

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	7
İÇİNDEKİLER	9
KISALTMALAR	15
GİRİŞ	19

BİRİNCİ BÖLÜM KAVRAMSAL ÇERÇEVE

I. GENEL OLARAK	23
II. BAYRAK DEVLETİ.....	29
III. GEMİ	32
A. Tanım	32
1. Uluslararası Sözleşmelerde Yapılan Tanımlar	33
2. Türk Hukukunda	35
2.1. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu.....	35
2.2. Türk Mevzuatındaki Diğer Tanımlar.....	38
B. Gemi Türleri	40
1. Devlet Hizmetinde Kullanılan Gemiler	40
1.1. Savaş Gemileri	40
1.2. Ticari Amaçla Kullanılmayan Devlet Gemileri	43
2. Devlet Hizmetinde Kullanılmayan Gemiler	44
2.1. Ticaret Gemileri	44
2.1.1. Ticari Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemileri	45
2.1.2. Türk Hukukunda Ticaret Gemileri	45
2.2. Ticari Olmayan Gemiler	48
IV. UYRUKLUK (TABİİYET).....	49
A. Tanım	49
B. Uyrukluğun Hukuki Niteliği	51
C. Devletin Uyrukluğundan Yararlananlar	53
1. Gerçek Kişiler.....	53
2. Tüzel Kişiler	55
3. Hava Araçları	56
4. Gemiler	56

1.2.2. İçsularda Yargı Yetkisi.....	96
1.2.2.1. Ticaret Gemileri Üzerinde Yargı Yetkisi.....	97
1.2.2.1.1. Cezai Yargı Yetkisi	97
1.2.2.1.2. Hukuki Yargı Yetkisi.....	102
1.2.2.2. Savaş Gemileri Üzerinde Yargı Yetkisi	103
1.2.2.3. İçsularda ve Limanlarda Sığınma Hakkının Kullanılması	106
2. Karasuları.....	107
2.1. Karasularından Zararsız Geçiş Hakkı	108
2.1.1. Tanım.....	109
2.1.2. Zararsız Geçiş Hakkından Faydalanan Gemiler	113
2.1.2.1. Ticaret Gemileri.....	113
2.1.2.2. Savaş Gemileri ve Ticari Amaçlarla Kullanılmayan Devlet Gemileri.....	114
2.1.3. Kıyı Devletinin Zararsız Geçişe İlişkin Yetkileri	115
2.1.4. Kıyı Devletinin Zararsız Geçişe İlişkin Yükümlülükleri.....	115
2.2. Bayrak Devletinin Yetki ve Yükümlülükleri	116
2.2.1. Ticaret Gemileri Bakımından Bayrak Devletinin Cezai Yargı Yetkisine Getirilen Kural Dışlıklar	117
2.2.2. Ticaret Gemileri Bakımından Bayrak Devletinin Hukuki Yargı Yetkisine Getirilen Kural Dışlıklar	120
2.2.2.1. Gemide Bulunan Kişiler Bakımından	120
2.2.2.2. Gemi Bakımından.....	121
2.2.3. Savaş Gemileri Bakımından Kıyı Devletinin Cezai ve Hukuki Yargı Yetkisi	122
3. Uluslararası Ulaşımında Yararlanılan Boğazlar	123
3.1. Uluslararası Ulaşımında Yararlanılan Boğazların Hukuki Rejimi	123
3.2. Boğazlara İlişkin Geçiş Rejimleri Kapsamında Bayrak Devletinin Yetkileri ve Yükümlülükleri	125
3.2.1. Serbest Geçiş Rejimi.....	125
3.2.2. Zararsız Geçiş Rejimi	125
3.2.3. Transit Geçiş Rejimi.....	127
3.2.3.1. Gemi ve Uçaklara İlişkin Yükümlülükler	127
3.2.3.2. Boğaz Devletinin Yetkileri ve Yükümlülükleri.....	128
3.2.3.3. Bayrak Devletinin Yetki ve Yükümlülükleri.....	129
3.2.3.4. Özel Sözleşme Hükümlerine Tabi Boğazlara İlişkin Geçiş Rejimi.....	130

