

Yayın No : 2698
Hukuk Dizisi : 1314

1. Bası - Mayıs 2012 - İSTANBUL

ISBN 978 - 605 - 377 - 722 - 9

Copyright® Bu kitabın Türkiye'deki yayın hakları BETA Basım Yayım Dağıtım A.Ş.'ye aittir. Her hakkı saklıdır. Hiçbir bölümü ve paragrafı kısmen veya tamamen ya da özet halinde, fotokopi, faksimile veya başka herhangi bir şekilde çoğaltılamaz, dağıtılamaz. Normal ölçüyü aşan iktibaslar yapılamaz. Normal ve kanunî iktibaslarda kaynak gösterilmesi zorunludur.

Dizgi : Beta Basım A.Ş.
Baskı - Cilt : Net Kırtasiye tan. ve Matbaa San. Tic. Ltd. Şti.
Taksim Cad. Yoğurtçu Faik Sok. No: 3 Taksim
Beyoğlu/İSTANBUL
(Sertifika No: 13723) Tel: (0-212 249 40 60)
Kapak Tasarım : Gülgonca Çarpık

Beta BASIM YAYIM DAĞITIM A.Ş.
Narlıbahçe Sokak Damga Binası No:11
Cağaloğlu - İSTANBUL

Tel : (0-212) 511 54 32 - 519 01 77

Fax: (0-212) 511 36 50

www.betayayincilik.com

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR,
Yalova Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret ve
Deniz Hukuku Anabilim Dalı,

İRAN YAPTIRIMLARININ TÜRK SİVİL HAVACILIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

I. GİRİŞ

Seçim gündemi nedeniyle ulusal basında pek yer bulmayan, kısa süre önce okuduğum üç haberi burada öne çıkarmak istiyorum. Birincisi, iki ay önce bir İran uçağı nükleer silâh taşıdığı şüphesiyle Türk F16'ları tarafından Diyarbakır'a indirildi, içinde bazı konvansiyonel silâhlar bulundu. Taşıma belgelerinde uçağın otomobil yedek parçası taşıdığı yazıyordu¹. İkincisi, Türk basını ve THY'den teyit edilememiş olmakla beraber, İran basınına göre THY ile İran Havayolları yakın işbirliği için bir anlaşma imzalama arifesindedir². Zira süregelen Amerikan ambargosu nedeniyle İran'a uçak parçası satılmamakta, kötü durumdaki İran uçakları bir süredir Avrupa hava limanlarına da sokulmamakta, yakıt ve yer hizmetleri verilmemektedir. Üçüncüsü, geçtiğimiz günler-

¹ Doğan Haber Ajansı'nın 16.03.2011 tarihli haberi için bkz. <http://www.dha.com.tr/haberdetay.asp?tarih=27.04.2011&Newsid=148576&Categoryid=1> (Son ziyaret: 10.05.2011). 20.03.2011 tarihinde de, yine Suriye'ye gitmekte olan başka bir İran uçağı Diyarbakır'a indirilmiş, bulunan havan, roket atar, biksi, kalaşnikof gibi silâhlar uçaktan indirildikten sonra mürettebat gözaltına alınarak Diyarbakır Özel Yetkili Cumhuriyet Savcılığı soruşturma başlatmıştır. Örneğin bkz. <http://www.dha.com.tr/haberdetay.asp?tarih=27.04.2011&Newsid=149564&Categoryid=1> (Son ziyaret: 10.05.2011). Aynı Ajansın 06.04.2011 tarihli haberine göre: "*Konunun silâh kaçakçılığı değil, BM'nin kararlarını ilgilendiren diplomatik bir olay olduğu gerekçesiyle takipsizlik kararı verildiği ve bu nedenle silahların Valiliğe teslim edildiği öğrenildi.*" http://www.dha.com.tr/diyarbakirdaki-iran-ucagi-son-dakika-haberi_153576.html (Son ziyaret: 10.05.2011).

² Fars Haber Ajansı'nın 03.08.2010 ve 16.03.2011 tarihli haberleri için bkz. <http://english.farsnews.com/newstext.php?nn=8905121615> ve <http://english.farsnews.com/newstext.php?nn=8912250565> (Son ziyaret: 10.05.2011).

de bazı BM yetkililerine dayandırılarak verilen bir haberde Türkiye'nin varlık dondurmaya ilişkin Libya yaptırımlarını uygulamadığı belirtilerek bunun bazı sonuçları olacağı ima edildi³.

Tebliğimizin ilk kısmı, öğretide hiç işlenmemiş bir konu olması dolayısıyla, ekonomik yaptırımlar hakkında genel açıklamalar ve bazı temel bilgiler için ayrılmıştır. İkinci kısımda, İran yaptırımlarından sivil havacılığı ilgilendirenler seçilerek, bunlar açıklanacaktır. Üçüncü kısımda ise, İran yaptırımları dolayısıyla Türk sivil havacılık şirketlerinin hangi risklerle karşı karşıya oldukları açıklanacak, bu riskleri bertaraf etmek için çözüm önerileri ileri sürülecektir.

II. EKONOMİK YAPTIRIMLAR HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Bazı devletler (uygulayıcı devlet), kendi politik amaçları doğrultusunda hareket etmesi için, bir başka devletin (hedef devlet) davranışlarını yönlendirmek isterler. Bu yönlendirme için diplomasi en ucuz, savaş ise en pahalı yoldur. Ekonomik yaptırım bu ikisi arasındaki bir dış politika aracıdır. Propaganda gibi başka yönlendirme araçları ise konumuzun dışındadır. Ekonomik yaptırım, kendi içinde kademeli olarak ve/veya diğer araçlarla kombine olarak da kullanılabilir. Ekonomik yaptırım uygulayarak hedef devlet masaya oturmaya zorlanabilir ya da hedef devletin savaş gücü savaş öncesinde veya sırasında zayıflatılabilir.

Ekonomik yaptırım üzerine yapılan en temel ayrımlardan biri, “olumlu” ve “olumsuz” ayrımıdır. Şartlı hibe, şartlı kredi ve şartlı yardımlar olumlu yaptırım grubundadır. Bazen hedef devlete savaş açmak veya olumsuz yaptırım uygulamak yerine, belirli şartlara bağlanmış bir aynî veya nakdî hibe veya kredi vermek, onu istenen politikalara yönlendirmek için daha ucuz bir yoldur. Ambargo ve/veya boykot ise klasik olumsuz yaptırım araçlarıdır. Bunların ilki hedef devlete mal ve/veya hizmet satmamayı, ikincisi ise ondan mal ve/veya hizmet almamayı ifade eder. “*Havuç ve Sopa Doktrini*” olarak Amerikan öğretisinde yer eden fikir, en iyi sonucu elde etmek için bu iki grup yaptırımın kombine şekilde uygulanmasını öngörür. Tebliğimizde ele alınacak yaptırımlar, olumsuz yaptırımlar olacaktır.

Ekonomik yaptırım (*economic sanction*) kavramındaki “ekonomik” kelimesi, hem “ticarî” hem de “finansal” anlamını içerir. Dolayısıyla, ekonomik

³ Los Angeles Times'in 24.04.2011 tarihli haberi için bkz. <http://www.latimes.com/news/politics/la-fg-kadafi-money-20110424,0,674,3350.story> (Son ziyaret: 10.05.2011).

yaptırımlar bu ayrıma göre de gruplandırılabilir. Uygulayıcı ülke ile hedef ülke arasındaki mal ithali ve/veya ihracına getirilen sınırlama veya yasaklamalar ticarî yaptırıma örnektir. Finansal yaptırım ise, klasik bankacılık faaliyetinden daha geniş bir anlam yüklenen finans hizmetleri yanında, ayrıca ve özellikle sigortacılık faaliyetini de içerir.

Yaptırımlar, uygulayıcısına göre “tek taraflı” ve “çok taraflı” olmak üzere ikiye ayrılır. Bir devletin kendi ulusal mevzuatı uyarınca bir başka devlete tek başına uyguladığı yaptırımlara tek taraflı yaptırım denir. Çok taraflı yaptırım ise hedef devlet karşısında pek çok devletin aynı yaptırım politikasını hep birlikte uygulamasıdır. Bu ikinci grup yaptırımlar, günümüzde Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi üzerinden karara bağlanır ve uygulanır.

BMGK’de, ABD, İngiltere ve Fransa daima blok olarak hareket etmektedir. Bunların hazırladıkları taslaklar diğer daimi üyeler olan Rusya ve Çin ile pazarlık edilerek bu devletlere verilen çeşitli tavizler karşılığında onların oyları elde edilir. Son yıllarda Almanya’nın da ilk bloğa katıldığı, bu sayede Avrupa’nın tam desteğini sağlayan uygulayıcıların E3+3 şeklinde adlandırıldığı görülmektedir. BMGK’ya dönüşümlü olarak gelen ve genellikle Gana, Zambiya gibi küçük devletlerden oluşan geçici üyelerin ise bu pazarlıkta yeri yoktur. Uygulanmasına ve kapsamına bu şekilde karar verilen ekonomik yaptırımlar, bir BMGK Kararı haline gelmekle, artık BM üyesi olan bütün devletleri bağlar. Bütün dünyanın politikası haline gelir. Yaptırım kararı ile birlikte bir yaptırım komitesi kurulur, bu komite söz konusu yaptırımların üye devletlerce uygulanmasını izler ve koordine eder. Yaptırımları uygulamakta isteksiz davranan devletler tespit edilerek, bunlar yaptırımları uygulamaya zorlanırlar.

Ekonomik yaptırım iki ucu keskin bir bıçağa benzer, kimi keseceği ne kadar akıllıca planlandığına bağlıdır. Örneğin, hedef ülkeye tahıl satılmasını yasaklayan bir yaptırım kararı, bu ihtiyaç başka pek çok ülkeden kolaylıkla ve belki de daha ucuza temin edebileceği için, hedef ülkeyi genellikle hiç etkilemez. Buna karşılık, uygulayıcı devletin tahıl ihracatçıları olumsuz etkilenebilir, dahası bu olumsuzluk uygulayıcı devlete dış ticaret açığı, iş gücü kaybı gibi ilâve zararlar olarak geri dönebilir. Ticarî yaptırımlar, ancak hedef devlet ve uygulayıcı devlet açısından stratejik olan mal, hizmet veya teknoloji üzerine konulduğunda başarılı olurlar. Örneğin, çok zengin petrol yataklarına sahip olan ve en önemli gelirini de buradan elde eden İran, petrol çıkarmak ve rafine etmek için gerekli teknolojiden mahrumdur. Bu yüzden yabancıların çıkardığı ham petrolü

ihraç etmekte, ihtiyacı olan rafine petrolü ithal etmektedir. Buna göre etkili bir yaptırım politikası; İran'a bu teknolojinin ve gerekli donanımın sağlanmasını, İran'ın petrol kaynaklarının işletilmesi ve geliştirilmesini, İran'dan ham petrol alınmasını ve İran'a rafine petrol satılmasını yasaklamalıdır. Ticari yaptırımların petrol, silâh, uçak, nükleer konular ve ileri teknoloji transferi ile ilgili olması, işte bu yüzdendir. Sahip olduğu vurucu güç açısından ticarî yaptırımlar karşısındaki üstünlüğü hiç tartışmasız olan finansal yaptırımlar da, bu gücünü dünya finans piyasasındaki Amerikan hegemonyasından almaktadır.

Tek taraflı yaptırımların başarı şansı, ilgili olduğu konu yanında, çoğu zaman başka devletlerin işbirliğine bağlıdır. Bugünlerde, Amerikalı ve Avrupalı büyük petrol şirketlerinin, yaptırım düzenlemeleri kendilerini İran'dan çıkarmaya zorlarken bıraktıkları boşluğu Çinlilerin doldurduğundan, milyarlarca dolarlık uzun süreli sözleşmelere bu şirketlerin imza attığından yakınmaları bu yüzdendir. Ekonomik yaptırımın aslında bir dış politika aracı olduğu düşünülürse, uygulayıcı devletin kendi yaptırım politikasına diğer bütün devletleri ikna etmesindeki güçlük kendiliğinden anlaşılır. Bu durumda her devlet, kendi yasama organında, bir başka devletin yaptırım politikasına niçin ortak olması gerektiğini kendi dış politika ve ekonomi öncelikleri çerçevesinde tartışacak, olumlu karar verse bile karşılığında çeşitli tavizler isteyecek, her halükarda bu süreç önemli bir zaman alacaktır. Hâlbuki bir BMGK Kararını sadece birkaç devletle pazarlık ederek bir günde çıkarma imkânı vardır.

