

TC.
D CLE ÜN VERS TES
SOSYAL B L MLER ENST TÜSÜ
KAMU HUKUKU ANAB L M DALI

**MONTREUX BO AZLAR SÖZLE MES
VE TÜRK BO AZLARINDA GEÇ REJ M**

YÜKSEK L SANS TEZ

Hazırlayan
Selahattin KARAKAYA

Tez Danı manı
Yrd.Doç.Dr.Ezeli AZARKAN

D YARBAKIR-2007

ÖZET

“Türk Bo azları” ifadesi, stanbul Bo azı, Çanakkale Bo azı ve Marmara Denizi’nden olu an bölgeyi ifade etmektedir. Türk Bo azları, Uluslararası Hukuk Literatüründe, uluslararası bo az olarak kabul edilmektedir.

Türk Bo azları 1453 yılında stanbul’un fethi ile Türklerin egemenli ine geçmi tir. Bu tarihten itibaren Bo azların ve Karadeniz’in bütün yabancı gemilere kapalı olması ilkesi, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus ticaret gemilerinin bo azlardan geçi inde serbest geçi hakkı tanınmasına kadar devam etmi tir. Farklı devletlerin ve Osmanlı İmparatorluğunun bo azlar üzerinde egemenlik sahibi olmak için girişti i mücadeleler sonucu, 19 ncu yüzyılın ba ından itibaren, Türk Bo azlarından geçi rejimi, uluslararası antlaşmalar ile düzenlenegelmi tir. Bugün itibarı ile Türk Bo azlarından geçi i düzenleyen ana uluslararası hukuk kayna ı Montreux Bo azlar Sözleşmesi’dir.

Tezin I. Bölümünde; Uluslararası Hukukta, uluslararası bo azlardan geçi e dair genel kurallar ve tarihsel süreçte Montreux Bo azlar Sözleşmesi ile Türk Bo azlarından geçi e ili kin hukuki rejim ele alınmı tir.

Tezin II.Bölümünde; 1936 yılında Montreux Bo azlar Sözleşmesinin yürürlü e girmesinden sonra meydana gelen sorunlar ve bu sorunların çözümü çabaları ele alınmı tir.

Tezin III.Bölümünde; bahsedilen sorunların çözümü ve deniz kazalarının önlenmesi için Türkiye’nin iç hukuk kuralı olarak yürürlü e koydu u “Türk Bo azları Deniz Trafik Tüzü ü” ve bu tüzü ün uluslararası hukuka uygunlu u ele alınmı tir.

Sonuç Bölümünde ise; Türk Bo azlarında artan deniz trafi inin getirdi i tehlikelerin giderilebilmesi için yürürlü e konan Türk Bo azlarında Deniz Trafik Tüzü ü’nün, uluslararası hukuka uygunlu u araştırılmı ve bu yönde tespitler bulunulmu tur.

SUMMARY

The complete area of The Strait of İstanbul, The Strait of Çanakkale and Marmara Sea is called as “ Turkish Straits” . Turkish Straits is defined as “ international straits “ in international law literature.

The sovereignty of Turkish Straits has belonged to Turks after İstanbul had been conquered by Turks in 1453. After this event, Otoman Empire continued the principle that Turkish Straits and Black Sea region closed to foreign ships, till 1774 with The Pack Of Küçük Kaynarca that gave a free passage through Turkish Straits to Russian commercial ships.

With the clashes of Otoman Empire and other nations for the sovereignty of Turkish Straits, the passage regime of Turkish Straits has been regulated by international agreements. And today, the main regulation source related the passage regime of Turkish Straits in international law is The Montreux Convention.

In the first chapter of the theses, the general rules concerning the passage regime through international straits and the passage regime through Turkish Straits with its historical developments are explained.

In the second chapter of the theses, the problems that occurred by international developments in the past time and the studies for solving these problems are examined.

In the third chapter of the theses, the “ Turkish Straits Maritime Traffic Regulations” which has been put into force to overcome the problems about sea accidents, and other kind of risks is explained and the consistency of these regulations with international law is explained.

At last, it is concluded that, the “ Turkish Straits Maritime Traffic Regulations” is consistent with international law, due to the necessity for preventing the risks that occur by increasing rate of sea traffic at the Turkish Straits.

ÖNSÖZ

Bugün Türk Bo azları olarak adlandırılan İstanbul ve Çanakkale Bo azı ile Marmara Denizi Bölgesi, jeopolitik konumu ve askeri stratejik önemi itibarı ile Türkiye'nin geçmi ten günümüze sahip oldu u en önemli bölgeleri olmu ve halen bu önemlerini korumaktadır.

Tezimde Uluslararası Hukuk Literatüründe, ulusal ve uluslar arası bo az tanımı ile genel olarak bo azlardan geçi rejimi incelendikten sonra tarihsel süreç içerisinde, Türk Bo azlarının hukuksal rejimi ve özellikle Montreux Bo azlar sözleşmesi ele alınmış , ayrıca sözleşme kurallarının ilerleyen süreçte ve bugün itibarı ile tatbikatına ilişkin bazı tespitler yapılmış ve bo azlardan geçi e ilişkin ulusal bir düzenleme olan "Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü" incelenerek, bu tüzü ün uluslararası hukuka uygunlu u değerlendirilmiştir.

Bo azlar konusu Türkiye açısından günübürlük bir politika unsuru de ildir, tarihsel süreç göstermektedir ki bo azlar, Türkiye'nin dış politikasına yön verecek en önemli bir konudur. Bu sebeplerle bo azlar meselesine dair milli bir vizyonun oluşturulması gereklidir.

Tezimde ifade etti im görüşler sadece şahsımla ilgili olup, mensubu olmaktan onur ve şeref duyduğum Türk Silahlı Kuvvetlerinin görüş ve politikalarını temsil etme makamında ifade edilmiş de ildir.

Tez danışmanım Sayın Yrd.Doç.Dr.Ezeli AZARKAN'a tezimi hazırlarken çalı malarımaya yönelik göstermiş oldu u yardımları ve örnek e itimci ki ilişkininden dolayı teşekkür ve saygılarımı sunmayı bir borç bilirim. Tezimin bu konuda ara tırma yapacak herkese faydalı olmasını diliyorum.

Selahattin KARAKAYA

Önsöz

Giri1-3

I. BÖLÜM**I. ULUSLAR ARASI HUKUKTA ULUSLAR ARASI****BO AZLARDAN GEÇİ REJİMİNE İLİŞKİN KURALLAR****VE TÜRK BO AZLARININ STATÜSÜ.....3-19****A. Ulusal ve Uluslar arası Bo azların Tanımı.....4****B. Uluslararası Bo azlardan Geçiş Rejimi6****1. Uluslararası Bo azlardan Zararsız Geçiş Rejimi.....7****a. Zararsız Geçişin Tanımı.....7****b. Kıyı devletinin zararsız geçiş ile ilgili yetkileri.....9****aa. Kıyı devletinin zararsız geçiş düzenleme yetkisi.....9****bb. Kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını kullanan
gemiler üzerindeki yargı yetkisi.....10****2. Uluslararası Bo azlardan Transit Geçiş Rejimi.....12****C. Transit Geçiş Rejiminin Geçerli Oldu u Bo azlar.....12****D. Transit Geçiş Rejiminin Geçerli Olmadığı Bo azlar.....12****E. Transit Geçiş Rejimi ile Zararsız Geçiş Rejimi Arasındaki Farklar.....13****F. Uluslararası hukuk ve iç hukuk açısından Türk Bo azları'nın statüsü14****II. TARİHSEL SÜREÇ ÇERÇEVESİNDE TÜRK****BO AZLARININ HUKUKSAL REJİMİ19-50****A. Birinci Dünya Savaşına Kadar Olan Dönem.....19****B. Birinci Dünya Savaşı Dönemi Ve Sonrası23****1. Milli Mücadele Dönemi.....24****2. Lozan Bo azlar Sözleşmesi25****a. Konferansta Öne Sürülen Tezler26****aa. İngiliz Tezi.....26****bb. Rus Tezi.....26****cc. Türk Tezi.....27**

b.	Lozan Bo azlar Sözle mesinin Hükümleri.....	27
aa.	Ana kural (Geçi Serbestli i)	27
bb.	Ticaret Gemileri.....	28
aaa.	Barı Zamanında.....	28
bbb.	Sava Zamanında	28
cc.	Sava Gemileri	29
aaa.	Barı Zamanında.....	29
bbb.	Sava Zamanında	30
c.	Bo azların Silahsızlandırılması	30
d.	Bo azlar Komisyonu	31
e.	Bo azlar Rejiminin Güvencesi	31
C.	Montreux Bo azlar Sözle mesi	32
1.	Montreux Bo azlar Konferansı	32
a.	Yeni Uluslararası Konjonktür (Silahsızlanma Giri imlerinin Ba arısızlı ı Ve Kolektif Güvenlik Sisteminin Çökü ü)	32
b.	Türkiye'nin 1936 Yılına Dek Yaptı ı Diplomatik Giri imler.....	33
c.	Türkiye'nin 10 Nisan 1936 Tarihli Notası	33
d.	Konferansa Katılan tarafların Görü leri	37
2.	Montreux Bo azlar Sözle mesi ile Getirilen Yeni Rejim.....	38
a.	Geçi Rejimi Açısından	39
aa.	Ticaret gemileri açısından	39
aaa.	Barı zamanında	40
bbb.	Sava zamanında.....	40
ccc.	Türkiye'nin kendisini çok yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i zamanlarda.....	41
bb.	Sava Gemileri Açısından.....	41
aaa.	Barı zamanında.....	42
bbb.	Sava zamanında	45
ccc.	Türkiye kendisini çok yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i zamanda.....	46
cc.	Uçaklar Açısından.....	47
b.	Bo azların Yeniden Askerle tirilmesi Ve	

Bo azlar Komisyonu'nun Kaldırılması'na	
li kin Hükümler Açısından.....	47
aa. Bo azların Yeniden Askerle tirilmesi	48
bb. Bo azlar Komisyonu'nun Kaldırılması.....	48
cc. Sözle menin Sona Ermesi Ya Da	
De i tirilmesi Açısından	48

II. BÖLÜM:

I. MONTREUX SÖZLE MES N N YÜRÜRLÜ E	
GRMES N DEN SONRA MEYDANA GELEN GEL MELER.....	50-66
A. Sava Öncesi Sovyet Talepleri.....	50
B. Sava Döneminde Kar ıla ılan Sorunlar.....	51
C. Yalta ve Potsdam'da Bo azlar Sorunu	51
D. İkinci Dünya Sava ı Ertesinde Notalar Sava ı.....	52
1. Amerika Birle ik Devletleri ve ngiltere'nin Notaları	52
2. Birinci Sovyet Notası (7 A ustos 1946)	53
3. İkinci Sovyet Notası (24 Eylül 1946)	54
II. SAVA GEM LER N N GEÇ NE L K N	
OLARAK KAR ILA ILAN SORUNLAR	55
A. Sözle mede Geçen “Barı Zamanında” ve	
“Sava Zamanında” Kavramları Açısından Kar ıla ılan Sorunlar.....	55
B. Askeri ve Teknolojik Geli melerin Yarattı ı Sorunlar.....	55
C. Kimi sava Gemilerinin Sınıflarına Ba lı Olarak Kar ıla ılan Sorunlar.....	55
III. CAN, MAL VE ÇEVRE GÜVENL AÇISINDAN	
KAR ILA ILAN SORUNLAR.....	56
IV. ORTAYA ÇIKAN SONUÇLAR.....	60
V. SORUNLARIN A ILAB LMES Ç N LER SÜRÜLEN GÖRÜ LER.....	63

III. BÖLÜM:

I. TÜRK BO AZLARI DEN Z TRAF K DÜZEN	
TÜZÜ Ü VE ULUSLARARSI HUKUKA UYGUNLU U	66-79
A. Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü	
le Getirilen Yeni Kurallar	66

1.	Amaç, Kapsam ve Tanımlar (Birinci Bölüm)	66
2.	Genel Hükümler (ikinci Bölüm)	67
3.	İstanbul Ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş (Üçüncü Bölüm)	69
4.	Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler (Dördüncü Bölüm)	70
5.	İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar (Beşinci Bölüm)	71
6.	Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzenine İlişkin Kurallar (Altıncı Bölüm)	71
7.	Çeşitli Hükümleri (Yedinci Bölüm)	72
B.	Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün Hukuksal Dayanağına İlişkin Değerlendirme.....	72
1.	Montreux Sözleşmesi'nin Giriş Kısmındaki "Güvenlik" Kavramına Dayanan Görüş	72
2.	Lozan'da Oluşturulan Boğazlar Komisyonu'nda Türkiye'ye Geçen Yetkilere Dayanan Görüş	74
C.	Türkiye'nin Türk Boğazlarına İlişkin Olarak Yetkilerinin Kapsamı Ve Dayanağı.....	74
1.	Montreux Boğazlar Sözleşmesi Hazırlanırken Türkiye'nin Saklı Tuttuğu Yetkiler.....	75
2.	Sonraki Uluslararası Sözleşmelerden Kaynaklanan Yetkiler	76
3.	Boğazların Kendine Özgü Statüye Sahip Olmalarından Kaynaklanan Yetkiler.....	78
D.	Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün Uluslararası Hukuka Uygunluğu.....	79

SONUÇ

KAYNAKÇA

EKLER

EK-1 : MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ (20 Temmuz 1936)

EK-2 : TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

Kısaltmalar

a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.e.	: Adı geçen eser
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birle mi Milletler
BMDHS	: Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi
C.	: Cilt
COLREG-72	: Denizde atı mayı nleme Sözle mesi,1972
ev.	: Çeviren
IMO	: Milletlerarası Denizcilik rgütü
Mad.	: Madde
MC	:Milletler Cemiyeti
KBBS	: Cenevre Karasuları ve Biti ik Bölge Sözle mesi
R.G.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SBF	: Siyasal Bilgiler Fakültesi
SOLAS	: Denizde Can Güvenli i Uluslar arası Sözle mesi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi

G R

Co rafi açıdan bo azlar, iki deniz alanını birle tiren do al ve dar su yollarıdır.¹ Bo azlar iki açık denizi veya iki devletin karasularını veya ekonomik bölgelerini birbirine ba lıyor ve birbirinden ayırıyorsa, bu ba lantı uluslararası deniz ula ımı, askeri stratejik ve ekonomik sebepler ile farklı ulusların çıkarlarını etkileyeceklerinden Uluslararası Hukuk'u ilgilendirirler. Dünya ticaret hacminin yakla ık %90'lara varan bir bölümü deniz yol ile yapılabilmektedir. Di er taratan her geçen gün geli en teknoloji ile geli tirilen nükleer güçle çalı an gemilerin icadı, nükleer ba lıklı silahların geli tirilmesi ve bunları ta ıyan su üstü ve su altı gemilerin kullanılması, bu tür gemilerin birer uluslararası su yolu niteli inde olan bo azların önemini her geçen gün artırmakta ve bo azlardan geçi lerin özel bir hukuki rejime tabii tutulmasını zorunlu kılmaktadır.²

“Türk Bo azları” terimi co rafi ve siyasal bakımlardan stanbul ve Çanakkale Bo azlarıyla, bunların arasında kalan Marmara Denizini ifade eder³ ve siyasal ve jeostratejik açılardan dünyanın en önemli deniz yollarından biridir. Türk Bo azları 160 millik bir yoldur ki Akdeniz ile Karadeniz'i birbirlerine ba layan tek su yoludur.⁴ Napoleon Bonaparte'ın “O dar Bo azları Rusya'ya bırakmaktansa dünyanın yarısını bırakmayı ye lerim ve Çar i. Alexandre'nın "Co rafia benim Bo azlara sahip olmamı emrediyor; e er Bo azlar ba kasının elinde ise kendi evimin sahibi olmam olanaksızdır.” ba lamındaki ortak anlamlı ifadeleri ile Türk Bo azlarının tarih içersindeki önemini vurgulamı lardır. Çünkü bo azlar deniz silahları ile kara kuvvetlerini etkilemek açısından en önemli stratejik su alanlarından olagelmi tir. M.S. 626 yılında Kadıköy kıyılarına kadar gelen ve Avarlar ile kuvvetlerini birle tiren ran kuvvetleri Bizans donanmasının etkisi ile geri çekilmek zorunda kalmı tir. M.S. 717 yılında stanbul'u almaya gelen Arap kuvvetleri deniz üstünlü ünü sa layamadıkları için hedeflerine ula amamı tir. 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından stanbul'un fethine imkan kılan zeminin temini ancak Bo azlar üzerinde deniz hakimiyetinin kurulması ile mümkün kılınabilmı tir.⁵

¹ PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, Ankara 1990, s. 348

² VANK M, Deniz, Bo azların Hukuki Rejimi Ve Türk Bo azları, US-A Yayıncılık, Ankara, 1998, s.3

³ Montreux Sözle mesinin Ba langıç Bölümünde: "...Bo azlar genel deyimiyile belirtilen Çanakkale Bo azı, Marmara Denizi ve Karadeniz Bo azından geçi i ve..."ifadesiyle bu görü ü benimsenmi tir. (MERAY, S-OLCA Y. O.(çev.): Montreux Bo azlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, Ankara 1976 s.185) Fakat bir, Yunanlı hukukçu, 1935 yılında yayınladı ı bir inceleme yazısında, Marmara Denizi'nin, karasuları dı nda kalan kısımlarının “açık deniz” oldu unu ve böylece de bu kısımlarda açık deniz rejiminin uygulanması gerekti ini savunmu tur. Buna kar ı ileri sürülen görü ler için bkz. ÇEL K, E.F., Milletlerarası Hukuk, Gözden geçirilmi 3. Baskı, C.2, stanbul 1977, s.177

⁴ ERDA , Sadık, Türk Bo azları'nın Kısa Tarihi, Türk Yurdu Dergisi, , S. 134, Ekim 1998, s.170-174

⁵ BÜYÜKTU RUL, Afif, Akdeniz Stratejisinde Türk Bo azları, Türk Tarihi Dergisi, S. 40, Mayıs 2000, s.103-107.

Bo azların askeri ve stratejik bakımdan önemi, temelde Karadeniz'in ve Akdeniz'in, stratejik bütünlü ü içinde yer alması ve Karadeniz havzasına ek olarak, Tuna Nehri ve balantılı kanallar sistemi yoluyla Do u ve Orta Avrupa'nın da açık denizlere çıkı yolu olmasına dayanmaktadır. Bo azlara hâkim olan devlet Karadeniz, Ege Denizi, Anadolu ve Balkanlar üzerinde önemli bir etki yapabilmektedir. Gerek Akdeniz'den Uzakdo u yolunun emniyeti ve gerekse Ortado u'nun zengin petrol kaynaklarının muhafazası Bo azların gelece i ile yakından ilgilidir.⁶ Jeostratejik konumu itibarı ile Bo azlar Avrupa ve Asya arasındaki karasal balantılarda, askeri amaçlı geçi lerde do al bir engel olmaktadır. Bu sebepler ile Bo azları elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz hareketleri bakımından co rafi olarak önemli avantajlara sahip olmaktadır.⁷

Bo azların ekonomik ve ticari önemi ise, gerek Asya-Avrupa karayolu balantısının ve gerekse Karadeniz-Akdeniz deniz yolu balantısının ticari amaçlarla kullanılmasından ileri gelmektedir. Nitekim eski çalardaki me hur pek Yolu için oldu u gibi, bugün Ortado u'ya giden tır kara ta imacılı ı yolu ile ran'a Karadeniz limanları aracılı ıyla ula an deniz yolu hep Bo azlardan geçmek zorundadır.⁸ Ayrıca Karadeniz havzasına ek olarak, Tuna nehri ve balantılı kanallar sistemi yoluyla Do u ve Orta Avrupa'nın da açık denizlere çıkı yolunun Bo azlardan geçmesi son yıllarda Bo azlardan geçen ticaret gemilerinin sayısının yüksek olmasına yol açmı tır. Kısacası, Bo azların ekonomik ve ticari önemi, Karadeniz'in bir Türk iç denizi niteli ini kaybetmesinden sonra, özellikle 20 asırda balamı ve günümüze de in artarak devam etmi tir.⁹

Bu sebepler ile Bo azlar Tarih boyunca, dünya çapında etkisi olan hemen her devletin fırsat buldu unda egemenli i altında tutmaya çalı tı ı en önemli bir bölge olmu ve önemi zamanla ve geli melerle artarak devam ettirmi tir.

Bo azların hukuksal rejimini di er devletlerle mücadele gücünü koruyabildi i nisbette, 19. Yüzyılın balarına kadar Osmanlı Devleti tek balına saptarken, gerek mparatorlu un zayıflamaya balaması nedeniyle ve gerekse Bo azların uluslararası öneminin daha da artması sonucu, 1809'dan itibaren uluslararası andla malarla belirlenmeye balamı tır. Bo azlarda günümüzde uygulanmakta olan rejim, tarihsel bir geli imin sonucudur.¹⁰

⁶ BALTALI, Kemal, 1936-1956 Yılları Arasında Bo azlar Meselesi, 1.Baskı, Ankara 1959, s.11

⁷ PAZARCI, "Bo azlar Rejimine li kin Türk Dı Politikası ve Kar ıla ılan Kimi Sorunlar", Emst E. Jirsh'in Anısına Arma an, Ankara 1986, s. 840-850

⁸ Ibid, s. 840-850

⁹ ÖZDALGA, Türk Bo azlarının Tarih çindeki Önemi. stanbul, 1965, s.1-2

¹⁰ INAN, Yüksel, Türk Bo azlarının Siyasal Ve Hukuksal Rejimi, 3. Basım, Ankara 1995, s. 5

Günümüzde geçerli olan Türk Bo azları’da geçi rejimi, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlü e girmi olan “Montreux Bo azlar Sözle mesi” ile belirlenmi tir. Montreux Sözle mesinin esas amacı kıyı devleti olan Türkiye’nin egemenlik haklarını saklı tutmakla beraber, uluslararası deniz ticaretinin gereklerini ve yararlarını bu haklarla ba da tırmaktır. Fakat zamanla de i en ko ullar ile gelen ihtiyaçların temini açısından Montreux Sözle mesinin bazı engel ve eksik yanları ortaya çıkmı tır. Bunlar, askeri teknolojik geli meler, gemilerin tür ve kapasitelerindeki de i iklikler, deniz trafi indeki artı gibi Türkiye’nin güvenli ini ve çevre açısından gelece ini yakından ilgilendiren sebeplerdir. Montreux Sözle mesinde, Bo azlardan geçen yabancı gemilerdeki tehlikeli yüklere, zarar verici hareketlere, çevreyi kirletici davranı lara kar ı denetleyici ve önleyici hükümlere yer verilmi de ildir.¹¹

Bu itibarla, Türkiye, Sözle menin kesin olarak saptamı oldu u temel ilkeler di nda kalan hususlarda, son geli meler ve ortaya çıkan yeni durumlar da göz önünde bulundurarak, Sözle menin tadiline gitmeksizin, iç hukuk kurallarıyla, Bo azlardan geçi i düzenlemek için Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü’nün bir Tüzük yayınlamı ve yürürlü e sokmu tur.

Bu çalı mamızda kavramlar ve kurallar, genel nitelikli olanlardan özele do ru anlatılmı tır. Öncelikle uluslararası bo azlardan geçi e ili kin genel kurallardan bahsedilmi tir. Daha sonra Türk Bo azları’nda geçi rejimine ili kin tarihsel süreç anlatılmı ve hali hazırda geçi rejimi düzenleyen Montreux Bo azlar Sözle mesi incelenmi tir. Montreux Sözle mesinde, Bo azlardan geçen yabancı gemilerdeki tehlikeli yüklere, zarar verici hareketlere, çevreyi kirletici davranı lara kar ı denetleyici ve önleyici hükümlere yer verilmedi inde Bo azlar Bölgesi’nden geçi yapan gemi ve uçakların Türkiye açısından te kil etti i can, mal ve çevre güvenli ine ili kin sorunların giderilmesi açısından Montreux Sözle mesi’nin yeterli olmadı ı konularda düzenleme getiren Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü incelenmi ve Türkiye’nin yaptı ı bu iç hukuk düzenlemesinin uluslar arası hukuka göre geçerlili i incelenmi tir.