4.	Takımadada Suları.....	131
4.1.	Takımadada Sularında Uygulanan Geçiş Rejimleri	131
4.2.	Takımadada Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri	133
4.3.	Bayrak Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri.....	134
B.	KIYI DEVLETİNİN SINIRLI YETKİLERE SAHİP OLDUĞU ULUSLARARASI DENİZ ALANLARINDA BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ	135
1.	Bitişik Bölge.....	135
1.1.	Kıyı Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri	136
1.2.	Bayrak Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri.....	138
2.	Münhasır Ekonomik Bölge	141
2.1.	Kıyı Devletin Hakları, Yetkileri ve Yükümlülükleri	144
2.2.	Diğer Devletlerin Hakları, Yetkileri ve Yükümlülükleri	147
2.3.	Bayrak Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri.....	148
3.	Kıta Sahaneliği.....	152
3.1.	Kıyı Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri	156
3.2.	Bayrak Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri.....	159
C.	AÇIK DENİZLER	160
1.	Açık Denizlerin Serbestliğı İlkesi.....	162
2.	Bayrak Devletin Yetkileri ve Yükümlülükleri	165
2.1.	Bayrak Yasası	165
2.1.1.	Tanımı	165
2.1.2.	Bayrak Devletin Yargı Yetkisi.....	166
2.1.2.1.	Ticaret Gemileri Bakımından	167
2.1.2.2.	Savaş Gemileri ve Diğer Kamu Hizmeti Gemileri Bakımından	170
2.2.	Bayrak Yasasına Getirilen Kuraldışılıklar	172
2.2.1.	Ziyaret Hakkı	172
2.2.1.1.	Tanım	172
2.2.1.2.	Ziyaret Hakkının Kapsamındaki Gemiler	173
2.2.1.3.	Ziyaret Hakkının Kapsamındaki Eylemler	173
2.2.1.4.	Ziyaret Hakkının Aşamaları	174
2.2.1.5.	Diğer Önemli Düzenlemelerde Ziyaret Hakkının Kapsamı.....	175
2.2.2.	Sıcak Takip Hakkı.....	177
2.2.3.	Deniz Haydutluğu.....	183
2.2.4.	Köle Ticareti	188

2.2.5. Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Ticareti.....	191
2.2.6. Açık Denizlerde İzinsiz Yayın	194
2.2.7. Uyruksuz Gemilerin Varlığı.....	195
3. Bayrak Devletinin Diğer Yetkileri ve Yükümlülükleri	198
3.1. Açık Denizde Meydana Gelen Çatma ve Diğer Kazalarda Bayrak Devletinin Yetki ve Yükümlülükleri	206
3.2. Deniz Çevresinin Korunması Hususunda Bayrak Devletinin Yetki ve Yükümlülükleri.....	208
3.3. Balıkçılık Faaliyetlerine İlişkin Bayrak Devletinin Yetkileri ve Yükümlülükleri	213

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GENEL KABUL GÖRMÜŞ DİĞER ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

I. GENEL OLARAK	225
II. SEYİR GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	226
A. 1974 DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ (1974 SOLAS SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE	226
B. 1988 DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR SÖZLEŞME (1988 DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİ/SUA SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE	229
III. GEMİ GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	237
A. 1966 ULUSLARARASI YÜKLEME SINIRI SÖZLEŞMESİ (1966 LOAD LINES SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE.....	237
B. 1969 GEMİLERİN TONİLATOLARINI ÖLÇME ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ (1969 GEMİ TONAJI SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE	241
C. 1978 GEMİ ADAMLARININ EĞİTİM, BELGELENDİRİLME VE VARDİYA STANDARTLARI HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞME (1978 STCW SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE.....	243
IV. DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ	248
A. 1954 PETROLÜN NEDEN OLDUĞU DENİZ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME (1954 OILPOL SÖZLEŞMESİ) İLE 1973/1978 GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME (1973/1978 MARPOL SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE.....	248