Silâh endüstrisinin teknolojideki baş döndürücü gelişmeden payını aldığı nı açıklamaya gerek yoktur. Akdeniz'deki bir deniz altından fırlatılan bir akıllı füzenin, Türk hava sahasından geçtikten sonra Bağdat'taki bir binayı nasıl vurduğuna ilişkin haberler herkesin malumudur. Böylece ağır bombardıman uçakları ile bir ülkeyi baştanbaşa bombalamak gibi savaş yöntemleri tabir yerinde ise biraz demode olmuştur. Ekonomik yaptırımlar da buna paralel bir gelişme göstermiştir. Tarihin eski dönemlerinde karadan ve/veya denizden abluka altına alınan şehirlerin savaş gücünün zayıflaması yanında, buralarda baş gösteren açlık, susuzluk, salgın hastalıklar sayesinde olumlu netice alınabiliyordu. Fakat 1,5 milyon kişinin ölümüne yol açan BM Irak yaptırımları, bütün dünyada çok eleştirilmiştir. Zira BM yaptırım politikalarının en azından kâğıt üzerindeki en önemli meşruiyet kaynaklarından biri, hedef ülkedeki insan hakkı ihlalleridir. Bu nedenle, Irak yaptırımları akıllı yaptırım politikaları geliştirilmesi konusunda bir dönüm noktası olmuştur.

Akıllı yaptırım (*smart sanction*) veya hedef gözeten yaptırım (*targeted sanction*), istenmeyen sosyal bedelden kaçınmak ve asıl amacı daha etkili şekilde gerçekleştirmek için geliştirilmiş bir fikirdir. Klasik yaptırım araçları bu fikir doğrultusunda revize edilmekte ve yeni yaptırım araçları geliştirilmektedir. Örneğin, hedef devletin sadece kilit yöneticilerini ve bunların kontrolündeki belirli şirketleri hedef alan varlık dondurma ve diğer finansal yaptırımlar, o devleti köşeye sıkıştırmak için kapsamlı bir ambargo ve/veya boykota nazaran daha etkilidir. Bunun gibi, sadece hedef ülkedeki elit grupları sıkıntıya sokan ekonomik ve/veya sosyal yaptırımlar, hedef ülkenin ekonomisini çökerten ve orada işsizliği artıran yaptırımlardan daha etkili olabilir. Elit gruplar yönetim üzerinde baskı kurmakta geniş halk yığınlarına nazaran çoğu durumda daha etkilidir. Akıllı yaptırımlar, uygulayıcı devletin sınır aşan yetki kullanımı (*extra-territorial jurisdiction*) da dâhil olmak üzere, sofistike ticaret hukuku araçları ile uygulanır. Tebliğimizde ele alınacak yaptırımların çoğu birer akıllı yaptırım örneğidir.

III. SİVİL HAVACILIĞI İLGİLENDİREN İRAN YAPTIRIMLARI

1979 İran İslam Devrimi ve bunu müteakip ortaya çıkan rehine krizi ile birlikte Amerika ile İran'ın o zamana kadar oldukça iyi olan ilişkileri bozulmuş, bir daha da yıldızları barışmamıştır. Amerika bu tarihten itibaren ekonomik yaptırım uygulamaya başlamış, çeşitli politik olaylar neticesinde bu yaptırımlar kâh hafifleyerek kâh ağırlaşarak süregelmiştir. Oldukça kapsamlı olan bu yaptırımların bir kısmı sivil havacılığı ilgilendirmektedir. Amerikan düzenlemeleri, kanunlar⁴, başkan emirleri⁵ ve federal düzen-

⁴ Yürürlükteki başlıca kanunlar: Antiterrorism and Effective Death Penalty Act of 1996, (AEDPA) (8 USC § 1189, 18 USC § 2339B), Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act of 2010, (CISADA), PL 111-195, International Emergency Economic Powers Act, (IEEPA), 50 USC §§ 1701-1706, International Security and Development Cooperation Act of 1985, (ISDCA), 22 USC § 2349aa-9, National Emergencies Act, (NEA), 50 USC §§ 1601-1651, Trade Sanctions Reform and Export Enhancement Act of 2000, (TSRA), 22 USC §§ 7201-7211.

⁵ Konuyla ilgili 18 Başkan Emri bulunmaktadır. Başkanın bu konudaki yetkisi olağan durum ve olağan üstü durum şeklinde ikiye ayrılabilir. Genel düzenlemeler başkana belirli kapsamda ekonomik yaptırım kararları alma yetkisi vermektedir; bu kapsam dışındaki kararların Kongre'ye sunulması gerekir. Olağan üstü durum ilân edildiğinde ise yetki oldukça genişlemektedir. Bunun genel çerçevesi 1917 yılında Amerika'nın 1. Dünya Savaşı'na girmesi ile yürürlüğe konan Trading with the Enemy Act ve 1977 yılında bunun yerine geçen International Emergency Economic Powers Act adlı kanunlarda yer almaktadır. Bundan başka Küba, İran gibi belirli ülkeler için çıkarılan özel yaptırım kanunları veya silâh ihracı gibi belirli konular için çıkarılan özel kanunlar da vardır.

lemelerden⁶ oluşmaktadır. Bunların en kapsamlısı 01.06.2010 tarihinde yürürlüğe giren CISADA'dır. ABD'nin başını çektiği bloğun çalışmalarıyla, geçtiğimiz yıllarda 27.12.2006 tarih ve RES/1737 (2006) sayılı, 03.03.2008 tarih ve RES/1803 (2008) sayılı ve 09.06.2010 tarih ve RES/1929 (2010) sayılı olmak üzere BMGK'de üç önemli yaptırım kararı alındı. Bunların da yine en kapsamlı olanı sonuncusudur. AB cephesinde ise 1737 sayılı ve 1929 sayılı BMGK Kararları arasında çeşitli düzenlemeler yapıldığı görülmektedir. 26.07.2010 tarihinde yürürlüğe giren 2010/413/CFSP sayılı Konsey Kararı ve 27.10.2010 tarihinde yürürlüğe giren (EU) No 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi ile eski düzenlemeler güncellenmiştir.

Ekonomik yaptırımlarla ilgili olarak, Birleşmiş Milletler Şartı'nın VI. Bölümü uyarınca bağlayıcı olmayan tavsiye kararları ve VII. Bölümü uyarınca da hukuken bağlayıcı olan kararlar alınabilir. İran yaptırımları VII. Bölüm 41. madde uyarınca alınan, bütün üye devletler ve bu arada Türkiye için bağlayıcı olan kararlardır. Bu bağlayıcılık uluslararası alandadır. İlgili yaptırım komitesince Türkiye'nin yaptırımları uygulanmadığı tespit edilirse, bundan çeşitli uluslararası sonuçlar doğabilir. Yoksa söz konusu kararlar iç hukukumuz açısından doğrudan uygulanabilir bir hukuk kaynağı değildir. Bu kararlar aslında bir uluslararası sözleşme de olmamakla beraber, uygulamada tıpkı uluslararası sözleşmeler için yapıldığı gibi 244 sayılı Kanun'da yazılı usulle iç hukuka dâhil edilebildikleri, yani bir uygun bulma kanunu, cumhurbaşkanı onayı ve bakanlar kurulu kararı ile birlikte Resmî Gazete'de yayımlandıkları görülmektedir⁷. Fakat İran yaptırımları için bu yapılmamıştır⁸.

⁶ Iranian Assets Control Regulations, 31 CFR Part 535, Iranian Transactions Regulations, 31 CFR Part 560, Iranian Financial Sanctions Regulations, 31 CFR Part 561 ve Iranian Human Rights Abuses Sanctions Regulations, 31 CFR 562.

⁷ Örneğin, Libya yaptırımları hakkındaki 1970 ve 1973 sayılı BMGK Kararları için bkz. 02.07.2011 tarih ve 27982 sayılı RG.

⁸ Burada, Türkiye'nin Güvenlik Konseyi'ndeki geçici üyeliği sırasında alınan 1929 sayılı karara, Türkiye ve Brezilya'nın olumsuz oy verdiğini, benzerlerinin aksine, söz konusu kararın oy çokluğu ile alındığını belirtelim. Tartışmalar için bkz. United Nations, Security Council, 6335th Meeting Records, 09.06.2010. S/PV.6335, s.2-4. Kararın en önemli gerekçesi olan İran'ın uranyum zenginleştirme ve taşıyıcı füze sistemleri geliştirme çalışmalarına engel olmak üzere dayatılan ve İran'ın kabul edeceğine ihtimal verilmediği anlaşılan uranyum takası anlaşması, Brezilya ile birlikte Türkiye'nin önemli gayretleri ile karardan günler önce İran'a kabul ettirilmiş, fakat bu tarihte E3+3 kendi aralarındaki pazarlığı sonuçlandırarak karar metnini çoktan hazırlamışlardı. Türkiye bu nedenle ilâve yaptırımlara gerek olmadığını, taraflar arasındaki problemlerin müzakere yoluyla çözülmesini savunuyordu. Bu konuda bkz. http://www.mfa.gov.tr/17-mayis-2010-tarihli-turkiye_-iran-brezilya-disisleri-bakanlari-ortak-deklarasyonu.tr.mfa (Son ziyaret: 10.05.2011). Türkiye'nin yaptırım komi-

Gerek ABD ve gerekse AB düzenlemeleri BMGK Kararlarındaki gereklilikleri karşılamakla beraber, bunların çok ötesine geçen ilâve yaptırımlar içermektedir. Bu ilâve yaptırımlar “*tek taraflı yaptırım*” niteliğindedir ve dolayısıyla Türkiye için hiçbir bağlayıcılığa sahip değildir. O nedenle, tebliğimizde BMGK Kararları esas alınarak önce bunlar hakkında bilgi verilecektir. Bundan sonra ABD ve AB düzenlemelerindeki ilâve yaptırımlar açıklanacaktır. AB düzenlemeleri her detayı içermediği ve uygulamaya dair bazı hususları üye devletlerin iç hukukuna bıraktığından, bu hususlar için emsal olmak üzere bazı İngiliz düzenlemelerine de yer vereceğiz. Sivil havacılığı ilgilendiren İran yaptırımları yedi grupta ele alınacaktır.

A) Yasak Yükler ve Taşıma Yasağı

BM. 1929 sayılı BMGK Kararı’na göre, yasak yükler iki grupta toplanmaktadır (Par.8). Bunlar:

- i. İran’ın uranyum zenginleştirme ve/veya nükleer silâh ve/veya füze sistemleri geliştirme faaliyetlerine katkıda bulunabilecek materyaller, ve
- ii. Birleşmiş Milletler Konvansiyonel Silâhlar Sicili’nde yazılı olan silâhlar (tank, helikopter, füze sistemleri vb.) ve bunlarla ilgili materyallerdir.

İkinci grup yükler için zaten bir liste mevcuttur. Birinci gruptakilerin neler olduğu konusunda ise oldukça hacimli üç rehber liste bulunmaktadır⁹. Bu rehber listelerde sayılan bazı materyallerin satılması, sağlanması ve taşınması kesinlikle yasaktır, bazıları için ise rehberde belirtilen koşullarla izin verilir.

tesine yaptığı 21.02.2007 ve 08.08.2010 tarihli bilgilendirmelerde ise; yaptırımlar konusunda ilgili kurum ve kuruluşların bilgilendirildiği ve gerekli mevzuat çalışmalarının yapılmakta olduğu belirtilmiştir. Bu konuda bkz. Note verbale dated 21 February 2007 from the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Chairman of the Committee, S/AC.50/2007/32, 5 March 2007; Note verbale dated 8 August 2010 from the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Chairman of the Committee, S/AC.50/2010/13, 26 August 2010.

⁹ Guidelines for Nuclear Transfers (INFCIRC/254/Rev.9/Part 1). Bkz. http://www.un.org/sc/committees/1737/pdf/INFCIRC_254_Rev.9_Part1.pdf; Guidelines for Transfers of Nuclear-related Dual-use Equipment, Materials, Software and Related Technology (INFCIRC/254/Rev.7/Part 2). Bkz. http://www.un.org/sc/committees/1737/pdf/INFCIRC_254_Rev.7_Part2.pdf; List of Items, Materials, Equipment, Goods and Technology Related to Ballistic Missile-related Programmes (S/2010/263). Bkz. http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2010/263.

