransa da karışmıştır. Donanmalarını Karadeniz'e gönderen bu devletler Osmanlı İmparatorluğu yanında yer almışlardır. Savaştan sonra Paris'te imzalanan anlaşmaya göre Karadeniz'in tarafsızlığı ilkesi benimsenmiştir. Böylece bir süre Karadeniz, bütün devletlerin ticaret gemilerine açık savaş gemilerine kapalı tutulmuştur. Bu durum 1871 Londra Anlaşması ile değişikliğe uğramış Rusya'ya Karadeniz'de donanma bulundurma hakkı verilmiş buna karşılık Boğazlar'ın barış zamanında dost devletlerin savaş gemilerine açılabilme serbestisi getirilmiştir<sup>20</sup>. Bu durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar bu devam etmiştir.

### **III. Boğazlarla İlgili Konvansiyonlar**

#### **1. 24 Temmuz 1923 Tarihli Lozan Barış Andlaşması'nın II. Eki Lozan Boğazların Rejimine Dair Konvansiyon**

29 Ağustos 1922 tarihinde Büyük Zafer'in kazanılması, Türkiye'nin Batı'yla ilişkilerinde yeni bir dönem başlatmıştır. İtilaf devletleri parçalama politikalarına son vererek Türkiye'yi eşitlik temeline dayalı ilişkiler çerçevesinde Avrupa toplumunun bir üyesi olarak kabul etmek zorunda kalmışlardır. Bu çerçevede Batılı ülkeler ile Birinci Dünya Savaşından beri askıda kalan ilişkiler düzeni Lozan Barış Andlaşması ile hukuki statüsüne kavuşmuştur<sup>21</sup>.

20 Kasım 1922'de başlayıp 4 Şubat 1923'de, özellikle Kapitülasyonlar sorunu yüzünden kesildikten sonra, 23 Nisan –24 Temmuz 1923'deki ikinci dönemiyle kapanan ve kesintisiyle 8 ay süren Lozan Barış Konferansı'nda Boğazlar konusu da tartışılmıştır.

Lozan Barış Andlaşması'nın tutanakları incelendiğinde İngiltere'yi temsil eden dış işleri bakanı Lord Curzon'un müttefikleri ile bir cephe birliği kurmaya özel çaba

<sup>18</sup> Cemal Tukin, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, İstanbul,1947, sh. 128-131

<sup>19</sup> Bostan, İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabii Olduğu Kurallar, sh 7.

<sup>20</sup> Tukin, Boğazlar Meselesi, sh.287-305

<sup>21</sup> Lozan Barış Andlaşması Türk Kurtuluş Savaşı'nın silahsız döneminin önemli bir dönüm noktasıdır. Nitekim Mustafa Kemal, Lozan için şöyle demektedir; "... Bu andlaşma Türk milleti aleyhine asırlardan beri hazırlanmış ve Sevr Andlaşması ile ikmal edildiği zannedilmiş, büyük bir suikastın yıkılmasını ifade eden bir vesikadır. Osmanlı devrine ait tarihte, emsali hiç görülmemiş bir siyasi zaferin eseridir."

gösterdiği anlaşılmaktadır<sup>22 23</sup>. Bu çerçevede eskiden beri güçlü Çarlık Rusya'sına karşı "Boğazlar'ın kapalılığı" ilkesini savunan İngiltere, Lozan Barış Konferansı'nda yeni Sovyet rejimine karşı - müttefiklerin önerisi adı altında - "Boğazlar'ın serbestliği"ni sağlamaya çalışmıştır. Buna karşılık Lozan Barış Konferansı'na sunulan Türk görüşü İsmet Paşa tarafından şu şekilde açıklanmıştır; "Halifeliğin bulunduğu yer, Sultanlığın başkenti ve Osmanlı Hükümeti'nin merkezi olan İstanbul şehriyle Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü saldırıdan korunmuş olmalıdır. Bu ilke saklı kalmak şartıyla, Akdeniz (Çanakkale) ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaretine ve uluslararası ulaşıma açık tutulması ilişkin olarak bizimle bütün öteki devletlerin oybirliği ile verecekleri karar geçerli olacaktır"<sup>24</sup>.

Boğazlar meselesi, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Andlaşması'nın II no'lu Eki olan "Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme"<sup>25</sup> ile çözülmüştür. 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi esas itibarıyla "Boğazlardan geçiş serbestisi" ilkesine dayalı bir geçiş rejimi düzenlemiştir. Boğazlardan geçiş serbestliği, ticaret gemileri ve savaş gemileri ayırımı yapılarak belirlenmiştir. Ayrıca barış zamanı Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin savaşan devlet olduğu savaş zamanı durumları da göz önünde bulundurularak düzenleme yapılmıştır<sup>26</sup>.

Geçiş serbestisinin yanı sıra Andlaşmanın 3. maddesinde kullanılan ifade ile "Boğazlar'da geçişi ve ulaştırmayı her türlü engelden serbest tutmak için" andlaşmanın 3. ve 4. maddelerinde belirtilmiş olan bölgeler, andlaşmanın 6. maddesinde düzenlendiği biçimde, askersizleştirilmiştir<sup>27</sup>. Ayrıca Türk Boğazları'nın yönetim ve idaresi Uluslararası Boğazlar Komisyonu'na<sup>28</sup> bırakılmıştır.

Kısaca Lozan Andlaşmasının Boğazlara ilişkin koşulları bir yandan koruyamadığı bu su yolları sebebiyle Türkiye'nin, diğer yandan İngiltere'nin gücü sınırlanmadığı için Karadeniz'de Sovyetler Birliği'nin güvenliğinde önemli boşluklar yaratmıştır<sup>29</sup>.

## 2. 20 Temmuz 1936 Tarihli Montreux Boğazlar Rejimine Dair Sözleşme<sup>30</sup>

<sup>22</sup> İngiltere Lozan Konferansı'nda başlıca iki konuda kesin tutum almıştır: Boğazlar ve Musul. Boğazlar konusunda bir anlaşma sağlanabilmiş ise de Musul konusunda Türkiye'nin tarafı bile olmadığı Milletler Cemiyeti önüne getirilmek suretiyle İngiltere tarafından yaratılan "oldu - bitti" ayrı bir inceleme konusudur.

<sup>23</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ömer Kürkçüoğlu, Türk - İngiliz İlişkileri (1919-1926), Ankara, 1978, sh. 257

<sup>24</sup> Kürkçüoğlu, a.g.e. sh.267

<sup>25</sup> Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan arasında imzalanmıştır. Lozan Barış Andlaşması'na taraf olmamakla beraber Karadeniz'e kıyıdaş devlet olmaları sebebiyle Rusya ve Bulgaristan da imzacı devletler arasında yer almıştır.

<sup>26</sup> Türkiye taraf da olsa tarafsız da olsa savaşta ve barışta ticari deniz trafiği Boğazlardan serbestçe geçişi öngörmekte idi. Aynı şekilde barış zamanında sadece sayı ve demirleme süresi sınırlamaları dışında bütün savaş gemileri için de seyir serbestisi tanınmıştır. Yalnız, her hangi bir devletin Boğazlardan geçireceği tüm deniz gücü, Karadeniz'de bulunan en güçlü filonun gücünden daha fazla olamazdı.

<sup>27</sup> Sevin Toluner; Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, İstanbul, 2004, sh. 67

<sup>28</sup> Boğazlar Komisyonu'nun fonsiyonu 1 Ekim 1936'dan itibaren sona ermiştir.

<sup>29</sup> Doğu Ergil, Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976), Lozan'ın 50. Yılına Armağan, İstanbul, 1978, sh. 107

<sup>30</sup> Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename, Resmi Gazete 5 Ağustos 1936-3374, (Metinde Montreux Sözleşmesi olarak kısaltılacaktır. H.M.D.)

## **a. Montreux Boğazlar Konferansı'nın Toplanmasına Etki Eden Olaylar**

20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi<sup>31</sup>, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşması'nın II. EK'i olan ve bu Andlaşmanın 23. maddesi uyarınca aynı hukuki değeri haiz Lozan Boğazlar Rejimine Dair Konvansiyon'un değişen hal ve duruma uygun hale getirilmesi için Türkiye'nin isteği üzerine akdedilen bir andlaşmadır.

Hitler Almanya'sının Versailles Antlaşması(7 Mayıs 1919)'na aykırı olarak silahlanmaya başlaması(1934) ve Mussolini İtalya'sının 1935'te Habeşistan'a saldırması ile birlikte Türkiye, Boğazları'nın savunmasız durumunu gündeme getirmiştir<sup>32</sup>. Hitler'in Versailles Antlaşması hükümlerine aykırı olarak zorunlu askerlik sistemini kabul etmesi ile ortaya çıkan durum için 17 Nisan 1935'te toplanan Milletler Cemiyeti'nde T.C. Dışişleri Bakanı T. Rüştü Aras; "Türkiye'nin güvenliği ve her devlet gibi savunma hakkının tanınması" noktasında hareket ile Boğazların askersizleştirme hükmünün iptalini istemiştir<sup>33</sup>.

Tevfik Rüştü Aras, Lozan Boğazlar Konvansiyonuna taraf olan devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne yolladığı 10/11 Nisan 1936 tarihli notalarda da Boğazlar Rejiminin değişmesi gerektiğini, diğerleri yanında, şu gerekçeyle haklı göstermeye çalışmıştır; "Türkiye geçiş serbestisi ve askersizleştirmeyi öngören Boğazlar Konvansiyonu'nu 1923'de Lozan'da imzalamaya rıza gösterirken Avrupa'daki genel durum siyasi ve askeri açıdan farklı idi." 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'yi ülkesini hedef alan bir dış tehlikeye karşı fiilen koruyamaz durumda bulunmasını göz önüne alan T.C. Hükümeti "Boğazlar rejimini, Türk ülkesinin dokunulmazlığı için kaçınılmaz olan güvenlik koşulları çerçevesinde ve Akdeniz – Karadeniz arasında ticari ulaştırmanın sürekli gelişmesi konusunda en liberal bir anlayışla düzenlemeyi amaçlayan bir andlaşma akdine hazır olduğunu açıklar"<sup>34</sup>.

Türkiye 1936 yılında Boğazlar rejimine ilişkin konferans düzenlenmesi için ilgili taraflara davette bulunmakla 1923 tarihli Lozan Boğazlar Konvansiyonu ile egemenliği üzerine getirilmiş olan sınırlamanın giderilmesi amacındadır.

Türkiye'nin 10/11 Nisan 1936 tarihinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne imza koyan tüm ülkelere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne verdiği nota sonucunda 22 Haziran 1936 tarihinde Boğazlar Konferansı İsviçre'nin Montreux (Montrö) kentinde toplanmış 20 Temmuz 1936 tarihinde ise Boğazlar rejimi ile ilgili Montreux Sözleşmesi imzalanmıştır.

O halde bu noktada Monterux ile oluşturulmaya çalışılacak rejimin önceki rejimden farklı olması gerektiği en azından böyle bir siyasi amacın bulunduğu rahatlıkla söylenebilecektir.

## **b. Montreux Sözleşmesi Uyarınca Boğazlar**

<sup>31</sup> Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'da 20 Temmuz 1936'da imza edilen Mukavelename,Resmi Gazete 5 Ağustos 1936-3374(Bundan sonra kısaca Montreux Sözleşmesi olarak kısaltılacaktır)

<sup>32</sup> Mehmet Gölübol, Olaylarla Türk Dış Politikası, Ankara, A.Ü. S.B.F Yayınları, C.1, sf.125-127

<sup>33</sup> Feridun Cemal Erkin, Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968, sh. 63-64

<sup>34</sup> Toluner; Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu, a.g.e. sh. 71

## aa. Terim Meselesi

Gerek 1923 tarihli Lozan Boğazlar Konvansiyonu ve gerekse Montreux Sözleşmesi metinlerinde “Boğazlar” terimi kullanılmıştır. Boğazlar ile ilgili son düzenlemelerden biri olan Türk Boğazları Deniz Tüzüğü’nün 2. maddesinde İstanbul Boğazı – Marmara Denizi – Çanakkale Boğazı’nın oluşturduğu tabii su yolu Türk Boğazları olarak adlandırılmıştır. Uluslararası nitelikteki yayınlara bakıldığında da anılan su yolunun genellikle “Türk Boğazları” olarak nitelendirildiği tespit edilmektedir.<sup>35</sup> Türk mevzuatı, uluslararası alandaki çalışmalar ve tarihsel olaylar dikkate alarak anılan su yolunun “Türk Boğazları” olarak ifade edilmesinde yarar bulunmaktadır.