B.	1969/1992 PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN ZARARIN HUKUKÎ SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME (1969/1992 CLC SÖZLEŞMESİ) İLE 1972/1992 PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ TAZMİNİ İÇİN BİR ULUSLARARASI FONUN KURULMASINA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME (1971/1992 FUND SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE	258
C.	1990 PETROL KİRLİLİĞİNE KARŞI HAZIRLIKLI OLMA, MÜDAHALE VE İŞ BİRLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞME (OPRC SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE	261
D.	1996/2010 TEHLİKELİ VE ZARARLI MADDELERİN DENİZ YOLUYLA TAŞINMASINDAN KAYNAKLANAN ZARARIN TAZMİNİ VE SORUMLULUĞU HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞME (1996/2010 HNS SÖZLEŞMESİ)'NE GÖRE.....	262
V.	BALIKÇILIK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE BAYRAK DEVLETİNİN YETKİLERİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ	266
A.	1993 FAO AÇIK DENİZLERDE BALIKÇI GEMİLERİNİN ULUSLARARASI KORUMA VE YÖNETİM ÖNLEMLERİNE UYUMU TEŞVİK ETMEYE YÖNELİK ANDLAŞMA (1993 FAO UYUM ANDLAŞMASI)'NA GÖRE.....	267
B.	1995 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER BALIK STOKLARI ANDLAŞMASI'NA GÖRE	274
C.	2009 YASA DIŞI, BİLDİRİLMEMİŞ VE DÜZENSİZ BALIKÇILIĞIN ÖNLENMESİ, CAYDIRILMASI VE ORTADAN KALDIRILMASINA YÖNELİK LİMAN DEVLETİ TEDBİRLERİ ANDLAŞMASI (PSMA)'NA GÖRE	287
SONUÇ		291
KAYNAKÇA		303

KISALTMALAR

Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BUNKER Sözleşmesi	: Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage)
CLC Sözleşmesi	: Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)
COFI	: FAO Balıkçılık Komitesi (FAO Committee on Fisheries)
CSD	: Sürdürülebilir Kalkınma Komisyonu (Commission of Sustainable Development)
FAO Uyum Andlaşması	: FAO Açık Denizlerde Balıkçı Gemilerinin Uluslararası Koruma ve Yönetim Önlemlerine Uyumunun Teşvik Edilmesi Andlaşması (Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas)
FAO	: Uluslararası Tarım ve Gıda Örgütü (Food and Agriculture Organization)
FUND Sözleşmesi	: Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)

HNS Sözleşmesi	: Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances By Sea)
IKG	: İzleme, Kontrol ve Gözetim
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü (Interantional Labour Organization)
IMB	: Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation)
IPOA-IUU	: 1999 Yasadışı, Bildirilmemiş ve Düzensiz Balıkçılığın Önlenmesi, Caydırılması ve Ortadan Kaldırılması için Uluslararası Eylem Planı (International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)
ISM Kodu	: Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (International Security Management Code)
ISPS Kodu	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Port Security Code)
IUU Balıkçılık	: Yasa Dışı, Bildirilmemiş ve Düzensiz Balıkçılık (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)
KBBS	: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
LOAD LINES Sözleşmesi	: Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi (International Convention on Load Lines)
MoU	: Memorandum of Understanding (Mutabakat Zaptı)

MARPOL Sözleşmesi	: Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
MCA Sözleşmesi	: Deniz Kaynaklarına Erişim ve Kullanım için Asgari Koşulların Belirlenmesine İlişkin Sözleşme (Convention on the Minimal Conditions for Access to Marine Resources)
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
OILPOL Sözleşmesi	: Denizlerin Petrol Kirliliği Konferansı sonucunda Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil)
OPRC Sözleşmesi	: Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation)
par.	: Paragraf
PSMA	: Liman Devleti Önlemleri Andlaşması (Agreement on Port State Measures)
RFMO/A	: Bölgesel Balıkçılık Yönetimi Örgütleri ve Düzenlemeleri (Regional Fisheries Management Organisations/Arrangement)
s.	: Sayfa
SOLAS Sözleşmesi	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea)
SRFC	: Alt-Bölgesel Balıkçılık Komisyonu (Sub-regional Fish Commision)
ss.	: Sayfa sayısı