1929 sayılı BMGK Kararı'na göre, bir üye devlet, aşağıdaki durumlarda, yasak yükün İran'a taşınmasını önleyecektir (Par.8):

- i. Taşıma, kendi topraklarından veya kendi toprakları üzerinden yapılıyorsa (taşımanın kim tarafından yapıldığına bakılmaz),
- ii. Taşıma kendi vatandaşları tarafından yapılıyorsa (taşımanın nereden yapıldığına bakılmaz),
- iii. Taşıma kendi yargısına tabi kişiler tarafından yapılıyorsa (taşımanın nereden yapıldığına ve bunu yapan kişinin vatandaşlığına bakılmaz),
- iv. Taşıma kendi bayrağını kullanan uçaklar tarafından yapılıyorsa (taşımanın nereden ve kim tarafından yapıldığına bakılmaz).

Görüldüğü üzere, oldukça kapsamlı bir taşıma yasağı öngörülmüştür.

AB. 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nde yasak yüklerin kapsamı genişletilmiştir. 1929 sayılı BMGK Kararı'na ilâve olarak kabul edilen yasak yükler şunlardır (Art.2, 3, 5, 8):

- i. Belirli özellikteki telekomünikasyon donanımları ve yazılımlar gibi teknoloji ürünleri,
- ii. İç kargaşalarda kullanılan hafif silâh, araç ve ekipmanlar, ve
- iii. Enerji (petrol ve doğal gaz) endüstrisindeki anahtar faaliyetlere (keşif, petrol rafine ve doğal gaz sıvılaştırma) ait anahtar donanım ve teknoloji ürünleri.

Bu yüklerin bazılarının taşınması kesinlikle yasak (EK 1, 2, 3, 6), bazılarının taşınması ise izne tabidir (EK 4).

Taşıma yasağının da, 1929 sayılı BMGK Kararı'na nazaran, yine genişletildiği görülmektedir. Buna göre taşıma yasağı şu taşımaları da kapsar:

- i. Yasak yük AB orijinli olsun veya olmasın, doğrudan veya dolaylı olarak, bir İranlı kişi kurum veya kuruluşu veya İran'da kullanılmak üzere taşınması (Art.2),
- ii. Yasak yük İran orijinli olsun veya olmasın, İran'dan (Düzenleme'nin uygulanabilir olması kaydı ile herhangi bir yere) taşınması (Art.4),

961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nin nerede ve/veya kimlere uygulanacağı da şöyle belirlenmiştir (Art.39):

- i. Hava sahası dâhil olmak üzere AB toprakları içerisinde,
- ii. Bir üye devletin yargı yetkisi altındaki herhangi bir uçakta veya gemide,
- iii. Bir üye devletin vatandaşı olan AB toprakları içindeki veya dışındaki herhangi bir kişiye,
- iv. Bir üye devletin hukuku altında kurulmuş olan herhangi bir tüzel kişi, kurum veya kuruluşu,
- v. Tamamen veya kısmen AB içinde yapılmış herhangi bir işe ilişkin olarak herhangi bir tüzel kişi, kurum veya kuruluşu.

961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nde cezaî hükümlerin üye devletlerin ulusal düzenlemelerine bırakıldığı yukarıda açıklanmıştır. Bu amaçla İngiltere'de yürürlüğe konan The Iran (United Nations Sanctions) Order 2009 adlı emir 10.04.2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1929/2010 sayılı BMGK Kararı ile paralel olarak, 16.12.2010 tarihinde yürürlüğe giren bir değişiklik yapılmıştır. Emirde yürürlükteki BMGK Kararları ve AB düzenlemeleri uyarınca yasaklanmış bazı askerî malların ticareti ile ilgili çeşitli suçlar yer almaktadır. Geçerli bir lisans olmaksızın, belirli askerî malların İran'dan tedariki veya buna teşebbüs edilmesi, bilerek yapılmışsa, suçtur (Art.3). Özel olarak, hiçbir gemi veya uçak, bu malların, İran'dan İran dışındaki herhangi bir yere taşınması için kullanılamaz (Art.4/1). Bu yasaklama İngiltere'de tescil edilmiş gemi ve uçaklara, İngiliz vatandaşları veya İngiliz hukukuna tabi olarak kurulan tüzel kişilere charter yoluyla tahsis edilmiş olan diğer gemi ve uçaklara uygulanır (Art.4/2). Böyle bir kullanımda, gemi için kaptan ile malik veya charterer, uçak için pilot ile işleten, cezaî yönden sorumludur. Sorumlu kişi, söz konusu malların taşıdığını bilmediğini ve bilmesi de gerekmediğini ispat ederek, sorumluluktan kurtulabilir (Art.4/3). Sorumlu kişiler;

- i. bir mahkûmiyet hükmü ile yedi yıla kadar hapis ve/veya para cezası,
- ii. bir ceza kararnamesi ile on iki aya (Kuzey İrlanda'da altı aya) kadar hapis ve/veya para cezası,

ile cezalandırılırlar (Art.12/1). Emirde lisans almak amacıyla yetkili makamlara yanlış bilgi vermek de suç olarak tanımlanmıştır (Art.5). Bunun cezası ile şöyle belirlenmiştir (Art.12/2):

- i. bir mahkûmiyet hükmü ile iki yıla kadar hapis ve/veya para cezası,
- ii. bir ceza kararnamesi ile on iki aya (Kuzey İrlanda'da altı aya) kadar hapis ve/veya para cezası.

Amerika. Amerikan düzenlemeleri ise daha muğlâk ve geniş yasaklamalar içermektedir. Bilgi ve bilgi materyalleri dışında, İran orijinli veya İran hükümetinin mülkiyet veya kontrolü altındaki herhangi bir mal veya hizmetin Amerika'ya ithali, bir lisans ile yetkilendirilmiş olmadıkça, yasaktır (31 CFR § 560.201). Böylece İran'dan yapılacak ithalat toptan yasaklandığı gibi, bu yasak İran orijinli bir malın bir üçüncü ülkeden Amerika'ya ithalini de kapsar. İran'a yapılacak ihracat için de benzer sonuçlar geçerlidir. Herhangi bir mal, teknoloji veya hizmetin, Amerika'dan veya nerede bulunursa bulunsun bir Amerikalı kişi tarafından, İran'a veya İran hükümetine, doğrudan veya dolaylı şekilde, ihracı, yeniden ihracı, satılması veya sağlanması, yasaktır. Yasaklama, şu hususlar bilinerek veya bilinmesi gerekerek üçüncü bir ülkedeki bir kişiye yapılan ihraç, yeniden ihraç, satış veya sağlamayı da kapsar (31 CFR § 560.204);

- i. Söz konusu mal, teknoloji veya hizmetin, doğrudan veya dolaylı şekilde, İran veya İran hükümetine sağlanması, aktarılması veya yeniden ihracı amacıyla yapıldığı, veya
- ii. Söz konusu mal, teknoloji veya hizmetin, yasaklanan mal, teknoloji veya hizmeti meydana getirmesi veya bunlarla birleşmesi amaçlandığı.

Burada geçen iki kavrama düzenlemenin genişliği açısından birer cümle ile temas etmek gerekir. “*Yeniden ihraç*”, örneğin Amerika'dan Türkiye'ye ihraç edilen bir malın sonradan Türkiye'den İran'a ihraç edilmesi anlamına gelir. “*Amerikalı kişi*” ise, düzenlemeye göre Amerikan vatandaşı, Amerika sakini yabancılar, yurt dışı şubeleri dâhil olmak üzere Amerikan hukuku altında kurulmuş yapılar, veya Amerika'da bulunan herhangi bir kişiyi, ifade eder. Yeniden ihraç bu şekilde yasaklandıktan sonra, Amerikalı olmayan kişilere de şöyle teşmil edilmiştir. Amerika'dan ihraç edilen herhangi bir mal, teknoloji veya hizmetin, Amerikalı olmayan başka bir kişi tarafından, doğrudan veya dolaylı şekilde, bir üçüncü ülkeden yeniden ihracı, şu şartlarla yasaktır (31 CFR § 560.205):

- i. Yeniden ihracın İran veya İran hükümetine yapılmasının amaçlandığı biliyor veya bilinmesi gerekiyorsa, ve
- ii. Söz konusu mal, teknoloji veya hizmetin Amerika'dan İran'a ihracı için lisans alınması gerekiyorsa.

Yukarıdaki hükümler aynı zamanda bir taşıma yasağı da içerir. Düzenlemeye göre, hiçbir Amerikalı kişi, nerede bulunursa bulunsun, şu hususlardaki bir işleme taraf olamaz ve bununla ilgili (satış, alış, taşıma, değişme, brokerlik, kabul, finans, yardım veya garanti dâhil fakat bunlarla sınırlı olmamak üzere) herhangi bir iş yapamaz (31 CFR § 560.206):

- i. İran orijinli veya İran hükümetinin mülkiyet veya kontrolü altındaki mal veya hizmetler, veya
- ii. İran veya İran hükümeti için, doğrudan veya dolaylı şekilde, ihraç veya yeniden ihraç edilen, satılan veya sağlanan mal, teknoloji veya hizmetler.

Herhangi bir Amerikalı veya Amerika'daki kişi tarafından, yukarıda sayılan yasaklamaları dolanan veya dolanma amacı taşıyan veya ihlâl teşebbüsü sayılan, herhangi bir işlem yapılması, yasaktır (31 CFR § 560.203). Bu bağlamda, ticaret şirketleri ile ilgili olarak, İngiltere gibi ülkelerin aksine, Amerika'nın tüzel kişilik perdesini oldukça etkili bir şekilde kaldırdığını da ifade etmek gerekir.

Düzenlemede cezaî hükümler de mevcuttur. Sayılan herhangi bir yasaklamayı bilerek ihlâl eden, ihlâle bilerek teşebbüs eden, ihlâle bilerek iştirak veya yardım eden kişi, 1 milyon USD'ye kadar para cezası ve/veya 20 yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır (31 CFR § 560.701). Tabiatıyla, bu düzenlemeleri ihlâl etmek burada yer almayan, fakat idarenin takdir yetkisini o yönde kullanarak uygulayacağı başka olumsuzluklara da yol açabilir. Bir havayolu şirketinin lisansını iptal etmek veya ona çeşitli güçlükler çıkarmak bu kapsamda sayılabilir.

B) Gümrük Denetimleri ve Uçakların Denetlenmesi

BM. 1929 sayılı BMGK Kararı'nda gümrük denetimleri ile ilgili özel bir hüküm yoktur. Bu her devletin kendi ulusal mevzuatına tabi olan bir konudur. Fakat her üye devlet kararı uygulamakla yükümlü olduğundan, bunun gümrük denetimlerini kapsayan bir yükümlülük olduğunda kuşku yoktur. Bunun yanında, üye devletler, havacılık konusundaki ulusal ve uluslararası düzenlemelere uymak kaydıyla, söz konusu uçakta yasaklı yük taşındığına inanmak için makul nedenler varsa, İran'a giden ve İran'dan gelen yükleri, havalimanları dâhil olmak üzere kendi topraklarında, denetlemeye davet edilmiştir (Par.14-15). Dolayısıyla, yaptırımların ihlâl edildiği konusunda bir şüphe varsa, ilgili devlet gümrük düzenlemeleri uyarınca yapılan denetimlere ilâve başka denetimler de yapabilir. Bunu kendi ulusal hukukuna göre yapacaktır.

AB. 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe giren Yük Deklarasyon Rejimi ile AB gümrük mevzuatında önemli bir değişiklik yapılmıştır¹⁰. Bu İran için yapılmış

¹⁰ The EU Advance Cargo Declaration Regime, mal hareketlerinin üye devletler üzerinden izlenmesi için daha iyi bir sistem kurmak amacına yöneliktir. AB gümrük düzenlemelerine ilâve olarak ithalat ve ihracata uygulanan bu rejim, Amerikan AMS Sistemi'ni (Manifesto Sistemi Otomasyonu) model almakta, fakat ondan farklı olarak burada bir güvence senedi (ICB) aranmamaktadır. Yük deklare edecek kişiler EORI denilen bir sicil numarasına sahip olmalıdır ve mal girişi için ENS, mal çıkışı için EXS ve geminin limana girişi için de

olmamakla beraber, İran yaptırımlarına ait ihlallerin tespitinde önemli bir araçtır. 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'ne göre, yasak yüklerin ithal ve ihracının önlenmesi için, AB gümrüklerine ve İran gümrüğüne giren ve çıkan bütün mallarla ilgili olarak, AB yetkili gümrük makamlarına, “*giriş öncesi bildirimi*” ve “*çıkış öncesi bildirimi*” verilmesi gerekir (Art.27/1). Bildirime uygulanacak kurallar, bildirimi kimin vereceği, süresi ve içeriği hakkında (EEC) No 2913/92 sayılı Düzenleme ve (EEC) No 2454/93 sayılı Düzenleme uygulanır (Art.27/2). Bildirim yükümlüsü, yükün bu düzenleme kapsamına girip girmediğini ve şayet izne tabi ise verilen izin numarasını ayrıca bildirir (Art.26/3).