## bb. Coğrafi Sınır

Türk Boğazlarının coğrafi sınırının da çizilmesi gerekir. Bir gemi Türk Boğazları’ndan uğraksız geçiş yaptığı takdirde uğraksız geçiş nerede başlamakta ve nerede sona ermektedir?

Montreux Sözleşmenin başlangıç bölümünde Boğazlar olarak ifade edilen terimin; “Boğazlar umumi tabiri altında ifade edilen Çanakkale (Dardanelles) Boğazı, Marmara Denizi (Mer de Marmara) ve Karadeniz (Bosphore) Boğazı...” olduğu açıklanmıştır. Montreux Sözleşmesi uyarınca uğraksız geçiş Çanakkale Boğazı ile başlamakta Marmara Denizi’nde devam etmekte ve İstanbul Boğazı’ndan Karadeniz’e açılmakla uğraksız geçiş sona ermektedir.

Türk Boğazları’nın coğrafi sınırının belirlenmesi bir mahkeme kararına da konu olmuştur<sup>36</sup>. Anılan karara konu olayda Suriye bayraklı “Hajmuheddine” gemisi 15.02.2000 günü Çanakkale Boğazı’ndan uğraksız geçiş yapacağını Trafik Kontrol Merkezi’ne bildirmiş gemi, 17.02.2000 günü kılavuz almadan Mehmetçik – Gelibolu etabını geçmiştir. Tekirdağ açıklarında makine arızası meydana gelmesi üzerine gemi Tuzla’da tersaneye girmiş, arızanın giderilmesinden sonra Tuzla Liman Başkanlığı’ndan Gürcüstan’ın Batumi Limanı’na gideceğini belirtmek suretiyle yola elverişlilik belgesi almış ve kılavuz talep ederek 21.2.2000 günü Harem – Kavak geçişini tamamlamıştır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri, transit geçişin bozulduğu iddiasıyla Çanakkale Boğazı (Mehmetçik – Gelibolu etabı) geçişi için cezalı kılavuzluk ücreti tahakkuk ettirerek gemi donatanına izafeten ve kendisine asaleten acentasına dava ikame etmiştir. Davalı taraf, kılavuz almanın ihtiyari olduğu Mehmetçik – Gelibolu etabı geçildikten sonra transit geçişin bozulduğunu bu durumda geriye yönelik ücret uygulaması yapıldığını savunmuştur. Yapılan yargılama sonucunda Beyoğlu 1. Asliye Ticaret Mahkemesi ; “... 10 Temmuz 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesinde kabul edilen transit geçiş / uğraksız geçiş eylemi Türk Boğazları için (Çanakkale Boğazı – Marmara Denizi – İstanbul Boğazı) bir

<sup>35</sup> Bkz C.L Rozakis – P.N. Stagos; The Turkish Straits, 1987. İki Yunanlı Profesör tarafından hazırlanan kitapta anılan su yolu Turkish Straits olarak ifade edilmektedir. Mary George; Transit Passage and Pollution Control in Straits Under The 1982 Law of The Sea Convention, Ocean Development & Int. Law, Vol.33, 2002, sh.189-205. Yazar, makalesinde anılan su yolunu Turkish Straits olarak belirlemiştir.

Yücel Güçlü; The Legal Regulation of Passage Through The Turkish Straits, Mediterranean Quarterly Summer 2000, Vol:11, Issue:3, sh. 87 v.d da aynı şekilde Turkish Straits terimi kullanılmaktadır.

<sup>36</sup> Beyoğlu 1. Ticaret Mahkemesi 27.05.2003 gün 2002/531 E., 2003/228 K. sayılı ilam.

bütündür. Gemi transit geçiş beyanından sonra kılavuz almadan Mehmetçik – Gelibolu etabını geçtikten sonra makine arızası sonucunda 48 saatten fazla Tuzla Tersane sahasında bulunmuş ve bu şekilde transit geçiş bozulmuş olduğundan tüm geçiş için kılavuzluk ücreti ödemekle yükümlü tutulması gerekmektedir. Bu uygulamanın geriye dönük bir ücret uygulaması olarak kabul edilmesi mümkün değildir...” yargısına varmıştır. Hüküm, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tarafından onanmıştır<sup>37</sup>. Kanımca da anılan olayda tahakkuk ettirilen kılavuzluk ücreti, geçmişe yönelik değil uğraksız geçişin başlangıcına yönelik bir ücretlendirmedir ve haklı niteliktedir.

O halde Türk Liman otoritesine Türk Boğazları’ndan uğraksız geçiş yapacağını bildiren bir geminin uğraksız geçişi, sadece tek Boğaz ile sınırlı olmayacak Marmara Denizi ve geçiş yapacağı diğer Boğazı da kapsayacaktır.

Bu noktada Marmara Denizi’nin hukuki statüsünün de incelenmesi gerekir. Ulaşım dışı meselelerde cevaplandırılması gereken bir husus Marmara Denizi’nin milletlerarası hukuk kuralları itibarıyla açık deniz mi yoksa iç sulara tabii bir deniz olduğu sorudur. Bu konuda başvuru kaynağı deniz hukukuna dair kuralların kodlaştırıldığı iki temel belge olan 1958 tarihli Açık Denizler Konvansiyonu ve 1982 tarihli Deniz Hukuku’na Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’dur. İlk ifade edilen Konvansiyon 1. maddesiyle açık denizleri “ bir devletin karasularına veya içsularına dahi olmayan bütün deniz kesimleri” olarak tanımlamaktadır. Aynı tanımlamayı yapan Komisyon tasarısı açıklamasındaki açık deniz sayılmayan “dar bir deniz kesimiyle açık denize bağlanan ve açık denizle bağlantıyı sağlayan boğazın da tek bir devlet kıyılarından oluştuğu her yanı kara ile çevrili denizlerin iç deniz sayılması” istisnasından farklı olarak Marmara Denizi, iki boğazla açık denizlere bağlandığı için ilgili maddenin henüz hazırlık aşamasında Türkiye tarafından eleştiriyile karşılanmıştır. İddia edilen konumdaki denizlerin iç sular rejimine tabii deniz kesimleri olduğu ve çekişmesiz olarak bu sulardan sayılması gerektiği ileri sürülmüştür. Türkiye’nin resmi görüşü Marmara Denizi’nin içsulardan sayılmasını tarihi hak iddiasına dayandırmaktadır. Yabancı gemilere geçiş serbestliği tanınması diğer bakımlardan bu denizin iç sular statüsüne etki yapmaz<sup>38</sup>.

### **cc. Coğrafi Yapı**

Türkiye Karadeniz’e sahildar bütün ülkelerin ve Karadeniz’e kanal ve nehirleri ile bağlanan Orta Avrupa ve Baltık Devletleri’nin Akdeniz ve Ortadoğu’ya ulaşan deniz yollarını kontrol altında tutabilen Ege Denizi’ni Orta ve Doğu Akdeniz’i de etkileyebilecek coğrafi bir konuma sahiptir. Sadece ticari açıdan bakıldığında Orta Avrupa, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Baltık Devletleri ile Akdeniz ve Süveyş ötesi ülkelerin ticari ulaşım mihverinin Karadeniz, Türk Boğazları ve Ege Denizi ile Anadolu Yarımadası’ndan geçmekte olduğu görülmektedir<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> 29.04.2004 gün 2003/8901 E., 2004/4742 K. sayılı ilam.

<sup>38</sup> Ayşe Nur Tütüncü, Türk Boğazlarından Geçiş ve Deniz Çevresinin Korunması Sorunu, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, sh.71

<sup>39</sup> Yılmaz Aklar; Denizcilik Gücünün Milli Güç İçindeki Yeri, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, sh.29



Türk Boğazları<sup>40</sup> morfolojik ve oşenografik yapısı ile dünyadaki diğer 260 boğazdan ayrılmaktadır. 300 km.'lik seyir boyunca bazı yerlerde su yolu son derece daralmakta, sert dönüşler gerekli olmakta, kalabalık kıyılardan geçilmektedir. Özellikle İstanbul Boğazı'nın coğrafi yapısı, iki Boğaz Köprüsü ve enerji nakil hatlarının suni engelleri ile de karşı karşıyadır. Ancak Türk Boğazları'nın fiziki açıdan en kritik üç temel özelliği, dünyanın en dar su yollarında bir tanesi olması, sis ve yağışın seyir güvenliğini kısıtlaması, birbirine ters istikametteki iki güçlü dip akıntı sistemi ile yüzey ve dip akıntı arasındaki ayırım yüzeyinin derinliği değiştirmesidir. Nitekim İstanbul Boğazı'ndan kuzey – güney doğrultusunda yada aksi yönde zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemi bazen 45 dereceyi zorunlu kılan asgari 12 kez rota değişikliğini zorunlu kılmaktadır. Üçüncü hayati özellik ise bir metropol şehri olan İstanbul Boğazı'nın kalabalık nüfusunun Boğaz'ın her iki yakasında Boğaz uğraksız geçiş rotasına dik istikamette kesen yoğun deniz trafiğidir. İki kıyı arasındaki taşımacılık, - 2000 yılı itibarıyla - her iki kıyı şeridinde toplam 49 iskeleden operasyonel olarak günlük 800 seferin üzerinde aşırı yoğun bir trafik hacmine dayalıdır. Balıkçı tekneleri, limanlarda yükleme boşaltma için bekleyen ve hareket halindeki tanker/kuru yük ve Ro-Ro gemileri de eklendiğinde Boğazlardaki trafik seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sınırlarını aşan kritik düzeydedir<sup>41</sup>.

Hazar Denizi petrol pazarının gelişmesi ile birlikte Türk Boğazları'nda zararlı ve tehlikeli yük taşıyan ticaret gemilerinin geçişinde de artış olmuştur. Türk Boğazları en çok petrol taşınması yapılan 6 rotadan bir tanesi olup aynı zamanda en riskli rotaya örnek olarak gösterilmektedir<sup>42</sup>. Günde ortalama 15 adet tehlikeli madde taşıyan gemi Boğazlardan geçmektedir. 2000 yılında yaklaşık 80 milyon ton petrol ve petrokimyasal maddenin Boğazlardan geçtiği belirtilmektedir<sup>43</sup>.

#### **IV. Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi**

##### **1. Genel Olarak Boğazlardan Geçiş Rejimleri**

Bugün uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarla ilgili olarak kabul edilen iki hukuki rejim mevcuttur. “Zararsız geçiş” ve “transit geçiş” rejimleri. Transit geçiş rejimi iki açık deniz kesimi yada iki ayrı münhasır ekonomik bölge kesimini birleştiren ve uluslar arası ulaşırmada kullanılan boğazlarda kullanılmasına karşılık<sup>44</sup> zararsız geçiş rejimi bir devletin karasuları ile bir açık deniz kesimini birleştiren boğazlara ve bazı transit geçiş uygulaması dışında kalan boğazlara uygulanmaktadır<sup>45</sup>. Hukuki rejim olarak farklılığa gelince transit geçiş rejiminde boğaz devletin yetkisi zararsız geçiş rejimine göre daha fazla kesintiye uğramıştır. Transit geçiş rejimi uygulanan boğazlarda, sivil ve askeri uçakların da boğaz üzerinde yer alan hava sahasından geçiş hakkı tanınmış iken yani üzerinden uçuş hakkı tanınmış iken zararsız

<sup>40</sup> İstanbul Boğazı yaklaşık 31 km. uzunluğunda 700-1.500 mt genişliğindedir. Nüfusun yoğun olduğu Bebek ile Kandilli arasında Boğaz genişliği 700 metreye düşmektedir. Çanakkale Boğazı yaklaşık 70 km. uzunluğunda 1.300 – 2000 mt genişliğindedir. Çanakkale Boğazı geçişi gemilerin seyri açısından zorluk içermemektedir.

<sup>41</sup> Mesut Hakkı Caşın; a.g.m., sh.129

<sup>42</sup> Debora Schweikart, Dire Straits: The International Maritime Organization in the Bosphorus and Dardanelles. 5 Yearbook of International Law sh. 29,33. Yazar diğer 5 rotayı; Hürmüz Boğazı, Malacca Boğazı, Süveyş Kanalı, Rotterdam Limanı ve Panama Kanalı olarak belirlemiştir.

<sup>43</sup> Türk Boğazları, Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi, sh.10

<sup>44</sup> 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu m.37

<sup>45</sup> 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu m.45

geçiş rejimi uygulanan boğazlarda aynen karasularında olduğu gibi ister sivil ister askeri olsun hiçbir yabancı uçağa boğaz üzerinden uçuş hakkı tanınmamıştır. İki rejim arasındaki diğer önemli bir fark zararsız geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda denizaltılara ve diğer su altı araçlarına su üstünden ve bayraklarını göstererek geçiş hakkı tanınmış iken, transit geçiş rejimi uygulanan boğazlarda denizaltılara ve diğer su altı araçlarına normal modlarında gitmek hakkı yani dalmış vaziyette boğazdan geçiş hakkı tanınmıştır. Transit geçiş rejimi 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda kabul gören bir rejim olup özellikle bu Konvansiyona taraf olan devletler açısından bağlayıcı bir rejim olduğu tartışmasızdır. Her iki rejimin de müşterek noktası geçişin münhasır geçiş amacıyla yapılması, boğaz devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermemesi ve hiçbir ücrete tabi tutulmamasıdır<sup>46 47</sup>.