STCW Sözleşmesi	: Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
SUA Sözleşmesi	: Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)
TAAD	: Türkiye Adalet Akademisi Dergisi
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UDHM	: Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi
UHK	: Uluslararası Hukuk Komisyonu
UNFSA	: Birleşmiş Milletler Balık Stokları Andlaşması (The United Nations Fish Stocks Agreement)
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
VGFSF	: Bayrak Devleti Uygulamaları İçin Gönüllü Kılavuz İlkeler (Voluntary Guidelines for Flag State Performance)

GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, gerçek anlamda en eski küresel endüstridir ve dünya ekonomisini desteklemek için yük ve insan taşımacılığında hayati bir rol oynamaya devam etmektedir¹. Bununla birlikte deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin ve küresel ekonominin belkemiği olarak nitelendirilebilir. Gerçekten uluslararası mal ticareti hacminin %80'inden fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır ve bu oran çoğu gelişmekte olan ülke için daha da yüksektir². Ayrıca deniz taşımacılığına ilişkin elde edilen son raporlarda Ocak 2021'de dünya ticaret gemisi filosu 2,1 milyar DWT taşıma kapasitesine ulaşmıştır³. Görüldüğü üzere dünyada denizcilik sektöründe hızla yaşanan gelişmeler, gemilerin bayrak devletlerinden çok uzak bölgelere seferler düzenlemesi, bayrak devletlerinin tonaj kaybetmemek için gemi sahiplerine etkin bir şekilde yaptırım uygulamaması ve bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemileri yalnızca bir gelir kaynağı olarak görmeye başlaması gibi nedenlerle, gemiler üzerinde yeterli ve etkin denetimler yapılamamaktadır. Ayrıca giderek artan ekonomik ve siyasi baskılar, gemi sayılarında ve tonajlarında yaşanan aşırı artış, limanlardaki trafiğin deniz taşımacılığında yaşanan artış sonucunda büyümesi gibi etkenlerden dolayı bayrak devletleri, bayrağını taşıyan gemiler üzerinde sahip oldukları denetim yetkilerini gün geçtikçe kaybetmektedir⁴. Bu durum, gemi ile arasında gerçek bir bağ bulunmayan elverişli bayrak devletlerinin yaygınlaşmasına ve bu elverişli bayrakların dünya gemi tonajının büyük bir kısmını elinde bulundurmasına neden olmaktadır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından 2021 yılında hazırlanan raporlarda⁵ gemi sahibi gerçek kişilerin veya şirketlerin uyrukluğunu taşıdığı devletlerle, bunlara ait gemilerin bayrağını taşıdığı devlet arasındaki farklılık net bir şekilde gösterilmiş, dünya deniz ticaretinde kullanılan gemilerin büyük bir kısmının elverişli bayrak taşıdığı ortaya konulmuştur.

¹ **MANSSELL John N. K.**, Flag State Responsibility, Berlin Heidelberg 2009, s. 16.

² <https://unctad.org/meeting/launch-review-maritime-transport-2022>, Erişim Tarihi, 08.09.2022.

³ https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88, Erişim Tarihi, 08.09.2022.

⁴ **PAZARCI Hüseyin**, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap, 12. Bası, Ankara 2021, s. 283.

⁵ Raporun tam metni için bkz. <https://tinyurl.com/54jxjbs7>, Erişim Tarihi, 08.09.2022.

Economy of ownership (Ranked by number of ships owned)	Flag of registration (Ranked by number of ships registered)							
	Panama	China	Liberia	Marshall Islands	Singapore	China, Hong Kong SAR	Indonesia	World
China	655	4 887	152	103	62	935	8	7 318
Greece	465	0	1 101	1 055	28	20	2	4 705
Japan	2 066	0	252	234	169	54	7	4 029
Singapore	282	4	242	137	1 459	134	95	2 843
Germany	34	0	580	96	74	18	0	2 395
Indonesia	16	2	7	9	8	1	2 232	2 321
Norway	48	0	89	132	81	50	4	2 042
United States of America	67	0	95	318	8	37	1	1 813
Russian Federation	34	0	117	0	2	1	0	1 786
China, Hong Kong SAR	324	20	53	69	51	886	3	1 764
World	6 653	4 933	3 909	3 732	2 541	2 440	2 398	53 973