Gümrük düzenlemelerini ihlâl etmenin her üye devletin kendi ulusal düzenlemeleri uyarınca vereceği para cezası gibi sonuçları vardır. Bundan başka, İngiltere’de yürürlükte olan The Iran (United Nations Sanctions) Order 2009’da, gemi ve uçaklarda 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi uyarınca yapılacak olan denetimlerle ilgili olarak, yetkili makamlarca verilen emri süresinde yerine getirmeme ve yetkili makamlara yanlış bilgi verme suç olarak tanımlanmıştır (Art.9). Bu hükümlere aykırı hareket eden kişiler; bir mahkûmiyet hükmü ile iki yıla kadar hapis ve/veya para cezası, veya bir ceza kararnamesi ile on iki aya (Kuzey İrlanda’da altı aya) kadar hapis ve/veya para cezası, ile cezalandırılırlar (Art.12/2).

Amerika. Amerika’nın yukarıdaki gümrük düzenlemesine model olan Manifesto Sistemi Otomasyonu adlı rejimi burada daha uzun süredir kullanılıyordu (19 CFR § 4.7). Dolayısıyla, İran yaptırımlarına ait ihlaller bu rejim sayesinde tespit edilebilecektir. Söz konusu düzenlemeyi ihlâl etmenin sonucu para cezasıdır.

C) Uçaklara Hizmet Verilmemesi

BM. 1929 sayılı BMGK Kararı’na göre; üye devletler, söz konusu gemide yasaklı yük taşındığına inanmak için makul nedenler varsa, İranlıların maliki veya çarter dâhil sözleşmesel ilgilerinin bulunduğu gemilere, kendi vatan-

ARN denilen elektronik formları gümrük makamlarına ulaştırmalıdır. Bunları alan gümrük makamları söz konusu mal için bir risk değerlendirmesi yaparlar. Söz konusu deklarasyonu yapma görevi işletene (*operator*) verilmiştir. Buradaki kurallara uymamanın yaptırımı ise, her üye devletin ulusal mevzuatına göre uygulanacak olan para cezalarıdır. Daha geniş bilgi için bkz. European Community Shipowners’ Associations tarafından hazırlanan bilgi notu. <http://www.ecsa.eu/publications/101.pdf> (Son ziyaret: 10.05.2011). Aynı açıklama uçaklar için de geçerlidir.

daşları tarafından veya kendi topraklarından yakıt hizmetleri veya diğer gemicilik hizmetleri sağlanmasını yasaklayacaktır. İnsani amaçlarla gerekli ise veya yük denetlenmiş ve gerekli olması halinde el konulmuş ve bertaraf edilmişse, söz konusu hizmetler sağlanabilir (Par.18). Fakat kararda aynı yasaklama uçaklara teşmil edilmemiştir.

AB. 1929 sayılı BMGK Kararı'nda gemiler için kabul edilen hükümler, 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nde aynen uçaklara da teşmil edilmiştir (Art.28/2). Buna ilâve olarak, yetkili gümrük makamlarından alınan Art.27 kapsamındaki bilgilerin şüphe için "*makul neden*" sayılacağı da açıkça belirtilmiştir.

İngiltere'de yürürlükte olan The Iran (United Nations Sanctions) Order 2009'da, 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nde yer aldığı şekilde, İran'da tescil edilmiş olan gemilere bilerek gemicilik hizmetleri sağlanması veya uçaklara yer hizmetleri sağlanması veya buna teşebbüs edilmesi suç olarak tanımlanmıştır (Art.5A). Buna aykırı hareket eden kişiler; bir mahkûmiyet hükmü ile iki yıla kadar hapis ve/veya para cezası, veya bir ceza kararnamesi ile on iki aya (Kuzey İrlanda'da altı aya) kadar hapis ve/veya para cezası, ile cezalandırılırlar (Art.12/2).

D) Yasak Yüklerin Bertaraf Edilmesi

BM. 1929 sayılı BMGK Kararına göre; üye devletler, yasak yüklere el koymak ve bertaraf etmekle (yok etmek, çalışmaz hale getirmek, muhafaza etmek veya bertaraf edilmesi için çıkış veya varış yerinden başka bir devlete transfer etmek gibi) yetkilendirilmişlerdir ve bunu yapacaklardır (Par.16).

AB. 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nde yukarıdaki kural aynen kabul edilmiştir. İlâve olarak, alıkoyma ve bertaraf masraflarının sorumlulardan herhangi birine yüklenebileceği belirtilmiştir (Art.28/3).

Amerika. Yasak yükler ve taşıma yasakları ile ilgili olarak, yukarıdaki hükümlerden birini (31 CFR § 560.201, § 560.202 veya § 560.204) ihlâl eden İran orijinli malların Amerika'ya ithali ve Amerikan mallarının İran'a ihracı için yapılan yüklemeler alıkonur. Hazine tarafından yetkilendirilmiş olmadıkça, bu tür hiçbir ithalat, ihracat veya yeniden ihraca izin verilmez. Söz konusu yüklemeler, ilgili gümrük düzenlemeleri uyarınca para cezası ve müsadereye de tabidir (§ 560.702).

E) Seyahat Yasakları

BM. 1929 sayılı BMGK Kararı'na göre; üye devletler, Güvenlik Konseyi veya Yaptırım Komitesi tarafından belirlenmiş olan kişilerin kendi topraklarına girmesini ve kendi topraklarından transit geçmesini, yasaklayacaktır (Par.10). Güncel listeye göre bunlar, üst düzey bürokrat, asker, yönetici ve bilim adamlarından oluşan 41 kişidir¹¹. İnsani amaçlar veya dini yükümlülükler için yapılan seyahatlere yasak uygulanmaz.

AB. 2010/413/CFSP sayılı Konsey Karar'ında yukarıdaki kural aynen kabul edilmiş, fakat yasaklı kişilere 17 kişi daha eklenmiştir (Art.19).

Amerika 11 Eylül olayından beri havayolunu kullanan yolculara ait her türlü bilgiyi toplayarak depolamaktadır. 2004 yılında Amerika ile AB arasında da bir anlaşma imzalanmış, ardından 2007 yılında yeni bir anlaşma imzalanmış ve bu konudaki sistem geliştirilerek halen uygulanmaya devam etmektedir. Doç. Dr. BOZBEL'in tebliği bu hususta olacaktır. Sözü edilen düzenlemeler terörle mücadele kapsamında yapılmış olmakla beraber, İran'ın terörü desteklediği iddia olunan devletlerin başında gelmesi dolayısıyla, seyahat yasaklarının uygulanması için bu düzenlemeler etkili bir araçtır.

F) Bilgi Akışı

1929 sayılı BMGK Kararı'nda, üye devletlerden, uçakların isimlerinin veya sicillerinin değiştirilmesi dâhil olmak üzere, İran Havayolları'nın BMGK Kararlarını ihlâl veya dolanma için yapılabilecek bütün faaliyetleri ile ilgili bilgileri Yaptırım Komitesi'ne bildirmesi istenmiştir (Par.20). Gemicilik alanında yaşanan tecrübeler, yasaklı kişiler listesine alınarak yaptırım uygulanan İslami Republic of Iran Shipping Line tarafından sahip olunan veya işletilen gemilerin farklı ülkelerde kurulan ve vitrin şirketi (*front company*) olarak adlandırılan firmalar üzerinden farklı ülkelerin bayrakları altında işletildiğini, bu durum tespit edilerek şirket ve gemi adı yaptırım listesine eklendiğinde ise, geminin adı, bayrağı ve bağlı olduğu şirket bir günde değiştirilmek suretiyle İran'ın yaptırım düzenlemelerini bertaraf ettiğini göstermiştir. Dolayısıyla, düzenleme uçaklar için de geçerli olan bu sakıncayı önlemeye yöneliktir. Bundan başka, üye devletlerin, yük denetimleri ile ilgili olarak, bunların nedenlerini, sonuçlarını ve diğer gerekli bilgileri beş iş günü içerisinde Yaptırım Komitesi'ne bildirmeleri gerekir (Par.17).

¹¹ <http://www.un.org/sc/committees/1737/pdf/1737ConsolidatedList.pdf>.

G) Sigorta ve Diğer Finansal Hizmetlere İlişkin Yasaklamalar

BM. 1929 sayılı BMGK Kararı'na göre; üye devletler, şayet söz konusu hizmet, varlık veya kaynağın, İran'ın BMGK Kararlarında sayılan yasaklamaları ihlâl etmesine katkıda bulunabileceğine inanmak için makul neden sağlayan bir bilgiye sahip iseler;

- i. Sigorta ve reasürans dâhil finansal hizmetler sağlanmasını önlemeye,
- ii. Şu şartlara uygun olmak kaydıyla, kendi topraklarındaki veya kendi yargı yetkisine tabi olan herhangi bir finansal veya diğer varlık ve kaynakları dondurmak dâhil olmak üzere bunların transferlerini önlemeye;
 - Kendi topraklarına veya topraklarından veya toprakları üzerinden yapılan, veya
 - Kendi vatandaşlarına veya vatandaşları tarafından yapılan, veya
 - Kendi hukuku altında organize olmuş yapılara veya yapılar tarafından (yurt dışı şubeleri dâhil) yapılan, veya
 - Kendi topraklarındaki kişilere veya kişiler tarafından veya kendi topraklarındaki finansal kuruluşlara veya finansal kuruluşlar tarafından yapılan.

Davet edilmiştir (Par.21). Ayrıca, üye devletler, yukarıda sayılan nitelikteki bütün işlemleri önlemek için gelişmiş bir izleme sistemi uygulamaya da davet edilmiştir (Par.21).

AB. 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi, yukarıdaki kuralları karşılamakla beraber, sigorta ve diğer finansal hizmetler için daha kapsamlı ve ilâve yasaklamalar içermektedir. Düzenlemeye göre şunlara sigorta veya reasürans sağlanması yasaktır (Art.26/1.a):

- i. İran devleti, kamu kurumu veya kuruluşlarına,
- ii. İran'da bulunan veya ikamet eden gerçek kişilere,
- iii. İran'da tescil edilmiş tüzel kişi, kurum ve kuruluşlara,
- iv. Yukarıda sayılanlar tarafından malik olunan veya kontrol edilen, İran içindeki veya dışındaki, tüzel kişi, kurum ve kuruluşlara,
- v. Yukarıda sayılanlar hesabına veya onların direktifi ile hareket eden bir gerçek kişi veya bir tüzel kişiye.

Düzenleme, yukarıda sayılan yasaklamaları dolanmak anlamına gelen faaliyetlerle, bilerek ve isteyerek, işbirliği yapılmasını da yasaklamaktadır (Art.26/1.b).

Düzenleme sayılan yasaklamalar için bazı istisnalar da kabul etmektedir. Buna göre, AB içindeki İranlı kişiler, kurumlar veya kuruluşlara sağlanan zorunlu veya üçüncü kişi sorumluluk sigortalara, Art.26/1.a (i) ve (ii) nolu yasaklamalar uygulanmaz. (Art.26/2). Ek 7 ve Ek 8'deki listelerde yer almayan kişilere, bunlar kendi adlarına hareket ederlerken, sağlık ve seyahat sigortaları dâhil olmak üzere, sağlanacak olan sigorta veya reasüransa Art.26/1.a (iii) nolu yasaklama uygulanmaz. Art.26/1.a (iii) nolu yasaklama, Art.26/1.b (i) ve (ii) nolu kurallarda sayılan bir kişi, kurum veya kuruluş tarafından charter yoluyla kiralanmış olan bir gemi, uçak veya vasıtanın Ek 7 ve Ek 8'deki listelerde sayılan kişilerden olmayan malikine sigorta veya reasürans sağlanmasını, önlemez.