I. BÖLÜM

I. ULUSLAR ARASI HUKUKTA ULUSLAR ARASI BO AZLARDAN GEÇ REJ M NE L K N KURALLAR VE TÜRK BO AZLARININ STATÜSÜ

¹¹ VERSAN, Rauf, "Ça da Geli meler ve Montrö", Cumhuriyet Gazetesi, 22 Ocak 1992

A. Ulusal ve Uluslar arası Bo azların Tanımı

Bo azların de i ik tanımları yapılmı tır. Bir tanıma göre “Bo az, iki kara parçası arasında bulunan dar deniz parçasıdır”.¹² Bir ba ka tanıma göre “Bo azlar, iki deniz parçasını birle tiren do al ve dar suyollarıdır”.¹³ Co rafi açıdan bo azlar, iki deniz alanını birle tiren do al ve dar suyollarıdır¹⁴. Bu dar suyolları iki açık denizi veya iki devletin karasularını veya ekonomik bölgelerini birbirine ba lıyor ve birbirinden ayırıyorsa, aynı zamanda farklı milletleri etkimesi tabii oldu u için Uluslararası Hukuk açısından önem kazanırlar. Doktrinde geçen farklı tanımlar dı nda uluslar arası bir kaynak tarafından yapılmı bir tanım ise ileride bahsedilecek olan “Korfu Bo azı” davasında Uluslararası adalet Divanı’nca bir suyolunun bo az sayılması meselesine dair getirilmi kıstaslar bulunmaktadır. Buna göre “Açık denizin iki parçasını birle tiren ve uluslar arası deniz ula ımında kullanılmakta olan...” bo azlar uluslar arası bo azlardır.¹⁵ Bo azlardan su yolu olarak uluslararası deniz ula tırması amacıyla da yararlanılıyor ise bu durumda hukuksal önemleri yanında siyasi ve askeri ve ekonomik önemleri de artmaktadır.

Ulusal veya uluslar arası bo az ayrımı bo azların tabi olacakları kurallar yönünden önem ta ımaktadır. Ulusal Bo az, tek bir devletin kıyıda ı bulundu u ya da kapalı denize ba lanan dar suyollarına denir.¹⁶ Ulusal bo az kıyı devletinin egemenli i altındadır ve bu bo azlardan geçi rejimi kıyı devletinin iç hukukuna göre saptanır. Fakat bo azlardaki suyolu, kıyı devletinin karasuları geni li inin iki katı veya daha fazla olursa ve aksine tarihsel haklara dayanan bir gerekçe olmadıkça, bu suyolunun orta yerinde bulunan açık deniz alanında milletlerarası hukuk kularınının geçerli olması gerekecektir. Bu tür bo azlara örnek olarak Rusya Federasyonu’nun kıyıda bulundu u ve Karadeniz’i Azak denizine ba layan Kerç Bo azı gösterilebilir.¹⁷ Çünkü Bo azın iki kıyısı arasındaki geni lik, kıyıda devletinin karasularınının iki katından fazla ise, karasuları arasında bir açık denizalanı kalacaktır. Fakat tarihsel hakları söz konusu ise açık deniz statüsünde olan arada kalan bu denizalanı, kıyı devletinin karasuları veya iç suları rejimine tabi tutulabilir.¹⁸ Ayrıca belirtmek gerekir ki, bir bo az ulusal bo az olma ölçütlerine tam

¹² AK PEK, Ö. İhan, Devletler Hukuku, 2 Kitap, Ankara 1964, s.47

¹³ B LSEL, Cemil, Lozan, 2 Kitap, İstanbul 1933, s.299

¹⁴ NAN, a.g.e., s.3

¹⁵ B LGE, A.Suat, “Milletlerarası Adalet Divanı’nın Korfu Bo azı Davası”, S.B.F. Dergisi, Cilt 10, S.1, (1955), s.228-242

¹⁶ BAYKAL, Ferit Hakan, “1982 Deniz Hukuku Konvansiyonunda Bo azlardan Geçiş Rejimi”, Mahmut R. Belik’e Arma an., İstanbul 1993, s.18

¹⁷ BAYKAL, a.g.m., s.20

¹⁸ PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, s.350

olarak uysa bile, uluslararası bir andla manın konusunu olu turması durumunda uluslar arası bo az olarak kabul edilmektedir.¹⁹

U.A.D. 1949 yılındaki Korfu Bo azı Davası kararında, uluslararası bo azın niteli ini belirlemi tir. Arnavutluk Hükümeti'nin U.A.D. nda yaptı ı müzakereler esnasında Korfu Bo azının uluslar arası bo az olmadı ı savunması çözümlenmesi gereken esas mesele olmu tur. ²⁰Buna kararında; "Milletlerarası bo azın kesin ölçütü bo azdaki trafi in hacminde ya da milletlerarası denize ula tırması bakımından az veya önemli olu unda aranıp aranmayaca ı dü ünülebilir. Bo az açık denizin iki parçasını birle tirdi ine ve bunun gibi milletlerarası deniz ula tırmasında kullanıldı ına göre kesin ölçütün, daha çok bo azın co rafi durumundan çıkarılması uygun görülmektedir. Korfu Bo azının, açık denizin iki parçası arasında kullanılması zorunlu bir yol olmadı ı fakat, Ege Denizi ile Adriyatik arasındaki deniz ula tırması için ihtiyari bir yol oldu u dü üncesi de kesin olarak kabul edilemez. Korfu Bo azı, milletlerarası trafi e faydalı olmamı bir yol de ildir." ekinde de erlendirmede bulunmu tur. Bundan da anla ılıyor ki, U.A.D. 1949 yılındaki Korfu Bo azı Davası kararında, bir suyunun uluslar arası bo az olarak nitelendirilebilmesi için iki temel ölçüt ortaya koymu tur. Bunlardan ilki, bu suyunun co rafi durumudur. kincisi ise, sözkonusu suyunun uluslar arası deniz ula ımı için kullanılıp kullanılmadı ıdır. Di er taraftan U.A.D. Korfu Bo azı davasında verdi i karar ile bir suyunun uluslar arası bo az sayılabilmesi için haiz olması gereken nitelikleri belirledi i gibi co rafi konumları itibarı ile uluslar arası bo az sayılması gereken suyollarından geçecek olan ve bu bo azlara kıyısı bulunmayan devletlere ait sava ve ticaret gemilerinin zararsız geçi hakkına sahip olması esasını getiriyordu. ²¹

1958 Karasuları ve Biti ik Bölge Sözle mesi (K.B.B.S.), bir açık denizle bir devlet karasularını birbirine ba layan bo azların, uluslar arası deniz ula ımı için gerekli olmaları durumunda, uluslar arası bo az olarak kabul etmi tir.²² Aynı durum, 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi (B.M.D.H.S.) ile teyit edildi i gibi B.M.D.H.S.'nde münhasır ekonomik bölge kavramının ihdas edilmesi ile birlikte bu kavramı da kapsayan yeni bir tanıma ihtiyaç duyulmu tur. B.M.D.H.S. , bir açık denizle bir münhasır ekonomik bölgeyi ya da bir münhasır ekonomik bölge ile bir di er münhasır ekonomik bölgeyi birle tiren su

¹⁹ Ibid, s.349.

²⁰ ÇEL K, a.g.e., s.149

²¹ VANK, a.g.e., s.11

²² Bkz. 1958 Cenevre Karasuları ve Biti ik Bölge Sözle mesi, Mad. 16/4, Türkçe metin için bkz. GÜNDÜZ, A: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Te kilatlar ile ilgili Temel Metinler, 1. Baskı, stanbul 1987.

yollarını uluslar arası bo az olarak tanımlamı tır.²³ Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 37'nci maddesinde geçen "...açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin di er bölümü arasında uluslar arası seyrüsefer için kullanılan bo azlara... " ifadesi ile B.M.D.H.S. nde getirilen tanımda aynen Korfu Bo azı davasında verilen kararda oldu u gibi co rafi kıstasın esas alındı ı yorumu yapılmalıdır. ²⁴ Sözle me de, bir devletin karasuları ile bir ba ka devletin münhasır ekonomik bölgesini birle tiren suyuolları da uluslar arası bo az olarak kabul edilmı tır. (Mad.451/1, b).

Aralık 1982 tarihinde Jamaika'nın Montego Bay ehrinde imzaya açılan B.M.D.H.S. halihazırda yeterli sayıda devletçe imzalanmadı ı için yürürlü e girmemi tır. ²⁵

B. Uluslararası Bo azlardan Geçı Rejimi

Uluslar arası bo azlardan genel geçı rejimi açısından esas kural geçı özgürlü üdür.²⁶ Ancak, uluslar arası bo azlardan geçı ten faydalanacak olanlar ile geçı e müsaade edecek olan kıyı devletinın korunması gereken menfaatlerinin dengelenebilmesi için bu ilke tek ba ına yeterli de ildir. Uluslar arası bo azdan geçecek olan gemilerin sözkonusu özgürlükten hangi artlarda yararlanaca ına ili kin ayrıntıların ayrıca saptanması gerekmektedir. Geçı özgürlü ü ilkesini yorumlayan ba layıcı hukuki tasarruflardan biri, U.A.D.'nin Korfu Bo azı Davası'na ili kin olarak 1949 yılında vermi olu u karardır. Bunun yanında , bu konuda objektif düzenleyici tasarruf mahiyetinde olan 1958 Cenevre K.B.B.S. ve 1982 B.M.D.H.S., geçı özgürlü ü ilkesinin kullanılmasındaki artlar açısından, "Zararsız geçı " ve "Transit geçı " ekinde iki farklı rejim ortaya koyulmu lardır.B.M.D.H.S. her ne kadar yürürlü e girmemi ise de geni bir tasvip gören bu sözle me uluslar arası hukukta geçerli teamülü yansıtmaktadır.²⁷ B.M.D.H.S.'ye gelinceye dek, uluslar arası bo azlardan geçı rejimi, devletlerin karasularından geçı te uygulanan zararsız geçı rejimine benzer bir rejimdi. 1982 tarihli B.M.D.H.S., uluslar arası bo azların bir bölümünde transit geçı rejiminin, di er bölümünde ise Zararsız geçı rejiminin uygulanaca ını olaca ını kabul etmi tır. B.M.D.H.S. 35. maddesi ile (c fıkrası), geçı rejimi uzun süreli ve çok taraflı bir uluslar arası sözle me tarafından düzenlenmi

²³ Bkz. 1982 Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi, Mad.37, Türkçe metin için bkz.

http://tr.wikisource.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletler_Deniz_Hukuku_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi

²⁴ VANK, a.g.e., s.13

²⁵ ÖZMAN, M.Aydo an, BM Deniz Hukuku Sözle mesi, stanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları,Yayın No 5, stanbul 1984, s.15-20

²⁶ PAZARCI, Uluslar arası Hukuk Dersleri, s.350

olan bo azları, kendisinin bo azlar konusunda getirmi oldu u kuralların ve rejimin di nda tutmu tur. Türk Bo azları bu kapsamdaki bo azlardandır.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, B.M.D.H.S.'ne göre Uluslar arası bo azlardan geçi i düzenleyen kuralların, bu su yolunun hukuksal statüsünü ve bu su yolu ile kıyıda olan bulunan devletin, bu sular üzerindeki hava sahasında ve altındaki deniz yata ı ile toprak altında kullanılaca ı egemenlik yetkileri ile yargı yetkisini etkilemeyecektir.²⁸ Bu nedenle, uluslar arası bo azların sularında, iç sular, karasuları veya açık deniz rejimlerinden hangisinin geçerli olaca ı konusu, farklı hukuki meselelerdir ve geçi rejimi konusunun haricindedirler.²⁹

1. Uluslararası Bo azlardan Zararsız Geç i Rejimi

a. Zararsız Geç i in Tanımı

Uluslararası Hukukta ifadesini buluna Zararsız Geç i Rejimi kavramı andla malar bazında ilk defa 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Biti ik Bölge Sözle mesi'nde daha sonra da 1982 B.M.D.H.S.'de yer almı tır. 1982 B.M.D.H.S.'de özellikle münhasır ekonomik bölge kavramının ihdas edilmesi sebebi ile 1958 Konvansiyonundaki hükümlere oranla önemli de i iklikler yapılarak düzenlenmi tir.

1958 K.B.B.S.'nde tüm uluslar arası bo azlardan geçi rejiminin zararsız geçi oldu unu kabul edilmi tir.³⁰ B.M.D.H.S. ise, zararsız geçi rejiminin sadece bir devletin karasuları ile bir açık deniz yada münhasır ekonomik bölge arasında bulunan uluslar arası bo azlara uygulanaca ını kabul edilmi tir.³¹ Her iki sözleşme göre bo azlardan zararsız geçi rejiminde, bir devletin karasularından zararsız geçi ten farklı olarak geçi ertelenemeyecektir.³² Karasulardan zararsız geçi rejimine göre kıyı devletinin güvenli i gerektirdi i takdirde, yabancı gemiler arasında ayırım yapılmamak ve uygun biçimde ilan edilmek ko uluyla zararsız geçi , kıyı devleti tarafından geçici olarak ertelenebilir.³³

B.M.D.H.S.'nin 18. maddesinin ikinci fıkrasında uluslar arası bo azlardan yapılacak olan geçi kavramı ele alınmı tır. Bu fıkraya geçi ler, kesintisiz ve çabuk olmak zorundadır. Sadece arıza ve tehlike gibi ola an deniz ula ımını aksatan olayları, zorlayıcı

²⁷ YAKAR, Kadir, "Montreux Bo azlar Sözle mesi ve Türk Bo azlarının Askeri Önemi", Stratejik Ara tırma Ve Etüt Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt ba kanlı ı yayınları, Ankara, Gnkur Basım Evi, S. 1 (Eylül 2001), s.65-86

²⁸ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad. 34/1

²⁹ PAZARCI, Uluslar arası Hukuk Dersleri, s.350

³⁰ Bkz. 1982 B.M.D.H.S.,Mad.16/4

³¹ Bkz. 1982 B.M.D.H.S.,Mad.45/b

³² Bkz.1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.16/4; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 45/2

neden veya kazaya uğramış ya da tehlikeden bulunan kişileri, gemi ve hava araçlarına yardım etme gerekçesi ile zararsız geçi hakkını kullanan gemilerin durması mümkündür. Benzer Kurallar 1958 K.B.B.S., Mad.14/2'de de yer almaktadır. Geçinin zararsızlığı hem 1958 K.B.B.S.'nde, hem de B.M.D.H.S. u ekilde tanımlanmıştır:

“Geçinin, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır.”³⁴. Geçinin esnasındaki zararlı davranışlar B.M.D.H.S. 19. maddenin 2. fıkrası bazı davranışları zararlı davranış olarak değerlendirilerek belirlenmiştir. Buna göre:

“Yabancı bir geminin geçi, eğer bu gemi karasuları içerisinde faaliyette bulunursa, kıyı devletinin barışına düzenine ya da güvenliğine zarar vermesi sayılacaktır.

a) Sahil devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdit veya kuvvete başvurulması ya da Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir silahla deneme ve uygulama yapılması;

c) Sahil devletinin savunmasına ve güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplamaya yönelik herhangi bir eylem;

d) Sahil devletinin savunmasına ve güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askeri makinenin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahil devletinin gümrük, maliye, sağlık veya göç konularındaki yasa ve yönetmenliklerine aykırı şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) Bu sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ağırlaşmaya neden olan faaliyetlerde bulunulması;

i) Herhangi bir balık avlama faaliyetinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahil devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir teçhizat veya tesisin işlevini engellemeyi amaçlayan her türlü faaliyetlerde bulunulması;

1) Geçininle doğrudan bir ilgisi bulunmayan diğer her türlü faaliyette bulunulması.”

³³ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.16/3; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 25/3

³⁴ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad. 14/4; 1982 B.M.D.H.S., Mad.19/1

Geçi esnasında zararlı davranı niteli inde kabul edilerek yasaklanmı faaliyetler ayrıntılı ve kapsamlı olarak sayılmı olmalarına ra men özellikle son fıkranın ifadeleri incelendi inde bu davranı ların sınırlandırılmadı ı yorumu yapılabilecektir.

1982 B.M.D.H.S.nin 20. maddesinde, 1958 K.B.B.S'nde denizaltıların ve öteki su altı deniz araçlarının zararsız geçi leri sırasında su yüzeyinde seyretmesi ve bayraklarını göstermesi yükümlülü ü devam ettirilmı ve zararsız geçi rejimine tabi olan bo azların üzerinden uçu hakkı tanınmamı tır.³⁵Bu yükümlülü ü ihlal de geçi i zararlı kılan davranı lar arasında de erlendirilebilir.

b. Kıyı devletinin zararsız geçi e ili kin yetkileri

Zararsız geçi in ihlali hallerinde zarar görecekt taraf olan kıyı devletinin, zararsız geçi hakkını kullanmakta olan gemilere ili kin zararsız geçi i düzenleme yetkisi ve zararsız geçi hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetki bulunmaktadır.

aa. Kıyı devletinin zararsız geçi i düzenleme yetkisi

Hem 1958 Cenevre K.B.B.S. hem de 1982 B.M.D.H.S.ne göre, kıyı devleti, sözleşme hükümlerine ve uluslar arası hukukun öteki kurallarına uygun olarak, zararsız geçi e ili kin düzenleme yapabilecektir.³⁶ 1982 B.M.D.H.S.'ye göre, kıyı devleti düzenleme yetkisini belirli konulardan herhangi biri veya tamamı için gerekli oldu unda kullanacaktır: 1982 B.M.D.H.S.nde sayılan konular unlardır: i) ula tırma güvenli i ve deniz trafi inin düzenlenmesi; ii) deniz ula ımı araç-gereçlerin korunması; iii) kabloların ve boruların korunması; iv) denizin canlı kaynaklarının korunması; v) kıyı devletinin balıkçılık konusundaki yasa ve yönetmenliklerinin ihlal edilmesinin engellenmesi, vi) çevrenini korunması ve kirlili in önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması, vii) denizdeki bilimsel ara tırmalar ve hidrografik incelemeler, viii) kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sa lık konusundaki yasa ve yönetmeliklerinin ihlal edilmesi ve engellenmesi.

Kıyı devleti düzenleme yetkisi kullanırken, geçi hakkını kullanan gemilerin çizimi, yapımı, mürettebatı ve donanımını uluslar arası hukuka aykırı biçimde denetlemek için kullanamayaca ı hususu ve, bu yasa yönetmeliklerin kıyı devletince uygun biçimde yayınlanması gerekti i de ilgili maddenin devamında belirtilmektedir.³⁷ B.M.D.H.S.'de, geçi i zararlı hale sokan davranı ları sıralarken sınırlı sayma yöntemini benimsemi di i

³⁵ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.20

³⁶ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.17; 1982 B.M.D.H.S., Mad.21/1

³⁷ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad. 21/2 ve 3

gibi kıyı devletinin düzenleme yapabileceği konuların sayılması olması, yetkilerinin bu konularla sınırlı olduğu anlamına gelmemektedir.³⁸

Zararsız geçi rejimi kıyı devletine bazı yükümlülükler getirmektedir. Bu yükümlülükler hem Cenevre K.B.B.S. hem de 1982 B.M.D.H.S.nde öngörülme tür: Kıyı devleti, yabancı gemilerin zararsız geçi ini önlememelidir.³⁹ Kıyı devleti, seyirli kin bilgisi dahilindeki her tür tehlikeyi, uygun yollarla duyurmak zorundadır.⁴⁰ Kıyı devleti bo azlardan zararsız geçi i yapan gemilerden onlara verildi i hizmetler dı ında bir geçi ücreti alamaz ve verdi i bu hizmetler kar ılı ında alacağı ücretlerde farklı gemiler arasında ayrımcılık yapamaz.⁴¹ 1982 B.M.D.H.S.'ye göre kıyı devleti , zararsız geçi yapan yük gemileri arasında da ayırım yapmamalıdır (Mad.24/1, b).

Kıyı devletince yapılan düzenlemelerin, zararsız geçi yapan gemiler tarafından ihlal edilmesi halinde veya geçi i zararlı hale sokan faaliyetlerde bulunmaları halinde, kıyı devleti, ticaret gemileri ve ticari amaçlı devlet gemileri için gerekli önlemleri alıp uygun gördü ü cezaları uygulayabilecektir.⁴² Savaş gemilerinin ve ticari amaç ta ımayan devlet gemilerinin dokunulmazlı ı ilkesi nedeni ile savaş gemileri ile ticari amaçlı olmayan öteki devlet gemilerinin bu ihlallerde bulunmaları hallerinde, kıyı devleti bu kurallara uyulması ihtarını yaptıktan sonra son tedbir olarak, bu gemilerin bölgeyi terk etmesini isteyebilir.⁴³ Kıyı devleti, savaş gemileri ve ticari amaçlı olmayan öteki devlet gemilerinin bu tür ihlallerde bulunmalarından kaynaklanan zararların tazmini için bayrak devletlerinin uluslararası sorumlulu unu ileri sürerek zarar tazmini talebinde bulunabilir.⁴⁴ Kıyı devleti ayrıca, zararsız geçi niteli i ta ımayan geçi leri önlemek için gerekli önlemleri alma yetkisine sahiptir.⁴⁵

bb. Kıyı devletinin zararsız geçi hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi

Kıyı devletinin zararsız geçi hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi konusunda Hem 1958 Cenevre K.B.B.S. hem de 1982 B.M.D.H.S.'nde, sözkonusu gemilerin ticaret gemisi ya da savaş gemisi olmasına göre farklı kurallara ba lanmıştır.⁴⁶ 1958 Cenevre K.B.B.S. hem de 1982 B.M.D.H.S. ticari amaçla kullanılan devlet

³⁸ PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, s.335

³⁹ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S. Mad. 15/1; 1982 vB.M.D.H.S., Mad. 24/1

⁴⁰ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S. Mad. 15/1; 1982 vB.M.D.H.S., Mad. 24/2

⁴¹ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.; 1982 B.M.D.H.S., Mad..26

⁴² PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, s.336

⁴³ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.22/2 ve 23; 1982 B.M.D.H.S., Mad.. 30 ve 32

⁴⁴ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.31

⁴⁵ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.. 25/1.

gemilerinin hukuksal rejimine, ticari amaçla kullanılmayan (savaş gemileri dışında) devlet gemilerini ise savaş gemilerinin hukuksal rejimine tabi tutulmaktadır.⁴⁷

Ticaret gemileri ve ticari amaçla devlet gemileri açısından incelediğimizde: Zararsız geçi hakkını kullanan gemi ticaret gemisi ve ticari amaçla devlet gemisi ise bu gemide, ceza davasının konusunu oluşturan bir suç işlendiği zaman, kıyı devleti yargı yetkisini sadece şu sınırlı durumlarda kullanabilecektir:⁴⁸ i) suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa; ii) işlenen suç, kıyı devletinin barışına ya da karasularının düzenini bozuyorsa; iii) gemi kaptanı ya da geminin bayrak devletinin diploması temsilcisi veya konsolosluğu kıyı devleti yetkilerinden yardım istemi ise; iv) uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi sözkonusu ise. Kıyı devleti yargı yetkisini kullanırken bir tutuklama yapacağı zaman geminin ulaşımını aksatmamaya mümkün mertebe özen göstermelidir.

Zararsız geçi hakkını kullanan gemi ticaret gemisi ve ticari amaçla devlet gemisi ise, gemide bulunan kişilerle ilgili hukuk davalarında, kıyı devleti uluslararası özel hukukun yasaları çatısı altında kuralları çerçevesinde yargı yetkisine sahipse, bu hakkı kullanabilecektir.⁴⁹ Sadece bu yetkinin kullanılması kıyı devletine, geçi yapmakta olan gemileri durdurmak ve yolundan çevirmek yetkisini vermez.⁵⁰ Gemilerle ilgili hukuk davalarında, bir gemi herhangi bir nedenle karasularında duruyorsa veya kıyı devletinin iç sularında ayrılarak karasularından geçiyorsa, kıyı devleti, her türlü icra ve tutuklama işlemleri de dahil olmak üzere, bu gemi üzerinde hukuksal yargı yetkisini kullanabilir.⁵¹ Ancak sözkonusu gemi, bir açık deniz ya da başka bir devletin karasularından gelip aynı tür deniz alanlarına geçmek için zararsız geçi hakkını kullanıyorsa, kıyı devleti sadece bu geminin geçi sırasında yüklenmiş olduğu yükümlülük ve sorumluluklara ilişkin olarak hukuksal yargı yetkisini kullanabilecektir.⁵²

Savaş Gemileri ve ticari amaçla olmayan devlet gemileri açısından incelediğimizde: Zararsız geçi hakkını kullanan gemi savaş gemileri ve ticari amaçla olmayan devlet gemisi ise savaş gemileri ve ticari amaçla olmayan devlet gemilerinin dokunulmazlık ilkesi gereği, kıyı devletinin zararsız geçi hakkını kullanan bu tür gemiler üzerinde yargı yetkisi bulunmamaktadır.⁵³ Bu tür gemilerin, geçi sırasında kıyı devletinin yasa ve yönetmeliklerine uygun davranmamaları durumunda, kıyı devleti bu kurallara uyulması

⁴⁶ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.18-20; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 27-28.