Tablo 1 – Gemi Sahiplerinin Bağlı Olduğu Piyasalar ve Gemi Sayısına Göre Bayrak Devletlerinin Dağılımı⁶

Economy of ownership (Ranked by tonnage owned)	Flag of registration (Ranked by tonnage registered)							
	Panama	Liberia	Marshall Islands	China, Hong Kong SAR	Singapore	Malta	China	World
Greece	27 924	94 234	80 325	1 262	1 763	63 639	0	373 417
China	23 461	11 564	6 505	81 330	4 964	2 951	105 657	244 556
Japan	136 971	24 099	14 510	3 143	10 130	829	0	241 848
Singapore	11 884	18 655	8 972	7 248	73 258	3 198	964	139 064
China, Hong Kong SAR	12 600	5 785	3 528	72 367	4 878	839	135	104 219
Germany	870	33 112	5 019	1 296	3 844	5 795	0	86 197
Korea, Republic of	40 042	1 379	26 474	1 089	29	356	2	86 093
Norway	1 993	5 027	8 384	8 742	4 622	1 339	0	64 043
Bermuda	1 495	7 500	21 472	8 169	1 247	172	0	64 034
France	4 400	11 132	17 686	2 700	1 261	7 379	0	57 023
World	343 601	300 076	274 016	205 011	136 164	116 373	106 879	2 116 401

Tablo 2 – Gemi Sahiplerinin Bağlı Olduğu Piyasalar ve Gemi Tonajına Göre Bayrak Devletlerinin Dağılımı⁷

Yukarıdaki tablolardan da anlaşılacağı üzere, dünya gemi tonajına göre bayrak devletlerinin dağılımına bakıldığında ilk 5 sırada elverişli bayrakların yer aldığı görülmektedir. Özellikle gemi sahiplerinin vergi avantajlarından yararlanmak, taşımacılık maliyetlerini düşürmek ve bayrak devletinin yargı yetkisinden kaçınmak gibi amaçlarla elverişli bayrakları tercih ettiğini söylemek mümkündür. Elverişli bayrakların bu kadar yaygın olması çok önemli sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu bakımdan çalışmamızın temel sorusu “*Gemiler ile bayrak devletleri arasında gerçek bağın kurulabilmesi ve elverişli bayrak uygulamalarının azaltılması için, bayrak devletinin gemi ve gemidekiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konulardaki yargı*

⁶ https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88, Erişim Tarihi, 08.09.2022.

⁷ https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88, Erişim Tarihi, 08.09.2022.