Varlık dondurma hakkındaki düzenleme ise şöyledir: Ek 7 (116 kişi) ve Ek 8'de (79 kişi ve bunların iştirakleri) sayılan kişiler, kurumlar veya kuruluşlar tarafından malik olunan, tutulan veya kontrol edilen bütün fonlar ve ekonomik kaynaklar dondurulacaktır (Art.16/1). Ek 7 ve Ek 8'de sayılan gerçek veya tüzel kişiler, kurumlar veya kuruluşlara veya bunların hesabına, doğrudan veya dolaylı şekilde, hiçbir fon veya ekonomik kaynak kullanılabılır kılınmayacaktır. (Art.16/3). Art.16/1, 2 ve 3'te sayılan önlemleri doğrudan veya dolaylı şekilde dolanma anlamına gelen faaliyetlerle, bilerek ve isteyerek, işbirliği yapılması yasaktır. (Art.16/4). Üye devletlerin yetkili makamları, belirlenmiş hallerde ve şartlarla, dondurulmuş fon veya ekonomik kaynakları serbest bırakabilirler (Art.18-19).

İzleme sistemi gerekliliğiyle ilgili olarak, kişiye ve işlemin konusu ve tutarına göre bir sistem oluşturulmuştur. Şunlar tarafından yapılan bütün fon transferleri izlenir:

- i. İran devleti, kamu kurumu veya kuruluşları,
- ii. İran'da bulunan veya ikamet eden gerçek kişiler,
- iii. İran'da tescil edilmiş tüzel kişi, kurum ve kuruluşlar,
- iv. Yukarıda sayılanlar tarafından malik olunan veya kontrol edilen, İran içindeki veya dışındaki, tüzel kişi, kurum ve kuruluşlar.

Konusuna göre, 10.000,00- EUR ve 40.000,00- EUR üzeri transferler önceden bildirimle veya izne bağlanmış ya da tamamen yasaklanmıştır.

Sigorta ve reasürans tazminatlarının varlık dondurma ve transfer yasaklamaları kapsamına girdiği üzerinde herhangi bir kuşku yoktur. Fakat yüklerin de bu kapsamda değerlendirildiğini belirtmek gerekir. IRISL veya onun mülkiyeti veya kontrolü altında olduğu belirlenen yapıların fonları ve ekonomik kaynaklarını dondurma yükümlülüğüne uygun olarak, üye devletlerin limanlarında, IRISL veya söz konusu yapılar tarafından malik olunan veya charter yoluyla kiralandan gemilerin yüklenmesi veya boşaltılması yasaktır. Bu yasaklama, bu Düzenleme'nin yürürlüğe girmesinden önce kurulan bir sözleşmenin yürütülmesini önlemez. Sözü edilen dondurma yükümlülüğü, söz konusu gemilere veya onların yüklerine, bunların üçüncü kişilere ait olması halinde, elkonulması veya bunların alıkonulmasını gerektirmediği gibi, buradaki mürettebatın alıkonulmasını da gerektirmez. (Art.16/2).

961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'nin, diğer üye devletlerle beraber, başka herhangi bir merasime gerek olmaksızın İngiltere'de doğrudan uygulanan bir hukuk kaynağı olduğu, fakat cezaî hükümlerin üye devletlerin ulusal düzenlemelerine bırakıldığı açıklanmıştı. İngiltere'de bu amaçla hazırlanan 09.12.2010 tarih ve 2010 No 2937 sayılı The Iran (European Union Financial Sanctions) Regulations 2010 adlı düzenleme, 11.12.2010 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir¹². Buna göre, yasaklanan davranışlarda (eylem ve eylemsizlik) (Art.1) bulunan kişiler; bir mahkûmiyet hükmü ile iki yıla kadar hapis ve/veya para cezası, bir ceza kararnamesi ile üç aya kadar hapis ve/veya para cezası, ile cezalandırılırlar (Art.20). Yasaklanan davranışlar 3 ilâ 7 ve 9 ilâ 18. maddelerde sayılmış olup, suçun unsurlarında 961/2010 sayılı Konsey Düzenlemesi'ne nazaran bir fark yoktur.

Bunun yanında, 09.02.2007 tarihinde yürürlüğe konan The Iran (Financial Sanctions) Order 2007 adlı emir de halen yürürlüktedir. Buradaki suçlar İngiliz vatandaşları ve İngiliz hukukuna tabi olarak kurulmuş tüzel kişiler tarafından işlenebilir (Art.1). Fonlar veya ekonomik kaynaklarla ilgili bir lisans almak için yetkili makamlara yanlış bilgi verilmesi ve lisans koşullarına uyulmaması suçtur (Art.10). Buna tayin edilen ceza yukarıdaki hükümlerle aynıdır (Art.12/2). Bundan başka, dondurulmuş fonlar ve ekonomik kaynaklarla ilgili yükümlülüklerle aykırı veya bunları dolanma anlamına gelen davranışlar da suç

¹² Düzenleme, selefti olan The Iran (European Union Financial Sanctions) Regulations 2007 ve bunu değiştiren The Iran (European Union Financial Sanctions) (Amendment) Regulations 2010 adlı düzenlemeleri yürürlükten kaldırarak onların yerine geçmiştir.

olarak tanımlanmıştır (Art.6-7, 9). Bunun cezası ise; bir mahkûmiyet hükmü ile yedi yıla kadar hapis ve/veya para cezası, veya bir ceza karnamesi ile on iki aya (Kuzey İrlanda'da altı aya) kadar hapis ve/veya para cezasıdır (Art.12/1).

ABD. Amerikan yasaklamaları yine daha kapsamlıdır. İran veya İranlı kuruluşların herhangi bir nitelikte menfaat sahibi olduğu bir mülk, şayet Amerikan yargısına tabi ise veya Amerikan yargısına tabi bir kişinin zilyetlik veya kontrolü altında bulunuyorsa, bu yönde yetkilendirilmiş olmadıkça, transferi, ödenmesi, ihraç edilmesi, çekilmesi veya başka türlü bir işleme tabi tutulması yasaktır (31 CFR § 535.201). Bu kuralda geçen aşağıdaki terimler aşağıdaki anlamları ifade eder:

- i. İran veya İranlı kuruluş; İran devleti ve hükûmeti ile politik temsilcilikleri, bu sayılanlardan herhangi birinin mülkiyet veya kontrolü altındaki şirket, dernek ve her türlü tüzel kişiliği, bu sayılanlar hesabına doğrudan veya dolaylı şekilde hareket eden kişileri, Hazine tarafından bu kapsamda olduğu belirlenen kişileri.
- ii. Amerikan yargısına tabi kişi; nerede bulunursa bulunsun Amerika'nın vatandaşı veya sakini olan herhangi bir kişi, Amerika'da bulunan herhangi bir kişi, Amerikan kanunlarına göre kurulmuş herhangi bir şirket, kurulduğu veya iş yaptığı yere bakılmaksızın bu sayılanlardan herhangi birinin mülkiyet veya kontrolü altındaki herhangi bir şirket veya tüzel kişi.
- iii. Kişi; gerçek ve tüzel kişiler.
- iv. Transfer; yazılı olsun olmasın, yapılması veya uygulanması Amerika'da olsun olmasın, herhangi bir mülkte, doğrudan veya dolaylı şekilde, bir hak, imkân, yetki, imtiyaz veya menfaati, yaratmak, sona erdirmek, salmak, devretmek veya değiştirmek amacı veya etkisi taşıyan herhangi bir doğrudan veya dolaylı eylem veya işlemi.
- v. Mülk, mülkiyet menfaati; sınırlayıcı olmamak üzere, para, çek, ciro, külçe, mevduat, borç, bono, tahvil, kupon veya diğer menkul kıymetler, banka kabulü, mortgage, taahhüt, rehin veya güvence niteliğindeki diğer haklar, makbuz senedi, konişmento, saklama senedi, satış senedi veya zilyetlik, mülkiyet veya borçluluk gösteren diğer senetler, vekâletname, mal, eşya, emtia, stok, gemi, yük, kredi senedi, satış sözleşmesi, gayrimenkul ve gayrimenkul üzerindeki haklar, kiracılık, opsiyon, kıymetli evrak, kefalet, fikri haklar, banka hesabı, hükümler, pa-

tent ve ticaret markası, sigorta poliçesi, güvenli kasa ve içerikleri, tahsisler, havuz sözleşmeleri, her türlü sözleşmeler, kişisel olan veya olmayan, maddî veya gayrimaddî, diğer her türlü mülk veya bunlardaki mevcut, müstakbel veya şarta bağlı menfaatler.

Yukarıda sayılan herhangi bir yasaklamanın ihlâlî anlamına gelen işlemler geçersizdir (31 CFR § 535.203). Bundan başka, söz konusu herhangi bir yasaklamayı bilerek ihlâl eden, ihlâle bilerek teşebbüs eden, ihlâle bilerek iştirak veya yardım eden kişi, 1.000.000 USD'ye kadar para cezası ve/veya 20 yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır (31 CFR § 535.701).

Hazine, bir yabancı finansal kuruluşun ilgili BMGK Kararlarını bilerek ihlâl ettiğini tespit ederse, söz konusu yabancı finansal kuruluş için Amerika'da bir muhabir hesabın açılmasını yasaklayan veya buna tip ve meblâğ sınırlaması koyan bir düzenleme çıkarabilir (31 CFR § 561.201(b)). Hazine'nin bir yabancı finansal kuruluşun yukarıda sayılan faaliyetlere bilerek girdiğini tespit ettiği fakat yukarıdaki gibi bir emir veya düzenleme çıkarmadığı durumlarda, bir Amerikan finansal kuruluşu bu yabancı finansal kuruluş için muhabir hesap veya yabancı müşteri hesabı açamaz ve bunları tutamaz. Bu yabancı finansal kuruluşların listesi Hazine tarafından tutulur (§ 561.201(c)).

IV. TÜRK SİVİL HAVACILIK ŞİRKETLERİ İÇİN RİSKLER ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İran yaptırımları hakkındaki BMGK Kararları Türkiye için her ne kadar uluslararası alanda bağlayıcı ise de bunların iç hukukumuz açısından henüz bir hukuk kaynağı olmadığı, ilâve yaptırımlar içeren ABD ve AB düzenlemelerinin ise birer tek taraflı yaptırım olmaları dolayısıyla Türkiye üzerinde bağlayıcı olmadıkları, yukarıda açıklanmıştı. Bununla beraber, Türk tacirler ABD ve AB düzenlemelerinden olumsuz etkilenme riski ile karşı karşıyadır. Bu oldukça geniş kapsamlı risklerden yalnızca sivil havacılık şirketlerinin karşılaşabileceği riskler tebliğimizin konusudur. Söz konusu riskler üç grupta ele alınacaktır.

A) Taşıma Riskleri ve Çözüm Önerileri

Alışılmış ambargo ve/veya boykot düzenlemeleri taşıma yasağına ilişkin detaylı hükümler içermez. Yasak malı almak veya satmak ihlâl kabul edilir, sorumluluk bunu yapan kişiye yüklenir. Bir ithal veya ihraç yasağı ihlâl edilecekse, işin içinde taşıma olmadan bunun gerçekleşmesine fiilen imkân bulunmadı-

ğı açıktır. İran yaptırımları bu mantığa dayanan, benzerlerinden daha etkili yaptırımlardır. Dünya taşıma endüstrisine sorumluluk yükleyerek onlara yaptırım uygulayıcısı rolü biçmesi nedeniyle alışılmışın dışında olan bu düzenlemeler, özellikle gemicilik endüstrisinde geniş yankı bulmuştur. Önce deniz taşımaları ve özellikle IRISL'nin operasyonlarına son vermek için düşünülmüş olmakla beraber, sonraki BMGK Kararları ve bunları genişleten ulusal düzenlemeler ile gelinen noktada söz konusu yaptırımlar bütün gemileri kapsamaktadır. Ayrıca, özellikle İran Air Cargo'nun operasyonları yanında, üçüncü kişilerce yapılan hava taşımalarına da teşmil edilmiş bulunmaktadır. Dolayısıyla, Türk sivil havacılık şirketleri için çeşitli taşıma riskleri içermektedir.