⁴⁷ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.19/1; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 27.

⁴⁸ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.19/4; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 27/4.

⁴⁹ PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, s.338.

⁵⁰ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad20/1; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 28/1.

⁵¹ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad20/3; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 28/3

⁵² Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.20/2 ; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 28/2

⁵³ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.22/2 ve 23; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 32.

ihtarında bulunmasına rağmen ihlal devam ederse, kıyı devleti sözkonusu gemilerin karasularını terk etmesini isteyebilir. İhlal teşkil eden davranışların sonucu doğacak olan zararlar, kıyı devleti tarafından, ihlali yapan geminin bayrak devletinin sorumluluğu ileri sürülerek karşılanabilecektir.⁵⁴

2. Uluslararası Boğazlardan Transit Geçi Rejimi

1982 B.M.D.H.S.nde boğazlardan geçi rejimi açısından bazı uluslararası boğazlarda, hem denizden ve hem de bu tür coğrafi konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçi hakkını kapsamına alan "transit geçi rejiminin", bazı boğazlarda ise yukarıda izah edilen "zararsız geçi rejiminin" geçerli olacaktır kabul edilmiştir.

C. Transit Geçi Rejiminin Geçerli Olduğu Boğazlar

Transit geçi, iki açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir kısmı arasında uluslararası ulaşımda kullanılan ve suları tümüyle kıyı devletinin veya kıyıda devletlerin karasularına dahil olan boğazlardan geçi için önerilen bir rejimdir. 1982 B.M.D.H.S.göre iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan boğazlarda "transit geçi" rejimi (Mad.38), bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan uluslar arası boğazlarda ise yukarıda açıklanan "zararsız geçi" (Mad.45) rejimi geçerli olacaktır. Ancak, iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan uluslar arası boğazlardan geçi te transit geçi hakkında yaralanabilmek için, bu boğazın bir devletin kıta ülkesi ile bir adası arasında yer almaması ve bu adanın açığında benzer kolaylıklara sahip bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bulunmaması gerekmektedir (Mad.38/1). Sözleşme'ye göre, böyle bir coğrafi durumda varlığı, sözkonusu boğazda, kıyı devleti tarafından askıya alınmayacak bir zararsız geçi rejiminin uygulanmasını gerektirmektedir (Mad.45/1, a).

D. Transit Geçi Rejiminin Geçerli Olmadığı Boğazlar

1982 B.M.D.H.S ne göre transit geçi rejiminin uygulanmayacağı boğazları şunlardır:

⁵⁴ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad. 23; 1982 B.M.D.H.S., Mad. 30/31.

— Uzun süredir uygulanmakta olan uluslararası sözleşmeler ile geçiş rejimi özel olarak düzenlenmiş bölgeler.⁵⁵ Türk Bölgelerinden geçiş rejimi Montreux anlaşmasıyla belirlenmiş olduğundan bu kapsamda kabul edilmelidir.⁵⁶

Uluslararası Sözleşmelerde belirlenen özel geçiş rejiminde mevcut hükümlerin yetersiz veya eksik olması ile birlikte doğrudan olarak 1982 B.M.D.H.S.nde yer alan kuralların, geçiş rejimi özel olarak hükümlerin tamamlayıcısı olarak kullanılıp kullanılmayacağı hususu tartışmalıdır; Türk Bölgeleri için uygun olan görüş, 1982 B.M.D.H.S. de yer alan hükümlerin tamamlayıcı hüküm olarak uygulanması değil, özel rejimin kendi içerisinde ek anlaşma ile buna çözüm bulunmasıdır.⁵⁷

— Transit geçiş rejimi bir bölge içindeki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen ve seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından uygun benzerlikte olan bir su yolu varsa bu kısım uluslararası ulaşımda kullanılan bir bölgeye uygulanmaz; bu gibi bölgelerde seyrüsefer ve üstten uçuş ile ilgili hükümler de dahil olmak üzere bu sözleşmenin diğer hükümleri yani zararsız geçiş rejimi uygulanır.⁵⁸

— Bölge, bölge devletinin bir adası ve ana kıtasından oluşuyorsa, adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından benzer nitelikte bir geçiş yeri olması halinde, bu bölgede transit geçiş rejimi uygulanmayacaktır.⁵⁹ Bu tür bölgelerde “zararsız geçiş rejimi” uygulanacaktır.

— Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan bölgele transit geçiş rejimi uygulanmayacaktır.⁶⁰ Bu tür bölgelerde “zararsız geçiş rejimi” uygulanacaktır. Bu tür bölgelerde “zararsız geçiş rejimi” uygulanacaktır.

E. Transit Geçiş Rejimi ile Zararsız Geçiş Rejimi Arasındaki Farklar

1982 B.M.D.H.S.’ne göre kıyı devleti, transit geçiş i askıya alamaz ve bu geçiş i engelleyemez⁶¹. Kıyı devleti, uluslararası bölgelerden yapılacak olan zararsız geçiş i de askıya alamaz⁶² ve engelleyemez. 1982 B.M.D.H.S.’nin 35. maddenin 2. fıkrasında: “Kıyı devleti, zararsız olmayan geçiş leri önlemek için karasularında gereken önlemleri alır.”

⁵⁵ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad. 35/c

⁵⁶ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.36

⁵⁷ BAYKAL, a.g.m., s.36

⁵⁸ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.36

⁵⁹ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.38/1

⁶⁰ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.45/2

⁶¹ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.44

⁶² Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.45/2.

hükümü bulunmaktadır. Bu hüküm ile zararsız geçi rejiminde, geçi i zararlı hale sokan davranı ların olması durumunda geçi in engellenebilece i böyle net bir biçimde ortaya konulurken, transit geçi rejiminde, transit olmayan bir geçi le kar ılındı ında bu geçi in engellenip engellenemeyece i noktasında sözleşme hüküm bulmamaktadır. Kıyı devletinin zararsız geçi rejiminde düzenleme yetkisinin öngörüldü ü haller, transit geçi rejiminde düzenleme yetkisinin öngörüldü ü hallere oranla daha dardır. Zararsız geçi le ilgili olarak kıyı devletine bu tür düzenlemeler yapma yetkisi veren 21. madde, transit geçi tekine göre; (Mad.42) i) deniz ula ımı araç-gereçlerinin korunması; ii) kabloların ve boruların korunması; iii) denizde balıklar dı ındaki öteki canlı kaynakların da korunması; iv) denizdeki bilimsel ara tırmalar ve hidrografik incelemeler konularını da içermektedir.

Ayrıca, kıyı devleti, ula tırma güvenli i sa lamak ve deniz trafi ini düzenlemek için kanunlar veya di er düzenlemeler yapabilir ancak transit geçi te, deniz eritleri ve trafik ayırım emalarını belirleyip uygulamaya koymaktan önce, bu konudaki önerilerini kabul edilmek üzere uygun Milletlerarası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne sunmak zorundadır. Bu önlemlerin yürürlü e konulabilmesi, sözkonusu uluslar arası örgüt tarafından onaylanmaları ön ko uluna ba lıdır.⁶³ Burada amaçlanan, genel olarak kabul edilmi uluslar arası kurallara ili kin standartlar, denizde güvenlik, avlanmaya ili kin düzenlemeler uygulamalar ve kuralların geli imi için koordinasyonu sa lanmaktır, Zararsız geçi rejiminin uygulandı ı uluslar arası bo azlarda kıyı devletinin bu tür eritleri ve ayırım emalarını hazırlarken Milletlerarası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün onayını alma zorunlulu u yoktu; ilgili uluslar arası örgütün tavsiyelerini dikkate alması yeterlidir.⁶⁴

Bir di er fark da uluslar arası bo azlardan zararsız geçi te, denizaltı ve öteki sualtı gemileri, geçi sırasında yüzeyde seyretmek ve bayraklarını göstermek zorunda olmalarına ra men⁶⁵, transit geçi yapılan bo azlarda bu tür gemiler sualtından seyredebilmeleridir. Çünkü Sözleşme, geçi sırasında bu tür gemilerin su altında seyretmelerini yasaklayan bir hüküm içermemektedir.

F. Uluslararası hukuk ve iç hukuk açısından Türk Bo azları'nın statüsü

Uluslar arası hukuk kurallarına göre, ulusal bo az statüsündeki bir su yolu, uluslararası bir andla manın konusunu olu turuyorsa, uluslar arası bo az statüsünde kabul

⁶³ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.41/4.

⁶⁴ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.22/3 a.

⁶⁵ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.20.

edilir.⁶⁶ Bu kural gere i Türk Bo azları'ndan geçi rejimi uluslar arası bir sözleşme olan Montreux Sözleşmesi ile düzenlendi inden, uluslar arası bo az statüsündedir. Montreux Sözleşmesi'nin sona erdiği 1956⁶⁷ yılından önce, taraf devletlerden hiçbiri bir ön-bildirimde bulunmadığından, daha sonra da bu yönde bir girişim olmadığından, Montreux Sözleşmesi halen yürürlüktedir.

1982 B.M.D.H.S., Mad.35/c maddesinde açıkça düzenlendi üzere Türk Bo azları uluslar arası bo az olarak nitelendirilmelerine rağmen, yukarıda açıklamaya çalıştığımız uluslar arası bo azlardan geçişte geçerli olan “zararsız geçiş” veya “transit geçiş” rejimine tabi değildir; Montreux Bo azlar Sözleşmesi'nin öngördüğü özel geçiş rejimine tabidir. Montreux Bo azlar Sözleşmesi'nin öngördüğü özel geçiş rejimi, transit geçiş ve zararsız geçiş rejimlerinden farklı, kendine özgü bir nitelik göstermektedir.

Uluslar arası bo az sularından geçiş rejimine ilişkin kurallar, bu suyuollarının genel hukuksal düzenini etkilemektedir.⁶⁸ Bu nedenle, bir uluslar arası bo az sularının, iç sular, karasular ya da açık deniz rejimlerinden hangisine bağlı olacaktır, ayrıca değerlendirilmesi gereken bir konudur. Çanakkale Bo azı, Ege Denizi'nden olan girişinde 1.5mil⁶⁹ ve Marmara Denizine açıldığı yerde 2.5 mil genişliğindedir. En dar yerinden genişlik 0.75 mil ilken en geniş yerinden 4 mile çıkmaktadır. İstanbul Bo azı, hem Marmara hem de Karadeniz tarafındaki girişinde 2.25 mil genişliğindedir. İstanbul Bo azı'nın en geniş yeri 2.25 mil, en dar yeri ise 1 mil civarındadır.⁷⁰ 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Türk Karasuları kanunu'na⁷¹ göre, Türk Karasuları ilke olarak 6 mildir (Mad.1). Bu nedenle, her iki bo az da Türk karasuları içerisinde kalan suyuollarıdır. Bunun yanında, Türk iç hukukunda, geçiş rejimi dışındaki genel hukuksal düzenine ilişkin bazı düzenlemeler de bulunmaktadır.

20 Mayıs 1982 gün ve 2674 sayılı Türk Karasuları yasasının⁷² 4. maddesi u ekildedir. “Esas hatların kara tarafından kalan sular körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıklarda olanlarının, kara tarafından kalan sular ve dış limanlar, iç sulara dahildir.” Aynı yasanın 3'ncü maddesi, Bakanlar Kurulu'na Türkiye'nin esas çizgilerini belirleme yetkisi vermektedir. Uluslar arası hukuk kuralları açısından da, limanların içlerindeki denizalanı iç sular olarak kabul

⁶⁶ PAZARCI, Uluslar arası Hukuk Dersleri, s.349.

⁶⁷ Montreux Sözleşmesi olarak 20 yıllık bir süre için yapılmıştır (Mad 28/1).

⁶⁸ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad. 34.

⁶⁹ Bir deniz mili 1852 metredir.

⁷⁰ TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, “Devletin Yetkisi”, 4.Baskı, İstanbul 1996, s.154-155; NAN, a.g.e., s.3.

⁷¹ Metin için Bkz. R.G., 29.5.1982, S. 17708

⁷² Metin için Bkz. R.G., 29.05.1982 S. 17708

edilmektedir.⁷³ Türk Bo azlar Bölgesi'nde nerenin liman (ve dolayısıyla iç sular) olarak kabul edildi i sorusunu sordu umuzda, yanıt alabilece imiz hukuksal metinler, stanbul Liman Tüzü ü ile Çanakkale Liman Yönetmenli i'dir.

Bakanlar Kurulu tarafından yürürlü e konulması 24 Temmuz 1996 tarihinde kararla tırılan stanbul Liman Tüzü ü⁷⁴ stanbul Bo azı içerisinde kalan tüm deniz alanını “ stanbul Limanı” olarak tanımlamaktadır. (Bkz. Ek-II). Tüzü e göre sözkonusu alan, stanbul Bo azı'nın kuzeydeki giri inde bulunan Anadolu ve Türkeli fenerleri arasında çekilecek bir çizgi ile, Marmara denizi tarafındaki giri te bulunan Kartal-Büyükada-Ye ilköy do rultusunda çekilecek çizgi arasında kalan sulardır.⁷⁵ Bu tüzükten önce yürürlükte bulunan 21 Nisan 1982 tarihli stanbul Limanı Tüzü ü'de, sözkonusu deniz alanının tamamına (güneye çizilen çizgi biraz daha de i ik olacak biçimde) liman olarak kabul etmekteydi. (Bkz. Ek-III).⁷⁶

Öte yandan, 11 Eylül 1982⁷⁷ tarihli Çanakkale Liman yönetmenli i de, bu gün Çanakkale Bo azı diye bilinen suyolunun önemli bir bölümü içinde kalan deniz alanını, liman olarak tanımlamaktadır. Bu yönetmenli in 4. maddesi uyarınca, güneyde Büyük Kandilli Burnu ve Kum Burnu arasında çekilen çizgi ile kuzeyde Karakova'dan Gocuk Burnu'na çekilen çizgi arasında kalan denizalanı “Çanakkale Limanı"dır (Bkz. Ek-IV). 1982 yılında kabul edilen bu yönetmenlik, bu gün hala yürürlüktedir.

Uluslar arası Bo azlardan geçi e ili kin kurallar, bu suyolunun genel hukuksal düzenini etkileyemedi inden, bir uluslar arası bo az sularının tamamen bir liman içinde kalması mümkündür.⁷⁸ Bu durumda sözkonusu sular, kıyı devletinin iç sular düzenine ba lı olacaktır.⁷⁹ Bu uluslar arası hukuk kuralı yanında, 20 Mayıs 1982 tarihli Türk Karasuları Yasasının 4. maddesi⁸⁰ de dikkate alındı ında, stanbul Bo azı'nın tamamının ve Çanakkale Bo azı'nın da önemli bir bölümünün, Türkiye'nin iç suları rejimine tabi tutuldu unu söylemek mümkündür.

Ancak, uluslar arası hukuk kurallarına göre, limanlarda düz esas çizginin ili uç noktası, liman sisteminin ayrılmaz parçasını olu turan sürekli tesislerin en uç noktalarıdır. Ayrıca, limanın aç ındaki tesisler, yapay adalar ve demir yerleri limanın bir parçası

⁷³ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad. 8-9; 1982 B.M.D.H.S., Mad.11

⁷⁴ R.G., 6.9.1996, S .22749

⁷⁵ Bkz. stanbul Limanı Tüzü ü, R.G., 6.9.1996, S 22749, Mad.3

⁷⁶ Bkz. R.G., 21.4.1982., S 17671, Mad.2

⁷⁷ Bkz. R.G., 11.9.1982., S. 17809

⁷⁸ PAZARCI, Uluslar arası Hukuk Dersleri, s.350

⁷⁹ Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., Mad.8-9; B.M.D.H.S., Mad.8 ve 11

⁸⁰ Bu madde, daimi liman tesislerinin içerisinde kalan suları, Türkiye'nin iç sularına tabi kılmaktadır.

sayılmazlar.⁸¹ Bu kurallar açısından bakıldığında, İstanbul Boğazı'nın tamamı ve Çanakkale Boğazı'nın önemli bir bölümünü liman olarak tanımlamak mümkün görünmemektedir.⁸² Boğazlar, birbirinden farklı rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden oluşmaktadır.⁸³ Bu nedenle, boğazların her iki kıyısına da saçılmış olan ve liman sisteminin ayrılmaz parçasını oluşturan bu sürekli tesislerin (demirleme yerleri hariç) kara tarafından kalan suların, içsular rejimine tabi olduğunu söylemek mümkündür. Ancak, bir Anadolu denizi Avrupa yakasında bulunan bu türden iki tesis arasında başka bir deniz alanı daha bulunmaktadır. Çünkü Boğazlar, karlı olan bu türden tesislerin birbirine temas edebilecekleri kadar dar değildir. Bu nedenle, bu aradaki deniz alanının, Türk karasuları olarak değerlendirilmesinin hukuk açısından daha uygun olduğunu düşünmekteyiz.

Öte yandan, Marmara denizi sularının geçiş rejimi dışında hukuksal statüsünün ne olduğu konusunda düşünmekte yarar vardır. Çünkü bu denizde Montreux Sözleşmesi ile geçiş ilikini olarak getirilen kuralların dışında, uygulanacak olan rejim bu suların iç deniz ya da açık deniz olmasına bağlı olarak değişir.

1958 tarihli Açık Deniz Sözleşmesi'nin 1. maddesi "Açık Deniz" bir devletin karasularına veya iç sularına ait olmayan deniz kesimleri olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, 1982 B.M.D.H.S., deniz hukukunun getirdiği yeni kavramlar⁸⁴ çerçevesinde, açık denizi daha farklı tanımlanmıştır. Bu Sözleşmenin 86.maddesine göre açık denizler, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi, karasuları, iç suları ve takımada devletinin takımada suları dışında kalan deniz alanlarıdır.

1958 tarihli Açık deniz sözleşmesi'nin açık denizlere ilikini tanımlaması Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 1956 tasarısının 26.maddesi ile aynıydı. Ancak, bu maddenin açıklanmasında, bir boğaz veya deniz geçidi ile açık denize bağlanan ve sahilleri aynı devlete ait olan deniz alanlarının iç denizler olduğu ve bunların açık deniz rejimine tabi olmadığı belirtilmekteydi. Komisyon'un yaptığı bu tanıma göre Marmara bir iç deniz sayılamaz. Çünkü Marmara Denizi bir deniz iki boğaz ile açık denize bağlanmaktadır. Buradan hareketle Marmara denizi'nin açık deniz statüsüne sahip olduğu iddia edilebilir. Ancak, Marmara Denizi'nden geçiş düzenleyen Montreux Sözleşmesi, bu denizin Türkiye'nin iç sularına dahil olduğu fikrini güçlendirmektedir. Bilindiği gibi açık denizlerde seyir serbestliği ilkesi geçerlidir. Marmara Denizi açık deniz rejimine tabi olsaydı, buradan geçişin sağlanması için ayrıca bir uluslararası sözleşme (Montreux)

⁸¹ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad 11

⁸² TOLUNER, a.g.e., s.166, 197-a nolu dipnotu

⁸³ 1994 Tüzüğü'nün 22 ve 32'nci Maddeleri bunu doğrular niteliktedir

⁸⁴ "Bitimsiz bölge" ve "takım devleti" gibi

yapılması gerekmezdi.⁸⁵ 1958 Cenevre K.B.B.S., iç sulardan gemilerin serbest geçi hakkı bulunup bulunmadığına ilişkin olarak açık bir hüküm içermemektedir. Ancak, Sözleşme'nin 5. maddesinin 2. fıkrasına göre, daha önce karasuları veya açık denizin bir parçası olan deniz alanları düz esas çizgi yöntemi kullanılarak iç sular rejimi halini almışsa, bu sulara karasularında olduğu gibi bir zararsız geçi hakkı bulunacaktır.⁸⁶ Bu hükümden hareketle, o anda olarak iç sularda zararsız geçi hakkının bulunmadığı ortaya çıkartmaktadır. O anda olarak böyle bir geçi hakkının olmadığı ve bir iç su olarak düzenlenen Marmara Denizi'nde Montreux Sözleşmesi ile bir geçi serbestliği ilkesi tesis edilmiştir.⁸⁷

Yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde, Uluslar arası Hukuk Komisyonu tarafından yapılan tanım açısından Marmara Denizi bir açık denizden çok iç denize benzemektedir. Ancak, Uluslar arası hukuk Komisyonu'nun 1956 yılındaki tasarısı, iç denizlerin hukuksal statüsü konusunda açık bir hüküm içermemekteydi. O nedenle, Türkiye tasarısındaki boşluğu doldurmak için komisyon'un 1955 yılındaki toplantısında hazırladığı maddelerle ilgili görüşünü bildirirken, iç deniz sularının iç sular rejimine tabi olduğu anlamına gelen bir hükmün sözkonusu tasarıya eklenmesini istemiştir. Ancak raportör, iç suların iç denizleri kapsadığını belirtmiş ve Komisyon Türkiye tarafından yapılmış olan bu öneriyi kabul etmemiştir.

Uluslar arası Hukuk Komisyonu, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nin açık denizin tanımını yapan 26. maddesi konusundaki açıklamasında, bir boğaz veya deniz geçidi ile açık denize bağlanan ve kıyıları aynı devlete ait olan deniz alanlarının iç denizler olacağını, aksi takdirde bu suların açık denizin bir parçası olarak kabul edileceğini belirttikten sonra, bu kuralın tarihi nedenlerle değiştirilebileceğini ifade etmiştir.⁸⁸ O nedenle Türkiye buradan hareketle, Marmara Denizi'nin bir iç deniz olduğu konusunda tarihsel hakka sahip olduğunu belirtmiştir.⁸⁹ Öte yandan, Türkiye tarafından çeşitli tarihlerde uygulamaya konulan ulusal mevzuatın da Marmara'nın bir iç deniz olduğunu doğrular nitelikte olduğu iddia edilmektedir.⁹⁰ Bu tür ulusal mevzuatın yapılması amacıyla veya bu mevzuata dayanılarak yapılan tasarruflarda, öteki devletler tarafından uluslar arası

⁸⁵ GÖNLÜBOL, Mehmet, Barın Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara 1959, Ajans Türk matbaası, s.131

⁸⁶ 1982 B.M.D.H.S.'nin 8. Maddesinin 2.fıkrası da böyle bir düzenleme getirmektedir

⁸⁷ GÖNLÜBOL, a.g.e., s.131

⁸⁸ Ibid, s.278

⁸⁹ TOLUNER, a.g.e., s.156

⁹⁰ MERAY, S., Devletler Hukukuna Giriş, Ankara 1968, A.Ü. Yayinevi, C.I, s.367. ; Ayrıca GÖNLÜBOL, a.g.e., s.130

hukuka aykırılık iddiasında bulunuldu undan, Türk uygulamasının bu tarihsel hakkı destekler nitelikte oldu u ifade edilmektedir.⁹¹

Uluslar arası Hukuk Komisyonu'nun yukarıda belirtilen açıklamasından (26. maddeye ili kin) hareketle, Karadeniz'in açık deniz rejimine tabi oldu u söylenebilir.⁹² Çünkü bu deniz, tek bir devletin kıyıda oldu u ve bir bo az ile açık denize ba lanan bir su alanı de il, birden fazla devletin kıyıda oldu u bir su alanıdır. 1958 Cenevre Konferansı sırasında Ukrayna ve Romanya, Karadeniz'in, bir uluslar arası andla ma (Montreux Sözle mesi, madde 18) nedeniyle özel bir rejime ba lı oldu unu belirtmi ve bu denizin açık deniz tanımı dı nda tutulabilmesi için, Komisyon'un 26.maddeye ili kin açıklamasında de i iklik yapılmasını önermi tir.⁹³ Ancak, öteki devletlerin (özellikle A.B.D.'nin) itirazı nedeniyle, öneri oya sunulmaksızın geri alınmı tır.⁹⁴ Yani bu öneri Karadeniz'in bir açık deniz oldu u gerçe ini de i tirememi tir. Bu nedenle, Türk Bo azları co rafi olarak iki açık denizi birle tirmektedir.⁹⁵

II. TAR HSEL SÜREÇ ÇER S NDE TÜRK BO AZLARININ HUKUKSAL REJ M

istanbul ve Çanakkale Bo azlarının tabii olaca ı hukuk rejimini dolayısı ile do acak meselelere bo azlar meselesi denmektedir.⁹⁶ Tarih boyunca büyük dvletler arasında bir mücadele konusu olan bo azların hukuki rejimi “Birinci Dünya Sava ına Kadar Olan Dönem” ve “ Birinci Dünya Sava ından Sonraki Dönem” ba lıkları altında incelemek mümkündür.