## 2. Montreux Sözleşmesi Uyarınca Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi

Uluslararası kurallar uyarınca boğazlardan hukuki geçiş rejimleri “zararsız geçiş” ve “transit geçiş” olarak açıklandıktan sonra Türk Boğazları’ndan geçiş rejiminin de belirlenmesi gerekir. Bunun için başvurulacak metin, Monterux Sözleşmesi’dir.

Montreux Sözleşmesi’nin 1. maddesinde “Yüksek Akid Taraflar, Boğazlarda denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibini kabul ve teyit ederler.” biçiminde ifade edilen hüküm Sözleşme’nin 2. maddesinde (para.1) ticaret gemilerinin geçiş ve ulaşımı konusunda düzenlenmiştir. Buna göre “ Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece, aşağıda para. 3. maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere hiçbir merasime tabii olmadan Boğazlar’dan geçiş ve seyrisefain tam serbesitisinden müstefid olacaklardır. Bu gemiler Boğazların hiçbir limanında tevakkuf etmeksizin transit sureti ile geçtikleri takdirde Türkiye alakadar makamları tarafından cibayeti bu Mukavelenin 1. lahikasında derpiş edilen rüsüm veya tekalife tabi tutulmayacaktır.”

1936 Monterux Sözleşmesi’nin akdedildiği dönemde günümüzdeki genel uluslararası deniz hukukundan farklı olarak karasularında geçiş ve boğazlardaki geçiş ve ulaşım ilişkin hukuki rejim arasında genel olarak bir farklılık yoktu. Her ikisi için de geçerli olan hukuki rejimin “zararsız geçiş” rejimi içinde değerlendirilebileceği genellikle kabul edilir. Ancak boğazlardaki geçiş, karasularından karasularındaki geçiş koşullarından farklı olarak “kesintiye uğratılmaksızın” sağlanmak durumundadır<sup>48</sup>.

Bu noktada karşımıza çıkan mesele şu olmaktadır; bir sözleşmenin akdedildiği tarihte bulunmayan ancak daha sonra ortaya çıkan hukuki durumun (geçiş rejiminin) anılan sözleşmeye nasıl uyarlanacağıdır. Bir başka deyişle 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu’nda ortaya çıkan boğazlardan geçiş rejiminin Montreux Sözleşmesi ile nasıl uyumlu hale getirileceğidir. Kuşkusuz bu uyarılama ve

<sup>46</sup> Ferit Hakan Baykal; Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı sh.30 v.d ayrıca bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz Ferit Hakan Baykal; Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, 1998, sh.230-261

<sup>47</sup> Ayşe Nur Tütüncü, Protection of Turkish Straits from the Ship-generated Marine Pollution, Annales de la Facultede Droit d’Istanbul, Vol.37, No.54,2005, sh.107-108

<sup>48</sup> Turgut Tarhanlı; Türk Boğazları’nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, sh.12

uyumlaştırma çabalarında Montreux Sözleşme'nin akdedildiği sıradaki çalışmalar, akit devlet iradelerini göstermesi bakımından önemli rol oynayacaktır.

Montreux Sözleşmesi'nde Türkiye'nin siyasi / hukuki tutumu Türkiye'nin anlaşma tasarısının sunulmasına ilişkin genel görüşme sırasında şöyle açıklanır: "... (G)eçişin her durumda zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması gerekir. Hiç kimse serbest geçişin Boğazlar bölgesinde geçen gemilerin yol açabileceği rahatsızlar doğurmasını ve buna kıyı devletinin her hangi bir müdahalede bulunmamasını, düşünemez. Geçen geminin kendi içinde rahatsızlıklar veya bizzat gemilerin kıyılara karşı suç işlemesi durumu düşünülebilir. Bu gibi durumlarda geçiş yapan gemilere karşı uluslar arası düzenlemelerin uygulanması gerekir" ve " Türkiye, uluslar arası ulaşım konularında her türlü kolaylıkları sağlamak istegindedir; ancak buna karşılık da geçişin – bu terimin tam anlamıyla- zararsız olması için hükümler konulmasını öteki hükümetlerin kabul etmesini beklemektedir"<sup>49</sup>.

Türkiye delegasyonu başkanının Birleşik Krallık temsilcisine cevaben "Biz kendi isteğimizle, uluslararası ulaşımı kolaylaştırmak için bir sözleşme kabul etmekteyiz; ancak bu sözleşmenin ne hükümleri ne de kapsamı bakımından, hiçbir zaman, Türkiye'nin tam egemenliğine dokunabilecek bir yorumlanmasına ve uygulanmasına gidilmemelidir." yolundaki sözleri de buna paraleldir.

Yukarıda aktarılan alıntılarda da değinilmekle birlikte, Türkiye'nin ulusal yetkisi kapsamında değerlendirdiği konuya ilişkin hususlar, Türkiye delegasyonu başkanı tarafından "(Ü)lke, Devletin tartışılmaz olan yönetim, denetimiyle, yargısal kolluk(polis) denetim hakkı" şeklinde ifade edilir.

Ancak bu konulara ilişkin olarak, özellikle Teknik Komite Toplantılarında, Türkiye temsilcilerince daha net açıklamalarda bulunulmuştur:

"Söz konusu olan sorun, sözleşmenin amaçladığı bölgeler üzerinde Türkiye'nin egemenliği olup olmadığı değildir; sorun daha somuttur. Türk temsilci heyetinin ana kaygısı şudur; Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye, egemenliği içinde bulunan bir takım haklardan vazgeçmektedir; ancak Türkiye bu haklar dışında genel ilkeleri öne sürerek, önemli olanın sözleşmedekiler değil de söz konusu bölgelerin Türkiye'nin denetimi dışında kalmış olduğunu savunmaya kalkışılmasını istememektedir. Türk hükümeti bunu kabul edemez; çünkü herkesi ilgilendiren en az iki sorun üzerinde haklarını saklı tutmak istemektedir. Bunlardan birincisi, Türk polisinin genel yetkisine ilişkindir; burada salt yönetsel yetki söz konusu değildir; özellikle bir yargısal yetki söz konusudur: Türk polisinin gemilerin gidiş gelişini bozanlara, gemilerinde suçlulara sığınak sağlayanlara karşı davranması söz konusudur; adam öldürmeler yada başka suçlar işlenmiş olabilecek gemileri ziyaret eme hakkını saklı tutması gibi. Türkiye düzeni bozan değil, suçluların taşınmasına hizmet etmeyen, zararsız geçişi düşünmektedir." Türkiye temsilcisi aynı Komite'deki görüşmelerde devamla şöyle bir beyanda bulunur: "Türk hükümetinin başlıca kaygısı, polis (kolluk) haklarıyla yargı yetkisini elinde tutmaktır". Konferans görüşmeleri sırasında itirazla karşılanmayan bu hususlar, daha sonra, Komite Başkanı'nın açıklaması ile teyit edilmiştir<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> Tarhanlı, a.g.m., sh.13

<sup>50</sup> Tarhanlı, a.g.m.

Müzakerelerde Türk temsilcilerinin görüşleri bu yönde iken yabancı devletler temsilcilerinin de benzer görüşleri tespit edilmektedir. Mesela Montroux Sözleşmesi'nin müzakerelerine Fransa adına katılan Paul – Bancour'a göre de Montroux görüşmelerine iki amaç hakimdir. Bunlardan birincisi Türkiye'nin güvenliğidir. Türkiye'nin bunu istemesi ve kabul ettirmeye koyulması hakkıdır. İkincisi diğer devletlerin güvenliği ve bu devletlerin üstünde barışın genel menfaatleridir ki Boğazlarda seyriseferin ve geçiş serbesitisi ile ifade edilir<sup>51</sup>.

Türkiye, zararsız geçiş terimini değerlendirmek sureti ile kıyı devletine hukuken tanınan hakları kullanabilir ve önlemleri alabilir<sup>52</sup>.

O halde Montroux Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları dikkate alındığında taraf iradelerinin geçiş rejiminin zararsız geçiş olacağı ve bu çerçevede Türkiye'nin Boğazlar üzerinde kolluk yetkisi ile yargı yetkisini saklı tuttuğu söylenebilecektir.

Türk Boğazları'nda geçiş rejimi ile ilgili bir diğer kuvvetli argüman da şudur; 1921 Barcelona Konferansı'nda kabul edilen Transit Özgürlüğü Sözleşmesi ve Statüsü'nde<sup>53</sup> “principle de la liberte du transit” (transit özgürlüğü) ilkesi düzenlenmiştir. SSCB dışında Montroux Sözleşmesi'ne katılan devletlerin tümü Transit Özgürlüğü Sözleşmesi ve Statüsü'nün de tarafıdır. Buna karşılık Montroux Konferansı'nda mutabık kalınan Sözleşme metninde (özellikle geçiş ve ulaşım serbestisi ibaresine yer verilen 1 ve 2. maddelerinde) “la liberte du transit...” ibaresi kullanılmamış buna karşılık “la liberte de passage...” ibaresi tercih edilmiştir<sup>54</sup>. Kanımca 1921 Barcelona Sözleşmesi'ne taraf olan (SSCB hariç) Montroux Sözleşmesi akitleri özgün metinde “la liberte du transit ...” ibaresini kullanmamak suretiyle bir irade beyanında bulunmuşlardır. Bu irade beyanı da transit geçiş rejiminin aksine kıyı / boğaz devleti Türkiye'nin olabildiğince geniş haklara sahip olması yönündedir. Zira 1921 Barcelona Sözleşmesi'nin akdedilmesi ile transit taşımacılık ile ilgili bir hukuki düzen kurulmaya başlanmış 15 yıl sonra akdedilen Montroux Sözleşmesi'nin özgün metninde ise bilinçli olarak “la liberte de passage...” ibaresi tercih edilmiş transit ibaresi göz ardı edilmiştir.

Kelimelerin andlaşmanın bütünü içinde ve konu ve amacının ışığı altında ifade ettiği doğal ve alışılmış anlamının esas alınması hazırlık çalışmalarının yorumunda işlevi; yorumda iyi niyet makuliyet – Montroux'nün boşlukları andlaşmanın akdi sırasında

<sup>51</sup> Cemil Bilsel; Türk Boğazları; İstanbul, 1948, sh.12

<sup>52</sup> Tütüncü, a.g.m., sh. 111

<sup>53</sup>Transitin Serbestisi Hakkında Barselona Mukavelanamesi ve Merbutu Nizamname 1921, Sicilli Kavanin c.10, sh.613. İngilizcesi Convention and Statute on Freedom of Transit

<sup>54</sup> Gündüz Aybay Ekim 2000'de yayınlanan Türk Boğazları adlı kitabının 14. sayfasında ve Cumhuriyet Gazetesi'nin 24 Ağustos 2000 tarihli nüshasında yayınlanan “İngilizlerin Kelime Oynu” adlı makalesinde Monterux Sözleşmesi'nin özgün metninde bulunmayan “transit” sözcüğünün İngiliz Dış İşleri Bakanlığı Montroux Sözleşmesi çevirisine katıldığını, bundaki amacın 1921 Barcelona Sözleşmesi'nden yararlanmak olduğunu belirlemiştir. Buna karşılık Doç. Dr. Turgut Tarhanlı “Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme” adlı makalesinde “... bu duyarlılığı anlamakla beraber hukuken fazla abartıldığı kanısındayım. Zira bu konudaki tartışmanın asıl önem taşıyan yanı Montroux Sözleşmesi'nin akdedildiği dönemde bu nitelikteki boğazlar için geçerli kabul edilen hukuki rejim üzerinde berrak bir değerlendirme yapabilmektir. Yoksa sorun ... adeta bir zamanlar arası dil (inter-temporal linguistics) ilkesi olarak anlaşılıp bunun neden olabileceği hukuki külfetten kaçınmak için çaba gösterilmesi değildir...” yönünde görüş beyan etmiştir.

geçerli olan “zararsız geçiş” rejimi ışığında doldurulması gerektiğine işaret etmektedir<sup>55</sup>.