ABD ve AB için geçerli olan gümrük bildirimleri ilâve inceleme ve kırtasiye masraflarına yol açacaktır. Zira sadece BMGK Kararlarında tanımlanan yasak yük listeleri yüzlerce sayfadır. ABD ve AB'nin yasak yük tanımının ise bu listelerden çok daha geniş olduğu açıklanmıştı. Şayet bir İranlı yük ilgilisi yaptırım düzenlemelerini ihlâl etmeyi düşünüyorsa, yukarıda verilen silâhların otomobil yedek parçası olarak deklare edilmesi örneğinde olduğu gibi, yükü taşıyıcıya yanlış bildirecektir. Dolayısıyla, bu bildirimleri yapmak taşıyıcıya düşüyorsa, gerekli olan inceleme taşıyıcı için önemli bir külfet olacaktır. Bundan başka, yanlış bildirim uçağın denetimini beraberinde getireceği için gecikmeye yol açacaktır. Yapılan denetim sonucunda gümrük bildiriminin yanlış verildiğinin anlaşılması durumunda ise, taşıyıcı ve/veya kaptan pilot para ve/veya hapis cezası ile karşı karşıya kalacaktır.

Bir havayolu şirketinin yaptırım düzenlemelerini birkaç kez ihlâl etmesi durumunda, kurulan bilgi akışı sistemi sayesinde bundan ABD ve AB makamlarının haberi olacaktır. Dolayısıyla, bu durum o havayolu şirketinin uçaklarının ekstra denetimlere tabi tutulmasına yol açacaktır. Bu da her seferinde ilâve masrafları ve uçağın gecikmesini beraberinde getirecektir. Böyle bir durumda denetime izin verilmemesi, kaptan pilot ve/veya taşıyıcıya cezaî yaptırım uygulanmasına yol açar. Ayrıca, denetime izin verilinceye kadar uçağa yakıt ve yer hizmetleri verilmeyeceği için sadece uçağın daha fazla gecikmesine yarar. Denetlenen uçakta yasak yük tespit edilmesi durumunda ise, yüke el konulması gerekeceği için uçak yine gecikir. Bundan başka, kaptan pilot ve/veya taşıyıcıya cezaî yaptırım uygulanması yanında, yasak yükü bertaraf etme masrafları da yine taşıyıcıya yüklenir.

Diğer taraftan, havayolu şirketinin İranlı yük ilgisine veya diğer yük ilgilerine karşı hukukî sorumluluğu da söz konusu olabilir. İranlı yük ilgilisi, yet-

kili makamlarca el konulan yükle ilgili olarak havayolu şirketini dava edebilir. İran'ın söz konusu yaptırımların hiçbirini tanımaması karşısında, böyle bir davanın bir İran mahkemesinde başarı şansı yüksek olabilir. Benzer şekilde, İranlı yük ilgilisi taşıma ve varsa gecikme ücreti ödemekten, şayet havayolu şirketi karşılaştığı olumsuzluklar nedeniyle gördüğü zarar için bir tazminat davası açmışsa bunu ödemekten kaçınabilir. Bunun gibi, bir yaptırım ihlâline bağlı olarak gerçekleştirilen ekstra denetimler veya benzeri sebeplerle kendi yükünün geciktikinden bahisle, diğer yük ilgilileri de havayolu şirketini dava edebilir. Yine bunlar da taşıma ücreti ödemekten kaçınabilirler. Bu tür davalar pek çok ülke mahkemesinde yüksek bir başarı şansı taşıyabilir.

Yukarıda açıklanan riskleri bertaraf etmenin yolu bir “yaptırım klozu” ve bir “bildirim klozu” kullanmaktır. Bu klozlarla gümrük bildirimleri mümkün olduğu sürece yük ilgililerine yüklenmeli, bu görevin ihlâli ile bağlantılı hukukî ve cezaî sorumluluklar için de tazmin yükümlülüğü getirilmelidir. Aynı şekilde, uçakların denetlenmesi ile ilgili hukukî ve cezaî sorumluluklar ve yapılabilecek ilâve masraf ve harcamalar için de yine tazmin yükümlülüğü getirilmelidir.

Yaptığımız incelemede hava taşımaları için bu tür klozlara rastlanmamıştır. Fakat deniz taşımaları için BIMCO, 2010 yılı içinde, söz konusu yaptırım düzenlemeleri ve yeni gümrük düzenlemeleri çerçevesinde, zaman ile sefer charterpartileri için ayrı ve ABD ile AB için ayrı olmak üzere, beş farklı klov hazırlayarak yayınlamıştır. INTERTANKO da yine bir yaptırım klozu yayınlamıştır. Emsal olarak kullanılabilecek bu klozlar ana hatlarıyla şöyledir:

BIMCO'nun 09.07.2010 tarihli yaptırım klovuna göre, malik kendisini, yöneticileri, mürettebatı, sigortacıyı veya reasürörü herhangi bir yaptırım riskine maruz bırakabilecek olan bir charterer talimatına uyma borcu altında olmayacaktır. Talimatın bu nitelikte olduğu sonradan anlaşılmışsa, malik buna uymayı reddetme hakkına sahip ve charterer yeni bir talimat verme borcu altında olacaktır. Belirli süre içinde talimat verilmezse yük güvenli bir limanda boşaltılacak, bütün ilâve masraflar charterere ait olacak ve geçen süre için kira işleyecektir. Bu sapma sayılmayacaktır. Charterer, malikin bu hükümleri yerine getirmesi nedeniyle başka yük sahipleri, konişmento hamilleri veya alt chartererlere karşı doğabilecek her türlü sorumluluğu için onu tazmin edecektir. Charterer bu klozu alt charterpartilere de ekleyecektir.

BIMCO'nun 29.11.2010 tarihli zaman charterpartileri için AB bildirim klovuna göre; charterer (gümrük düzenlemeleri anlamında) taşıyan rolünü üstlene-

cek, masrafını ödeyerek kendi adına Bir EORI (Ekonomik İşleten Sicili) numarasına sahip olacak, gümrük bildirimlerini verecek, zamanında ve uygun şekilde söz konusu numarayı ve bildirimlerin bir kopyasını malike ulaştıracaktır. Çarterer, buna aykırı hareket etmesinden ortaya çıkabilecek her türlü harcama, para cezası ve niteliği ne olursa olsun her türlü talep için maliki tazmin edecektir. Ortaya çıkacak gecikme için gemi kirada kalacaktır. AB gümrük düzenlemelerinde söz konusu deklarasyonu yapma görevi işletene (*operator*) verilmiştir. Zaman charterinde geminin teknik idaresi malike aittir. Bu klozla söz konusu görevler ve bunlarla bağlantılı olarak ortaya çıkabilecek her türlü sorumluluk açıkça charterere yüklenmiştir.

BIMCO'nun 29.11.2010 tarihli sefer charterpartileri için AB bildirim klozu biraz farklıdır. Bu charter tipinin tabiatı gereği, deklarasyonla ilgili görevler malike yüklenmiştir. Bununla beraber, malikin bu görevi yerine getirebilmesi için gerekli bilgi ve belgelerin charterer tarafından uygun şekilde ve zamanında sağlanması gerekir. Dolayısıyla, klozla charterere yüklenen görevler bu amaca yöneliktir. Deklarasyonla ilgili görevlerle bağlantılı olan sorumluluk da yine bu esasa göre malik ve charterer arasında paylaştırılmıştır. Bu farktan başka, yukarıda yapılan açıklamalar burada da geçerlidir.

B) Finansal Riskler ve Çözüm Önerileri

Sigorta ve/veya reasürans açığı. Varlık dondurma ve diğer finansal yaptırımlar yeni bir konu değildir. Fakat sigorta ve reasüransın bu kapsama alınması nispeten yenidir. Burada, sigorta ve reasüransın İran yaptırımları içindeki önemi gibi kapsamlı bir konunun izahına girilmeyecektir. Sadece taşıma yasakları ile kombine etkisine kısaca temas etmek gerekir. Günümüzde P&I, tekne ve yük sigortası olmadan uluslararası deniz taşıması yapabilmeye imkân yoktur. Gemi sahibi ısrarla sigorta yaptırmak istemese bile, P&I sigortası yaptırmayınca CLC ve BUNKER sertifikaları olmadığı için neredeyse hiçbir ülke onu limanlarına sokmayacak, hiç kimse o gemiye yük vermeyecek, tekne sigortası olmayan bir gemiyi hiçbir P&I kulübü kabul etmeyecek, bu iki sigortaya sahip olmayan gemi klas kuruluşu ile de ciddi problemler yaşayacaktır. P&I sigortası ancak çoğu İngiliz ve diğerleri de yine yaptırım uygulayıcısı olan ülkelerdeki sigortacılar tarafından yapılır. Tekne sigortası için yabancı şirketler yerine Türk sigortacılar tercih edilse bile, bunlar da yine İngiltere'deki Llyod's tarafından reasüre edilmektedir. Dolayısıyla, IRISL'nin aldığı en öldürücü darbenin kendilerine birer yaptırım uygulayıcısı rolü biçilen Llyod's ve P&I kulüplerinden geldiğini söylemek, yerinde olur.

Hava taşımaları için de aynı açıklamalar geçerlidir. Türk havayolu şirketleri uçakları için Türk sigortacıardan teminat bulabilmektedir. Fakat kredi ile alınan uçaklara ait sigortaların yabancı sigortacılara yaptırılmasına Sigortacılık Kanunu'nun 15. maddesinde izin verildiği gibi, yabancı kredi kuruluşunun fiili dayatması ile de bu yola gidilebilir. Bundan başka, bir Türk havayolu şirketinin başka bir ülkenin bayrağını taşıyan ve bir yabancıya ait olan uçakları charter yoluyla kullanması ihtimalinde de, yine yabancı sigortacılar devreye girecektir. Şayet sigortacı yabancı ise Türk havayolu şirketi bir sigorta riski ile karşı karşıyadır. Şayet sigortacı Türk ise bu kez bir reasürans riski söz konusudur; bu riskin doğrudan muhatabı sigortacı, dolaylı muhatabı ise havayolu şirkettir.

Son yaptırım düzenlemeleri üzerine, Londra'da bulunan Llyod's Market Association ile International Underwriting Association ihtisas komiteleri, sözleşmelere eklenecek özel klotlar hazırlamışlardır¹³. Aviation Insurance Clauses Group tarafından hazırlanan ve diğerlerine nazaran daha uzun olan klot (01.10.2010 – AVN111) şöyledir:

“Poliçedeki aksine herhangi bir hükme bakılmaksızın aşağıdaki hükümler uygulanacaktır:

1. *Şayet, bu poliçenin başlangıcında veya sonraki herhangi bir zamanda bir sigortalıya uygulanabilir olan herhangi bir hukuk veya düzenlemeden dolayı, sigortalıya teminat sağlanması bir ambargo veya yaptırımı ihlâl etmesi nedeniyle hukuka aykırı olur veya aykırı hale gelirse, bunu yapmak söz konusu hukuk veya düzenlemeyi ihlâl ettiği halde ve ölçüde, sigortacı hiçbir teminat sağlamayacak ve sigortalıyı savunmak veya savunma masrafları için ödeme yapmak veya sigortalı hesabına herhangi bir güvence sağlamak konusunda hiçbir sorumluluk taşımayacaktır.*
2. *Poliçe altında bir sigortalı için teminat sağlanmasının hukuka uygun olduğu fakat geçerli bir talebin ödenmesinin bir ambargo veya yaptırımın ihlâli sayılabileceği durumlarda, sigortacı söz konusu ödemenin yapılması için gerekli iznin alınması için bütün makul önlemleri alacaktır.*
3. *Sigortacının teminat sağlama kapasitesini 1. paragrafta belirtildiği şekilde sınırlayan herhangi bir hukuk veya düzenlemenin poliçe süresi içinde uygulanabilir hale gelmesi durumunda, hem sigortalı hem de si-*

¹³ Diğer klotlar için bkz. Joint Hull Committee (29.07.2010 – JH2010/009), Joint Cargo Committee (11.08.2010 – JC2010/014) ve Joint Liability Committee (01.10.2010 – JL2010/005).

gortacı poliçedeki işbirliğini iptal etme hakkına sahip olacaktır; şu kadar ki, sigortacı tarafından yapılacak iptal en az 30 günlük yazılı bildirim verilerek olur. Sigortalı veya sigortacı tarafından iptal edilmesi durumunda, sigortacı primin poliçenin yürürlükte kaldığı süre ile orantılı kısmını tutacaktır. Bununla beraber, iptalin hüküm doğurduğu tarihte tahakkuk eden taleplerin sigortacının hak kazandığı orantılı prim tutarını aşması durumunda, plicatede prim iadesi hakkında daha özel bir hüküm de yoksa, prim iadesi karşılıklı anlaşmaya tabi olacaktır. Sigortacı tarafından yapılan iptal bildirimi sigortacının ödeme yapmamasına prim iadesi teklifi yapmasına bakılmaksızın hüküm doğuracaktır.”.