A. Birinci Dünya Sava ına Kadar Olan Dönem

istanbul'un 1453 yılında fethinden itibaren, 1774 yılında küçük kaynarca andla masının yapıldı ı tarihe kadar bo azlardan geçi imparatorlu un tespit etti i esaslar çerçevesinde gerçekleştirilmekte idi.⁹⁷

1453 yılında sonra, bo azlar tamamen Osmanlı mparatorlu u'nun egemenli i altına girdi. Sinop ve Trabzon'un alınmasından sonra Karadeniz 1484 yılında bütün kıyıları, Osmanlı mparatorlu u'na ait bir “Türk Gölü” durumuna geldi⁹⁸. Bo azlardan geçi ve

⁹¹ GÖNLÜBOL, a.g.e., s.130

⁹² TOLUNER, a.g.e., s.156

⁹³ LÜTEM, İhan, B.M.D.H.S. Konferansı, Ankara, 1959, s.181

⁹⁴ Ibid, s.182

⁹⁵ TOLUNER, a.g.e., s.156

⁹⁶ Meydan Larousse, c.II, s.458

⁹⁷ YAKAR, “Montreux Bo azlar Sözle mesi ve Türk Bo azlarının Askeri Önemi”, Stratejik Ara tırma Ve Etüt Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Ba kanlı ı Yayınları, Gnkur. Basım Evi., Ankara 2001, S.1, s.66

⁹⁸ Ibid, s.68

Karadeniz'deki ula ıma ait kararlar Osmanlı mparatorlu u tarafından tek ba ına alınmaktaydı. Bu devreyi Osmanlı mparatorlu u'nun "mutlak egemenlik devresi" olarak nitelemek yerinde olacaktır.⁹⁹ Bo azlardan geçi ve Karadeniz'deki ula ıma ait kararlar" hiçbir sınırlama olmaksızın Osmanlı Devleti tarafından tek ba ına alınmaktaydı. Mutlak egemenlik devresinde Bo azlar, yabancı devletlerin ticaret ve sava gemilerine kapalı tutulabilmi tir.¹⁰⁰

Osmanlı mparatorlu u, 1535 yılında itibaren çe itli devletlere¹⁰¹ kapitülasyonlar ile , bazı devletlere ait ticaret gemilerine Bo azlardan geçirebilme ayrıcalığı tanıdı. Osmanlılar bu kapsamda kapitülasyonlarla, 1535 yılında Fransızlara; 1579'da ngilizlere, son olarak da 1612'de Hollandalılara ticaret gemilerine bo azlardan serbestçe geçme olana ı tanıyan ayrıcalıklar verdi.¹⁰² Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan 1774 Küçük Kaynarca Andla ması'na¹⁰³ gelinceye dek, Bo azların, kapitülasyonlarla verilen ayrıcalıklar hariç, yabancı devletlerin ticaret ve sava gemilerine kapalı olması ilkesi devam etmi tir. Bu andla ma ile mparatorluk, Rusya ticaret gemilerine Bo azlardan serbest geçi hakkı tanıdı (Mad.11).¹⁰⁴ Rusya birçok kara parçasını ele geçirdi i gibi hem Karadeniz'de hareket etme hem de bo azlardan serbestçe geçi imkanını elde etmi lerdir.¹⁰⁵ Böylece Osmanlı mparatorlu u ilk kez uluslararası bir antla mayla, yabancı bir devletin ticaret gemilerine bo azlardan serbest geçi hakkı tanıdı oldu.¹⁰⁶

Kale-i Sultaniye Andla ması'nın yapıldığı 1809 yılından itibaren Lozan Sözleşmesi'nin yapıldığı 1841 yılına kadar Türk Bo azları'nın hukuksal rejimi ikili andla malarla düzenlenmi tir.

Fransa ile Rusya arasında 1807 yılında yapılan görüşmelerinde, Rusya'nın Bo azların kendisine verilmesini talep ettiği haberi duyulunca, Osmanlı Devleti destek aramı ve ngiltere ile yakınlaşmak zorunda kalmı tir. Bu kapsamda ngiltere ile 5 Ocak 1809 tarihinde, Kale-i Sultaniye Andla ması'nı¹⁰⁷ imzalamı tir. Andla manın 11. maddesine göre Osmanlı Devleti, barı zamanında Bo azları hiçbir yabancı devletin sava gemisine açmamayı taahhüt etmi tir. Osmanlı mparatorlu u Bo azların yabancı devletlerin sava gemilerine kapalı tutulmasına dair iske mparatorluk geleneğini

⁹⁹ İNAN, a.g.e, s.5.7

¹⁰⁰ TOLUNER, a.g.e., 158

¹⁰¹ 1535'de Fransızlar, 1579'da ngilizler ve 1612'de Hollandalılar

¹⁰² MERAY, a.g.e, 5.428

¹⁰³ Andla masının metni için bkz. N.ER M, Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri, C.I., Ankara, 1953, s.121-137

¹⁰⁴ TOLUNER, a.g.e., s.158

¹⁰⁵ YAKAR, a.g.Mad., s.68

¹⁰⁶ ERDA , Türk Bo azlarının Kısa Tarihi, Türk Yurdu Dergisi, Ekim 1998, S.134, s.170-175

¹⁰⁷ ER M, Devletler Arası Hukuk Ve Siyasi Tarih Metinleri, , Ankara 1953, C. 1s.235-240

ngiltere'ye kabul ettirmi oluyordu. ¹⁰⁸Andla manın bu hükmü, Osmanlı mparatorlu u'nun eski kaidasi olan bo azların kapalı lı kuralının uluslar arası bir taahhüt haline getirilmesi itibarı ile , Bo azlardan geçi rejimi meselesinde bir dönüm noktası te kil etmektedir. ¹⁰⁹

1828 yılındaki sava ın ardından, 14 Eylül 1829 tarihinde Osmanlı devleti ile Rusya arasında, imzalanan Edirne Andla ması'nın¹¹⁰ 7. maddesine göre, Osmanlı Devleti ile sava halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri Bo azlardan serbestçe geçebileceklerdi. Böylece (bu andla ma ile) Bo azların barı zamanında ticaret gemilerinin geçi ine kapalı olması biçimindeki tek taraflı Osmanlı ilkesi, bir uluslar arası andla ma ile de i mi oluyordu. ¹¹¹

1828 yılında Osmanlı devleti ile Rusya arasındaki sava ın Osmanlı Devleti aleyhine sonuçlanması üzerine, 14 Eylül 1829 tarihinde imzalanan Edirne Andla ması'nın¹¹² 7.maddesine göre, Osmanlı Devleti ile sava halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri Bo azlardan serbestçe geçebileceklerdi. Bu andla ma ile Bo azların barı zamanında ticaret gemilerinin geçi ine kapalı olması biçimindeki tek taraflı Osmanlı ilkesi, bir uluslar arası andla ma ile de i mi tir.

Osmanlı mparatorlu u'nda Mısır Eyaleti Valisi olan Mehmet Ali Pa a 1831 yılında ba lattı lı isyanının bastırılammaması üzerine, II. Mahmut, 1832 yılında Avrupa devletlerinden yardım talep etmi tir. Yardım talebini sadece Rusya olumlu kabul etmi ise de yardım kar ılı ında, 8 Temmuz 1833 tarihinde Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 8 yıllık bir süre için imzalanan Hünkâr skelesi Andla ması'nın¹¹³ gizli maddesiyle, Osmanlı Devleti Rusya'nın istemesi durumunda, Bo azlara herhangi bir yabancı devlet sava gemisini sokmama yükümlülü ü altına girmi tir. ¹¹⁴

Bu tarihten itibaren Türk Bo azları'nın hukuksal rejimi çok taraflı andla malarla düzenlenmi tir.

Mehmet Ali Pa a isyanının yeniden etkisini göstermesi üzerine, diplomatik geli meler sonucunda Avusturya, Rusya, ngiltere, Prusya ve Osmanlı Devleti arasında 15 Temmuz 1840 yılında "Mısır Meselesi Hakkında Antla ma" Londra'da imzalanmı tır. Bu antla mada, bo azların barı zamanında yabancı devletlerin sava gemilerine kapalı lı

¹⁰⁸ TUK N, Cemal, Osmanlı mparatorlu u Devrinde Bo azlar Meselesi, stanbul, 1947, s.119

¹⁰⁹ BEL K, Mahmut R. , Türk Bo azlarının Hukuki Statüsü, Sermet Matbaası, stanbul, 1962, s.9

¹¹⁰ ER M, a.g.e., s.279-286

¹¹¹ ERDA , a.g.m., s.170-174-171

¹¹² ER M, a.g.e., s.279-286

¹¹³ ER M, a.g.e., s.297-299

¹¹⁴ TOLUNER, a.g.e., s.160

ilkesi aynen devam ettirilmidir.¹¹⁵ Ancak Avrupa Devletleri, bo azlardan geçi rejiminin uluslar arası bir mesele olarak ele alınması yönünde inisiyatif ortaya koydular. Çünkü Osmanlı Devleti'nin gücü zayıflamı ve bo azların önemi daha da arttı.

Osmanlı İmparatorluğu, Rusya, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya arasında 13 Temmuz 1841 tarihinde, imzalanan "Akdeniz ve Karadeniz Bo azları hakkında Londra Sözleşmesi"¹¹⁶ bo azların hukuksal rejimini düzenleyen ilk çok taraflı andlamadır. Bu andlama'nın 1. maddesi gereği Osmanlı Devleti, barış zamanında, yabancı savaş gemilerinin Bo azlardan geçişine izin vermemeye yükümlülüğü altına girmiştir. Bu sözleşme ile Bo azların savaş gemilerine kapalı olması, Osmanlı Devletinin kendi takdir ve yetkilerine bağlı bir ilke olmaktan çıkarak, milletlerarası yükümlülüklerle dayanan bir kural haline getirilmiştir.¹¹⁷

Osmanlı Devleti, Avusturya, İngiltere, Fransa, Rusya, Prusya ve Sardunya arasında, 30 Mart 1856 tarihinde yapılan Paris Andlaşması'nın¹¹⁸ 10. maddesi ile 13 Temmuz 1841 tarihli Londra Andlaşması'nın¹¹⁹ 1. maddesi, Bo azların, barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesi tekrarlanmıştır. 1841 Londra Sözleşmesinin esasları içinde kaleme alınmıştır. Yani Paris Andlaşmasıyla da aynı hükümleri içermektedir. Bu nedenle, Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasına ilişkin bu iki Andlaşma, Bo azların hukuksal rejimini de değiştirmemiştir.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşının ardından, Osmanlı Devleti'nin savaş kaybetmesi üzerine iki devlet arasında imzalanan Ayestefanos Andlaşması'nın 24. maddesine göre, Bo azlar hem savaş hem de barış zamanında, Rus Limanlarından gelecek ya da bu limanlara gidecek tarafsız devletlere ait ticaret gemilerine açık olacaktır. Ancak, diğer devletlerin müdahalesi ile bu andlama yürürlüğe konmamıştır. Bu andlama yerine 13 Temmuz 1878 tarihinde Berlin Andlaşması¹²⁰ imzalanmıştır. Berlin Kongresinde İngiltere ile Rusya arasında, Bo azlar konusunda anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. İngiltere Konferansta her iki devletin görüşlerinin hiç birisi kabul edilmeyerek 1841 Londra Bo azlar Sözleşmesiyle belirlenmiş olan, Bo azların barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olması ilkesi tekrarlanarak eski statü korunmuştur.¹²¹ Londra

¹¹⁵ ERDA , a.g.m., s.170-174/171

¹¹⁶ ER M, a.g.e., s.311-313

¹¹⁷ MERAY,S-OLCAY,O, Montreux Bo azlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler, Ankara, 1976, s. 430

¹¹⁸ ER M, a.g.e.,s.341-353

¹¹⁹ Ibid, s.369-371

¹²⁰ ER M, a.g.e., s.403-424

¹²¹ NAN, a.g.e., s.19

Sözleşmesi Rusların olan Boğazlar üzerinde hakimiyeti amaçlarına karşı çıkardığı ilk engelleme davranışıdır.¹²²

Berlin Antlaşması'nın 63. maddesi, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği ilkeyi tekrarlamaktaydı. 1878 Berlin Antlaşmasından I.Dünya Savaşı'na kadar olan devrede, Boğazlarla ilgili olarak, başka bir antlaşma yapılmamıştır. Boğazların hukuksal rejimine ilişkin 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim, I.Dünya Savaşı'na kadar uygulanmıştır.

B. Birinci Dünya Savaşı Dönemi Ve Sonrası

I.Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre sonra, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında bir askeri ittifak antlaşması imzalandı. Goben ve Breslav isimli iki Alman savaş gemisi, bazı Cezayir Limanlarını bombaladıktan sonra, kendilerini izleyen İngiliz gemilerinden kurtulmak amacıyla 10 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara Denizine sınırlarıdır. İtilaf devletleri bu geçişin 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne bu sözleşmenin hükümlerini teyit eden 1856 ve 1871 antlaşmalarına aykırı olduğunu gerekçesiyle Osmanlı Devletini protesto ettiler. Bunun üzerine, Osmanlı Devleti bu gemilerin İngiltere tarafından satışı durdurulan iki savaş gemisinin yerine Almanya'dan satın alınmasını beyan etti ve bu iki gemiye Türk bayrağı çekilerek Yavuz ve Midilli adları verilmiştir. Daha sonra bu gemilerin Karadeniz'de Rus Limanları olan Odesa ve Sivastopol'u bombalaması sonucunda, Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na İttifak Devletlerinin yanında savaşta katılmı oldu. Boğazlarla ilgili 1841-1856 ve antlaşmalarının hükümleri, Boğazların barış zamanındaki rejimini düzeltmekte ve savaş halinde Osmanlı Devletine, Boğazlarla ilgili rejimi tek yanlı olarak belirleme hakkını tanımakta olduğundan Osmanlı Devletinin savaşta girmesi ile birlikte yürürlükten kalkmış oldu. Buna göre, Osmanlı Devleti, Boğazları istediği devletin gemilerine de kapama konusunda tam bir takdir hakkına sahipti. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi, Osmanlı Devletine savaş zamanında, Boğazları istediği devletin savaş gemilerine açma hakkını verdiğinden, Birinci dünya savaşı sırasında Osmanlı Devleti bu hakkı kullandı.¹²³

Osmanlı Devleti'nin, I.Dünya Savaşı'ndan mağlup çıkması ile , 30 Ekim 1918 de imzalanan Mondros Mütarekesi'nin 1. maddesine göre Karadeniz ve Çanakkale Boğazlarının açılması, Karadeniz'e geçişin sağlanmasını ayrıca her iki Boğazın

¹²² ERDA , a.g.m., s. 170-174/172

¹²³ ARMAO LU, 20.yy Siyasi Tarihi, C.I, Ankara, Tismat, 1991, s.109-110

kıyılarındaki askeri tesislerin itilaf devletlerince i gal edilmesi öngörülüyordu.¹²⁴ Bu andla ma artı ile Bo azlar ve stanbul itilaf devletlerinin hakimiyeti altına girecek ve dolayı ile hukuksal statüleri bu devletlerce tayin edilecekti.

Mondros Mütarekesi'nin 1.maddesine ra men stanbul'da Mebuslar Meclisinin, Anadolu'da ba layan milli hareketin etkisiyle 28Ocak 1920 de kabul etti i Misak-ı Milli'de Bo azlar hakkında öyle denilmekte idi: “Makarr-ı Hilafet-i slanliyye ve payitaht-ı saltanat-ı seniye ve merkez-i Hükümet-i Osmaniye olan stanbul ehri ile Marmara denizinin emniyeti her türlü halelden masun olmalıdır. Bu esas mahfuz kalmak artıyla Akdeniz ve Karadeniz Bo azlarını ticaret ve münakalat-ı aleme kü adı hakkında bizimle sair bilumum alakadar devletlerin müttefikan verecekleri karar muteberdir.”¹²⁵

1. Milli Mücadele Dönemi

Gerek Mondros Mütarekesi'ne gerekse A.B.D. ba kanı Wilson'un 8 Ocak 1918 tarihli “14 lkesi”nin 12.sine bakıldı nda, Batılı devletlerin, milli mücadele dönemine gelirken Türk Bo azlarından geçi serbestli i ilkesini uygulamak istedikleri söylenebilir. Wilson'un 12. ilkesi u ekilde ifade edilmi ti: “Çanakkale Bo azı sürekli olarak açık tutulacak ve uluslar arası güvenceler altında tüm ulusların gemileri ve ticareti için serbest bir geçit olu turacaktır.” Yani Wilson bo azların tüm devletlerin gemilerine ve ticaretine serbest geçi temin etmesin ve devamlı surette açık tutulmasının temini için uluslar arası bir statü altında korunması istiyordu.¹²⁶Zaten Mustafa kemal ve arkada ları, Wilson'un 12. ilkesini kabul edilir nitelikte bulmamaktaydılar.¹²⁷ Ancak bunun yanından, ulusal güvenli i ve egemenli i sa layacak nitelikte bir rejim de Türk Bo azlarında geçerli olmasını istemekteydiler.¹²⁸ Milli mücadeleyi yürütenler, son Osmanlı Meclis-i Mebusan'ınca 28 Ocak 1920 tarihinde kabul edilen Misak-ı Milli'nin 4.maddesine uygun olarak Türk Bo azlarından geçi rejimini öteki devletlerle birlikte verilecek bir karar ile belirlemeyi kabul etmi lerdiler.¹²⁹ Ancak, stanbul'un i galinden sonra Müttefik Devletler aralarında anla arak, Sevr Andla ması'nı stanbul Hükümeti'ne imzalatmı lardır. Birinci dünya Sava nda yenilen Osmanlı Devleti ile itilaf devletleri arasında, 10 A ustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Andla ması'nın¹³⁰ 37-61. maddeleri, Bo azların hukuksal rejimini ayrıntılı biçimde düzenlemektedir. Osmanlı Devleti mzaladı ı Sevr

¹²⁴ ER M, a.g.e., s.519

¹²⁵ MERAY, a.g.e., s.433-27

¹²⁶ ERDA , a.g.m., s. 170-174

¹²⁷ Nutuk, stanbul, 13.basım, 1972, C.III, s.1179

¹²⁸ PAZARCI, “Bo azlar Rejimine li kin Türk Dı Politikası”, a.g.Mad., s.853

¹²⁹ Ibid, s.854

Andlaşması'nın 1. maddesi ile savaş içinde kapadığı Boğazların açılmasını ve bu bölgedeki askeri tesislerin itilaf devletlerince işgalini kabul etmişti.¹³¹ Bu Sözleşme'nin 37. maddesi ile, Boğazlarda, barış ve savaş zamanında, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerinin ve uçaklarının geçiş serbestliği ilkesi kabul edilmiştir.¹³² Yine aynı maddeye göre, bu bölgenin suları abluka altına alınmayacak ve bu bölgede savaş hukukunun savaş anlarına tanınmış hakları kullanılmayacaktı.¹³³ Ancak, Milletler Cemiyeti çerçevesinde girişilecek zorlama önlemleri bu kuralın dışında tutulacaktı.

Sözleşme, Boğazlardan yapılacak olan geçiş düzenleme ve bu düzeni uygulama yetkisini, kurulacak olan uluslararası bir komisyona vermişti. Boğazlar Komisyonu'nun, özel bir bütçe ve bütçesi olacaktı (Mad.42.). Ayrıca, bu komisyon'un özel bir polis gücü kurma yetkisi de vardı. Boğazlar Komisyonu, Milletler Cemiyeti'ne üye oldukları takdirde, A.B.D., İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Rusya, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye'nin göstereceği temsilcilerden oluşacaktı. Ancak, Türkiye, Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan dışında kalan devlet temsilcileri iki oya sahipken, bu dört devlet temsilcisinin birer oyu bulunacaktı (Mad.40). Sevr Andlaşması, taraf devletlerin hiçbirince onaylanmadığından, hukuksal geçerlilik kazanılmı ve uygulanamamıştır.

Milli mücadele dönemi içerisinde, T.B.M.M. ile Rusya arasında 16 Mart 1921 tarihinde imzalanan Moskova Andlaşması da Türkiye Boğazlarına ilişkin bir hüküm içermemektedir.¹³⁴ Söz konusu Andlaşma'nın 5.maddesi uyarınca taraflar, Boğazlar ve Karadeniz'e ilişkin hukuksal düzenlemelerin Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin katılacağı bir konferans yapılmasını öngörmüştü.¹³⁵ Ancak yaklaşık bir yıl önce açıklanan ve Milli Mücadelenin manifestosu niteliğinde olan Misak'ı Milli'de Boğazların durumunun sadece kıyıda devletlerin katılımı ile değil, bütün devletlerin katılımı ile belirlenmesi öngörülmekteydi.¹³⁶ Milli mücadele döneminde Boğazlar konusunda son nokta Lozan Barış Konferansı ile konulmuş her ne kadar Fransa, bu barış konferansından ayrı bir Boğazlar konferansı toplanmasını önermişse de İngiltere'nin buna karşı çıkması sonucunda tek bir konferans ile her iki sorunun birlikte çözülmesi yoluna gidilmiştir.¹³⁷

¹³⁰ Ibid, s.525-691

¹³¹ ERDA , a.g.m., s. 170-174

¹³² ERDA , a.g.m., s. 170-174

¹³³ TOLUNER, a.g.e., s.162

¹³⁴ Andlaşmanın metni için bkz. Atatürk'ün Milli Dış Politikası, C.I., s.549

¹³⁵ T.C. Dışeri Bakanlığı, Türkiye Dış Politikasında 50. Yıl, Kurtuluş Savaşı (1919-1922), s.116

¹³⁶ SELEK, Sebahattin, Anadolu Hıfzı, İstanbul, 1973, s.326

¹³⁷ PAZARCI, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası", a.g.e., s.856

2. Lozan Bo azlar Sözle mesi

Lozan Barı Konferansı, Türkiye ile 1.Dünya sava ının galip devletleri arasında 21 Kasım 1922 den 24 Temmuz 1923 e kadar devam etmi ve 14 Temmuz 1923 tarihli barı andla ması ile birlikte birde "Bo azların tabi olaca ı usule dair mukavelename" imzalanmı tır.

Lozan Bo azlar Sözle mesine barı andla masına taraf olan devletler olan Türkiye, ngiltere, Fransa, talya, Japonya, Yunanistan ve Romanya haricinde Rusya, Bulgaristan ve Yugoslavya da katılmı lardır.