Türkiye, zararsız geçiş terimini değerlendirmek sureti ile kıyı devletine hukuken tanınan hakları kullanabilir ve önlemleri alabileceğine göre bu çerçevede yapılan düzenlemelerin de hukuka uygun olarak mütalaa edilmesi gerekir. Bazı Rus yazarlar<sup>56</sup> Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü'nün<sup>57</sup> Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu<sup>58</sup> savunmaktalarsa da Türk Boğazları'nda Tüzük ile gerçekleştirmek istenen düzenleme, Türkiye'nin Montreux'de saklı tuttuğu zabita yetkisinin kapsamına giren hukukun kıyı devletine tanıdığı geçiş güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisinden başka bir şey değildir<sup>59</sup>. Sonuç olarak İstanbul Boğazı'nda deniz trafiği Montreux Sözleşmesi gereğince Türkiye'nin yönetim ve denetimine bırakılmış olduğu cihetle bu trafiğin emniyet ve selamete icrasını temin için gerekli her türlü hukuki ve teknik tedbirlerin alınması gerekir<sup>60</sup>.

Türkiye, Boğazlar'da yapmış olduğu düzenlemeleri Montreux Sözleşmesi'nin 24. maddesine dayandırmaktadır. Bu madde Türkiye'ye ait olan Boğazlar bölgesinde kıyı devletine deniz trafiğini düzenleme yetkisi vermektedir. Rusya'nın iddialarının aksine 1994-1998 Boğaz Düzenlemeleri Montreux Sözleşmesi'nde sağlanan zararsız geçiş aykırı değildir. Bu düzenlemeler ne zararsız geçiş rejimini ne de Türkiye'nin boğazları üzerindeki - düzenleme ve zabita yetkisini de içeren- egemenlik hakkını yıpratmaz, haleldar etmez<sup>61</sup>. Dünyanın önde gelen denizcilik şirketlerinden biri olan Novorossisk Denizcilik Şirketi Boğazlar'a giriş sırasında bekleme sürelerinin uzun sürmesi sebebiyle Rus donatanlarının 1995 yılının sadece ikinci yarısında 1 milyon A.B.D. dolarını aşan kar kaybı bulunduğunu deklare etmişse şu husus hatırlatılmalıdır ki; kıyı devletinin meydana gelecek kazaları önlemek amacıyla yaptığı düzenlemeler kendi çıkarına olduğu kadar boğazları kullanan diğer devletlerin de ekonomik olarak yararlıdır. 1994 yılında Nassia – Shipbroker gemilerinin çatışması hatırlanacak olursa; anılan çatma sebebiyle İstanbul Boğazı'nda deniz trafiği altı gün boyunca durmuş 700 gemilik bir kuyruk oluşmuştur<sup>62</sup>.

---

<sup>55</sup> Sevin Toluner; Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, İstanbul, 2004, sh. 394

<sup>56</sup> Milan Dyoulgerov; Navigating The Bosphoros and the Dardanelles: A Test for the International Community; The International Journal of Maritime and Coastal Law Vol.14 No.1 sh.57-100 ve burada atf yapılan yazarlar.

<sup>57</sup> Resmi Gazete'nin 6/11/1998 Tarih ve 23515 Mük. sayısında yayımlanmıştır.

<sup>58</sup> Yazar, IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin 04.Aralık.1996 günlü oturumunda Bulgar Temsilcisinin yapmış olduğu açıklamayı aynen metne almak suretiyle Tüzüğün 5,7,24,29,35,44,45. maddelerinin Monterux Sözleşmesi ve 1982 BM Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu savunmakta, çelişkinin oluşturulacak uluslar arası nitelikteki bir teknik komite tarafından yapılacak gözden geçirme ile giderilmesini, bu çerçevede gerekli görülürse Türk Hükümeti'nin bu alandaki tecrübesinden faydalanılması gerektiğini, sonuç olarak meselenin boğazlar konusunda uzmanlardan oluşan bir grup tarafından arabuluculuk veya hakemlik prosedürü ile çözülmesi gerektiğini belirtmektedir.

<sup>59</sup> Toluner; Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, sh. 403

<sup>60</sup> Rayegan Kender, İstanbul Boğazında Deniz Trafiklerinin Ortaya Çıkardığı Bazı Hukuki Problemler, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Simpozyomu, İstanbul, 1975, sh.371

<sup>61</sup> Christopher C. Joyner & Jeanene M. Mitchell; Regulating Navigation through the Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law; The International Journal of Maritime and Coastal Law, Vol.17, No:4 sh. 557

<sup>62</sup> Christopher C. Joyner & Jeanene M. Mitchell; a.g.m.; sh.537

Boğazlarda Türkiye tarafından egemenlik haklarına istinaden yapılan geçiş düzenlemeleri çatışmaların önlenmesi amacıyla yapılmaktadır. İtalyan'lar Messina Boğazı'ndan yapılan geçişleri düzenlerken kuşkusuz kin gütme saiki ve/veya denizci devletlere kötülük yapma niyetiyle hareket etmemişlerdir<sup>63</sup>. Türk Boğazları'nda meydana gelecek çatma halleri Nassia – Shipbroker örneğinde olduğu gibi gerek kıyı devletine ve gerekse Boğazları kullanan diğer devletleri olumsuz olarak etkilemektedir. Bu sebeple araştırmalarında Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Forumu'nun tavsiyelerini dikkate alan yazarlar<sup>64</sup> açısından öncelikle incelenmesi gereken hususlar; geçişin zararsızlığı, kıyı devletlerinin düzenleme yapma, uygulama ve yargı yetkisinin içeriği olmalıdır. Bu kavramların Montreux Sözleşmesi'nde bir kere daha açıklanmamış olması bunlara ayrı bir anlam verilmemiş olmasındandır.

O halde Montreux Sözleşmesi'nde öngörülen açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek, geçiş hakkının özüne dokunmamak, bu konumdaki boğazlarla ilgili genel deniz hukuku kuralları çerçevesinde kalınmak koşuluyla Türkiye'nin Boğazlar'da zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi saklıdır. Aynı şekilde Montreux Sözleşmesi'nin akdedildiği tarihten sonra bu rejimin öngördüğü çerçevede Boğazları kullanacak olan yabancı bayraklı ticaret gemileri bakımından da Boğazları kullanan devletler ve kıyı devleti Türkiye arasında esasları böyle bir denge anlayışına dayanan bir zararsız geçiş uygulamasının beklenmesi de doğaldır<sup>65</sup>.

Yukarıdaki tabloya göz attığımızda Montreux Rejimi'nin özel bir rejim olarak Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki yetkilerini minimum oranda kısıtlayan bir rejim olduğu gerçeği çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla yetki yönünden Türkiye'nin Boğazlardan vaki her türlü zararsız olmayan geçişi engelleme hakkı vardır. Münhasıran geçiş amacı taşımayan Türkiye'nin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar verebilecek her türlü geçişin önlenmesi mümkündür. Montrö Konvansiyonu'nun 2. madde hükmünü dar bir şekilde yorumlamak ticaret gemileri açısından “gündüz ve gece bayrak ve yükü ne olursa olsun boğazlar geçiş serbestisinden yararlanırlar” hükmünü “güvenli geçiş” kavramını hiçe sayarak yorumlamanın hukuka aykırılığı tartışmasıdır<sup>66</sup>.

### **3. Uğraksız Geçiş Yapan Yabancı Bayraklı Ticaret Gemileri'nin İhtiyatı Haczi**

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçeceğini bildiren yabancı bayraklı ticaret gemisinin geçişi, Türk mahkemesi tarafından verilecek bir karar ile engellenebilir mi? Bir başka deyişle gemi uğraksız geçişi sırasında tutuklanabilir<sup>67</sup> mi? Öncelikle ticaret gemisinin ne olduğu belirlenmelidir. Montreux Sözleşmesi'nin 7. maddesine göre ticaret gemileri terimi, Sözleşmenin II. Kesim kapsamına girmeyen (harp gemileri) bütün gemileri ifade etmektedir. Bu noktada tespit edilmesi gereken ikinci husus, Montreux Sözleşmesi'nin konu ile ilgili hüküm içermediğidir. Bu durumda ortaya çıkan boşluğun ne şekilde doldurulması gerekir?

Yukarıda izaha çalışıldığı üzere Montreux Sözleşmesi uyarınca Türkiye'nin Boğazlar ve Boğazlar'dan geçiş yapan gemiler üzerinde kolluk ile yargı yetkisini saklıdır. Bu

<sup>63</sup> Tulio Trevers; Italy and the Law of the Sea, The Law of Sea, 1997, sh.335

<sup>64</sup> Milan Dyoulgerov; a.g.m. sh. 81

<sup>65</sup> Tarhanlı; a.g.m., sh.25

<sup>66</sup> Baykal; a.g.m. sh.34

<sup>67</sup> Tutuklama terimi; seferinin durdurulması, bekletilmesi, *arrest* edilmesi olarak da nitelendirilebilir.

yetkinin ise Boğazlardan zararsız geçiş yapan gemi üzerinde ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbir yolu ile kullanılması kanımca mümkün olmamalıdır. Zira sözleşme, zararsız geçiş yapan gemiye müdahale edilmemesini öngörmektedir. Örneğin Türk Ticaret Kanunu m.1235 gereğince navlun sözleşmesinin gereği gibi yerine getirilmemesi veya kaptanın kredili muamelesi sonucunda ortaya çıkan alacak başkadır, bu alacağa sebebiyet veren geçişin zararsızlığı başkadır. Bu sebeple yargı yetkisinin zararsız geçişi terkeden gemiler üzerinde bulunduğu, zararsız fakat borçlanmış olarak geçiş yapan gemi üzerinde ihtiyati haciz / tedbir uygulamasının Türk Boğazları üzerinde yapılmaması gerektiği kanaatindeyim. Kaldı ki; Montreux Sözleşmesi'nde Türkiye'nin yargı yetkisini kısıtlayan bir hüküm olmaması, yargı yetkisinin arzu edilen her şekilde kullanılacağı anlamına da gelmemelidir. Zira yargıç, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu m. 76 gereğince Türk kanunları mucibince karar verecektir. Bir başka deyişle yargıç, kararını oluştururken kanun ve usulüne uygun yürürlüğe girmiş uluslar arası sözleşmeler ile bağlı olacaktır. Bu durumda ise hakim, zararsız geçişi terketmeyen gemi hakkında ihtiyati haciz / tedbir kararı verir "Boğazlardan geçiş tam özgürlüğü"nü<sup>68</sup> de dikkate almak zorundadır. Türk Boğazları petrol rotalarından sadece bir tanesi olarak görülemeyeceği gibi alacak verecek ilişkilerinin hesabının yapılacağı yer olarak da görülmemelidir<sup>69</sup>.

Yukarıdaki paragrafta ileri sürülen görüşün uygulamada ifade edilen benzer bir görüşten farklı nitelikte olduğu da bu noktada belirtilmelidir. Şöyle ki; Gündüz Aybay 13 Mart 2001 tarihli "Türk Boğazları'ndan Uğraksız Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra" adlı çalışmasında "... ticaret gemilerinin Türk Boğazlarından geçiş rejiminin, ya da daha açık bir anlatımla gemilerin geçişine uygulanacak hukuk kuralları demetinin" masum (zararsız) geçiş olarak anılan geçiş düzenine çok yakın bir rejim olduğu kabul edilebilir. Böyle bir kabul, Türk Boğazlarından **uğraksız olarak** (bölgede bir liman ya da iskeleye uğramaksızın) **geçen** gemilerin tutuklanması koşullarının, karasularından masum geçiş yapan gemilerin tutuklanması koşullarına koşut (paralel) olduğunun kabul edilmesi sonucunu doğurur..." yönünde görüş bildirmiştir<sup>70</sup>. Dilek Bektaşoğlu, "Türk Boğazları'ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?" adlı makalesinde "... Montreux Sözleşmesi'nin geçiş yapan ticaret gemileri üzerinde yargı yetkisine ilişkin düzenleme getirmemesi sebebiyle oluşan boşluğun 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile birlikte 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi uyarınca giderilmesi gerektiğini ve boğazlardan masum geçen gemilerin haciz muafiyetine ilişkin hükümlere tabii olması gerektiğini savunmuştur<sup>71</sup>.

Gerek Aybay ve gerekse Bektaşoğlu Montreux Sözleşmesi'nde ticaret gemilerinin tutuklanması ile ilgili bulunan boşluğun 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 BM Sözleşmesi ile doldurulması gerektiğini savunuyorlarsa da kanımca bu görüşe ihtiyatla yaklaşılmalıdır. Zira Türkiye her iki sözleşmeye de taraf değildir. Anılan sözleşme hükümlerinin teamül kuralı haline geldiği ve bu sebeple bağlayıcı olduğu

<sup>68</sup> Montreux Sözleşmesi m.2

<sup>69</sup> Zararsız geçiş yapan ticaret gemilerinin Boğazlarda ihtiyati haciz / tedbire konu olmayacağı yönündeki görüş, deniz hukuku uygulamasına yön verenler açısından şirin bir görüş değildir. Ancak uygulamacıların alacaklarını geminin varma limanında muhabirleri vasıtasıyla dava ve elde etmelerine bir engel olmadığı da bilinmektedir.