Görüldüğü üzere, sigorta ve reasürans riskleri, hizmet vermeme, teminat sağlamama ve tazminat ödememe şeklinde üç gruba ayrılabilir. Hizmet vermeme, yabancı sigortacıların ilgili havayolu şirketinin uçakları için sigorta sağlamamasını veya yabancı reasürörlerin ilgili sigortacıya en azından uçak sigortası alanında reasürans sağlamamasını ifade eder. Yasaklı kişiler listesinde yer alan IRISL ve onun vitrin şirketleri bir kenara bırakılırsa, şimdiye kadar bu kadar sert bir yaptırıma muhatap olmuş bir şirket yoktur. Bununla beraber, sigorta veya reasürans bulmakta güçlük yaşanması, buna bağlı olarak primlerde artış görülmesi, daha gerçekçi bir risktir. Havayolu şirketi bu riske doğrudan maruz kalabileceği gibi, yabancı reasürörün primleri yükseltmesi de ilgili havayolu şirketine yine prim artışı olarak geri dönecektir. Tabiatıyla bu, yaptırım düzenlemelerinin ne ölçüde ihlâl edildiği ile orantılı büyüklükte bir risktir.

Teminat sağlamama, geçerli bir sözleşme bulunmakla beraber, ilgili havayolu şirketine sigorta veya ilgili sigortacıya reasürans teminatı verilmemesini ifade eder. Bu çeşitli sebeplere dayalı olabilir. Poliçe süresi içinde yürürlüğe konulan yeni bir düzenleme ile o sigorta veya reasürans sözleşmesi yaptırımlara aykırı hale gelebilir, havayolu şirketi veya sigortacının sonraki tarihli veya münferit bir davranışı o kişiye ihlâlden itibaren veya yalnızca ihlâl sayılan davranışı ile ilgili olarak teminat sağlanmamasını gerektirebilir, özellikle sorumluluk için yapılan sigorta veya reasüransta bir olaydan çıkan taleplerden bazıları için teminat sağlamak yaptırım düzenlemelerine aykırı olabilir. Daha da uzatılabilecek olan bütün bu örneklerde sadece teminat sağlanmayacak, sigorta veya reasürans tazminatı ödenmeyecektir. Dolayısıyla, sözleşme daha önceki bir tarihte sona erdirilmiş olmadığı için, havayolu şirketi söz konusu sigorta açığının, sigortacı da reasürans açığının farkında bile olmayabilir. Bundan ancak riziko gerçekleşip sigortacı veya reasüröre talepte bulununca haberi olur.

Tazminat ödememe ise, sigorta veya reasürans sözleşmesi yapmanın ve hatta böyle bir sözleşme altında teminat sağlamanın ihlâl sayılmaması, fakat tazminat ödenmesinin ihlâl sayılmasını ifade eder. Örneğin, sorumluluk için yapılan bir sigorta veya reasüransta sorumluk doğuran olay önceki bir tarihte meydana gelmiş ve fakat sigortalı sonradan yasaklı kişiler listesine eklenmişse, durum böyledir. Böyle hallerde, sigortacı veya reasürörün sözleşme altındaki sorumluluğu devam etmektedir. Fakat havayolu şirketine veya sigortacıya ödenmesi gereken tazminat varlık dondurma, fon transferi gibi diğer finansal yasaklara takılmış olmaktadır. Dolayısıyla, söz konusu tazminat bu amaçla kurulmuş olan bir dondurulmuş hesaba ödenir. Bu yapılmakla sigortacı veya reasürör borçtan kurtulur. Sadece söz konusu ödemenin yapılabilmesi için yetkili makamlardan lisans ve diğer izinlerin alınmasında bir ihmali varsa sorumlu olur.

Ödeme riskleri. Ödeme riskleri sigorta veya reasürans tazminatlarının ödenmesi ile sınırlı değildir. Taşıma ücretleri, mal veya hizmet bedelleri, çeşitli masraflar ve tazminatlar, kısacası herhangi bir nedenle ödenmesi gereken bütün paralar, varlık dondurma ve transfer sınırlamaları gibi diğer finansal yasaklara takılabilir. Bunların ödenmesi imkânsız olabilir veya gecikebilir.

Bir Türk havayolu şirketine yukarıda sayılan herhangi bir paranın ödenmesinin imkânsız hale gelmesi, bir açıdan bakıldığında, daha çok o havayolu şirketinin yasaklı kişiler listesine alınması durumunda düşünülebilecek çok sert bir yaptırım olarak görülebilir. Zira bu tür bir ödemenin İran'ın BMGK Kararlarını ihlâl etmesine katkıda bulunabileceği kolay bir yorum olmayacağı gibi, hiçbir Türk havayolu şirketi İran'ın direktifi altında veya onun hesabına hareket etmemektedir. Fakat başka bir açıdan bakıldığında, söz konusu risk muhatabın kimliği nedeniyle ortaya çıkabilir. Şayet muhatap yasaklı kişiler listesinde ve dolayısıyla varlıkları dondurulmuş ise, tahsis edildiği amaç dışında kullanılmayacak bu dondurulmuş varlıklar için Türk şirketlerine istisna yapılmayacaktır¹⁴. Daha sıkça karşılaşılabilecek bir risk ise, bu tür bir ödemenin gecikmesidir. Türk havayolu şirketlerine ödenmesine bir mani olmayan paralar için alınması gerekli lisanslar ve uyulması gerekli olan transfer sınırlamaları ile ilgili prosedürler böyle bir gecikmeye yol açabilir.

¹⁴ Nitekim 2010 yılı sonunda bir Fransız bankası aksayan ödemeler nedeniyle 110 milyon USD bakiye kredi alacağı için IRISL'ye ait üç gemiyi Singapur'da tutuklatmış, IRISL'ye yakın kaynaklar şirketin para problemi olmadığı ve fakat finansal yaptırımlar nedeniyle İran'dan Avrupa'ya para transfer edilemediğini açıklamıştı. <http://www.tradewinds.no/liner/572342/irisl-denies-loan-failure> (Son ziyaret 04.01.2011).

Çözüm önerileri. Türk havayolu şirketlerinin ödemelerdeki gecikme riskini en aza indirmek için, lisanslar ve transfer sınırlamaları ile ilgili ABD ve AB düzenlemelerini iyi bilmeleri, bu düzenlemeler içinde tanınan imkânları etkili şekilde kullanmaları gerekir. İran yaptırımları kapsamında ödenmesine izin verilmeyecek olan paraların ne büyüklükte olacağı ise İranlılarla yapılacak işbirliğinin ne boyutta olacağına bağlıdır. Kayda değer bir büyüklük taşıması planlanıyorsa, yapılacak iş alternatif bir hesaplaşma sistemi kurmaktır. Böyle bir sistemin nirengi noktası; para transferi için banka ve diğer finans kuruluşlarını devreden çıkarmak ve/veya para transferini ortadan kaldırmaktır. Günümüz finans mevzuatı ve uygulaması çerçevesinde banka ve diğer finans kuruluşları üzerinden yapılan para transferlerinin yaptırım düzenlemelerine takılmaması mümkün değildir. Bu kuruluşların devreden çıkarılması ise Türkiye gibi ülkelerde mevzuata aykırıdır ve başka sakıncalara yol açar¹⁵. Bununla beraber, birbiri ile ticarî ilişkide bulunan ve dolayısıyla birbirinden alacaklı ve borçlu olan iki kişinin mutlaka fiili veya kaydi para transferi yoluyla hesaplaşması gerekmez. Alacağın temliki, borcun nakli, cari hesap, takas, trampa, garanti vb. yöntemlerle, aynı şekilde bu yöntemlerin bazılarını kombine olarak kullanan bir sistemle, bu hesaplaşma gerçekleştirilebilir. Sigorta veya reasürans açığı da yine taahhüt veya garanti mektupları ile kapatılabilir.

C) Sınır Aşan Yetki Kullanımı Riski ve Çözüm Önerisi

Dilimize çoğunlukla “*yargı yetkisi*” olarak çevrilen “*jurisdiction*”, aslında yargı faaliyeti ile sınırlı bir anlam içermez. Hukukumuzda anlaşıldığı şekliyle, yasama ve yürütme faaliyetlerini de kapsar. Buna göre, bir devlet tarafından bir davranışı düzenleyen bir hukuk kuralı konması, o kuralın uygulanması ve o kurala ilgili bir uyuşmazlığın karara bağlanması, bir yetki kullanımı olarak ifade edilir. Yetki kullanımı konusunda; ülkesellik (*territoriality*), vatandaşlık (*nationality*), korumacılık (*protectivity*) ve evrensellik (*universality*) olmak üzere

¹⁵ Ortadoğu, Afrika, Güneydoğu Asya gibi bölgelerde kullanılan ve pek çok ülkede yasal olan “*hawala*” gibi başka para transferi yöntemleri de vardır. Örneğin Pakistan’da bu yöntemle yapılan yıllık para transferi hacminin bildiğimiz finans kuruluşları üzerinden yapılanın birkaç katı olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye’nin de dâhil olduğu finans sistemi içerisinde bu tür yöntemler yasa dışı olarak kabul edilmekte, yer altı bankacılığı (*underground banking*) olarak adlandırılmaktadır. Bunun nedeni, çok az işlem kaydı tutulması, tutulan kayıtların da Amerikan merkezli finans istihbarat ağının dışında kalmasıdır. Bu yüzden, terör finansmanı ve diğer suç gelirlerinin aklanması gibi amaçlarla kullanıldığı savunulmaktadır, FATF (*Financial Action Task Force*) gibi uluslararası yapılar ve çeşitli ülkelere ait finansal istihbarat birimleri tarafından mercek altında tutulmakta ve bu para transferi yöntemleri ile mücadele edilmektedir.

dört prensip vardır. Bunlar hem kamu hukuku hem de özel hukuk için geçerli olan genel prensiplerdir. Ülkesellik, hâkimiyetin bir tezahürü olarak, her devletin kendi ülkesi sınırları içinde yetki kullanma hakkına sahip olması demektir. Bunun tersine göre, bir devletin başka bir devletin ülkesinde yetki kullanması, uluslararası nezakete uygun olmayacağı gibi diğer devletin hâkimiyetini ihlâl edebilir. Bu eski prensipteki ilk aşınma, bunu yasaklayan bir uluslararası kural olmadıkça bir devletin açık denizde yetki kullanabileceğini kabul eden Lotus Kararı ile olmuştur¹⁶. Küreselleşme ise, zorunlu olarak, devletleri ülkesellik prensibinden ayrılmaya ve/veya diğer prensipleri kullanmaya itmiştir. Bu konuda en önde giden devlet, hiç kuşkusuz, etki doktrini (*effect doctrine*) ile ABD'dir. Vatandaşlık, yine hâkimiyetin bir tezahürü olarak, devletlerin kendi vatandaşları üzerinde yetki kullanma hakkına sahip olması demektir. Korumacılık, bir devletin güvenliği, bütünlüğü veya hayati ekonomik çıkarları söz konusu olduğunda yetki kullanma hakkına sahip olmasıdır. Evrensellik ise, *jus cogens* olarak adlandırılan, kölelik, korsanlık, insan hakları gibi konularda öncelikli uluslararası hukuk normlarının ihlâli durumunda bütün devletlerin yetki kullanma hakkına sahip olmasıdır.