Sovyetler Birli i, Lozan Barı Konferansına taraf olmadı ı halde Türkiye batılı devletlerin kar ısında Bo azların rejimi konusunda yalnız kalmak istemedi inden, Türkiye'nin iste i üzerine, sadece Bo azlarla ilgili görü melere katıldı ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin sava gemilerine Bo azların kapalı olmasını ve Bo azların kontrolünün tamamen Türkiye'ye bırakılması gerekti i görü ünü savundu. Lozan Konferansı sırasında, Türk Bo azlarında olu turulacak olan geçi rejimine ili kin görü meler esasen üç tez etrafında toplanmaktaydı.

a. Konferansta Öne Sürülen Tezler¹³⁸

Konferansa katılan devletlerarasında Bo azlara uygulanmak istenen hukuksal rejimi konusunda, görü ayrılıkları vardı. Ve bu görü ler özellikle üç tez altında aranmaktaydı.

aa. ngiliz Tezi:

tilaf devletleri adına ngiltere tarafından savunulan bu ortak teze göre; Karadeniz uluslararası bir denizdi ve bu nedenle Bo azlar barı ve sava zamanında bütün devletlerin ticaret ve sava gemilerine daima açık olmalıydı. Bo azlar ve kıyıları askersiz hale getirilmeli ve Bo azlardan serbest geçi i sa lamak ve güvence altına almak için bir Uluslararası Komisyon kurulmalıydı. Ayrıca Türkiye'nin Bo azlardaki güvenli i ve egemenlik hakları özel bir güvence sistemiyle sa lanmalıydı. Özellikle, Sovyet Rusya'sını Karadeniz'de gözaltında bulundumla zorunlulu unu hissedilmesinden dolayı bu tez öne sürülmekte idi.¹³⁹

bb. Rus Tezi:

¹³⁸ ERGİL, "Bo azlar Üzerinde Bitmeyen Kavga, 1993, 50. yılına arma an, stanbul, 1978. s.5; NAN,Y. a.g.e, s.26

¹³⁹ NAN, a.g.e, s.27

Henüz yeni rejime geçmi olan Sovyetler Birli i, Bo azların, sava gemilerine ve (hava sahasına) sava uçaklarına kapalı tutulması ile bu bölgede kesin bir Türk egemenli i altında kalması gerekti i görü ünü savunmu tu. Karadeniz'i uluslar arası bir deniz olarak de il, sahil dar devletlerarasında bir iç deniz olarak kabul etmekteydi. Bo azlar gerek sava , gereksi barı zamanında Türk gemileri hariç, tüm devletlerin sava gemilerine ve askeri uçaklarına kapalı olmalıydı.

cc. Türk Tezi:

Türkiye'nin görü üne göre, sava gemileri ve gemilerin sınıfları açısından bazı sınırlamalar öngörülmekle birlikte esasen Bo azlarda geçi serbestli i kabul edilmeli idi. Bo azlardan geçi , stanbul'un ve Marmara Denizinin güvenli ine zarar vermemelidir, Kısaca belirtmek gerekirse Türkiye, sınırlı serbest geçi ilkesini kabul etmekteydi. Ayrıca Türkiye'nin görü üne göre, Bo azların askersiz hale getirilmesi ve Bo azlardan geçi i denetleyecek olan Uluslararası komisyon kabul edilmemekteydi.

Türkiye, konferansın ikinci safhasında, Türkiye, temelde ideolojik nedenler ile Sovyet Rusya 'ya tabi olmamak için ¹⁴⁰ ve kendisine verilen tavizlere kar ılıklı, Bo azların rejimi konusunda ngiliz tezine e ilim göstermeye ba ladı ve Bo azların bütün devletlerin gemilerine açıklı ı ilkesi kabul edilmli oluyordu. Bu durum, Türk-Sovyet ili kilerinin bozulmasının ba lıca nedenlerinden biri olmu tur.

b. Lozan Bo azlar Sözle mesinin Hükümleri

Konferansın sonunda ngiliz tezinin a ırlıklı etki gösterdi i andla maya varılmı ve 24 Temmuz 1923 de Lozan Bo azlar Sözle mesi imzalanmı tır, Andla ma Türkiye tarafından 23 A ustos 1923 tarih ve 340 sayılı yasa ile onaylanmı ve gerekli onay formalitelerinin tamamlanması sonucu 16 A ustos 1924 tarihinde yürürlü e girmi tir.¹⁴¹ Bu suretle Türk Bo azlarında sınırlı geçi serbestîsi ilkesi benimsenmi oluyordu.¹⁴²

Lozan Bo azlar Sözle mesi, Lozan Barı Andla masının 23. maddesiyle kabul edilen serbest geçi ilkesini ayrıntılı olarak düzenleyen bir andla ma mahiyetindedir.

aa. Ana kural (Geçi Serbestli i):Lozan Barı Andla masının 23. maddesinde Bo azlardan geçi te kabul edilen rejim geçi serbestli i dir. Maddeye göre, Çanakkale Bo azında, Marmara Denizinde ve Karadeniz Bo azında, denizden veya

¹⁴⁰ NAN, a.g.e, s.29

¹⁴¹ Lozan Bo azlar Sözle mesinin tam metni için bkz., Düstur, Tertip III, kinci basılı , C.5, s. 53-63

¹⁴² SOYSAL, smail, Türkiye'nin Siyasi Andla maları, Cilt 1. (1920-1945) s.140-151

havadan gerek sava zamanında gerekse barı zamanında geçi ler serbest olacaktır. Yine aynı madde ile “Bo azlar hakkında ayrı bir sözleşme imzalandı ı ve bu sözleşmenin, barı andla masının bir parçası sayıldı ı” ayrıca belirtilmi tir.

Lozan Barı Andla masının 1. maddesinde, Barı andla masının 23.maddesi teyit edilmektedir: Bo azlar “genel terimiyle ifade edilen Çanakkale Bo azı, Marmara Denizi ve Karadeniz Bo azlarında, denizde ve havada geçi serbestli i” esası kabul edilmektedir. Sözleşmenin 2. Maddesinde, sava ve barı zamanlarında ticaret ve sava gemilerinin ve uçakların tabi olacakları rejim yer almaktadır:

bb. Ticaret Gemileri: Sözleşmede, ticaret gemisinin tanımı bulunmamaktadır. Ancak, 2.maddenin Ek’inde “ticaret gemileri” deyimine hastane gemilerinin, yatların, balıkçı gemilerinin ve askeri nitelikte olmayan uçakların da dahil oldu u belirtilmi tir. Ticaret gemilerinin Bo azlardan geçi rejimi Mad.2 Ek paragraf I’de ayrıntılı olarak düzenlenmi tir.

aaa. Barı Zamanında: Ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, gece ve gündüz, geçi sırasında uluslararası sa lık kurallarına uymak artı ile Bo azlardan geçi hakkına sahiptirler. Gemiler, yükümlüdürler. Geçi sırasında kılavuz almak, zorunlu de il iste e ba lıdır.

Ticaret gemilerinin, Bo azlardan geçi leri kar ılı ı olarak, vergi veya harç adı altında, herhangi bir ücret alınmaz. Ancak kılavuzluk, fener hizmetleri, römorkaj veya gemiye do rudan do ruya yapılan di er hizmetler ücrete tabidir. Bu mali yükümlülüklerin tahsil edilmesini kolayla tırmak için, Bo azlardan geçen ticaret gemileri, Türk Hükümetince gösterilecek yerlere adlarını, uyruklarını, tonajlarını ve gittikleri yerleri bildirmekle yükümlüdürler.

bbb. Sava Zamanında: Türkiye sava ta tarafsız ise, barı zamanındaki ko ullarla, gece ve gündüz Bo azlardan geçi serbesttir. Kılavuz almak serbesttir. Türkiye geçi i engelleyecek nitelikte önlemler alamaz.

Türkiye sava an ise, tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve askeri nitelikte olmayan uçakları, dü man devletlere sava kaça ı, dü man birlikleri veya dü man uyruklu undaki ki ileri ta ıyarak dü mana yardım etmedikleri sürece, Bo azlardan serbestçe geçebilirler. Türkiye, bu gemileri ve uçakları denetleme ve arama hakkını sahiptir. Uçaklar, denetim

amacıyla, yere inme e zorlanabilirler. Türkiye dü man gemilere kar ı, uluslararası hukukun kabul etti i önlemleri almak hakkına sahiptir.

Türkiye dü man gemilerinin, Bo azları kullanmalarını önlemek amacıyla gerekli görece i her türlü önlemi almaya yetkilidir. Ancak bu önlemler tarafsız gemilerin serbestçe geçi ini önleyecek nitelikte olmayacaktır. Türkiye, tarafsız gemilerin serbestçe geçebilmelerini sa layabilmek için gerekli önlemleri almayı ve istedi inde kılavuz sa lamayı da üstlenmi tir,

cc. Sava Gemileri: Sözle mede sava gemisi deyiminin kapsamı belirlenmi tir. Buna göre sava gemisi deyimine ile yardımcı gemiler, asker ta ıma gemileri, uçak gemileri ve askeri uçaklar dahildir. Sava gemilerinin Bo azlardan geçi rejimi, Mad.2 Ek paragraf 2 ve 3 tarafından düzenlenmi tir.

Yabancı devletlere ait sava gemileri Bo azlardan transit olarak geçerken, geçi leri için gerekli olan süreden daha fazla Bo azlarda duramazlar.¹⁴³ Sadece hasar, arıza veya deniz riski gibi zorunlu sebepler ile bo azlarda durabilirler. Yabancı devletlerin sava gemileri Bo azlarda dostça olmayan hareketlerde bulunamazlar, zapt ve müsadere fiillerinde bulunamazlar ve di er devletlere ait gemileri kontrol edemezler,

Türkiye, Bo azlardan transit olarak geçerken limanlarını ve havaalanlarını ziyaret etmek isteyen veya özel olarak Bo azlar bölgesini ziyaret etmek amacıyla gelen yabancı devletlerin sava gemilerinin ve askeri uçaklarının sayısını ve bunların kalı sürelerini, tek yanlı olarak serbestçe belirlemek ve bu konuda gerekli kuralları koymak hakkına sahiptir. Bunun gibi Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler de, kendi limanlarına ve havaalanlarına yapılacak ziyaretlere ili kin olarak, aynı haklara sahiptirler.¹⁴⁴

aaa. Barı Zamanında: Sava gemileri, bayrakları ne olursa olsun, gece ve gündüz hiç bir i leme tabi olmaksızın ve herhangi bir resim veya harç ödemeksizin, Bo azlardan serbestçe geçi hakkına sahiptirler. Ancak tonaj bakımından bazı kısıtlamalar getirilmi tir. Bu kısıtlamaların sebebi Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliklerinin sa lanmasıdır. Buna göre Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin Karadeniz'e gitmek üzere Bo azlardan geçirebilece i en fazla kuvvet, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerden en kuvvetli donanması olanın geçi sırasında Karadeniz'de bulunan

¹⁴³ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 2, Ek paragraf 4, Türkçe metin için bkz. GÜNDÜZ, A: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Te kilatlar ile ilgili Temel Metinler, 1. Baskı, stanbul 1987.

¹⁴⁴ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 2, Ek paragraf 5

donanmasının kuvvetinden fazla olmaması kuralı getirilmiştir. Ancak, devletler, her biri 10.000 tonilatoyu geçmemek artıyla ve 3 gemiden fazla olmayan bir deniz kuvvetini, her zaman için ve her durumda. Karadeniz'e göndermek hakkına sahiptirler. Türkiye ile barı halinde bulunan devletlerin denizaltıları da, geçi sırasında, suyun yüzünden seyretmek ko ulu ile Bo azlardan serbestçe geçme hakkına sahiptirler.¹⁴⁵

Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin deniz kuvvetlerinin gücünü saptamada yalnızca hizmette olan sava gemileri dikkate alınacaktır ve devletlerin deniz kuvvetlerinin gücünü saptama görevi kurulacak olan Bo azlar komisyonuna aittir.

bbb. Sava Zamanında: Türkiye sava ta tarafsız kalır ise, tarafsızlı ından do an hak ve yükümlülükleri nedeniyle, bu sava sürecinde Bo azlardan ve onun üzerindeki hava sahasından barı zammındaki oldu u gibi, sava gemileri, bayrakları ne olursa olsun gece ve gündüz barı zamanı için öngörülen ko ullar altında, serbestçe Bo azlardan geçme hakkına sahiptirler. Türkiye kendi güvenli inin gerekleri nedeni ile de olsa, serbest geçi i engelleyecek nitelikte herhangi bir önlem alamazdı. Bu hükmü, Türkiye'nin egemenlik haklarına kısıtlama getirmekteydi. Ayrıca Türkiye, sava a taraf bir devletin Karadeniz'deki muhariplik haklarını ve geçi i zorla tıracak ekilde hiç bir önlem almak hakkına sahip de ildi.

Bo azlardan geçi yapan sava gemileri ve askeri uçaklar, bu geçi sırasında bir ba ka devlete ait gemileri yakalamaya kalkı amazlar, denetleyemezler ve arayamazlar.

Türkiye sava taraf ise, tarafsız devletlerin sava gemileri ve uçakları, dü mana harp kaça ı, dü man birlikleri ve dü man uyruklarını ta ımamak artı ile barı zamanı için öngörülen ko ullar altında, Bo azlardan serbestçe geçi hakkına sahiptirler.

Türkiye tarafından dü man sava gemilerini engellemek amacıyla alınacak önlemler alabilecek ise de bu önlemler tarafsız gemilerin geçi serbestli ine zarar vermeyecek tarzda olacaktır ve Türkiye bu amaçla gerekti inde gerekli yolları belirlemek ve kılavuz sa lamakla yükümlüdür.

Tarafsız devletlere ait sava uçakları ise, Bo azlarda kar ılaabilecekleri tehlikeleri kendileri göze alarak geçebileceklerdir. Bu geçi sırasında Türkiye gerekirse, denetleme hakkını kullanabilecek ve bu uçakları yere inmeye zorlayabilecektir.

c. Bo azların Silahsızlandırılması

¹⁴⁵ Bkz. Lozan Bo azlar Sözleşmesi, Mad. 2, Ek paragraf 3

Lozan Bo azlar Sözle mesiyle Bo azların kıyıları ve kıyıdan itibaren içeriye do ru 15-20 km.lik bir bölgenin ve mralı adası dı ndaki Marmara Denizindeki bütün adaların ve Ege Denizindeki Semadirek, Limni, mroz (Gökçeada), Bozcaada ve Tav an adaların askersiz hale getirilmesi kabul edilmi tir.¹⁴⁶ Bu yerlerde stanbul için kabul edilen özel hükümler hariç, hiçbir istihkâm, sabit topçu tesisleri, deniz altında i leyen araçlar (denizaltılar hariç), askeri hava tesisleri ve deniz üsleri bulunmayacaktı. Silahsızlandırılmı olan bölge ve adalarda, asayi i sa lamakla görevli bulunan kolluk kuvvetlerinin ta ıyabilecekleri silahlar dahi sınırlandırılmı tı.¹⁴⁷

Türk Donanması, silahsızlandırılmı olan bölge ve adalarda sadece belirli bir süre için demirleyebilecek ve Türk Silahlı Kuvvetleri de bu bölge ve adalardan transit olarak geçebilecekti.¹⁴⁸ Ayrıca Türk askeri uçaklarının, bu alanların üzerinde uçabilme ve buralara serbestçe inebilme hakları da vardı.¹⁴⁹

stanbul ve çevresi için askerden arındırılmı bölgeler içerisinde yer almakta ise de stanbul ve çevresi için, özel hüküm kabul edilmi ti. Bu hükme göre; stanbul, Beyo lu, Galata, Üsküdar, Adalar ve civarı da dahil olmak üzere, stanbul ile çevresinde en çok 12.000 ki ilik bir askeri kuvvet bulundurulabilecek ve ayrıca bir tersane ile deniz üssü konu landırabilecekti.¹⁵⁰

Bo azlar bölgesinin silahsızlandırılmasına ili kin hükümler, bu bölgede Türkiye'nin egemenlik hakları kısıtlanmakta hem de savunmasını engellemekte idi.

d. Bo azlar Komisyonu

Lozan Bo azlar Sözle mesinin 10. maddesi ile bir “Bo azlar Komisyonu”nu kurulmu tu. Bu komisyon uluslararası olup, görev ve yetkiler ile sınırlı idi.¹⁵¹

Bo azlar Komisyonu, Türk temsilcisinin ba kanlı ında, Lozan Bo azlar Sözle mesine taraf devletlerin temsilcilerinden olu uyordu. Komisyonun yetkisi ise, sava gemilerinin ve askeri uçakların Lozan Bo azlar Sözle mesinin geçi ile ilgili hükümlerine uyup uymadıklarını denetlemektir.¹⁵²

e. Bo azlar Rejiminin Güvencesi

¹⁴⁶ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 4

¹⁴⁷ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 6/1 ve 2

¹⁴⁸ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 6/4

¹⁴⁹ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 6/5

¹⁵⁰ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 8

¹⁵¹ Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 11

¹⁵² Bkz. Lozan Bo azlar Sözle mesi, Mad. 14

Bo azlar Bölgesi'nin ve Ege Denizindeki bazı adaların silahsızlandırılması ve sava gemilerinin de, Türkiye ile sava halinde bulunan devletlerin gemileri hariç, Bo azlardan geçi serbestisinden yararlanması, Türkiye'nin egemenlik hakları ve savunma gerekleri açısından ciddi tehditler tekil etmekte idi. Bu tehditlerin giderilebilmesi için uluslararası güvenceler kabul edilmiştir.

Bo azlardan serbest geçi ilkesi ile ilgili hükümlere aykırı davranması yahut Bo azlara bir saldırıda bulunması halinde veya sava ya da sava tehdidi sonucu Bo azlardan geçi serbestisi ve silahsızlandırılan bölgelerin güvenli i tehlikeye düşecek olursa veya düşerse, sözle menin tarafları ve herhalde garantör devletler olarak Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya Milletler Cemiyetinin karar vereceği bütün önlemlere başvurarak, aykırı davranışları saldırı veya tehlikeyi ortaklaşa olarak önleyeceklerdi.¹⁵³

Ancak bu güvenceler sisteminin işleyebilmesi, bir müdahale için Milletler Cemiyeti komisyonunun oy birliğiyle karar alması şartına bağlı idi. Bu sebeple Milletler Cemiyeti komisyonunun oy birliğiyle karar alamaması halinde güvence sistemi işleyemeyecek, Bo azların Türkiye'nin güvenli i tehlikeye düşecekti. Bu sebepler ile Lozan Andlaşması Bo azlar Rejimini Türkiye açısından bir çözüme ulaştırmamıştı.

C. Montreux Bo azlar Sözleşmesi

1. Montreux Bo azlar Konferansı

Lozan Bo azlar Sözleşmesinin 13 yıl yürürlükte kaldığı dönemde ve İkinci Dünya Savaşı arası dönemde; Bo azlardan geçi rejimine ilişkin olarak önemli bir sorun doğmamıştır. Ancak, İkinci Dünya Savaşı'ndan önce gelişen olaylar, Türk Bo azları'nda geçerli olan rejimin yeniden gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. Bu nedenle Montreux Bo azlar Konferansı bu sorunlar ve tehditler çerçevesinde gündeme gelmiştir.

a. Yeni Uluslararası Konjonktür (Silahsızlanma Girişimlerinin Başarısızlığı ve Kolektif Güvenlik Sisteminin Çöküşü)

Türkiye'nin Milletler Cemiyeti çerçevesinde oluşturulan kolektif güvenlik sisteminin işleyemeyeceği ve uluslararası düzeyde silahsızlanmanın gerçekleştirilmesini inanarak Lozan Barış Sözleşmesindeki, egemenliğini kısıtlayan bir takım hükümleri istemeyerek de olsa kabul etmiştir.¹⁵⁴

¹⁵³ Bkz. Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Mad. 18

¹⁵⁴ ARMAO LU, a.g.e., s.343

Milletler Cemiyeti'ne üye olan devletler, Uluslar arası barın sürdürülebilmesi için üye devletler, ulusal silah güçlerini, hem ulusal güvenlikleri için, zorunlu olan zorunlu olan ve uluslararası ortak zorlama önlemlerinin kendilerine yükümlülükleri yerine getirebilmek için yeterli olan düzeye indirmeyi kabul etmişlerdir.¹⁵⁵ Milletler Cemiyeti Meclisi, her devletin co rafi durumunu ve içinde bulundu u özel artları göz önünde tutarak, bu silah indirimi planlarını hazırlayacaklardır.¹⁵⁶ Bu hükümetlerden nedeni ile, Silahların azaltılması ve silahsızlanmanın sa lanması amacıyla, çe itli devletlerin ve Milletler Cemiyetinin girişimleri sonucu, 1922 Washington Andlaşması, 1927 Cenevre Konferansı, 1930 Londra Andlaşması ve 1932-1934 Cenevre Genel Silahsızlandırma konferansı yapılmıştır.¹⁵⁷ Ancak bu anlaşma ve konferanslardan beklenen sonuç alınamamıştır. Bu kapsamda deniz silahsızlanmasındaki çabalar büyük ölçüde başarısızlıkla sonuçlandı. Ancak, silahsızlanmanın temelini oluşturan kara silahlarının sınırlandırılması çabalarında ise hemen hemen hiçbir başarı sağlanmamıştır ve tam aksine 1931 yılından sonra deniz ve kara silahlarında yarı yeniden başarılmıştır.¹⁵⁸ Özellikle Versailles Andlaşması'nı ortadan kaldırmaya niyetli olan Almanya, 1934 yılından itibaren silahlanmaya hız vermiştir. Almanya, 1935 yılının Mart ayında, Versailles Andlaşması hükümlerince aykırı olduğu halde Almanya'da zorunlu askerlik sistemini uygulamaya koymuş ve 1936 yılında Ren bölgesini silahlandırmaya başlamıştır.¹⁵⁹

Birinci dünya savaşının ardından oluşturulan düzeni de i tirme yanlısı olan devletlerin saldırgan tutumları karşısında, Kolektif güvenlik konusunda ise, Milletler Cemiyeti kendisinden beklenenleri vermekten uzak kalmıştır.¹⁶⁰ Japonya 1933 yılında, Mançurya'ya saldırması, fakat Milletler Cemiyeti Misakı'nda yaptırımları uygulanamamıştır. Diğer yandan Milletler Cemiyeti almış olduğu zorlama önlemlerine rağmen talya'nın 1935 yılında Habeistan'ın i galine engel olamamıştır.¹⁶¹

Diğer taraftan politika ve stratejik gelişmelerin etkisi ile Boğazlar Bölgesinin askeri stratejik sınırları arasındaki mesafe gelişmiştir. Büyük etki aylığında kalan boğazların stratejik sınırları Kafkas dağlarından Baklan dağlarına uzanmakta idi.¹⁶²

¹⁵⁵ Bkz. Milletler Cemiyeti Misakı, Mad. 8/1, Türkçe metin için bkz. GÜNDÜZ, A: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Te kilatlar ile ilgili Temel Metinler, 1. Baskı, İstanbul 1987.