<sup>70</sup> [www.denizhukuku.bilgi.edu.tr](http://www.denizhukuku.bilgi.edu.tr)

<sup>71</sup> Bektaşoğlu Dilek; Türk Boğazları'ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?Deniz Hukuku Dergisi Yıl:5 Sayı:1-4 sh. 199-211'de yayımlanmıştır.

iddiası ise kanımca uygulama sırasında sorun yaratabilecek niteliktedir. Yargıç, önüne gelen meselenin halledilmesinde kesin ve net kuralları uygulamalı, şüpheye yer vermemelidir. Kuşkusuz hukuki boşluklar yargıç tarafından doldurulacaktır ancak Montreux Sözleşmesi yürürlükte olduğu müddetçe bu boşluk doldurma 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 BM Sözleşmesi ile giderilmemelidir. Zira Türk Boğazları statüsü Montreux Sözleşmesi ile belirlenmiş boğazlardandır. O halde kanımca Montreux Sözleşmesi'ndeki boşluklar, yorum yoluyla doldurulmalıdır. Yorumda metod, akdin müzakereleri sırasındaki taraf iradeleri olmalıdır. Bir başka deyişle Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan bir geminin tutuklanıp tutuklanamayacağı meselesi, Montreux Sözleşmesi'nin müzakeresi sırasındaki taraf iradeleri dikkate alınarak giderilmelidir. Montreux Sözleşmedeki taraf iradeleri ise kanımca kural olarak zararsız geçiş yapan gemiye müdahale edilmeyeceği yönünde oluşmuştur. Bu durumun istisnası ise; uğraksız geçiş yapan ticaret gemisinin Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenlik haklarına karşı doğrudan veya dolaylı olarak harekette bulunması halidir. Montreux Sözleşmesi'nin feshedilmesi halinde statüsü bir andlaşma ile düzenlenmemiş boğazlardan geçiş rejimi 1958 Cenevre ve 1982 BM Sözleşmesi hükümleri uyarınca doldurulacaktır<sup>72</sup>.

Bu durumda Türk Boğazları'ndan uğraksız geçen yabancı bayraklı ticaret gemisinin tutuklanması meselesinde Montreux Sözleşmesi'ndeki boşluğun yorum yolu ile doldurulması, yorumun müzakere sırasındaki taraf iradeleri dikkate alınarak yapılması gerektiğidir. Taraf iradeleri ise kanımca “geçişin her durumda zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması gerektiği”, bu durumda geçiş yapan ticaret gemisinin geçişine müdahale etmemek yönünde oluşmuştur. Bu yorum kabul edilirse ancak zararsız geçişi terkederek ticaret gemisi üzerinde yargı hakkı söz konusu olacak ve saldırgan nitelikteki gemi yargı kararı ile tutuklanabilecektir<sup>73</sup>.

<sup>72</sup> Toluner; Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, sh. 400

<sup>73</sup> 30.05.1977 günü Yunanistan'ın Pire Limanı'ndan Bulgaristan'ın Burgaz Limanı'na doğru hareketle Boğazlardan transit geçen Kıbrıs bandıralı “Vasoula” adlı gemiye İstanbul – Büyükdere'de sağlık kontrolü için çıkan gümrük muhafaza ekibi çıkmış, gemi mürettebatından A.Akçan, muhafaza memuru K. Yöntem'in elini sıkarken avucunun içinde bulunan (... Bulgaristan'a silah almak üzere gidiyoruz. Bundan birbuçuk ay evvel yine çok miktarda silah götürmüşler, bir kısmını Marmara'da çıkardıkları personel arasında söylenmektedir. Bizi iki gün sonra takip edin...) yazılı kağıdı vermiştir. 03.06.1997 sabahı İstanbul Boğazı'na gelen gemi, transit halde iken durdurulmuştur. Kaptan soru üzerine yazılı olarak verdiği beyanda yük olarak Etiyopya'ya götürmek üzere 1798 parçada 67.535 kg. karışık makine aksamı bulunduğunu bildirmiştir. Bundan sonra ambara giren yetkililer, gemideki yükün 495 adet roket atar, 755 adet roket atar nişan aleti, 990 adet roket atar cephaneye heybesi, 10.000 adet roket mermisi olduğu tespit edilmiştir. Gemi mürettebatı hakkında teşekkül halinde ateşli silah ve mermi nakletmek suçu sebebiyle dava açılmıştır. Yerel Mahkeme sanıkların beraatlerine, geminin Türk karasularından çıkıp gitmek üzere serbest bırakılmasına karar vermiş, Yargıtay Özel Dairesi muhbirin soyut ihbarı ile soruşturma sırasında kesinlik taşımayan ve kuşkudan öteye geçmeyen ifadeleri dışında silahların Türkiye'de boşaltılacağı konusunda başka bir kanıt ileri sürülmemiş olmasına göre mahkeme kararını onamıştır. Yargıtay Cumhuriyet Başsavcılığı'nın itirazı üzerine dosya, Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun önüne gelmiştir. Yargıtay Ceza Genel Kurulu 19.06.1978 gün 1978/8-189 – 245 sayılı ilamında gerekçelerini açıkladıktan sonra “...20 Temmuz 1974 günü başlayan “Kıbrıs Barış Harekati ile ortaya çıkan savaş hali henüz sona ermemiştir. Türkiye egemenlik haklarına ve 1936 tarihli Monterux Sözleşmesininin 5. maddesine (harp halini düzenlemektedir) göre gemi ve silahları kontrol altına alabilir...” yargısına ulaşmıştır.(Karar metni için bkz. Yargıtay Kararları Dergisi, Yıl:1978, C.II, S.4 sh.1368)

Bu karar, kuşkusuz savaşı övmek veya düşmanlık amacıyla çalışmaya konu edilmemiştir. Zira bu satırların yazarı, Avrupa Birliği çatısı altında Türkiye, Yunanistan, İtalya ve İspanya'nın bir araya gelerek birlikte hareket etmesi ile bir “Akdeniz Alanı” oluşturulması gerektiği kanaatindeydi. Bunun sonucunda Avrupa Birliği'nde mevcut güç dengeleri yer değiştirebilecektir. Bu kararın konu edilmesinin esas amacı güncel bir konu olan limanların (havaalanlarının) Kıbrıs Rum kesimi bandıralı



## V. Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapan Ticaret Gemisinin Tutuklanması ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Tarih, 2001/4-955 E., 2001/1073 K. Sayılı İlamı<sup>74</sup>

### 1. Olay

Donatani Seabeach Shipping Ltd. olan Güney Kıbrıs Rum bandıralı “Cape Maleas” isimli gemi Islamic Republic of Iran Shipping’e (İran İslam Cumhuriyeti Deniz Yolları Şirketi/ IRISL) time charter sözleşmesi ile kiralanmış anılan charter sözleşmesi uyarınca geminin kullanımı IRISL’e bırakılmıştır. IRISL tarafından kiralanmış gemiye, 16.10.1991 tarihinde Bulgaristan’ın Burgaz Limanı’ndan bir kısmı “special equipment”(özel ekipman) olmak üzere emtia yüklenmiş, 17.10.1991 günü yüklenen bu malzemenin silah ve cephane olup “Kıbrıs Rum Kesimi’ne götürüleceği ve buradan Türkiye’ye sokulacağı ve veya Türkiye’ye karşı kullanılacağı konusunda alınan ciddi ihbar üzerine gemi uğraksız geçiş yaparken 22.10.1991 günü saat 03.00 sularında Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı’na ait 65 no’lu botla gemiye gidilerek gemi, İstanbul Boğazı Büyükdere Limanı’na çekilmiş ve burada yapılan arama sonucunda ticari emtia hariç konişmentoya özel ekipman olarak kayıtlı benzer ambalajlı 2131 koliden açılan ve tamamı için örnek sayılan sandıklar içinde gizlenmiş askeri amaçlı silah ve aksamın görülmesi üzerine güvenlik birimlerince kovuşturma ve soruşturma başlatılmıştır. Yapılan ceza yargılaması sonucunda sanığın (kaptan) beraatine, el konulan geminin serbest bırakılmasına, iadesine karar verilmiş karar Yargıtay 8. Ceza Dairesi tarafından onanmıştır. Ceza yargılamasının sonuçlanması ile birlikte ticari uyuşmazlıkların halli için davalar açılmıştır.

### 2. Mahkeme Kararları

1993 yılında taşıyan IRISL tarafından İçişleri Bakanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı’na izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine ikame edilen davada davacı IRISL;

---

gemilere(uçaklara) açılıp açılmaması tartışmasında kanımca hareket noktası oluşturmasıdır. Avrupa Birliği yapısal olarak üç sütun üzerinde durmaktadır. İlk sütunu Avrupa Topluluğu adı altında gümrük birliği, ticaret politikası, AB vatandaşlığı, göç politikası vb. oluşturmaktadır. İkinci sütunu ortak dış politika ve güvenlik oluşturmada, üçüncü sütun ise adalet ve içişlerinde işbirliği olarak belirlenmektedir. Avrupa Birliği çatısını taşıyan, ayakta tutan ve herkesin katılmasının zorunlu olduğu sütun birinci sütundur. Nitekim Türk limanlarının Rum bandıralı gemilere(uçaklara) açılması da birinci sütun çerçevesinde talep edilmektedir. Ancak güvenlik bu temel sütunda yer almamaktadır. Kıbrıs Rum kesimi, açık / elverişli gemi siciline sahiptir. Kıbrıs Rum bandıralı gemiler ismi “Vasoula” olsun, “Shipbroker” olsun veya “Cape Mellas” olsun fasılalarla Türkiye Cumhuriyeti egemenliğini tehdit etmektedirler. Bu durumda kanımca güvenlik gerekçesiyle limanların Kıbrıs Rum kesimi bandıralı gemilere açılmaması gerektiği - örnekleri ile birlikte - ileri sürülebilir. A.B.D., Eylül 2001 saldırılarından sonra limanlarına “içerdiği söyleniyor” (said to contain) kayıtlı konteynerleri dahi sokmamaktadır.(Bkz. Owen Bishop, A “Secure Package” Maritime Cargo Container Security After 9/11, Transportal Law Journal, Vol.29, 313) Eğer amaç, Türk limanlarına gelen petrolün Avrupa Birliği’ne üye ülke devletlerin gemileri ile taşınması ise çarelerden bir tanesi Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne tam üyeliğidir. Aksine amaç Türkiye’nin üye yapılmaması ve/veya oyalanması ise şu husus hatırlatılmalıdır ki; Türkiye ile Avrupa Toplulukları Arasında Ortaklık Kuran 1963 tarihli Ankara Anlaşması’nın maddeleri – aynen Yunanistan’ı tam üye yapan Atina Anlaşması’nda olduğu gibi – fesih hükmü içermemektedir. Bu durumda 1963’te akdedilen bir anlaşmanın daha kaç sene süreyle sonuca ulaşmadan ayakta tutulabileceği ve bu durumun Avrupa Birliği Anayasası’na nasıl yansıtacağı hususları ayrı bir tartışma konusudur.

<sup>74</sup> Karar ekte sunulmaktadır. Ayrıca bkz. İhsan Demirkıran, Aysel Cemile Demir, Çağlar Bilgin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 10 Yıllık Emsal Kararları, Ankara, 2004, sh 342

“...taşıyanı bulunduğu Cape Maleas gemisinin İstanbul Boğazı’ndan taransit geçişi sırasında haksız şekilde arandığını, bulunan silah ve cephanenin İran İslam Cumhuriyeti’ne ait olduğu, geminin bu haksız eylemler sonucu 413 gün 2 saat 30 dakika sonra serbest bırakılması sebebiyle donatana 3.263.522,92 ABD Doları tutarınca navlun ödendiğini, gemini Türkiye’de tutulduğu süre içerisinde 81.978,86 ABD Doları yutarında yakıt gideri ile 41.097,20 ABD Doları tutarında liman ücreti ödendiğini ileri sürerek Borçlar Kanunu m. 41 gereğince haksız eyleme neden olan davadan bu miktarın tahsil edilmesine karar verilmesini...” talep ve dava etmiştir. Yapılan yargılama sonucunda yerel mahkemece B.K. m. 41’in şartlarının bulunmadığı, yapılan ciddi ihbarın araştırılmasının güvenlik makamlarının yasadan kaynaklanan görevleri olduğu, bu eylem ve işlemlerde hukuka aykırılık bulunmadığı gerekçesiyle reddedilen dava, Yargıtay 4. Hukuk Dairesi tarafından onanmış davacının karar düzeltme talebi de reddedilerek karar kesinleşmiştir.