yetkisi nasıl etkin bir şekilde kullanılır?” şeklindedir. Bu bakımdan çalışmada bu soruya yanıt bulmak amacıyla, bayrak devletlerinin gerek diğer devletlerin ulusal deniz alanlarında gerekse uluslararası deniz alanlarında sahip oldukları yetkilerin ve yerine getirmek zorunda oldukları yükümlülüklerin tespit edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Uluslararası hukukun sùjeleri geleneksel olarak devletler ve uluslararası örgütlerdir. Dolayısıyla uluslararası deniz hukukunun temel kavramlarından birisi olan gemiler, uluslararası hukukun bir sùjesi değildir. Bu bakımdan uluslararası hukukta kişilik taşımayan gemilere, uluslararası hukuk tarafından bir yükümlülük yüklenmesi mümkün değildir. Bu yüzden gemilerle, uluslararası hukukun sùjesi olan devletler arasında bir bağ kurmak gerekmektedir. İşte bu hukuki bağ, uyrukluk bağı ile sağlanmaktadır. Bu bağ sayesinde uluslararası hukuka uyma yükümlülüğü ve gemi üzerinde yargı yetkisini kullanma bayrak devletine geçmektedir. Bu kapsamda gemiler, haklarını ve yükümlülüklerini yalnızca uyrukluğunu taşıdıkları devletlerden alırlar. Tüm bu nedenlerle çalışmanın birinci bölümünde, ilk olarak gemi kavramının ulusal ve uluslararası hukuktaki tanımları ile geminin unsurları ve uluslararası sözleşmelerin hemen hemen hepsinde kullanılan devlet gemisi ve ticaret gemisi ayrımı ele alınacaktır. İkinci olarak ise gemilerle bayrak devletleri arasındaki uyrukluk bağının nasıl kurulduğuna, uyrukluğun işlevlerine ve gemilerin uyrukluğu ile ilgili temel ilkelere değinilecektir. Özellikle gemiler ile bayrak devletleri arasında “*gerçek bir bağ*” bulunması ilkesi, ikinci ve üçüncü bölümde kapsamlı bir şekilde ele alınacak olan uluslararası sözleşmelerde düzenlenen bayrak devletinin yetkilerinin ve yükümlülüklerinin etkin bir şekilde uygulanabilirliği açısından büyük önem arz ettiği için, detaylı bir şekilde işlenecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ilk olarak uluslararası deniz hukuku alanındaki uluslararası örf ve âdet hukuku kurallarının kodifikasyonu sonucunda oluşturulmuş olan 1958 Cenevre Sözleşmeleri’nde bayrak devletine getirilen yetkiler ve yükümlülükler incelenecektir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982 BMDHS)’nde getirilen yükümlülüklerin tedrici değişiminin görülmesi açısından 1958 Cenevre Sözleşmeleri’ndeki düzenlemelerin incelenmesi önem arz etmektedir. Uluslararası deniz hukuku denildiği zaman ilk akla gelen temel sözleşme olan 1982 BMDHS’de bayrak devleti yetkileri ve yükümlülükleri 2. Bölümün büyük bir kısmını oluşturacaktır. 1982 BMDHS’nin de sistematığı ile uyumlu olacak şekilde öncelikle ulusal ve uluslararası deniz alanlarında

bayrak devletlerine getirilen yetkilere ve yükümlülüklerine değinilecektir. Bu doğrultuda içsular, karasuları, boğazlar, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı gibi kıyı devletinin tam veya sınırlı yetkiye sahip olduğu deniz alanları ele alınırken, gerekli olduğu ölçüde kıyı devletlerinin yetkileri ve yükümlülükleri karşılaştırmalı bir şekilde ele alınacak ve bayrak yasası ile kıyı devletinin yargı yetkisinin çatışması hallerine ilişkin önemli tespitler yapılacaktır. Ardından bayrak devletinin, bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konulardaki yetkilerini daha etkin bir şekilde yerine getirmesini sağlamaya yönelik sahip olduğu önemli yetkiler ve yükümlülükler Sözleşme hükümleri kapsamında ele alınacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise özellikle 1982 BMDHS'de sık sık yer verilen *“genel kabul görmüş uluslararası düzenlemeler, prosedürler ve uygulamalar”* ifadesiyle atıfta bulunulan, gemi ve seyir güvenliği, deniz çevresinin korunması ve muhafazası konularında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde hazırlanan ve dünya gemi tonajının büyük çoğunluğunu oluşturan devletler tarafından onaylanan genel kabul görmüş uluslararası sözleşmelerdeki bayrak devletinin yetkileri ve yükümlülüklerine değinilecektir. Bununla birlikte, denizlerdeki canlı kaynakların aşırı avlanması, yasa dışı, bildirilmemiş ve düzensiz balıkçılık faaliyetleri nedeniyle karşı karşıya kaldığı yok olma tehdidiyle mücadele için Uluslararası Tarım ve Gıda Örgütü (FAO) öncülüğünde kabul edilen uluslararası sözleşmelerdeki bayrak devletinin yetkileri ve yükümlülükleri kapsamlı şekilde ele alınacaktır.

Çalışmanın kapsamı yalnızca uluslararası sözleşmelerde getirilen bayrak devletlerinin yetkileri ve yükümlülükleri ile sınırlı olduğundan dolayı, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Uluslararası Tarım ve Gıda Örgütü gibi uluslararası örgütlerin kararlarına değinilmeyecektir.