¹⁵⁶ Bkz. Milletler Cemiyeti Misakı, Mad. 8/2

¹⁵⁷ GÖNLÜBOL, Milletlerarası Siyasi Te kilatlanma, 3. Basım, Ankara 1975, s. 122-123

¹⁵⁸ ARMAO LU, a.g.e., s.220

¹⁵⁹ SANDER, Oral, Siyasi Tarih, 1918-1994, Ankara 1994, Bilge Kitabevi, s.44

¹⁶⁰ NAN, a.g.e, s.43

¹⁶¹ NAN, a.g.e, s.45

¹⁶² BÜYÜKTU RUL, Afif, "Akdeniz Stratejisinde Türk Boğazları", Türk Tarihi Dergisi, S. 40 (Mayıs 2000), s.103-107

te bu nedenlerden ötürü, 1938 yılında netle en yeni Uluslar arası Konjonktür, Birinci Dünya Sava ından sonra rastlanmayan “kuvvet politikası” tekrar esas belirleyici politika olarak tercih edilmeye ba lanmı tır.¹⁶³ Çünkü, Birinci dünya sava ının ardından olu turulan düzeni de i tirme yanlısı olan devletlerin saldırgan tutumları, bu tarihe gelindi inde gerek kollektif güvenlik sistemini, gerekse silahsızlanma giri imlerinin baltalamayı ba armı lardır. Dünya artık 2 . Dünya Sava ının e i indedir.

b. Türkiye'nin 1936 Yılına Dek Yaptı ı Diplomatik Giri imler

De i en uluslar arası konjonktürün do urdu u tehditlerin etkisi ile Türkiye, Lozan Bo azlar Sözle mesi'nin getirdi i rejimi de i tirebilmek ve bir uluslar arası konferansta , yeni bir rejim olu turabilmek için 1933 yılından itibaren bir takım diplomatik giri imlerde bulunmu tur.¹⁶⁴ Bu kapsamda Türkiye'nin ilk diplomatik te ebbüsü 1933 yılında Londra'da yapılan silahsızlanma konferansında yapılmı ve Lozan Bo azlar Sözle mesinin, Çanakkale ve stanbul Bo azlarının kıyıları ile Marmara Denizi'ndeki adaları (mralı adası dı ında) askerden ve silahtan arındıran hükümetlerinin kaldırılmasını istenmi ise de, konferansın konusuyla do rudan do ruya ilgili görülmedi i için üzerinde durulmamı tır.¹⁶⁵

Almanya'nın tehlike arz eden tutumları nedeni ile, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin Almanya ile ilgili olarak Nisan 1935 tarihinde yaptı ı ola anüstü toplantıda, Dı i leri Bakanı Tefik Rü tü ARAS, Bo azlar bölgesinin silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerin, Türkiye'nin güvenli ini zayıflattı ı gerekçesiyle, kaldırılmasını talep etmi tir. Ancak bu sorunun görü lmemekte olan konu ile do rudan ilgili olmadı ını ileri sürerek, Türkiye'nin talebi reddedilmi tir.¹⁶⁶

Türkiye, bu yöndeki talebini, 1935 yılının Mayıs ayında Balkan Antantı Konseyi'nin Bükre toplantısında, Eylül ayında ise Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nda tekrarlamı ise de bir sonuç alınması temin edilememi tir. talya'nın Habe istan'a saldırması sebebi ile talya'ya kar ı zorlama önlemleri alınması için Milletler Cemiyeti'nin Kasım 1935 tarihinde yaptı ı toplantıları sırasında Türkiye aynı taleplerde bulundu, bu kez olumlu bir hava yaratmayı ba ardı.¹⁶⁷

c. Türkiye'nin 10 Nisan 1936 Tarihli Notası

¹⁶³ SANDER, a.g.e., s.62

¹⁶⁴ NAN, a.g.e., s.43

¹⁶⁵ ARMAO LU, a.g.e., s.343

¹⁶⁶ ARMAO LU, a.g.e., s.343

¹⁶⁷ NAN a.g.e., s.44

Türkiye, Lozan Bo azlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere, 10 Nisan 1936 tarihinde bir nota göndererek Türkiye Bo azları için geçerli kılınan rejimin günün ko ullarına uygun olmadığını, Lozan Bo azlar Sözleşmesi'nin yapıldığı tarihlerde geçerli konjonktürün radikal değişimlere uğradığını belirttikçe, yeni bir rejim saplanması için uluslararası bir konferans toplanması talep etmiştir.¹⁶⁸ Söz konusu talep uluslararası hukuk açısından rebus sic stantibus ilkesine dayandırılmıştır.¹⁶⁹ Rebus sic stantibus ilkesi bir sözleşmenin yapılması sırasında öngörülemeyen durumların ortaya çıkarak taraflardan birine hakkaniyet ölçülerine uymayan çok ağır yükümlülükler getiren bir hal olması durumunda, sözleşmenin hakkaniyet ölçülerine göre yeniden düzenlenmesinin isteme hakkını ifade etmektedir. 10 Nisan 1936 tarihinde Türk notasında, Bo azlar sözleşmesinin değiştirilmesini gerektiren şekilde bu ilkenin ihlalinin yapılmasını gerektiren gerekçeleri şu şekilde açıklanıyordu:

i. Avrupa'nın 1923 yılındaki durumu, gerek askeri gerekse siyasal bakımdan. 1936'dakinden çok farklıdır. 1923 Avrupa'sı silahsızlanmaya doğru gidiyor milletlerarası taahhütler de imzalandı prensiplere dayanıyordu. Türkiye 18. Maddenin sağladığı garantiye ve buna ek olarak dört büyük devletin Bo azları savunma hususunda verdikleri teminata güvenerek, bütün kısıtlayıcı hükümlerine rağmen sözleşmeyi imzalamıştı. Halbuki Akdeniz'de mevcut güvensizlik ve yeni baştan silahlanma yönündeki cereyan ile yakın savaş tehdi karışında Türkiye büyük tehlikelerle karşılaşmış görünmektedir.

ii. Sözleşmenin öngördüğü garanti sistemi artık işlemeze hale gelmişti. Bütün sözleşmenin dengesi, yalnız Türkiye için değil, Avrupa barışının da zararına bozulmuştu. Aynı zamanda artık garanti mekanizması çok yavaş hareket geçebiliyor ve bu yüzden çok geç alınan bir karar, milletlerarası garantinin faydalarını hiçe indiriyordu, Türkiye'ye sözleşmenin yüklediği külfete karşılık olarak verilen teminat arasında yalnız dört büyük

¹⁶⁸ Notanın tam metni için Bkz. Dışişleri Bakanlığı, Türk Bo azları ile ilgili Temel Metinler, Ankara, Kasım 1994, s.26; PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, Ankara, S.B.F. yayını, 1985, C.I., s.182-183

¹⁶⁹ rebus sic stantibus ilkesi (ko ullarda köklü değişiklikler)Bu ilke, andla malar hukukunda, bir andla manın uygulanmasının durdurulması ya da sona erdirilmesi için ileri sürülebilecek bir gerekçedir. Buna göre, bir andla mada yapılırken geçerli olan ve tarafların bu andla mada ile bağlanmalarının ana gerekçesini teşkil eden ko ullarda, tarafların önceden kestiremeyecekleri köklü bir değişiklik meydana gelmişse, o zaman bu andla manın sona erdirilmesi ya da uygulanmasının durdurulması için bir "neden" olması demektir. Taraflardan birinin, bu ilkedan yararlanabilmesi için, ko ullarda meydana gelen değişiklik sonucunda tarafların bu andla mada man madan doğan yükümlülüklerinde radikal bir farklılık yaşanması gerekir. Ancak, bu ilkeye iki tane kural ek edilmiştir: 1- Söz konusu andla mada bir sınır saptırıyorsa, bu andla manın sona erdirilmesi ya da uygulanmasının durdurulabilmesi için bu ilkedan yararlanılmaz; 2-Eğer taraflardan biri, kendi yükümlülüklerini yerine getirmeyerek ko ulların değiştirilmesine neden olmuşsa, bu ilkedan yararlanamaz (Bkz.1969 Viyana Andla malar Hukuku Sözleşmesi, Mad.62)

Özetinde egemen olan görüşe göre, ko ullardaki köklü değişiklikten zarar gören taraf, rebus sic stantibus ilkesini ileri sürerek tek taraflı olarak andla mada sona erdirmeye ya da uygulanmasını durdurma hakkını doğrudan kullanamaz. Bu nedenle zarar gören taraf, ya öteki taraf ile yeni bir andla mada yapmak ya da

devletin garantisi, sözle menin yapıldığı zaman Türk topraklarının bütünlüğünü sağlamak için yeterli görülmedi. Hâlbuki bu devletlerin Milletler Cemiyetine karşı tutumları da zamanla hayli değişimlere uğradı. Japonya Milletler Cemiyeti'nden ayrılma kararını bildirdi, dolayısıyla da, bu devletin garanti sisteminde payı kalmamıştır. Habe istan seferi ve zecri tedbirler meselesi talya ile İngiltere arasında işbirliğini imkansız hale getirmiştir. Diğer taraftan Mussolini'nin savaşçı demetleri ve oniki adalardaki büyük askeri hazırlık Türkiye'de haklı üphe ve endişeler uyandırmaktaydı. Bu şartlar altında Boğazların güvenliğini gerçek bir garanti ile teminat altına alınmasını iddia etmeye imkan yoktu. Sözle menin genel düzeni alt üst oldu.

iii. 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinin eksik taraflarından biri de öngörülen rejimin sınırlı veya genel savaş tehdidini hesaba katmamı olmasıydı. Sistem, sadece barış ve savaş hallerini ve savaşta yalnız Türkiye'nin tarafsızlığını ve muharip olması durumunu ön görmüştü. Sistemin noksan tarafı savaş tehdidi halinde Türkiye'ye meruz savunma hakkını vermemesiydi. Halbuki bir savaş tehdidinin en nazik anı, savaş halinin birden ortaya çıkması safhasıydı. Sadece bu eksiklik bile, sözle menin garanti sisteminin etkisini azaltmaya yeterliydi.

iv. Türkiye Cumhuriyeti, kurulduğu günden itibaren, sürekli olarak barışçı bir politika izlemi ve milletlerarası yükümlülüklerine sadık kalmıştır. Değişen koşullar sebebiyle, güvenliğini yeniden sağlamak gereklidir. Bu amaçla, hem Türkiye'nin güvenliğini yeniden sağlayacak, hem de Boğazlardan ticaret gemilerinin serbest geçişini düzenleyecek yeni bir rejimin belirlenmesi gereklidir. Türkiye milletlerarası bir konferansta, bu konuları diğer taraf devletlerle birlikte görüşmeye hazır olduğunu beyan etmektedir.¹⁷⁰

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi gereği sözle menin öngördüğü uluslararası güvence mekanizması, "sözle menin tarafları ve her durumda, Fransa, Büyük Britanya, talya ve Japonya" ile çalışacaktı. Oysa garantör konumundaki bu dört devletten talya, 1935 yılında Habe istan'a saldırımı ve İngiltere ile Fransa'nın etkili bir politika uygulamaları sonucu, bu ülkeyi işgal etmişti (1936). Japonya ise, daha 1931 yılında Mançurya'yı işgal etmişti. Türkiye'nin bu nota ile ileri sürdüğü gerekçeler, uluslararası güvenlik mekanizmasının işleyemeyecek olmasını gerektiren sebeplere dayanıyordu ve Türkiye'yi haklı kılacak nitelikteydi. Uluslararası güvence mekanizmasını sağlamak gereken devletlerden bir kısmı, 1. Dünya Savaşı sonrası düzenin değiştirilmesi

uyumazlı barışçı yollardan çözmeye çalışmak zorundadır (Bkz. H.PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, I.Kitap, Ankara, Turhan Kitabevi, 1992, s.206)

¹⁷⁰ GÖNLÜBOL, Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973), 6.Baskı, C.1, Ankara 1987, s. 121

yönünde “revizyonist” bir tavır sergileyerek Milletler Cemiyeti sisteminin gereklerine aykırı tavırlarda bulunmuşlardır. Güvence mekanizmasını i letecek olan devletlerin, kendi aralarında Statükocu ve Revizyonist olarak ikiye ayrılması olmaları sebebi ile birlikte hareket ederek Türkiye’nin bu hassas bölgesini korumaları imkânsız idi.

Lozan Bo azlar Sözleşmesi’ne taraf olan devletlerden Sovyetler Birliği Lozan Bo azlar Sözleşmesi ile getirilen rejimi kabul etmeyerek Sözleşmeyi onaylamamıştır. Bu sebeple, Bo azlar rejiminde muhtemel de i ikliklerin lehine yapabilece ini dü ünerek, Türkiye’nin önerisini destekledi.¹⁷¹ Bulgaristan, Türkiye’nin Bo azları sıkı biçimde denetim altında tutmasını istememekle birlikte, Türk güveninin, kendisinin de Neuilly Andlaşması’nın silahtan arındırma ile ilgili hükümlerini de i tirmesine olanak sağlayacağını umdu undan, yeni rejim, güvenine karşı çıkmamıştır. Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya ise Balkan Paktı nedeniyle bu konuda Türkiye’ye destek olmuşlardır. Fransa, 1935 Andlaşması ile S.S.C.B. ile dostluk ve ittifak balarını kurdu undan, Moskova’nın istedi i bir de i ikli e engel olmak istememi ti. İngiltere ise, Akdeniz’deki İtalyan tehdidine karşı Türkiye’yi kendi yanına çekmek istedi inden Türk önerisini olumlu karşılamıştır. Sadece İtalya Türkiye’nin teklifini kabul etmemiştir.

Böylece, Türkiye, yukarıda açıklanan rebus sic stantibus ilkesinden yararlanarak, Montreux Konferansı’nın toplanmasını sağlamıştır.¹⁷²

d. Konferansa Katılan tarafların Görüşleri

Montreux Konferansı, İtalya haricinde Lozan Bo azlar Sözleşmesi’ne taraf olan tüm devletlerin temsilcilerinin katılımıyla 22 Haziran 1936 tarihinde toplanmıştır. Montreux Konferansı Türk Rus ve İngiliz tarafından ileri sürülen üç tez çerçevesinde toplanmıştır:

Türk Hükümeti tezini, 23 Haziran 1936 tarihinde Lozan Bo azlar Sözleşmesi’nin yerine geçmek üzere bir sözleşme tasarısı ekinde sunmuş ve bu tasarı üzerinde altıncı oturumun başına dek (6 Temmuz 1936) görüşmeler yapılmıştır.¹⁷³ Konferansta Türk Hükümetine önerilen ve 13 maddeden oluşan tasarının, 9. maddesinde ortaya çıkıyordu. Tasarının, Lozan 9. maddesinde “Türkiye kendisini bir savaşın tehdidi altında sayarsa, imzacı devletlere ve Milletler Cemiyeti’ne bildirerek, sözleşmenin 8. maddesini uygulama hakkını kullanabilecektir” denmektedir.¹⁷⁴ Yani Türkiye Lozan Bo azlar Sözleşmesi’nin

¹⁷¹ NAN a.g.e., s.48

¹⁷² PAZARCI, “Uluslararası Hukuk Dersleri”, I. Kitap, s.206

¹⁷³ MERAY-OLCA, a.g.e., s.49-85

¹⁷⁴ MERAY-OLCA, a.g.e., s.440

getirdi i rejimden farklı olarak kendini sava tehdidi altında hissetti inde, sava gemilerinin Bo azlardan geçi ini kendi iznine ba lamak istemekteydi. Bu tasarıya göre, Türkiye Bo azlar Komisyonu kaldırmak, Türkiye bir kere Bo azlar bölgesinin silahsızlandırılmasının sona erdirilerek buralarda askeri kuvvetler bulundurmamak istiyordu. Türk tasarısında, ayrıca Bo azların uçaklara (sivil veya askeri) ve denizaltılara tamamen kapatılması önerisi de bulunmaktaydı. Gerek barı , gerekse kendisinin tarafsız oldu u bir sava zamanında, ticaret gemilerinin serbestçe geçi i ilkesi öngörülüyordu. Kendisinin sava an oldu u durumda ise, sava an devletin ticaret gemisinin bo azdan geçi hakkı bulunmamakta idi. Barı zamanında veya , Türkiye'nin tarafsız oldu u bir sava zamanında, sava gemileri, belirli tonaj sınırlamaları ile Bo azlardan serbestçe geçebileceklerdi. Ancak, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri sava gemisi tonajı ve süresi, Türk önerisinde bazı sınırlamalar (en fazla 28000 ton ve 15 gün) tabi kılınmı tı.

Sovyetler Birli i'nin tezine göre, Bo azlar bölgesinin yeniden askerle tirilmesi ve sava gemilerinin geçi in sınırlandırılması konularında, Türkiye'nin önerisi ile uyum içindeydi. Ancak Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin sava gemilerinin Bo azlardan sınırsız bir geçi hakkı sa lama pe indeydi. Bo azlar yalnız denizaltılara de il aynı zamanda uçak gemilerine de kapalı olmalıydı. Ayrıca Türkiye'nin Bo azlar üzerindeki tam egemenli ini tanıyordu.

ngiltere Türk Hükümeti'ne sunulan tasarının de i tirilmi bir biçimini konferansa sunmu tur.¹⁷⁵ ngiltere, Lozan Bo azlar Sözle mesi ile getirilen Bo azlar Komisyonu'nun faaliyetine devam etmesini istiyordu. ngiltere ayrıca pek yakın bir sava tehlikesi tehdidi durumunu ve bu durumda Türkiye'nin uygulayaca ı rejimi kabul etmekle birlikte, Milletler Cemiyeti Meclisi'nin bu kararı haksız bulması durumunda, Türk hükümeti'nin sözkonusu önlemleri kaldırmayı yükümlenmesini istemekteydi. Bo azlardan sava gemilerinin geçi i konusunda serbestlik ilkesini benimsemekle birlikte, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri sava gemilerinin tonaj bakımından sınırlandırılmasından yanaydı.¹⁷⁶

Konferans sonunda ngiliz tasarısı bazı de i ikliklere u rayarak kabul edilmi ve 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmı tır.

2. Montreux Bo azlar Sözle mesi ile Getirilen Yeni Rejim

¹⁷⁵ MERAY-OLCAY, a.g.e., s.441

¹⁷⁶ NAN, a.g.e., s.55

Konferans sonunda, taraf devletlerin temsilcileri arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux Bo azlar Sözle mesi imzalanmı tır. Montreux Bo azlar Sözle mesi ve ekleri T.B.M.M. tarafından, 31.7.1936 günü ve 3056 sayılı yasa ile onaylanarak 9.11.1936 günü yürürlü e girmi tir.¹⁷⁷ Sözle me, talya hariç Lozan Bo azlar Sözle mesi'nin, bütün taraflarınca onaylamı ve yürürlü e koymu tur. talya 1938 yılında Sözle me'ye katılmı , Japonya ise 1951 yılında Müttefik devletlere imzaladı ı San Fransisco Andla ması ile Sözle meden çekilmi tir.¹⁷⁸

a. Geçi Rejimi Açısından

Montreux Bo azlar Sözle mesi'ne göre, Türk Bo azlarından geçi rejiminde temel ilke “serbestlik”tir.¹⁷⁹ Sözle menin 1 nci maddesinin Bo azlar'da denizden geçi ve gidi -geli (ula ım) özgürlü ü ilkesini kabul ederler ve do rularlar’’ hükmü ile sadece denizden geçi rejimi düzenlemesi getirilmi tir. Lozan Bo azlar Sözle mesi denizden ve “havadan” geçi serbestli ini kabul etti i halde, Montreux Bo azlar Sözle mesi yalnızca “denizden” geçi serbestli ini kabul etmektedir.¹⁸⁰ Sözle menin hükümleri, serbestlik ilkesi çerçevesinde kullanılacaktır. (Mad.1/2) “Bununla birlikte, i bu Sözle menin 1. maddesinde do rulan geçi ve gidi -geli (ula ım) özgürlü ü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.” ekindeki sözle menin 28/2 nci maddesi uyarınca geçi serbestli i ilkesinin süresi sonsuzdur. Bu sözle menin getirdi i kurallar çerçevesinde olu turulan geçi rejimi, “Bo azlar” bölgesinde geçerli olacaktır. Sözle menin giri bölümünde geçen tanım uyarınca, “Bo azlar” genel deyimi ile Çanakale Bo azı, Marmara denizi ve stanbul Bo azı'nın birlikte anla ılaca ı belirtilmi tir.

Montreux Sözle mesi, ticaret gemilerinin, sava gemilerinin ve hava araçlarının geçi rejimine ili kin olarak “Barı zamanı”, “Sava zamanı(Türkiye sava ansa veya tarafsızsa)” ve “Türkiye kendisini çok yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i zamanlarda” ekinde, geçi in yapıldı ı zamana ve geçi yapacak ticaret geminin “ticaret gemisi” veya “sava gemisi” olup olmadı ı gibi geçi yapacak olan aracın türüne göre geçi rejimine ili kin kurallar farklılık arz edecek ekilde düzenleme getirilmi tir.

aa. Ticaret gemileri açısından

¹⁷⁷ Bkz. R.G., 5.8.1936, S. 3374

¹⁷⁸ PAZARCI, “Uluslar arası Hukuk Dersleri”, s.356

¹⁷⁹ Montreux'un 1. Maddesinde sözü edilen, “denizden” geçi serbestli i ilkesidir. Oysa, Lozan Bo azlar Sözle mesi “havadan” geçi serbestli i ilkesini kabul etmektedir.

¹⁸⁰ Bkz. Montreux Bo azlar Sözle mesi, Mad. 1/1

Sözleşmenin 7 nci maddesinin “Ticaret gemileri” terimi, “i bu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.” ekindeki hükmünde belirtildi i üzere, sava gemisi sayılan gemiler dı ndaki bütün gemiler, ticaret gemisi olarak kabul edilmi tir.

aaa. Barı zamanında: Ticaret gemileri, barı zamanında, bayrak ve yük ayrımı olmaksızın, gündüz ve gece, uluslar arası sa lık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmu olan sa lık denetimi hariç, hiçbir formaliteye ba lı olmaksızın Bo azlardan geçi serbestli inden yararlanırlar. Bo azlardan transit geçi yapan ticaret gemilerinden, bu geçi ler nedeniyle bir vergi veya harç alınmaz. Ancak, sa lık denetimi, fener ve amandıra hizmetleri vergi ve harca tabi hizmetlerdir.(Mad.2) Geçi sırasında alınacak vergi ve harçlar altı aylık bir süre içinde geçerlidir. Bu geçerlilik söz konusu geminin Bo azlardan gidi ve dönü ünü kapsar. Bu gidi ve dönü arasındaki sürenin altı ayı a ması durumunda (bayrak farkı gözetmeksizin) söz konusu vergi ve harçlar gemiden bir kez daha alınır (Ek-I/2). E er ticaret gemisi “gidi ” geçi inde dönmeyece ini bildirirse, bu vergi ve harçların yarısını öder (Ek-I/3).

Sözleşmeye göre alınacak vergi ve harçların alınmasını kolayla tırma için geçi yapacak gemilere yönelik kıyıda ki istasyonlara adlarını, uyuklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildir yükümlülü ü öngörmektedir. Gemilerden alınacak vergi ve harç miktarları, sözleşmenin Ek-I bölümünde gösterilen ölçülere göre, geminin kayıtlı net tonajı esas alınarak tahsil edilecektir. Geçi esnasında sa lık denetimi, gece veya gündüz, en hızlı biçimde yapılmalıdır(Mad.3/1).