1995 yılında ikame edilen, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun önüne gelen ve inceleme konumuzu oluşturan davada ise gönderilen durumundaki Mobarakeh Steel Complex Şirketi “... Cape Maleas gemisinde bulunan ve davacı Mobarakeh Steel Complex Şirketi’ne ait ticari eşyanın tutulması sebebiyle kardan yoksun kaldıklarını, bu malların 413 gün süreyle tutulduğunu, yerine yeni emtia alındığını, aynı cins mallara fazladan ödeme yapıldığını...” ileri sürerek zararlarını oluşturan 2.236.208 ABD Doları’nın İçişleri Bakanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı’na izafeten Maliye Bakanlığı’nda tahsilini talep ve dava etmiştir.

Yerel Mahkeme gemiye el konulmasının iç hukuk kurallarına ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne uygun olduğu gerekçesiyle davayı reddetmiştir. Davacının temyizi üzerine dosyayı inceleyen Yargıtay 4. Hukuk Dairesi 17.1.2000 gün 1999/10495 E. ve 2000/87 K. sayılı ilamıyla “... Davacıya ait gemideki yükün ticari emtea niteliğinde eşya olduğu ve yabancı ülke bandıralı bir ticaret gemisi ile taşındığı, bu geminin İstanbul Boğazı’ndan transit geçiş yaptığı sırada içlerinde silah nakledildiği gerekçesiyle durdurulmuş ve tüm yükleri ile birlikte el konulmuştur. Bundan sonra yapılan ceza yargılaması sonucunda dava konusu eşyaların kaçak ve el konulabilir nitelikte olmaması nedeniyle iadesine karar verilmiştir. Böylece yargı kararı ile de bu eşyaların el konulacak nitelikte olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu durumda davalı tarafın bu eşyalara el koymanın haksız olduğu anlaşıldığından ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulması gerekir...” gerekçesiyle yerel mahkeme kararını bozmuştur. Bozma sonrasında yerel mahkemenin ilk kararında direnmesi üzerine mesele Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun önüne gelmiştir.

### **3. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı**

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 21.11.2001 gün 2001/4-955/ 1073 sayılı ilamında yerel mahkeme kararını onamıştır. Hukuk Genel Kurulu tarafından verilen karar incelendiğinde, yargıya üç hukuki meselenin tartışılması sonucunda ulaşıldığı tespit edilmektedir. Meydana gelen olaydaki ilk mesele hukuka uygunluk sebeplerinin belirlenmesidir. İkinci mesele, ceza mahkemesi beraat kararının hukuk hakimini bağlayıp bağlamayacağı meselesidir. Üçüncü ve çalışma konumuz ile ilgili mesele ise geminin Türk Boğazları’nda geçişi sırasında aranıp aranmayacağı, tutulup tutulamayacağı meselesidir. İlk iki mesele inceleme konumuzun dışındadır. Hukuk Genel Kurulu’nun Montreux Sözleşmesi bakımından yaptığı inceleme ise bir çok uyuşmazlığı sona erdirecek niteliktedir. Şöyle ki;

Davacı taraf davasını B.K. m.41 gereğince haksız eylem hukuki sebebine dayandırmıştır. Bu hukuki sebebi destekleyen maddi vakıa ise “Cape Maleas” gemisinin Türk Boğazları’ndan uğraksız geçişi sırasında durdurulması ve aranmasıdır. Bu durumda araştırılması gereken mesele; Türk Boğazları’ndan uğraksız geçen bir ticaret gemisinin her türlü sınırlamadan beri olup olmadığıdır. Bu araştırma Hukuk Genel Kurulu tarafından Montreux Sözleşmesi’nin yorumlanması ile yapılmıştır. Genel Kurul; Montreux Sözleşmesi’nin yorumuna müzakerelerin geçtiği ortamı ve orada verilen sözleşme tasarılarının irdelenmesi ile başlamış ve bu irdeleme sonucunda ;

- “... Bütün tartışmalarda boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi olduğu benimsenmiş buna kimse karşı çıkmamıştır. Esasen o tarihte var olan rejim zararsız geçiş rejimidir. (Right of innocent passage, droit de passage inoffensit)
- O halde Montrö tutanaklarına baktığımızda İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçişin zararsız geçiş olduğu konferansa katılan ülkeler tarafından kabul edilmiş ve Türkiye’nin geçiş ve ulaşım özgürlüğü dışındaki egemenlik hakları sözleşme ile saklı tutulmuştur. Bunun anlamı Türkiye geçişi düzenleyebilir ancak bu düzenleme geçiş özgürlüğünü kısıtlayamaz. Başka bir anlatımla Türkiye hakkın özüne dokunamayacaktır. Gerek özel ve gerekse kamu hukukundan doğan egemenlik hakkının özünde o ülkenin yargı yetkisine sahip olacağı kabul edilmektedir.
- İşte Montrö Sözleşmesi yorumlanırken bir yandan Türkiye tarafından konferansa sunulan tasarımı diğer taraftan konferanstaki devletlerin temsilcilerinin görüşlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Burada ortaya çıkan genel görüş boğazlardan geçişin zararsız geçiş olduğudur ve bu ilkeye hiçbir devlet karşı çıkmamıştır.
- Kaçak silah kaçırma eyleminin sabit olması halinde bu davranışın Türkiye’yi dolaylı ve dolaysız etkileyeceği açıktır. Bu ise geçişin zararsız olma niteliğini yitirmesine neden olacaktır...” yönünde yargıya ulaşılmıştır.

Kanımca Yargıtay Hukuk Genel Kurulu varmış olduğu yargı ile Montreux Sözleşmesi’ni çağdaş bir şekilde yorumlamıştır. Bu çağdaş yorum sonucunda ulaşılan Türk Boğazları’nda geçiş rejiminin zararsız geçiş rejimi olduğu, geçiş serbestisinden yararlanacak gemilerin normal ticaret gemileri olduğu yoksa yasa dışı işlere bulaşmış gemilerin bu serbestiden faydalanamayacağı bir kere daha ve yargı kararı ile isabetli olarak belirlenmiştir.

Ulaşılan yargı aynı zamanda uluslararası mahkeme kararları ile de uyumludur. Zira İngiltere ile Arnavutluk arasında meydana gelen uyuşmazlık sonucu Uluslararası Adalet Divanı, Korfu Kanalı kararında boğazlar rejimi açısından kıyı devletinin, yapılacak seyrin güvenli olmasını istemesini hem bir hak hem de bir yükümlülük olarak değerlendirilmiştir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurul kararında belirlendiği gibi devletler arasında silah satımını engelleyen bir düzenleme olmamakla beraber silahların kaçak yollarla Türk

Boğazları'dan geçirilmesi ve kaçırılan silahların Türkiye'ye karşı kullanılacağı konusunda ciddi şüphe bulunması halinde zararsız geçiş rejiminin ihlal edildiğinin ve güvenli geçişin terkedildiğinin kabulü gerekir. Bu durumda ise Türk Devleti'nin egemenlik haklarını kullanabileceği, bu çerçevede yargı ve zabıta yetkisinin söz konusu olacağı açıktır. Nitekim Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da son derece isabetli olarak ciddi bir istihbaratın değerlendirilmesi ile uğraksız geçiş yapan geminin aranması halini Montreux Sözleşmesi ile saklı tutulan egemenlik haklarının (zabıta yetkisi ve yargı kuvvetini) kullanılması olarak kabul etmiştir.

Son olarak şu husus da belirtilmelidir ki; kural Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin geçiş serbestisine sahip olduğudur. Geçiş serbestisinin sınırı, geçişin zararlı olmamasıdır. Zararlı geçiş, ancak terör, kaçakçılık gibi kıyı devletine doğrudan veya dolaylı olarak zarar veren haller v.b. ile sınırlı tutulmalı örneğin sadece ticari bir alacağın tahsili amacı ile zararsız geçiş engellenmemelidir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun somut olayın özelliği yanı sıra doktrinsel irdeleme de yapan emsal nitelikteki bu kararı kanımca uygulamaya da yön verecektir.

T.C.  
YARGITAY  
Hukuk Genel Kurulu

SAYI

Esas Karar YARGITAY KARARI  
2001/4-955 2001/1073

Mahkemesi : İstanbul Asliye 4. Ticaret Mahkemesi  
Günü : 15.12.2000  
Sayısı : 2000/633 E, 2000/1201 K.  
Davacı : Maborakeh Steel Complex Vekili : Av. M.K.A  
Davalılar : 1- İçişleri Bakanlığı 2- Milli Savunma Bakanlığı'na izafeten  
Maliye Bakanlığı Vekili : Av. M.B

Taraflar arasındaki alacak davasından dolayı yapılan yargılama sonunda İstanbul Asliye 4. Ticaret Mahkemesi'nce davanın reddine dair verilen 15.7.1998 gün ve 1995/1521 E., 1998/1165 K. sayılı kararın incelenmesi davacı vekili tarafından istenilmesi üzerine, Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 17.1.2000 gün ve 1999/10495 E., 2000/87 K. sayılı ilamıyla (... Dava haksız biçimde el konulan ticaret gemisi içerisindeki yükler nedeniyle uğranılan gelir kaybından kaynaklanan maddi tazminat isteğine ilişkindir.

Mahkemece gemiye el konulmasının iç hukuk kurallarına ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne uygun olduğu gerekçesiyle dava reddedilmiş ve bu karar davacı tarafından temyiz edilmiştir.

Davacıya ait gemideki yükün ticari emtia niteliğinde eşya olduğu ve yabancı ülke bandıralı bir ticaret gemisi ile taşındığı, bu geminin İstanbul Boğazı'ndan geçiş yaptığı sırada içerisinde silah nakledildiği gerekçesiyle durdurulmuş ve tüm yükleri ile birlikte gemiye el konulmuştur. Bundan sonra yapılan ceza yargılaması sürecinde dava konusu eşyaların kaçak ve el konulur nitelikte olmaması nedeniyle iadesine karar verilmiştir. Böylece yargı kararı ile de bu eşyaların el konulacak nitelikte olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu durumda davalı tarafın bu eşyalara el koymanın haksız olduğu anlaşıldığından ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulması gerekir. Davalının sorumlu olduğu kabul edildikten sonra zarar kapsamının belirlenmesi gerekmektedir. Bunun için davacının el koymayı öğrendikten sonra eşyaların iadesi için ilgili makamlara başvurusu ve ayrıca İstanbul 1. Devlet Güvenlik Mahkemesi'nin 1992/259 E. sayılı dosyasında mahkemenin 12.3.1992 t.li kararı ile dava konusu eşyaların iadesine karar verildikten sonra geminin donatanı olan şirket tarafından aynı eşyalar üzerinde rehin hakkının uygulanmasına ilişkin olan işlem ve karar da birlikte

değerlendirilerek eşyaların iade edildiği tarihe kadar zararın kapsam ve miktarı belirlenmelidir. Mevcut bu somut olgulara göre inceleme yapılarak varılacak uygun sonuca göre belirlenecek uygun tazminat miktarının ödetilmesine karar verilmesi gerekirken davalının sorumlu bulunmadığı gerekçesiyle reddine karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir. ..) gerekçesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekte, yeniden yapılan yargılama sonunda; mahkemece önceki kararda direnilmiştir.

TEMYİZ EDEN : Davacı Vekili

## HUKUK GENEL KURULU KARARI

Hukuk Genel Kurulu'nca incelenerek direnme kararının süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve dosyadaki kağıtlar okunduktan sonra gereği görüldü;

Dava dışı Islamic Republic of Iran Shipping, donatanı Seabeach Shipping Ltd olan Güney Kıbrıs Rum Bandıralı "Cape Maleas" isimli gemiyi time charter sözleşmesi uyarınca 12.9.1991 tarihinde kiralamış imzalanan sözleşme ile tayin edilen süre içerisinde geminin kullanımı Islamic Republic of Iran Shipping'e terkedilmiştir.