Sınır aşan yetki kullanımı (*extra-territorial jurisdiction*) ise, bir devletin kendi sınırlarını aşan şekilde yetki kullanması anlamına gelir. Bu etki doktrini gibi ülkesellik prensibini aşındıran bir uygulama tarzı olarak ortaya çıkabileceği gibi, diğer yetki prensiplerinin kullanılması durumunda da görülebilir. Böyle durumlarda iki devletin yetkisi birbiri ile çatışır; bir özel hukuk kişisi bu çatışmadan doğrudan etkilenir. Sözü edilen çatışma ve etkinin görülebildiği başlıca hukuk dalları, devletler (genel ve özel), idare, ceza ve ticaret hukukudur. Ekonomik yaptırımlar, söz konusu çatışma ve etkinin kombine olarak görüldüğü en önemli alanlardan biridir. Bu konuya çarpıcı bir örnek vermek daha uzun bir açıklama gereğini ortadan kaldıracaktır. Bir perakende zinciri olan ve Küba'da üretilmiş pijamaları mağazalarında satan Wal-Mat, 1997 yılında, bunun Küba yaptırımları hakkındaki Helms-Burton Act'a aykırı olduğu yönünde Amerikan Hazinesi'nden bir uyarı aldı. Uyarı Amerika'daki mağazalar yanında Kanada'daki mağazaları da kapsıyor ve çok ciddi bir para cezası tehdidi içeriyordu. Pijamalar önce kaldırılmış ise de, bu kez Kanada Hazinesi'nden gelen ve

¹⁶ Karara konu olayda Fransız gemisi Lotus Ege Denizi'nde bir Türk gemisine çarparak batırılmış, ölen Türk gemiciler nedeniyle Fransız gemiciler Türkiye tarafından tutuklanarak ceza yargılaması başlatılmış, bunun üzerine Fransa Uluslararası Daimi Adalet Divanı'nda Türkiye aleyhine dava açmıştı. *France v. Turkey*, File E.c. Docket XI No.9 (7 September 1927).

daha ciddi bir para cezası tehdidi içeren (1,5 milyon Kanada Doları) aksi yöndeki uyarı nedeniyle iki hafta sonra raflara geri kondu. Bunun üzerine Amerikan Hazinesi bu şirkete ne yaptırım uygulanacağını gözden geçirildiğini açıkladı¹⁷. Sınır aşan yetki kullanımının yol açabileceği problemlerden yalnızca sivil havacılığı ilgilendirenler burada ele alınacaktır.

ABD düzenlemelerindeki “Amerika’daki kişi”, “Amerikalı kişi” ve “Amerikan yargısına tabi kişi” tanımları, ülkesellik ve vatandaşlık prensiplerinin olağan yorumlarını aşan ve çeşitli problemlere yol açabilecek niteliktedir. Bir Türk havayolu şirketinin Amerikan hukukuna göre orada kurduğu bir şirketin, yaptırım düzenlemelerine tabi olduğunu açıklamaya gerek yoktur. Fakat bir Türk şirketi, Amerika’da kurduğu bir şirket veya oradaki bir şubesi ya da irtibat ofisi üzerinden de bu düzenlemelere tabi tutulabilir. Ayrıca, bir Amerikalı veya Amerikan yargısına tabi olan kişinin Türkiye’de kurulu halka açık bir anonim şirketin %10 ve kapalı bir anonim şirketin %50 oranında payına sahip olması veya onun yönetim kurulunda olması durumunda tüzel kişilik perdesi kaldırıldığı için, bu Türk şirketi de yaptırım düzenlemelerine tabi tutulabilir. Yaptırım düzenlemelerine tabi olma, bu düzenlemelerde yer alan hukukî, cezaî ve idarî sorumluluğun o Türk şirketine doğrudan yüklenebilmesi anlamına gelir. Hatta yukarıdaki şartların hiçbiri bulunmasa bile, Amerika’dan ihraç edilen herhangi bir mal veya teknoloji ürünü, bir Türk şirketi tarafından, doğrudan veya dolaylı şekilde, bir üçüncü ülkeden yeniden ihraç için taşınmışsa, bu şirkete de belirli şartlarla doğrudan sorumluluk yüklenebilir (31 CFR § 560.205). Benzer şekilde, yukarıdaki şartların hiçbiri bulunmasa bile, ABD makamları bir Türk şirketine bazı dolaylı yaptırımlar uygulayabilir. Bu, sahip olunması gereken bir ruhsat veya sertifikanın verilmemesi, geri veya askıya alınması gibi resmî idarî tedbirler şeklinde ya da işlemlerin sürüncemede bırakılması veya çeşitli bürokratik engeller çıkarılması gibi gayri resmî bir tavır şeklinde görülebilir.

ABD finansal yaptırımları için de aynı açıklamalar geçerli olmakla beraber şu hususları ilâve etmek gerekir. Türk banka ve sigorta şirketleri, bunların pek çoğunun şirketler hukuku anlamında Amerikan bağlantılı veya yabancı sermayeli olması dışında, muhabir hesaplar ve uluslararası ödeme sistemleri üzerinden de yaptırım düzenlemelerine tabi tutulabilir. Dünya finans merkezi günümüzde Amerika olduğundan, Türk finans kuruluşları gerek kendi paralarını ve gerekse müşterilerine ait paraları orada değerlendirmeye ihtiyaç duyarlar. Bunun yolu da ya Amerika’da bir şube açmak ya da bir Amerikan finans ku-

¹⁷ Los Angeles Times’ın 15.03.1997 tarihli haberi için bkz. http://articles.latimes.com/1997-03-15/business/fi-38390_1_mart-wal-face (Son ziyaret: 10.05.2011).

ruleşu nezdinde tutulan bir muhabir hesap açtırmaktır. Dolayısıyla, Amerikan Hazinesi'nin ya doğrudan veya bir Amerikan finans kuruluşu üzerinden dolaylı şekilde, bir Türk finans kuruluşunun müşterilerinden birine ait finansal kayıtları istemesi halinde, o Türk şirketi pratikte buna karşı çıkmamanın riskini göze alamaz. Somut olayda, Amerikan Hazinesi bu Türk şirketine para cezası gibi doğrudan bir yaptırım uygulama yetkisine sahip olmasa bile, muhabir hesabı iptal etme veya askıya alma ya da muhabir hesabı tutan Amerikan finans kuruluşuna doğrudan yaptırım uygulama yetkisine sahiptir. Amerikan finans kuruluşunun yaptığı sözleşme, ona bu olumsuzluğun sonuçlarını Türk şirketine yansıtma hakkı verir. Aynı risk, Amerikan Hazinesi'nin, bir yasaklı kişinin bir Türk finans kuruluşunun İstanbul'daki şubesinde bulunan bir varlığını dondurmak için, o finans kuruluşunun Amerika'daki bir varlığını dondurmak istemesi için de söz konusudur. Bu nedenle, özellikle çok uluslu bankaların genel işlem şartlarının son yıllarda değiştirdikleri, kendilerini müşterilerine karşı sorumluluktan kurtarmaya yönelik hükümler koydukları görülmektedir. Benzer riskler Türk finans kuruluşlarının da zorunlu olarak kullandığı SWIFT gibi uluslararası ödeme sistemleri için de söz konusudur. 2007 yılında İngiliz finans kuruluşu Llyod's TSB'ye, İran, Sudan ve Libya hakkındaki düzenlemeleri bu yolla ihlâl ettiği için, “etki doktrini” uyarınca yaptırım uygulanmıştı¹⁸.

Yukarıdaki açıklamalar sınır aşan yetki kullanımının uç noktalarına işaret koymak içindir. ABD makamları kendi hukukları uyarınca bütün bu yetkilerle sahip olmakla beraber, bu yetkilerin kullanıp kullanılmaması veya ne kadarının kullanılacağı hususunda idare oldukça geniş bir takdir yetkisine sahiptir. Zira ekonomik yaptırımın bir dış politika aracı olması dolayısıyla, bu konudaki yetkilerin kullanılması da yine politik bir konudur. Bundan başka, uluslararası nezaket de sınır aşan yetki kullanımı konusunda göz önünde bulundurulacak kriterlerden biridir. Belirtelim ki, Amerika'ya nazaran, Avrupa ülkeleri bu konuda çok daha muhafazakâr bir anlayışa sahiptir. O nedenle, AB düzenlemeleri ayrıca açıklanmak yerine doğrudan çözüm önerisine geçilecektir.

İngiltere'nin başını çektiği grubun 1. Dünya Savaşı sırasında Almanya'ya karşı yürüttüğü ekonomik yaptırımlara, kendi tacirlerinin bundan olumsuz etkilendiği ve hâkimiyetinin ihlâl edildiğinden bahisle, en çok ABD karşı çıkıyordu. Fakat savaşa girmesiyle birlikte sınır aşan yetki kullanımı içeren bu yaptırım politikasına ABD hemen ortak olmuştur. 2. Dünya Savaşı sırasında yürütülen İngiliz politikasına ise, ABD savaşa girmesinden iki yıl önce ortak olmuştur. Savaşı müteakip liderlik ABD'ye geçmiştir. Ekonomik yaptırımlar yanın-

¹⁸ *United States v Lloyds Bank TSB plc*, No 07 Civ 9235 (SD NY, 2009).

da, rekabet hukuku konusundaki sınır aşan yetki kullanımı, bu kez aynı gerekçeyle dayanan Avrupa'nın tepkisini çekmiştir. Bu dönemde ABD yaptırımlarını dolanan en önemli kişiler de, başta petrol şirketleri olmak üzere Avrupalı ve Amerikan tacirler olmuştur. 1980 yılında diplomatik protestoların ötesine geçilmiş, İngiltere'de The Protection of Trading Interests Act adlı bir kanun yürürlüğe konmuştur. 1992 yılında Cuban Democracy Act'ın yürürlüğe konmasını engellemek için Avrupa Komisyonu ABD başkanına bir mektup yazmış, bu tek taraflı yaptırımların uluslararası hukukun temel ilkelerini ve bağımsız devletlerin hâkimiyetini ihlâl ettiğini belirtmiştir. 1996 yılında bu kez Helms-Burton Act yürürlüğe konunca, AB de karşılık olarak 2271/96 sayılı Konsey Düzenlemesi'ni yapmıştır. Sonradan "*blocking statutes*" olarak adlandırılan bu kanunlar, günümüzde AB ülkelerinden başka, İskandinav ülkeleri ile birlikte, Kanada ve Amerika kıtasındaki diğer bazı ülkelerde yürürlüktedir. Bu kanunlar, yabancı devletlerin sınır aşan yetki kullanımını bloke/bertaraf etmek, bu yolla kendi ticarî menfaatlerini korumaya yöneliktir. Türkiye'de böyle bir kanun olmadığı için, Türk tacirler korumasız durumdadır. O nedenle, böyle bir kanunun vakit geçirmeden hazırlanması yerinde olur.

Amaçları aynı olan ve birbirlerine benzer hükümler içeren bu kanunlar değerlendirildiğinde, Türkiye için yapılacak olan kanun şu kuralları içermelidir:

- i. Ekonomik yaptırımlara¹⁹ ilişkin yabancı bir devlete ait kanun, idarî işlem veya mahkeme kararı Türkiye'de geçersizdir.
- ii. Türk yargısına tabi kişilerin, nerede olursa olsun, böyle bir kanun, idarî işlem veya mahkeme kararına uyması yasaktır.
- iii. Böyle bir kanun, idarî işlem veya mahkeme kararı ya da buna uyulması yüzünden doğan zarar, tazmin edilir.

V. SONUÇ

İran yaptırımları hakkındaki BMGK Kararları Türkiye için bağlayıcı niteliktedir; bunlara uyulmaması uluslararası alanda çeşitli olumsuzluklara yol açabilir. Fakat bu kararlar iç hukukumuzda doğrudan uygulanabilir olmadığı gibi, bunlar henüz iç hukukumuzda dâhil edilmemiştir. ABD ve AB düzenlemeleri ise bu kararların ötesine geçen ilâve yaptırımlar içermektedir. Bu ilâve yaptırımla-

¹⁹ Konumuz ekonomik yaptırımlar olduğu için belirtilmiştir. Sınır aşan yetki kullanımı bu konuya mahsus olmadığından, tabiatıyla yapılacak kanun için daha geniş bir çerçeve belirlenebilir.

rın Türkiye üzerinde hiçbir bağlayıcılığı yoktur. Fakat gerek Türk sivil havacılık şirketleri ve gerekse Türk sigortacılar, ABD ve AB düzenlemelerinin olumsuz etkilerine açık durumdadır. Genel olarak, bu konudaki riskleri ortadan kaldırmak için, yabancı devletlerin sınır aşan yetki kullanımını bertaraf eden bir özel kanun hazırlanmalıdır. Taşıma riskleri ve finansal riskler olarak ikiye grupta toplanabilecek diğer olumsuzlukları bertaraf etmek için ise, asıl rol özel sektöre düşmektedir. Yaptırım düzenlemeleri konusunda bilgi sahibi olmak, ABD ve AB içindeki yaptırım mekanizmaları ve başvuru yollarını iyi tanıyarak etkili şekilde kullanmak, muhataplarla yapılacak sözleşmelere söz konusu riskleri bertaraf eden özel klorlar koymak, başlıca çözüm yollarıdır.

Prof. Dr. Cemal Şanlı,

Teşekkür ederiz. Enteresan bir konu tabii. Devletler hukuku yönüyle de enteresan. Sorularınız olursa bir sonraki bölümde daha da geniş hale gelebilir bu yaptırımlar konusu. Evet, Gökhan Bey buyurun...