Sözleşmenin 2 nci maddesinin 1 nci fıkrası uyarınca ticaret gemileri, kılavuz kaptan ve römorkaj hizmeti talep etme konusunda serbesttirler. Ancak, geminin acenta veya kaptanının iste i üzerine böyle bir hizmet, Türk makamlarınca yapılmı sa, bu gemiler vergi ve harç ödemekle yükümlü tutulabilirler. Türkiye iste e ba lı hizmetler kar ılı nda alınacak olan vergi ve harçların miktarını zaman zaman açıklar (Ek-I/5). Ek-I’nin ilk paragrafına göre, geçi ler sırasında verilen hizmetler nedeniyle ticaret gemilerinden alınacak olan vergi ve harçlarda bayrak farkı gözetilmedi i için Türk bayra ı ta ryan gemilerde bu vergi ve harçları ödemekle yükümlüdürler.¹⁸¹

bbb. Sava zamanında: Sava Türkiye’nin sava an taraflardan olmaması halinde, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun

¹⁸¹ NAN, a.g.e, s.62

yukarıda açıklanan barı zamanı ko ullarına ili kin düzenleme öngören sözleşmenin 2. ve 3. maddelerinde öngörülen ko ullar içinde Bo azlardan geçebileceklerdir. Bu geçi le ilgili olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, barı zamanında oldu u gibi, zorunlu de ildir(Mad.4). Sava zamanında Türkiye'nin sava an taraflardan olması halinde ise, Türkiye ile sava an halinde olan devletlerin ticaret gemilerin Bo azlardan geçi leri Türkiye'nin takdirine ba lıdır. Türkiye ile sava halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri ise, dü mana hiçbir biçimde yardımda bulunmamak ko uluyla Bo azlardan geçebilirler. Ancak bu ticaret gemileri, gündüz zamanında ve Türk makamlarının gösterece i yoldan geçmek zorundadırlar (Mad.5).

ccc. Türkiye'nin kendisini çok yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i zamanlarda: Ticaret gemileri barı zamanı ko ulları altında geçi hakkına sahiptirler. Ancak, bu gemiler, Bo azlara gündüz girmek ve geçi lerini Türk makamların gösterece i yoldan yapmak zorundadırlar. Kılavuzluk, ücrete tabi olmaması kaydıyla mecburi kılınabilecektir. (Mad.6).

bb. Sava Gemileri Açısından

Sava gemilerinin geçi ine ili kin olarak bu gemilerin nitelikleri ve tonajları esas alınarak geçi kuralları öngörölmü tür. Sava gemilerinin türlerinin, niteliklerinin tespitine ve tonajlarının hesaplanması Montreux Sözleşmesi'nin II numaralı Ek'ine göre yapılacaktır. Bu esaslar, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Sözleşmesi'ne uygun olarak belirlenmiştir. Bu esaslara göre, sava gemileri nitelikleri açısından; hattı harp gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük sava gemileri ve yardımcı gemiler olmak üzere altı gruba ayrılmıştır. Hattı harp gemileri, iki alt gruba ayrılır. Bunlardan ilki, uçak gemileri, yabancı gemiler ya da hattı harp gemilerinin ikinci alt grubuna giren gemiler dışında kalan ve taşıdığı su a ırlı ı 10 000 tondan çok olan veya 203 mm. çapında büyük bir top taşıyan su üstü sava gemileridir. İkinci ise, uçak gemileri dışında, taşıdığı su a ırlı ı 8 000 tondan çok olmayan ve 203 mm. çapından büyük bir top taşıyan su üstü sava gemileridir (Ek-II-B/1). Hafif su üstü gemileri; göre hafif su üstü gemiler; Uçak gemileri, küçük sava gemileri veya yardımcı gemiler sınıfı dışında kalan ve 100 tondan büyük 10 000 tondan hafif olan ve 203 mm. çapından daha büyük çapta top taşımayan su üstü sava gemileridir(Ek-II-B/3). Uçak gemileri; taşıdığı su a ırlı ı ne olursa olsun, özellikle uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek amacıyla yapılmış ya da donatılmış su üstü sava gemileridir. Her bir gemi yukarıda

belirtilen amaçlar için yaptırılmı sa, gemide inme ya da havalanma güvertesinin bulunması onun uçak gemisi olmasını gerektirmez (Ek-IIB/2). Sözle meye göre küçük sava gemileri; yardımcı gemiler dı ında, 100 tondan büyük 2 000 hafif olan ve 155 mm. çapından büyük çaplı topu bulunmayan, torpil atamayan ve 20 milden daha fazla yapamayan su üstü sava gemileridir (Ek-II-B/5). Yardımcı gemiler; donanmaya ba lı olup 100 tondan daha a ır olan ancak genel deniz kuvvetleri hizmetinde ve asker ta ıma hizmetlerinde kullanılmayan, sava gemisi olarak kullanılmak üzere yapılmamı olan ve 155 mm. çapından büyük çaplı topu bulunmayan, ayrıca 76 mm.'den büyük çaplı 8'den fazla topu olmayan, torpil atmak için yapılmamı ve zırhlı olmayan, 28 mil'den fazla sürat yapamayan, özel olarak, uçakların inmesi veya kalkması için yapılmamı olan su üstü gemilerdir (Ek-II-B/6). Denizaltılar, deniz yüzeyi altından yüzmek üzere yapılmı tüm gemilerdir. (Ek-II-B/4).

aaa. Barı zamanında: Bütün devletlerin sava gemileri için geçerli olan kurallar: Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devlete ait olsunlar veya olmasınlar, hafif su üstü gemileri, küçük sava gemileri ve yardımcı gemiler, Bo azlara gündüz girmek, sözle menin sava gemileri için getirilmi oldu u ön bildirimi yapmı olmak ve Bo azlardaki toplam yabancı sava gemisi sayısı 9 gemiyi ya da 15 000 tonu a mamak ko uluyla, Bo azlardan serbestçe transit geçebilirler (Mad.10/1). Ancak söz konusu tonajın ve adedin hesaplanmasında, Bo azlardaki bir limanı ziyaret etmekte olan yabancı bir devlete ait sava gemileri ile geçi sırasında bir zarara u ramı olan yabancı sava gemileri dikkate alınmayacaktır (Mad.14).

Yine, Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devlete ait olsun veya olmasın, sivil olsun ya da olmasın, yakıt ta ımak için özellikle yapılmı olan yardımcı gemileri olan askeri tankerler yüzen hedeflere kar ı en çok 105 mm. çapındaki iki toptan ve hava hedeflerine kar ı en çok 75 mm. çapındaki iki silahtan fazlasını bulundurmamak artı ile, ön bildirimde gerek kalmadan ve tonajlar hesaba katılmadan Bo azlardan tek ba larına geçi hakkına sahiptirler. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçi ko ulları bakımından, sava gemileriyle bir aynı kurallara tabidirler. (Mad.9).

Sava gemileri, Bo azlardan geçmeden önce, Türk hükümetine diplomasi yoluyla bir normal artlarda 8 gün önce ön bildirimde bulunmak zorundadırlar. Ancak, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin 15 gün önceden ön bildirimde bulunmaları tercih edilir. Yapılacak olan diplomatik ön bildirimde devletler, gemilerinin gidecekleri yeri, adlarını, türlerini, sayılarını ve Bo azlardan gidi (ve e er olacaksa) dönü tarihlerini

belirtmek zorundadırlar. Ön bildirimde belirtilen geçi tarihinde bir de i iklik meydana gelirse, bu durum geçi ten üç gün önce Türk Hükümeti'ne bildirilmelidir. (Mad.13/1)

Diplomatik bildirimle, Türk hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Bo azlardan geçece inden haberi olur olmaz bu kuvvetin bile imini, tonajını ve Bo azlara giri tarihini ve e er gerekecekse muhtemel dönü tarihini sözleşme taraf olan devletlerin Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir(Mad.24). E er, yabancı bir devlete ait deniz kuvvetinin, Bo azlardaki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunması üzere Türk Hükümeti'nin daveti var ise bu durumda bu kuvvet içerisindeki sava gemileri sözleşmedeki tür ve tonaj sınırlamalarından muaf olacaklardır(Mad.14/3). Bu gemiler Bo azlardan girişte izledikleri yoldan ayrılmak zorundadırlar.

Bo azlardan transit olarak geçmekte olan gemilerin, ta ımakta olabilecekleri hava araçlarını bu geçi ler sırasında hiçbir ekilde kullanmaları yasaktır(Mad.15). Ayrıca, transit geçi yapmakta olan sava gemileri, hasar veya deniz arızası durumları hariç olmak üzere geçi leri için gerekli olan sürelerden fazla Bo azlarda kalamazlar(Mad.16).

Sözleşmenin 10. maddesinin ilk fıkrası, hafif su üstü gemilerin, küçük sava gemilerinin ve yardımcı gemilerin Bo azlardan geçi ini açıklarken, aynı maddenin ikinci fıkrası, bu gemiler dı nda kalan sava gemilerinin, sözleşmenin sadece Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin sava gemilerine ili kin düzenleme getiren 11 ve 12. maddelerde öngörülen özel ko ullara göre geçi yapacaklardır. Bu düzenlemeler sadece Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin sava gemilerine ili kin oldu undan, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin yukarıda sayılan üç kategori dı nda kalan sava gemilerini (uçak gemisi, denizaltı, hattı harp gemisi) Bo azlardan geçiremeyeceklerini kabul etmek gerekmektedir. Bunun yanında, 11 ve 12. maddeler uçak gemilerine ili kin bir düzenleme içermedi inden, Karadeniz'e kıyısı olan devletlere ait uçak gemilerinin de, Bo azlardan geçmesinin yasak oldu u kabul edilmelidir.¹⁸²

Bo azlardan geçi sırasında, sava gemilerinin komutanı, komutası altında geçi yapan tüm kuvvetin kurulu unun, durmaya gerek olmaksızın, Çanakkale veya İstanbul Bo azları girişindeki bir i aret istasyonuna açıkça bildirmek zorundadır(Mad.13/3).

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin sava gemileri açısından: Uçak gemilerini, hattı harp gemilerini ve denizaltılarını Bo azlardan geçirmeleri yasaklanmı tır(Mad.10/2 ve 11). Sözleşme, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliklerini sa lama amacıyla yapıldı ndan, ba ka birtakım sınırlamaları da içerisinde

¹⁸² PAZARCI, "Bo azlar Rejimine İli kin Türk Dı Politikası", s.875.

barındırmaktadır. Sözkonusu devletlerin Karadeniz’de bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı ve bu denizde kalı süreleri de sınırlandırılmı tır.

Barı zamanında, Karadeniz kıyıda ı olmayan Devletlerin barı zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı 30.000 tonu a mayacaktır(Mad.18/1, a). Ancak, bu sınırlama belirli artlar altında 45 000 tona kadar çıkarılabilecektir(Mad.18/1,b). Karadeniz’de kıyısı bulunmayan devletlerden herhangi birinin Karadeniz’de bulundurabilece i sava gemilerinin toplam tonajı, bu tür devletlerin tamamı için verilen toplam tonaj sınırının (10 000 veya 45 000 ton) üçte ikisinden fazla olamaz(Mad.18/1, c). Ayrıca, hangi sebebi ne olursa olsun, Karadeniz’e kıyısı bulunmayan devletlerin sava gemileri, Karadeniz’de 21 günden fazla kalamazlar(Mad.18/2).

Karadeniz’e kıyısı bulunmayan bir ya da birkaç devlet, bu denize, insancıl bir amaçla, ön bildirime gerek olmaksızın sava gemisi gönderebilir. Bu amaçla gönderilen sava gemilerinin toplam tonajı hiçbir durumda 8 000 tonu geçmemelidir. Ayrıca bu gemiler, Türk Hükümeti’nden alacakları izin üzerine Karadeniz’e girebilir. Türk Hükümeti, Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin o sırada bu denizde bulunan sava gemilerinin toplam tonajlarını dikkate alacak ve Sözle me’deki tonaj sınırlamaları¹⁸³ aılmıyorsa, geçi iznini en kısa sürede verecektir. E er sözkonusu gemilerin Karadeniz’e geçi i ile toplam tonaj sınırlamaları aılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminde Karadeniz’e kıyısı bulunan öteki devletleri gecikmeksizin haberdar edecektir. Bu devletler, bilgi verilmesinden 24 saat içerisinde bir itirazda bulunmazlarsa, Türk Hükümeti sözkonusu gemilerin geçi i konusundaki kararını, en geç 48 saat içerisinde bu talepte bulunanlara bildirecektir (Mad.18/1, d).

Karadeniz’e kıyısı olan devletlerin sava gemileri açısından: Bütün devletlerin sava gemileri için sözle menin öngördü ü genel kurallar, Karadeniz’e kıyısı olan devletlerin sava gemileri için de geçerlidir. Ancak, sözle mede Karadeniz’e kıyısı olan devletlerin sava gemileri açısından birtakım istisnalar öngörölmü tür.

İk istisna Karadeniz’e kıyısı olan devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonaj olan 15 000 tondan daha a ır hattı harp sava gemilerini, tek ba larına ve beraberinde en çok iki torpido olmak ko ulu ile geçirebilirler (Mad.11).

İkinci istisna bu devletlerin denizaltılarına ili kindir. Karadeniz’e kıyısı olan devletler, Karadeniz dı nda yaptıkları ya da satın aldıkları denizaltı gemilerini, tezgâha konulma ya da satın alma i inden Türkiye’yi zamanında haberdar etmeleri ko ulu ile

¹⁸³ Bkz. 18’nci Maddenin a, b ve c fıkralarındaki tonaj sınırlamaları

üslerine katılmak amacıyla Bo azlardan geçirebilirler. Ayrıca, bu devletler yine Türkiye'ye ayrıntılı bilgilerin vaktinde verilmesi ko uluyla, denizaltılarını Karadeniz di ndaki tezgâhlarda onarılmak üzere Bo azlardan geçirebilirler(Mad.12).

bbb. Sava zamanında: Sözle me, sava zamanında Türkiye'nin sava ta taraf olup olmaması hallerine göre iki ayrı uygulama öngörmektedir. Türkiye'nin taraf olmadığı bir sava zamanında, tarafsız devletlerin sava gemileri barı zamanındaki ko ullara göre Bo azlardan geçebileceklerdir(Mad.19/1). Ancak sava an devletlerin sava gemilerinin Bo azlardan geçi i yasaktır.(Mad.19/2) Ancak sava an devletlere it sava gemileri, üç istisnai halde Bo azlardan geçebileceklerdir(Mad.19/ 2):

- Sava gemileri Karadeniz'e kıyısı olan veya olmayan bir devlete ait olmaları fark etmeksizin, ba lama limanlarına geri dönmek için Bo azlardan geçebilirler(Mad.19/4). Ancak Bo azlardan geçi leri sırasında, öteki gemileri zapt ve ziyaret etme hakları olmadığı gibi, bu geçi sırasında ba kaca bir dü manca eylemde bulunmaları yasaktır(Mad.19/5).

- Çünkü, sözle menin 25. maddesine göre Montreux Bo azlar Sözle mesi'nin hiçbir hükmü, Milletler Cemiyeti üyelerinin bu örgüt andla masından do an yükümlülüklerini zedelemeyece inden, Milletler Cemiyeti dahilinde alınan zorlayıcı önlemler uygulamasını temin amacıyla, bu önlemlere katılan devletlerin sava gemileri Bo azlardan geçebilirler. (Mad.19/2).¹⁸⁴

- Milletler Cemiyeti Andla ması kapsamında yapılacak ve Türkiye'yi ba layacak bir kar ılıklı bir yardım andla masının varlığı durumunda, saldırıya u ryan bir devlete yardım amacıyla, bu andla maya taraf olan devletlerin sava gemileri (bu devletler sava an devlet olsalar dahi) Bo azlardan geçebilirler. Ancak, bu kar ılıklı yardım Andla ması, Milletler Cemiyeti Misakı'nın 18. maddesi uyarınca tescil edilmi ve yayınlanmı olmalıdır (Mad.19/2). Bu çerçevede geçecek olan sava gemileri de, diplomatik ön bildirim ko ulundan ve tür ve tonaj kısıtlamalarından (yani sözle menin 10'uncu maddesi ile 18'nci maddesi arasında yer alan kısıtlamalar) muaf tutulacaklardır.

¹⁸⁴ Milletler Cemiyeti, 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken sona ermi tir. Bu nedenle, sözkonusu örgütün, Montreux'nun 19. Maddesinde (ikinci fıkr) belirtilen önlemleri alması mümkün de ildir. Dolayısıyla, Sözle me'nin bu hükmünün uygulanması artık mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, Montreux Sözle mesi'ne taraf olan devletlerin tümü, Birle mi Milletlere (B.M.) üyedirler. Bu devletler, B.M. artı'nın 25'nci Maddesine göre, Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararları uygulamakla yükümlüdürler. Ayrıca, art'ın 49'uncu Maddesi de bu devletlere benzer bir yükümlülük getirmektedir. Bu nedenle, bugün B.M. çerçevesinde alınacak olan zorlama önlemleri uyarınca, sava an devletlerin sava gemileri, Türkiye'nin tarafsız oldu u zamanında, Bo azlardan geçebileceklerdir. (Bkz. TOLUNER, "Milletlerarası Hukuk Dersleri," s.72.)

Sava zamanında Türkiye'nin sava an taraflardan olması halinde, yabancı devlet sava gemilerinin Bo azlardan geçi ine müsaade edip etmeme yetkisi tamamen Türkiye'nin takdirindedir.

ccc. Türkiye kendisini çok yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i zamanda: Türkiye pek yakın bir sava tehlikesi tehdidi ile kar ıla tı ı kanısında ise Türkiye'nin, kendisinin sava an oldu u bir sava durumu için öngörülen rejimi düzenleyen Sözle menin 20. maddesi hükümlerini uygulama hakkına sahip olacaktır. Bu durumda aynen sava zamanında oldu u gibi yabancı devletlerin sava gemilerinin Bo azlardan geçmesine izin verip vermeme yetkisi tamamen Türk Hükümeti'ne ait olacaktır (Mad.21/1). Ancak Yabancı devletlere ait sava gemileri Bo azlardan geçmi ler ve ba lı oldukları limanlardan ayrılma larsa, ba lama limanlarına geri dönmek için Bo azlardan geçme hakkı tanınacaktır. (Mad.21/2).

Sözle mede geçen “kendisini pek yakın bir sava tehlikesi tehdidi kar ısında sayarsa” ifadesinden, pek yakın sava tehlikesi tehdidi durumunun ortaya çıkıp çıkmad ının takdirinin Türk Hükümeti'ne ait oldu u anla ılmaktadır. Türkiye bu yetkisini kullandı ı taktirde, durumu, Montreux Bo azlar Sözle mesi'ne taraf olan devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri i'ne bildirmek zorundadır (Mad.21/3).

Milletler Cemiyeti Konseyi, Türkiye'nin kendisini pek yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i biçimdeki kararının haklı olmad ına üçte-iki ço unlukta karar verilirse Montreux Sözle mesi'nin imzacı taraflarının ço unlu u da aynı görü te ise, Türk Hükümeti, kararı ve bu karara dayanarak 6. madde uyarınca alm ı oldu u önlemleri kaldırmakla yükümlüdür (Mad.21/4). Sözle mede 21. maddenin 4'ncü fıkrası ile öngörülen denetim organlarından biri olan Milletler Cemiyeti ortadan kalkm ı tır; Birlemi Milletler ile aralarında halefiyet söz konusu de ildir¹⁸⁵. Ancak sözle meye taraf olan devletlerin denetim yetkisi devam etmektedir.¹⁸⁶ Milletler Cemiyeti (M.C.) Genel Kurulu, 1946 yılında alm ı oldu u bir kararla, malvarlı ı haklarını, ar ivlerini ve “siyasi olmayan” fonksiyonlarını, B.M.'ye devretmi , B.M. örgütü ise, M.C. Sekreteri'ne verilen görevleri ve M.C.'ye tanınan teknik ve siyasi teknik ta ımayan fonksiyonlarını yerine getirmeyi kabul etmi ve M.C.'ye andla malarla tanınan siyasi fonksiyonların ancak akit taraflar

¹⁸⁵ B.M. ile Milletler Cemiyeti arasında otomatik bir halefiyet sözkonusu de ildir. Ancak, B.M. Genel Kurul'u, 12 ubat 1946 tarihinde hem Milletler Cemiyeti sekreteri'ne verilen görevleri hem de Milletler Cemiyeti'nin teknik siyasi nitelik ta ımayan fonksiyonlarını uygulamayı kararla tırm ı tır. Bir kar ılıklı yardım andla masının Cemiyet'te tescil edilip yayınlanmasının, teknik ya da siyasi nitelik ta ı d ını söylemek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle, sözkonusu kar ılıklı yardım andla malarının artık B.M.'de tescil edilip yayınlanm ı olmalarının gerekli oldu u söylenebilir

tarafından talep edilmesi ve Genel Kurul ve ilgili organın incelemesinden sonra, alınacak bir kararla kabul edilmesi sonucundan, B.M. tarafından yüklenebileceği benimsenmi ise de¹⁸⁷ B.M. ile Milletler Cemiyeti arasında kendiliğinden bir halefiyet söz konusu değildir. Bazı Türk yazarlar, M.C.'ye verilmiş olan bu denetleme yetkisinin, ancak Montreux'a taraf olan devletlerin bu yönde bir talepte bulunmaları ve yukarıdaki sürecin işlenmesi sonucunda B.M.'ye geçebileceğini savunmaktadırlar.¹⁸⁸ Uluslararası Adalet Divanı'nın Güney Batı Afrika'nın hukuki statüsüne dair verdiği kararın¹⁸⁹ esas alan diğer görüşe, M.C.'ye verilmiş olan bu görevin otomatik olarak B.M.'ye geçtiği yönündedir.¹⁸⁹

cc. Uçaklar Açısından

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile serbest geçiş ilkesi denizden geçişlerde kabul edildiği gibi sivil veya askeri uçakların havadan geçişinde de serbest geçiş ilkesi kapsamına alınmıştır (Lozan Boğazlar Söz., Mad.1 ve 2). Montreux Boğazlar Sözleşmesinde ise Askeri uçakların havadan geçişine ilişkin sözleşme hükmü bulunmadığından, sadece sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenleme ve havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmiştir. Bu durumda askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçişine izin verme yetkisi Türk Hükümeti'ne aittir.¹⁹⁰

Montreux Sözleşmesi'ne göre, sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, tarifersiz olarak yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir. Bu uçakların, tarifeli uçuşları içinse, Türk Hükümeti'ne geçiş günlerini genel bir ön bildirimde bulunmaları gerekmektedir(Mad.23/1). Türk Hükümeti, Avrupa ile Asya arasındaki Türk Toprakları üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçakların geçişleri güvenli biçimde yapabilmeleri için, Türkiye'ye yürürlükte olan hava ulaşım kurallarına göre, gereken kolaylığı gösterecektir(Mad.23/2).

b. Boğazların Yeniden Askerleştirilmesi Ve Boğazlar

¹⁸⁶ NAN, a.g.e, s.77

¹⁸⁷ TOLUNER, "Milletlerarası Hukuk Dersleri", s.177

¹⁸⁸ Ibid

¹⁸⁹ Bu ikinci görüşün dayandığı argümanlar için bkz. NAN, a.g.e., s.76-77; AK PEK, Devletler Hukuku İkinci Kitap, Üçüncü bası, Ankara, 1969, ÇELİK, a.g.e., s.148-149

¹⁹⁰ NAN, a.g.e, s.79.

Komisyonu'nun Kaldırılması'na İlişkin Hükümler Açısından

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan Boğazların yeniden askersizleştirilmesine ve Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasına ilişkin hükümlerinin Montreux Sözleşmesi ortadan kaldırılması ile, Türkiye'nin egemenlik haklarına taalluk eden bu yetkileri geri almıştır.

aa. Boğazların Yeniden Askerle Tirilmesi

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile askerden arındırılan bölgelerin yeniden askerle tirilmesine ilişkin olarak, Montreux Sözleşmesi'nin ana metninde, sarıh bir hüküm bulunmamaktadır.¹⁹¹ Ancak, sözleşmenin 23 maddesindeki (ikinci fıkra), "...Boğazların yeniden askerle tirilmesine karşı" ifadesinden, Boğazların yeniden askerle tirilmesinin zımnen kabul edildiği yorumunun yapılması mümkündür. Ayrıca sözleşmeye eklenen birinci fıkrası çok açıktır; "Türkiye, anılan sözleşmenin (Montreux) giriş kısmında tanımlanan Boğaz bölgesini, hemen yeniden askerle tirebilecektir." Bu hüküm ile Türkiye'nin Boğaz Bölgesini yeniden askerle tirilmesi yetkisi açıkça tanınmıştır.

Bu ek protokolün hükümlerine dayanarak, Türk Silahlı Kuvvetleri Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'na girmiş ve bölgeyi askerle tirmiştir. Bu uygulama ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi ile Milletler Cemiyeti çerçevesinde verilen güvenceler de ortadan kalkmış oluyordu.¹⁹²

bb. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan "Boğazlar Komisyonu" yetkileri açısından, Türkiye'nin egemenlik haklarını kısıtlamakta idi. Montreux sözleşmesinin 24. maddesinin açık hükmü ile "Boğazlar Komisyonu" ortadan kaldırılmış ve komisyon'un yetkileri Türk Hükümeti'ne geçirilmiştir. Türk Hükümeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin olarak Montreux Sözleşmesi'nin getirdiği kuralların uygulanmasına bakmakla görevlendirilmiştir (Mad.24/2). Yani Türkiye, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin hükümlerin uygulanmamasından veya yanlış uygulanmasından sorumlu olacaktır. Böylece Türkiye, uluslararası bir görev üstlenmiş olmaktadır. Ticaret gemileri ve savaş gemileri ile ilgili istatistikleri ve gerek ticarete, gerekse Boğazlarda deniz ve

¹⁹¹ PAZARCI, "Uluslararası Hukuk Dersleri", s.357.

¹⁹² NAN, a.g.e, s.56

hava gidi -geli ine yararlı her tür bilgiyi içeren bir raporu (yıllık), Milletler Cemiyeti genel Sekreterli i ile Sözle me'nin öteki taraflarına sunmakla yükümlüdür (Mad.24/2).

cc. Sözle menin Sona Ermesi Ya Da De i tirilmesi Açısından

Montreux Sözle mesi'nin 28. maddesine göre, bu sözleşme 20 yıllık bir süre için yapılmı tır. Ancak, herhangi bir nedenle bu sözleşmenin sona ermesi ve mevcut rejimin yerine başka bir rejim getirilmemesi (veya getirilmesi) durumunda, Bo azlardan geçi ve gidi geli serbestli i ilke olarak sürecektir. Uluslar arası bo azlardan geçi te temel ilke olan geçi serbestli i ilkesi, zamanla bir yapıla geli kuralı halini almı ve 1958 Cenevre Kararları ve Biti ik Bölge Sözle mesi içerisinde de yer almı tır(Mad.16/4). 1982 tarihli Bile mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi'nin (B.M.D.H.S.) çe itli hükümleri de 193 geçi özgürlü ünün kullanılmasındaki ko ullar açısından 1958 sözleşmesine göre birtakım farklılıklar bulunmasına ra men, bu ilkeyi teyid etmektedir. Bu geçi özgürlü ü ilkesinin içeri ini de i tirmek ya da bu ilkeyi tamamen ortadan kaldırmak, ancak Montreux Sözle mesi'ne taraf olan devletlerin oybirli i ile mümkündür.