Davacı Maborakeh Steel Complex Şirketi İran İslam Cumhuriyeti Deniz Yolları Şirketi'nin (IRISL) kiralamış olduğu bu gemiye 16.10.1991 tarihinde Bulgaristan'ın Burgaz limanından bir kısmı "Special Equipment" olmak üzere emtia yüklemiş 17.10.1991 tarihinde yüklenen bu malzemenin silah ve cephane olup Kıbrıs Rum Kesimi'ne götürüleceği ve buradan Türkiye'ye sokulacağı ve veya Türkiye'ye karşı kullanılacağı konusunda alınan ciddi ihbar üzerine 22.10.1991 gün saat 03.00 sularında Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı'na ait 65 nolu botla gemiye gidilerek İstanbul Boğazı Büyükdere limanına çekilmiş ve burada yapılan arama sonucunda ticari emtiadan hariç konişmentoda özel ekipman "special equğpment" diye kayıtlı benzer ambalajlı 2131 koliden açılan ve tamamı için örnek sayılan sandıklar içinde gizlenmiş, askeri amaçlı silah ve aksamının görülmesi ve istihbaratın içeriği karşısında güvenlik birimlerince koğuşturma ve soruşturma başlatılmış, bunun sonucunda İstanbul 1 No'lu Devlet Güvenlik Mahkemesi'nde dava açıldığı ve yapılan yargılama neticesinde taşekkül halinde silah ve mermi nakletmekten sanık F.D.'un 6136 sayılı Kanun'un 12/1-son, TCK 59. maddeleri gereğince 5 yıl ağır hapis 50.000 lira ağır para cezası ile hükümlülüğüne, diğer sanıkların beraatlerine, ticari emtia hariç silah ve aksamın zor alımına karar verildiği, kararın temyizi üzerine Yargıtay 8. Ceza Dairesi'nin 3.6.1992 gün E. 1992/3846 K.1992/7568 sayılı ilamı ile bozulması üzerine İstanbul 1 No'lu Devlet Güvenlik Mahkemesi'nce bozmaya uyularak yapılan yargılama sonucunda; sanığın beraatine el konulan geminin serbest bırakılmasına ve silahların iadesine dair kararın temyizi üzerine Yargıtay 8. Ceza Dairesi'nin 13.11.1992 gün 1992/12438-13283 sayılı ilamı ile mahkeme kararının onanmasına karar verildiği, kesinleşen beraat kararı uyarınca suç konusu silahlar ile bunların naklinde kullanılan "Cape Maleas" gemisinin iadesine 18.11.1992 gününde karar verildiği ancak donatanın navlun alacağından dolayı gemideki yük üzerinde Beyoğlu 2 Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 29.5.1992 gün 1992/380-377 D.İş sayılı kararı ile TTK 1077 maddesi uyarınca rehin ve hapis hakkı tanınmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.

Görülmekte olan davadan önce taşıyan Islamic Republic of Iran Shipping tarafından İçişleri Bakanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı'na izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine

22.7.1993 tarihinde İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 1993/873 sayılı dosyası ile taşıyanı bulunduğu "Cape Maleas" gemisinin İstanbul Boğazı'ndan transit geçişi sırasında haksız şekilde arandığını, bulunan silah ve cephanenin İran İslam Cumhuriyeti'ne ait olduğu, geminin bu haksız eylemler sonucu 413 gün 2 saat 30 dakika sonra serbest bırakılması sonucu donatana 3.263.522,2 Amerikan Doları navlun ödendiğini, geminin Türkiye'de tutulduğu süre içerisinde 81.978,86 Amerikan Doları yakıt gideri ile 41.097,20 Amerikan Doları liman ücreti ödendiğini ileri sürerek, B.K.nun 41. maddesi uyarınca haksız eyleme neden olan davalıdan bu miktarların tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Yapılan yargılama sonunda yerel mahkemece B.K. 41. maddenin şartlarının bulunmadığı, yapılan ciddi ihbarın araştırılmasının güvenlik makamlarının yasadan kaynaklanan görevleri bulunduğu bu eylem ve işlemlerde hukuka aykırı bir durum bulunmadığı anlaşıldığından davanın reddine karar verilmiş, bu karar Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 27.12.1996 gün ve 1995/9438-12744 sayılı ilamı ile onanmış ve davacının karar düzeltme talebi reddedilerek kesinleşmiştir.

Yukarıda açıklandığı gibi görülmekte olan davada bu kez gönderilen Maborakeh Steel Complex Şirketi yine B.K. m. 41 ve devamı maddelerinde yazılı haksız fiil sebeplerine dayanarak ilk davada gösterilen İçişleri ve Milli Savunma Bakanlığı'na izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine "Cape Maleas" gemisinde bulunan ve davacı firmaya ait ticari eşyanın tutulması nedeniyle kardan yoksun kaldıklarını, bu malların 413 gün tutulduğundan yeni emtia alındığını, aynı cins mallara fazladan ödeme yaptıklarını ileri sürerek toplam 2.236,208 Amerikan Doları'nın tahsilini dava etmiştir.

Bilindiği gibi hukuka uygunluk sebepleri, hukuka aykırılık değer hükmü içinde yer alır. Hukuka aykırılık hükmünde iki unsur aynı anda birlikte göz önünde tutulur. İlk unsur, zarar verenin başkasına zarar verme yasağını yani temel veya özel koruma normunu ihlal etmesidir. İkinci unsur ise zarar verenin bu şekilde davranmasına izin veren bir hukuk normuna dayanmasıdır. İkinci unsurun varlığı, zarar verenin davranışını hukuka uygun kılar. Bu unsur " hukuka uygunluk sebeplerini" oluşturur. Hukuka uygunluk sebeplerinin bulunduğu yerde davranış, her zaman yani işin başından itibaren hukuka uygun bir davranış olup böyle bir davranış, hiçbir zaman hukuka aykırı olmaz. Başkasına zarar vermeyi hukuka uygun bulan gene bizzat hukuk düzeni, hukuk normlarıdır. Bu tür normlara Kara Avrupa Hukuku'nda "kendi kendini koruma" normları adı verilir. Hukuka uygunluk sebebinden somut olaya uygulayacağımız ana kural, kamu yetkisinin kullanılmasıdır. Kamu hukukundan doğan bir yetkinin, ilgili memur veya kamu görevlisi veya bir mahkeme tarafından kanuni şart ve sınırlar içerisinde kullanılması hukuka aykırılık teşkil etmez. Örneğin yetkili bir kamu tüzel kişisi tarafından bir kimsenin taşınmaz malının kamulaştırılması, polisin bir zanlıyı yakalaması, mahkemenin açılan dava hakkında karar vermesi, borçlunun mallarının haczedilmesi, tehlike arz eden ve yıkılmaya yüz tutmuş binanın belediye tarafından yıktırılması hallerinde hukuka aykırılık yoktur. (Bkz. Prof. Dr. Fikret Eren; Borçlar Hukuku Genel Hükümleri, Cilt:1, 6. Baskı sh.584 v.d)

Kesinleşen İstanbul Asliye 4. Ticaret Mahkemesi'nin 1993/873 sayılı kararının bu dosya için kesin delil sayılıp sayılmayacağı hususuna gelince; anılan davada taşıyan Islamic Republic of Iran Shipping, mahkeme kararı ile de olsa taşıyanı buldukları

“Cape Maleas” gemisinin haksız şekilde tutulduğunu, olayda B.K. 41. maddesinde yazılı haksız fiilin bulunduğunu bildirmiş ancak yerel mahkeme ve Yargıtay burada hukuka uygunluk bulunduğu gerekçesiyle davanın reddinin doğru olduğunu onaylamıştır. Gerçekten önceden görülen dava ile derdest bu davanın maddi vakıalarının aynı olduğu çekişmesizdir. H.U.M.K.nun 237. maddesi uyarınca önceki davanın tarafları farklı olduğu için önceki dava bu dava için kesin delil olmaz ise de önceki davada, hakimin davalıların eyleminin haksız fiil teşkil etmediği, hukuka uygun bulunduğu şeklindeki belirtmeleri bu dava için güçlü bir delil teşkil eder. Davada bu güçlü delilin aksi de kanıtlanmış değildir. (Bkz. Y.H.G.K. 4.10.1989 gün E:8-340 K:450 sayılı içtihadı)

Diğer bir sorun da ceza mahkemesi beraat kararının hukuk hakimini bağlayıp bağlamayacağı, başka bir anlatımla ceza mahkemesi beraat kararının bu davada kesin delil teşkil edip etmeyeceği hususu da tartışmalıdır. (B.K.m.53, H.U.M.K.237,295 maddeleri)

Yargıtay 8. Ceza Dairesi'nin bozma kararı yerel mahkemece de uygun görülerek uyulmasına karar verilmiş ve İstanbul 1No'lu Devlet Güvenlik Mahkemesi 30.09.1992 gün E:1992/259 K: 1992/182 sayılı kararının hüküm fıkrasında aynen “bozma kararında gösterilen gerekçelere göre silahların Türkiye'ye sokulacağı ve Türkiye'de boşaltılacağı yolunda delil olmadığı bu itibarla 6136 sayılı yasaya muhalefet suçunun unsurlarının oluşmadığı anlaşıldığından sanık gemi kaptanı F.D.'un müsnet suçtan beraatine karar verilmiş ve Yargıtay 8. Ceza Dairesi bu karara aksi gerekçe ilave etmeden 13.11.1992 gün 1992/12438-13283 sayılı ilamı ile yerel mahkeme kararını onamıştır. Genel kabul görmüş bilimsel görüşlere ve Yargıtay'ın kökleşmiş uygulamasına göre B.K.53 maddesi uyarınca ceza hakiminin delil yetersizliğinden veya suçun unsurlarının oluşmamasından dolayı verdiği beraat kararı hukuk hakimini bağlamayacağı gibi konusu olan vakıanın mevcut olup olmadığını delillerle kesin biçimde tespit etmediği için hukuk mahkemesindeki tazminat davasında ceza kararı kesin delil teşkil etmez. Bu durumda somut olaydaki uyuşmazlığın ceza mahkemesi ilamı ile değil haksız fiil – hukuka uygunluk temel ilkeleri doğrultusunda çözümlenmesi gerekir. Yukarıda yazılan ilkeler karşısında davalıların haksız fiil işlediklerini kabule hukuken olanak bulunmadığı sonucuna varılır.

Olayın deniz taşıma ve 20.07.1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi açısından incelenmesine gelince;

Devletler hukukunun kaynakları ilke olarak şunlardan oluşur;

- a. Uyuşmazlık halindeki devletlerce kabul edilmiş kuralların koyan genel ve özel uluslar arası anlaşmalar,
- b. Hukuk kuralları olarak kabul edilmiş bulunan uluslar arası teamüller
- c. Uygur uluslarca kabul edilen genel hukuk ilkeleri,
- d. Muhtelif ulusların adli kararları ile yetkili yazar, düşünürlerin öğretileri.

İşte somut uyuşmazlıkta doğru bir sonuca varılabilmesi için bu ilkelerin antlaşma ve uluslar arası teamüllerin en başta dikkate alınması gerekir. Montrö sözleşmesinden önce Türk Boğazları Bölgesi'nin hukuksal durumunu belirleyen belge 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesiydi ve bu sözleşmenin belirgin iki düzenlemesi Türkiye bakımından son derece sakıncalı idi. Bu sözleşmeye göre Türk Boğazlarının geniş bir alanı askersizleştiriliyordu ve Türk Boğazları alanında geniş yetkileri olan bir



Boğazlar Komisyonu kuruluyordu. Bu Türkiye'nin egemenlik haklarını sınırlıyordu. İşte Montrö Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve tüm yetkiler Türkiye'ye devredilmiş, askersizleştirme kuralı kaldırılarak ülke toprakları gibi boğazlar üzerinde de Türkiye mutlak egemenlik haklarına kavuşmuştur. Montrö Anlaşması hiçbir şekilde Türk Boğazları üzerinde Türkiye'nin egemenlik yetkisini sınırlamamıştır.

Montrö Sözleşmesinin yorumlanması bakımından müzakerelerin geçtiği ortamın ve orada verilen sözleşme tasarılarının irdelenmesi gerekir. Montrö Konferansına Türkiye tarafından sunulan 22.6.1936 tarihli sözleşme tasarısının 12. maddesi, sözleşme hükümlerinin Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemeyeceği ve yorumlanamayacağı hükmünü öngörmekteydi bu hüküm, zararsız geçiş rejimini amaçlamakta idi. Konferansta Türkiye'nin önerisine hiçbir devlet karşı çıkmamış ve önerideki temel ilkeyi kabul etmiştir. Ancak İngiltere, Türkiye'nin bu önerisi ile dar yoruma neden olabileceği ve geçişi kısıtlayabileceği şeklinde bir değerlendirme yapmış ve mukabil teklif olarak 22 Haziran 1936 tarihli tasarısında Türk teklifine benzer bir tasarı ortaya atmıştır. (İngilizlerin bu tasarısı işbu sözleşmenin hükümleri üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz şeklinde idi.) Ancak İngiltere daha sonra bu önerisini 4.7.1936 ve 6.7.1936 tarihlerinde değiştirme yoluna gitmiştir. 6.7.1936 tarihli İngiliz önerisinde Türkiye'nin amacı "...işbu sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin sözleşme ile göz önünde tutulan ülkesi (İstanbul, Çanakkale Boğazları ile ve Marmara Denizi) ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır..." şeklinde ifade edilmiştir. Nitekim Montrö Sözleşmesi'nin dibacesinde, boğazlardan geçişin Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahildarı devletlerin Karadeniz'deki emniyetini koruyacak tarzda düzenlendiği belirtilmiştir. Karşılıklı önerilerin verildiği ve tartışıldığı ortamda konferansın 13.7.1936 günlü oturumunda söz alan Türkiye Dış işleri Bakanı T. Rüştü Aras (Türkiye 200 yıldır savaş ve savaşın sonuçları açısından bakılan bu geçidi bir dirlik, düzenin odağı ve uygar ulusların da bir birleştirme çizgisi durumuna getirebilecek bir düzenlemenin kurulmasını yürekten istemektedir. Boğazlar için sonsuzluğa uzanan bir rejim düşünülemeyeceği gibi, bayrak ayırımı gözetilmeksizin bütün gemilere uygulanabilecek uluslar arası bir düzenlemenin hükümlerini saptamak için şu yada bu konferansta toplanmış devletlerin salt çıkarına dayanan bir rejim kurulamaz...Türkiye egemenliğinden doğan haklarını saklı tutmaya özen gösterecektir..." şeklinde bayanı üzerine, oturumu yöneten Başkan M. Bruce "...bütün temsilci heyetlerinin Bay Aras'A Türkiye'nin durumunu açıkça belirleyen bu konuşması için gönül borcu duyduklarından kuşku yoktur. Hiçbir şekilde şu anda hiçbir temsilci heyetinin bu konuda bir tartışma açmak isteyeceğini sanmadığını..." belirtmiştir. (Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar, Belgeler, Çevirenler Seha L. Meray, Osman Olcay, Ankara 1976, sh.184 – 452)

Böylece Konferansta kabul edilen sözleşmeye göre Türkiye, bu sözleşme ile sulh zamanında savaş gemileri dışında kalan gemilerin Türk Boğazları'ndan özgürce geçmesini ve bu gemiler için kılavuz veya römorkör zorunluluğu koymayacağını, bunun isteğe bağlı olduğunu kabul etmiştir. Sözleşmede sözü edilen transit geçişten kasdın ise uğraksız anlamında kullanıldığını, bunun anlamının ise geminin bölgede hiçbir limana uğramaksızın geçen gemi olduğu kabul edilmektedir.

Bütün tartışmalarda Boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi olduğu benimsenmiş buna kimse karşı çıkmamıştır. Esasen o tarihte var olan rejim zararsız geçiş rejimidir. (Right of innocent passage, droit de passage inoffensif) Bu ilke bir devletler hukuku örf ve adet kuralıdır. Konferansın toplandığı tarihte transit geçiş diye bir kavram bugünkü anlamında açıklığa kavuşmamıştı. Bu terimin yerine uğraksız geçiş kavramı kullanılıyordu. Transit geçiş kavramı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer aldı. Buna göre iki açık denizi birleştiren boğazlar için transit geçiş kavramı kullanıldı. Oysa Türk Boğazları'nın statüsü değişti. Türk Boğazları bir açık denizi bir iç suya (Karadeniz'i Marmara'ya) daha sonra bir iç suyu açık denize (Marmara'yı Ege Denizi'ne) birleştirmektedir. O halde Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki transit geçiş kavramı tarih boyunca iç deniz olarak kabul edilen Marmara Denizi için uygulama olanağı bulunmamaktadır. Tarihi hakların var olduğu deniz alanlarında genel kuralların uygulanmayacağı da bir teamül kuralıdır. O halde Montrö tutanaklarına baktığımızda İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçişin zararsız geçiş olduğu konferansa katılan devletler tarafından kabul edilmiş ve Türkiye'nin geçiş ve ulaşım özgürlüğü dışındaki egemenlik hakları sözleşme ile saklı tutulmuştur. Bunun anlamı Türkiye geçişi düzenleyebilir, ancak bu düzenleme geçiş özgürlüğünü kısıtlayamaz. Başka bir anlatımla Türkiye hakkın özüne dokunamayacaktır. Gerek özel gerekse kamu hukukundan doğan egemenlik hakkının özünde o ülkenin yargı yetkisine sahip olacağı belirtilmektedir. Zararsız geçiş hakkı uluslar arası hukukun kabul görmüş kurallarına göre iki ayrı genel belgede düzenlenmiştir. Bunlardan biri 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'dir. (14. madde) Buna göre zararsız geçiş kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermediği sürece geçiş zararsızdır. Bu tanım bir örf ve adet kuralının yazılı hale getirilmiş şekli olup tüm uygar dünya devletlerini bağlayan kuraldır. İkinci uluslar arası belge Türkiye'nin henüz taraf olmadığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Bu sözleşmenin pek çok hükmü örf ve adet hukuku kurallarını yazılı hale getirmiş olmasıdır. Yazılı hale getirilen bu örf ve adet kuralları arasında zararsız geçiş hakkı da bulunmaktadır. Sözleşme bölüm III-19 maddesi zararsız geçişin tanımını yapmaktadır. Bu sözleşmenin uluslar arası seyrisefere açık boğazlar konusunu düzenleyen 35/c maddesinde "Bu kısımda yer alan hiçbir hüküm geçişin kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlüğe ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejimi etkilemeyecektir" denilerek daha önce bağitlanmış boğazlarla ilgili özel sözleşmelerin geçerli olduğu benimsenmiştir. Sözleşmenin bu açık hükmü karşısında rejimleri özel anlaşmalarla belirlenmiş olan Cebelitarık Boğazı'nın, Danimarka Boğazı'nın, Magellan Boğazı'nın ve Türk Boğazları'nın hukuksal rejimi değişmemiştir. (Bkz. Prof. Dr. Yüksel İnan, Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi Ankara, 1995, sh.2-3, Prof. Dr. Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri UU: Kitap, Ankara 1990, sh. 356 v.d.)

İlke olarak bu boğazlardan geçişlerde boğazların rejimlerini düzenleyen antlaşmalar uygulanacaktır. Bu Türkiye için Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Montrö Sözleşmesi hükümleri uygulanırken hükümler lafzen değil amaçsal olarak yorumlanmalıdır. Nitekim bu yorum ilkesini Anlaşmalar Hukuku'na Dair 1969 Tarihli Viyana Sözleşmesi'nin 31. maddesi de doğrulamaktadır. Bu maddeye göre –anlaşmalar iyi niyet kurallarına göre anlaşmada kullanılan kavramların mutad anlamları doğrultusunda amaçları ve gayeleri ile yorumlanırlar" hükmü yer almaktadır. İşte Montrö Sözleşmesi yorumlanırken bir yandan Türkiye tarafından Konferanda sunulan tasarıyı diğer taraftan konferanstaki genel görüşmelerde ortaya çıkan görüşlere paralel

olarak hazırlanan İngiliz tasarısına ve bu tasarı üzerine devletlerin temsilcilerinin görüşlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Burada ortaya çıkan genel görüş, boğazlardan geçişin zararsız geçiş olduğudur ve bu ilkeye hiçbir devlet karşı çıkmamıştır. Zararsız geçiş ilkesi ise sözleşmede tanımlanmamış ancak tanımı o tarihlerde yürürlükte olan teamül hukuk kurallarına bırakılmıştır. Söz konusu teamül hukuku kuralları teamül hukuku kuralları az yukarıda anıldığı gibi 1958 ve 1982 sözleşmeler ile yazılı hukuk kuralı haline getirilmiştir. Montrö Sözleşmesi'nin zararsız geçiş konusundaki hukuki boşluğu, kıyı devletinin bu temel ilkeye aykırı düşmeyen egemenlik haklarını ortadan kaldırmayacağı benimsenmektedir. (bkz. S. Toluner, The Regulation of passage through the Turkish Straits an the montreux Convention, Anneles dela Faculte de Droit D'Istanbul , 1981, sh. 82-84)

Somut olaya gelince Türkiye dünyanın en rizikolu bölgesinde savaş rüzgarlarının içinde yaşamaktadır. Ülkemizde terörizme karşı uzun yıllardan beri gerçekleştirilen mücadelede yitirilen ve yeri doldurulamayacak maddi ve manevi kayıplarının bulunduğu bir gerçektir. Terörün insanlığa karşı bir suç olduğu hususu bir çok uluslar arası sözleşmede yer almaktadır. O tarihlerde komşu ülkelerde PKK kamplarının bulunduğu, kaçak silahların PKK'ya aktarıldığı günlük haberlerde arasında yer aldığı gibi PKK'da yakalanan silahların aramada tespit edilen silahların benzeri olması, bundan önceki davaya konu olan silahların Bulgaristan'ın aynı limanından ve aynı firma tarafından yüklenmiş olması karşısında güvenlik güçlerinin bu bağlamda ciddi ihbarı değerlendirmesi, Türkiye'nin güvenliği açısından zorunlu hale gelmiştir.

Kaçak silah kaçırma eyleminin sabit olması halinde bu davranışın Türkiye'yi dolaylı ve dolaysız etkileyeceği açıktır. Bu ise geçişin zararsız olma niteliğini yitirmesine neden olacaktır.

Diğer taraftan konişmentoda açılan 2131 sandık üzerinde özel ekipman "special equipment" yazılı olduğu anlaşılmaktadır. TTK m. 1098 ve 1114 maddesinde konişmentoya yazılacak hususlar gösterilmiştir. Taşınmak üzere tesellüm edilen veya gemiye yüklenen yükün konişmento da tavsifi (belirlenmesi) zorunludur, zira tesellüm ikrarı ve teslim taahhüdünün tamam olabilmesi için tesellüm edildiği ikrar ve varma limanında teslimi taahhüd edilen şeyin ne olduğu (cinsi, miktarı)vs beyan edilmek lazımdır. Konişmento için esaslı bir unsur olan bu tavsif yükün gemideki diğer yüklerden her zaman ayırt edilmesini sağlayacak nitelikte ve tam olmalıdır. Taşıyan yükün miktarını, markasını ve haricen belli olan hal ve niteliğini, yükletenin talebi üzerine onun beyanı üzerine konişmentoya yazmakla yükümlüdür. Yükün cinsi TTK m.1098b.8 uyarınca konişmentoya yazılması gerekir. Yük ambalajlı ise TTK m.1110/f.2b maddesi gereğince taşıyan içerik belli değil kaydını konişmentoya koyacaktır. Görüldüğü gibi dosyadaki konişmentolardan anlaşıldığı kadarıyla bir kısmı emredici bu kayıtların konişmentoya konulmadığı ve şüpheyi davet ettiği görülmektedir. Bir ülke kendi savunması için ihtiyaç duyduğu silahları diğer ülkeden satın alabilir, yardım, bağış gibi yollarla sağlayabilir. Başka bir anlatımla devletler arasında silah alışverişi yapılması olağan ve yasal işlemlerdendir. Bunların taşınması da olağan ve yasaldir. Satın alınan ve nakledilen bu silahların olduğu gibi ve açıkça uluslar arası kurallara göre konişmento vs belgelere yazılması gerekir. Bunların gizlenmesine, saklanmasına ve başka yollara başvurulmasına gerek olmamalıdır. Dosya içinde bu silahların gönderilen tarafından yasal yollardan satın alındığına dair satış sözleşmesi veya bankalara akreditif açıldığına dair bir delil sunulmamıştır. Mevcut silahların gemiye yükleniş şekli itibarıyla gemiyi denetleme Türkiye'nin

güvenliği açısından zorunludur. Zararsız geçişte kıyı devleti, örf ve adet hukukundan ve Montrö Sözleşmesinden kaynaklanan “zararsız geçişi önleme” kuralı uyarınca gemiye ve yüke karşı yaptırım uygulama hakkına sahiptir. Montrö Sözleşmesi, örf ve adet hukuku, hakkaniyet ve nısfet (ex gego et bono) kuralı Türkiye’nin bu hakkını engellememektedir. Bu gerekçelerle davanın reddine ilişkin yerel mahkeme kararı usul ve yasaya uygun bulunduğundan mahkeme kararı onanmalıdır.

SONUÇ: Davacı vekilinin temyiz itirazlarının reddi ile, direnme kararının yukarıda açıklanan nedenlerle onanmasına, gerekli temyiz ilam harcı peşin alınmış olduğundan , başkaca harç alınmasına mahal olmadığına, 21.11.2001 gününde oy çokluğu ile karar verildi.

Birinci Başkanvekili ....  
İhsan DEMİRKIRAN

.  
. .  
. .  
. .  
. .