Sözle me 20 yıllık bir süre için geçerli olacaktı. 20 yıllık sürenin ermesinden iki yıl önce (yani 1954) ba ıtlı tarafından biri, Fransız hükümetine bir sona erdirme ön bildirisi vermi olsaydı, sözleşme iki yıl sonra (1956) tam taraflar için sona erecekti(Mad.28/3) ve yine aynı maddeye göre ba ıtlı taraflar, sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere toplanacak bir konferansta temsilci bulundurma taahhüdü altına girmi lerd i (Mad.28.).

Fakat bunların hiçbir i gerçeikle memi tir. Sözle meye göre, ba ıtlı taraflardan herhangi birinin Fransız Hükümeti'ne bir sona erdirme ön bildirimi göndermesi gününden ba lamak üzere, sözleşme iki yıl daha yürürlükte kalacak ve bu iki yıl sonunda sona erecektir (Mad.28/3). E er Sözle menin tamamen sona erdirilmesi de il de, bir ya da birkaç hükmün de i tirilmesi isteniyorsa, ba ıtlı taraflardan her biri, sözleşmenin yürürlü e girmesi tarihinde ba layarak, her be yıllık sürenin bitmesine üç ay kala bu yöndeki iste ini ve de i iklik önerisini öteki ba ıtlı tarafların her birine bildirmelidir(Mad.29/1 ve 29/3). De i iklik önerisinde bulunan bir ba ıtlı tarafın bu önerisinin kabul edilebilir olması için kendisinden başka iki ba ıtlı devlet tarafından da desteklenmesi gerekmektedir(Mad.29/2). Ayrıcalık olu turan 14 ve 18. maddelerin de i tirilmesi önerisinin kabul edilebilmesi içinse, bir ba ıtlı devletin daha bunu destekliyor olması yeterlidir. De i iklik önerisinde bulunan taraf, öteki taraflara

¹⁹³ Bkz. B.M.D.H.S., Mad..36/1 ve 45/2

yapılmasını istedi i de i ikliklerin niteli i ve gerekçelerini bildirmek durumundadır (Mad.29/3). E er sözkonusu öneri, öteki ba ıtlı devletler tarafından da destek bulmu sa, o zaman sözle menin bu hükmü rahatlıkla de i tirilebilir. Sözle me'ye göre, bu önerilerin üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varılıyorsa, ba ıtlı taraflar, sözle menin tamamen sona erdirilmesinde oldu u gibi, bu konuda toplanacak olan bir konferansla katılmayı taahhüt etmi leridir(Mad.29/4).

Diplomasi yoluyla sonuca varılmaması durumunda toplanacak olan konferansta kararlar ilke olarak oybirli i ile alınır. Ancak Bo azlardan geçecek sava gemilerinin sayısı ve tonajına ili kin kurallar getiren 14. madde ile Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurulmalarına izin verilen sava gemisi sayısı tonajını düzenleyen 18. madde, ba ıtlı taraf devletlerin en az dörtte üç ço unlu u ile de i tirilebilir. Bu iki maddenin de i tirilebilmesi için oybirli ine gerek yoktur. Fakat, bu ço unluk, Türkiye'de dahil olmak üzere Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin en az üçünü içermelidir(Mad.29/5). Yani, bu iki maddenin Türkiye rızası olmaksızın de i tirilmesi mümkün de ildir.

II. BÖLÜM:

I. MONTREUX SÖZLE MES N N YÜRÜRLÜ E G RMES N DEN SONRA MEYDANA GELEN GEL MELER

A. Sava Öncesi Sovyet Talepleri

Montreux- Sözle mesi'nin ana maksadı, Türkiye'inn ve karadeniz'e sahildar ülkelerin güvenli inin sa lanması olup, Türkiye bu prensibe ba lı kalmı ve sözle meye özenle riayet etmi tir.¹⁹⁴ 1939 yılında kinci Dünya Sava ı'nın patlak vermesi ile sözle menin sava dönemine ili kin hükümleri geçerli sava döneminde geçerli hale gelmi tir. 23 ubat 1945 tarihinde Türkiye'nin tarafsızlı nı bozarak Almanya'ya sava ilan etmesi ile Montreux Sözle mesi'nin 19. maddesi ile düzenlenen Türkiye'nin taraf oldu u bir sava durumuna uygulanan rejim geçerli olmu tur.¹⁹⁵

Türkiye kinci Dünya Sava ı öncesinde, "ittifaklara katılmama" politikasını devam ettirmeye çalı mı ise de, Türk- ngiliz (12 Mart 1939) ve Türk-Fransız (23 Haziran 1939) kar ılıklı yardım deklarasyonlarının yapılmasına neden olmu tu.

¹⁹⁴ ERDA , a.g.m., s. 170-174

¹⁹⁵ Türkiye'nin sava an devlet gruplarından biriyle ittifak imzalaması nedeniyle, kinci Dünya Sava ı boyunca "tarafsız" kalmadı ı görü ü için bkz. SANDER, a.g.e., s.91

Sovyetler Birli i, Müttefiklerin Nazileri kendi üstlerine saldırtmak istedikleri ekinde kötü niyetli olduklarından üphelenerek, 23 A ustos 1939 tarihinde de Alman-S.S.C.B. paktı imzalanmı tır. Sovyetler Birli i, görüşlerini Türkiye'ye anlatmak için, Dı i leri Bakanı Saraço lu'yla yaptı ı görüşmede; Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile bir ittifak Andla ması yapmamasını ve tarafsız kalmasını ve Türkiye'nin Montreux Sözle mesi'nin hükümlerine aykırı olarak, Sovyetler Birli i'nin rızası ile olmadı ı müddetçe Bo azları, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin tümünün sava gemilerine kapanmasını ve Bo azlar bölgesinin ortakla a (T.C.–S.S.C.B.) savunulmasını istemi tir. Fakat Saraço lu bu istekleri reddederek Ankara'ya dönmü ve aynı gün Ankara'da üçlü ittifak andla masını imzalamı tır.

B. Sava Döneminde Kar ıla ılan Sorunlar

İkinci Dünya Sava mının başlamasının ardından Türkiye ile arasını düzeltmek isteyen Sovyetler Birli i Türkiye'ye 1941 ilkbaharında bir nota vererek, Bo azlar üzerindeki isteklerini geri aldı ını ve bu konuda talebi bulunmadı ını bildirmi tir. Bu davranı ın bir yansıması olarak, 25 Mart 1941 tarihinde Türk–Sovyet saldırmazlık deklarasyonu yayınlanmı tır. Almanya'nın Sovyetler Birli ine saldırmasının ardından, S.S.C.B., Türkiye'ye 10 A ustos 1941'de yeni bir nota vererek, gerek Türk toprakları gerekse Bo azlar konusunda hiçbir talebi olmadı ını bildirmi ti.¹⁹⁶ Çünkü sava dı ı bir Türkiye Alman Sava gemilerine Bo azlar Bölgesini kapatacaktı.¹⁹⁷ Bu iki nota ile Sovyetler Birli i, Türkiye'nin sava sırasında en azından tarafsız kalmasından yana oldu unu belirtmi oluyordu.¹⁹⁸

C. Yalta ve Potsdam'da Bo azlar Sorunu

Roosevelt, Churchill ve Stalin, sava tan sonra kurulacak olan barı düzenini görü mek üzere, 4 ubat 1945'de Yalta'da bir araya geldiler. Stalin'in, Montreux Sözle mesi'nin de i tirilmesi gerekti i yönünde görü bildirmesi üzerine, Yalta Konferansı sonucunda, Montreux rejimini Sovyetler Birli i lehinde de i tirmesi ve konunun Dı i leri Bakanları Konferansında ele alınarak, bu durumun Türkiye'ye uygun bir zamanda bildirilmesi kabul edilmi tir.¹⁹⁹ Yalta Konferansı'ndan sonra S.S.C.B, 19 Mart 1945'te Türkiye'ye verdi i bir nota ile 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet tarafsızlık

¹⁹⁶ NAN, a.g.e, s.97

¹⁹⁷ ERDA , a.g.m., s.170-174

¹⁹⁸ SANDER, a.g.e., s.130

¹⁹⁹ NAN, a.g.e., s.98

ve saldırmazlık andlaşmasını İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği deşerhliklere ve koşullara artık yanıt veremeyeceğİ gerekçesi ile son erdirdi. Ayrıca Potsdam Konferansından önce Molotov, Temmuz 1945'te Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim SARPET'E, Sovyetler Birliğİ'nin dostluğunu yeniden kazanmak için Türkiye'nin Kafkas sınırındaki iki Türk Eyaletine (Kars ve Ardahan) Sovyetlere geri vermesi gerektiğini söyledi.²⁰⁰ Ayrıca, Sovyetler Birliğİ, Türkiye'nin Boğazları kendi başına savunamayacağını belirterek Türk toprakları üzerinde Sovyet üsleri kurulmasını ve Montreux Sözleşmesi'nin deşİtirilmesini de talep ediyordu. Fakat Türkiye bu istekleri kabul etmedi.²⁰¹ Potsdam Konferansı sırasında, Stalin Boğazlara kara ve deniz üsleri talep ederek, bu konunun sadece Türkiye ile Sovyetler Birliğİ'ni ilgilendiren bir sorun olduğunu ileri sürmüştü. Oysa A.B.D. ve İngiltere, Boğazlar rejiminin bütün dünyayı ilgilendirdiğini düşünüyordu.²⁰² 17 Temmuz'da başlayan Potsdam Konferansında, 24 Temmuz'a gelindiğinde Boğazlar konusunda bir anlaşma varılmamıştı. Bu üç büyük devletin anlaşabilecekleri tek nokta, Montreux Sözleşmesi'nin, günün koşullarına yanıt vermemesi nedeniyle yenilenmesi gerektiğiydi. ABD, İngiltere ve Sovyetler Birliğİ, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin akdedildiğİ dönemden sonra gelişen siyasi artılara uymadı ve gerekçesi ile deşİtirilmesini ve, her üç devletin de Türkiye ile doğrudan görüşmeler yapmasını bir sonraki adım olarak kararlaştırmışlardı.

D. İkinci Dünya Savaşı Ertesinde Notalar Savaşı

1. Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'nin Notaları

Potsdam konferansında kararlaştırıldığı üzere, Montreux Sözleşmesi'nin deşİtirilmesi için ilk deşİtlik önerisini, ABD Türkiye'ye verdiğİ 2 Kasım 1945 tarihli nota ile yapmıştı. ABD notasına göre, deşİten dünya koşullarına cevap verebilmesi için, Montreux Sözleşmesi'nin revizyonunda şu ilkeler dikkate alınmalıdır

- Boğazlar, her zaman (savaş veya barış zamanında) bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olmalıdır;
- Boğazlar, her zaman (savaş ve barış zamanında) Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerinin transit geçişine açık olmalıdır;
- Üzerinde anlaşılacak, sınırlandırılmış bir tonajın altındaki gemiler hariç, barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine

²⁰⁰ ERK N, Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara 1968, Başıur Matbaası, s.253

²⁰¹ Ibid, s.254

²⁰² NAN, a.g.e., s.100

yasak olmalıdır. Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin bu geçi e razı olmaları veya sözkonusu gemilerin Birle mi Milletler tarafından görevlendirilmi olmaları durumu, yukarıdaki sınırlamaya istisna te kil etmelidir;

- Montreux Sözle mesi'ni günün ko ulla rına uydurmak için, sözle mede geçen Milletler cemiyeti sisteminin yerinin B.M. sistemi almalı ve Japonya sözle meye taraf olan devletler arasından çıkarılmalıdır.

ABD, bu de i ikliklerin temini için uluslar arası bir konferansın toplanmasını önermi ti. Ticaret gemilerinin her zaman Bo azlar serbestçe geçebilmesi önerisi, zaten Montreux Sözle mesi dahilinde mümkündü. Ancak, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin sava gemilerinin sava zamanında da Bo azlar geçebilmesi önerisi özellikle sava zamanında Türkiye tarafsız oldu u halde, Sovyetler Birli i'nin Akdeniz'e geçirece i sava gemileri geriye dönerken ba ka birtakım sava gemileri tarafından izlenmesi ve hatta bo azlar bölgesinde bu gemiler arasında çatı ma çıkması ihtimali göz önüne alındı nda Türkiye'nin tarafsızlı ı tehlikeye dü ürebilirdi.

ngiltere, 21 Kasım 1945 tarihinde verdi i nota ile ABD'nin önerilerini uygun gördü ünü belirtiyordu.

Türkiye, 6 Aralık 1945'de ABD'ye bir nota vererek bu devletin yapmı oldu u Montreux Sözle mesi'nin revizyonu ile ilgili önerilerin, Türkiye'nin ba ımsızlı ına, egemenli ine ve ülke bütünlü üne zarar vermeyecek bir uluslar arası konferansta görü ülmesini kabul etti ini bildirmi tir.²⁰³

2. Birinci Sovyet Notası (7 A ustos 1946)

Sovyet Birli i, Potsdam'da kararla tırdı ı üzere, 7 A ustos 1946 tarihinde Montreux Sözle mesi'nin de i tirilmesi ile ilgili görüşlerini içeren ve ayrıca örne ini ABD ve ngiltere'ye de gönderdi i notayı Türk Hükümeti'ne verdi.

Sovyet Birli i, kinci Dünya Sava ı sırasında Montreux Sözle mesi hükümlerinin birkaç kez ihlal edildi i ve sözle menin Bo azların dü man güçler tarafından kullanılmasını engelleyemedi i gerekçe göstererek Montreux'nün de i tirilmesi gerekti ini belirterek ve sözle menin de i tirilmesinde yol gösterici olmak üzere be öneride bulunmu tur. Bu nota metninde yer alan be noktanın ilk üçü, 2 Kasım'daki ABD notasında yer alan ilk üç öneri ile aynıydı. Sovyet notası u iki yeni de i iklik önerisini içeriyordu;

²⁰³ NAN, a.g.e., s.102

- Montreux Sözleşmesi'nin yerine getirilecek olan yeni rejim, sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından belirlenmelidir;

- Boğazlardaki ticari ulaşım serbestliğinin ve güvenliğinin sağlanması için, bu konularda en çok ilgili ve en çok ehil olan Türkiye ve Sovyetler Birliği, Boğazların Karadeniz'e kıyısı olan devletler aleyhine kullanılmasını önleyecek ortak savunma araçları kullandılar.

Sovyetler Birliği'nin notasını, Türkiye'den önce ABD (19 Ağustos) ve İngiltere (21 Ağustos) birer nota ile yanıtladılar. Her ikisi de Sovyetler Birliği'nin Boğazların ticaret gemilerine her zaman açık olması ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine her zaman kapalı olması yönündeki görüşünü desteklemişlerdir.²⁰⁴ Ancak, Boğazlar rejiminin, sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından düzenlenmesi yönündeki Sovyet önerisine ısrarla karşı çıkmışlar ve Boğazların savunulmasının esasen Türkiye'nin görevi olduğunu vurgulamışlardır. İngiliz ve Amerikan notalarının ardından, Türkiye 22 Ağustos 1946'da Sovyet notasını yanıtlamıştır. Bu notada Türkiye, öncelikle II. Dünya Savaşı sırasında Boğazlardan geçen ve Sovyet Birliği'ne göre Sözleşme'nin hükümlerini ihlal etmiş olan gemilerin durumunu ayrı ayrı açıklamış ve bu olaydan Türkiye'nin tutulmayacağını belirtmiştir. Ancak Türk Hükümeti, Montreux Sözleşmesi'nin teknolojik gelişmeler ve mevcut koşullara uydurulması gerektiğini de kabul ediyordu. Türkiye ayrıca, Montreux Sözleşmesi'nin derinleştirilmesi için bu sözleşme taraflarının ve ABD'nin katılacağı bir uluslararası konferansa katılmaya hazır olduğunu da belirtmiştir. Bu notada ayrıca, yeni Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından belirlenmesi ve Boğazların, Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortaklaşa savunulması yönündeki Sovyet önerileri de, Türkiye'nin güvenliğini ve egemenliğini açısından sakıncalı bulunduğundan, reddediliyordu.

3. İkinci Sovyet Notası (24 Eylül 1946)

Sovyet Birliği, 24 Eylül 1946 tarihinde Türkiye'ye ikinci bir nota daha vererek, Karadeniz'in kapalı bir deniz olduğunu ve Boğazlar rejiminin, çeşitli anlaşılmalarda da belirtildiği üzere²⁰⁵, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından düzenlenmesini gerektiğini ileri sürmüştü ve bu konusunun, kesinlikle Türkiye'nin egemenliğini zedelemeyeceğini belirtmişti. Türkiye Sovyet notasını 18 Ekim 1946 tarihli bir notayla Sovyetler Birliği'nin 24 Eylül notasında ileri sürdüğü, 1921 Moskova Anlaşması'na göre

²⁰⁴ NAN, a.g.e., s.105

²⁰⁵ 16 Mart 1921 Moskova Anlaşması; 13 Kasım 1921 Kars Anlaşması; 2 Ocak 1922 Türkiye – Ukrayna Anlaşması

Karadeniz'in kapalı bir deniz olduğu ve Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz'e kısıtlı bulunan devletler tarafından belirlenebileceği yönündeki iddialarına katılmamıştır. Türkiye ayrıca, Sovyetler Birliği'nin Boğazları ortaklaşa savunulması önerisini, kendi egemenliği ve güvenliği için uygun bulmadığını bildirmiştir.

Sovyetler Birliği Türk notasını yanıtlamamıştır. Tüm bu nota teatelleri sonucu Türkiye, Montreux Sözleşmesi'nin derinleştirilmesi için yapılacak olan uluslararası konferans öncesindeki "görüşme teatisi"nin sona erdiğini belirtmiştir. Notalar ile yapılması istenen uluslararası konferans da hiçbir zaman yapılamamıştır.

II. SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİMLERİ OLARAK KARAGAZILAN SORUNLARI

A. Sözleşme Geçen "Barış Zamanında" ve "Savaş Zamanında"

Kavramları Açısından Karagazılan Sorunlar

II. Dünya Savaşı'nın ardından başlayan bağımsızlık hareketleri, sömürgeciliğin sona ermesi ve büyük devletlerin bu tür gelişmelere müdahaleleri, uluslararası ilişkilerde köklü değişiklikler ve çatışmaların, "savaş" ve "barış" kavramlarının tanımında tereddüt yol açmıştır. Jeolojik uyumsuzluklar, gerilla hareketleri veya ulusal bağımsızlık savaşları gibi durumlarda taraf olan veya bir başka devlet yardımcı olan bir devletin "savaş devleti" olup olmadığını, sözleşmedeki terimlerden hareketle tam belirlemek mümkün görünmemektedir.

B. Askeri ve Teknolojik Gelişmelerin Yarattığı Sorunlar

ABD'nin Akdeniz'deki 6. filosuna ait olan ve her biri sözleşme yer alan 15.000 ton sınırının altında kalan (10.000 ton) Dyess ve Turner isimindeki savaş gemileri, Aralık 1968'de Çanakkale Boğazı'ndan girerek 5 gün boyunca Karadeniz'de kalmışlar ve daha sonra yeniden Filoya geri dönmüşlerdir. Gemiler tonajları açısından sözleşmeye göre Boğazlardan geçmelerinde bir sakınca söz konusu değildir. Fakat Dyess hafif su üstü gemisi, 305mm çapındaki sekiz adet ASROC (denizaltısavar roketatar) füzeleri taşımaktadır. 1936 yılından bu yana Montreux Sözleşmesi'nde yetiştiremeyen yeni silahların geliştirilmesi sonucu Montreux Sözleşmesi'nin II. Eki'nin geliştirilen silah teknolojilerine uyum sağlamamaktadır.²⁰⁶

²⁰⁶ PAZARCI, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası", s.849-880.

C. Kimi sava Gemilerinin Sınıflarına Ba lı Olarak Kar ıla ılan Sorunlar

Montreux Sözle mesi, bazı sava gemilerine, ait oldukları sınıfa göre Bo azlardan geçi izni vermektedir. Bu nedenle, bir geminin hangi tür sava gemisi oldu u önem kazanmaktadır. Bu konuya ili kin bir sorun, 18 Temmuz 1976 tarihinde Sovyetler Birli i'ne ait olan Kiev sava gemisinin Karadeniz'den girerek Bo azlardan geçmesiyle ortaya çıkmı tır.²⁰⁷ Kiev gemisi geçi ini Türkiye'nin izni ile transit olarak gerçekle tirmi tir.²⁰⁸ Kiev'in hangi sınıfa dahil oldu unun saptanması, onun Bo azlardan geçip geçemeyece ini belirleyecekti ve Kiev gemisinin fiziki özellikleri nedeni ile sözleşme tam tanımını bulunmamakta idi. Kiev 15 000 tonun üzerinde olan hattı harp gemisi olarak kabul edilmi ve Türkiye'nin de izniyle, Sovyetler Birli i Kiev gemisini 18 Temmuz 1976 tarihinde Bo azlardan geçirmi tir.²⁰⁹

Bu örnek sonrası uluslar arası hukuk açısından sözleşmenin bir takım hükümlerinin hangi anlama geldi i sorununu gündeme getirmi tir. Sözleşmenin ikinci ekinde geçen “balık uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmı veya planlanmı ” deyişimiyle, bu amaç yapılmamı olan gemilerde “gemiye bir için yapılmı veya planlanmı ” bu amaçla yapılmamı olan gemilerde “gemiye bir inme veya havalanma güvertesinin kurulması, bunun uçak gemisi sınıfına sokulmasını gerektirmez” deyimlerinin yorumlanması gündeme gelmi tir.²¹⁰

III. CAN, MAL VE ÇEVRE GÜVENLİ AÇISINDAN KAR ILA ILAN SORUNLAR

Montreux Sözle mesi yürürlü e girdi i 1936 yılından itibaren geçen süreçte, Türk Bo azlar Bölgesinden geçen (veya bu bölgeyi kullanan) gemilerin sayısının ve sonuçta deniz trafiğinin yoğunluğunun artması, gemilerin niteliklerinin ve büyüklüklerinin de i mesi Montreux Sözle mesi'nin kapsamındaki bölgede can, mal ve çevre güvenli i açısından ya nılmakta olan sorunların nedenleri de ortaya çıkmı olur.

Türk Bo azları; güvenli bir seyri güçle tiren coğrafi, morfolojik ve oinografik özellikler taşımaktadır. İstanbul Bo azında 1500 m. olan ortalama genişlik, en dar yerinde 700 metreye düşmektedir. Ortalama harita su derinliği 35 m.dir. Güzergah üzerinde çok sayıda sığlık, topuk ve adacık bulunmaktadır. Sert dönüşler, yolculuk boyunca 12 kez rota

²⁰⁷ Ibid, s.874

²⁰⁸ TOLUNER, a.g.e., s.171

²⁰⁹ PAZARCI, “Bo azlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası”, s.875

²¹⁰ TOLUNER, a.g.e., s.172

de i tirmeyi gerektirmektedir.²¹¹ stanbul Bo azı, kuzey ve güney sınırları arasındaki uzunlu u 30.7 km., en geni yeri 3.6 km., en dar yeri ise 0.69 km., ortalama geni li i 1.6 km. olan deniz trafi i açısından tehlikeli olabilecek ölçüde dar ve uzun bir suyoludur. stanbul Bo azıdır. Karadeniz ile Akdeniz arasında tuzluluk oranı farklı oldu undan, Karadeniz’ den Akdeniz’e ve Akdeniz’den de Karadeniz’e, yüzey akıntısı alt akıntı ekinde su geçi i olmaktadır. Bu akıntıların Bo az’daki dönüm noktalarına çarpı ması ile aksi yönde akıntılar olu maktadır.²¹² Bu artlar, seyir halindeki gemiler açısından tehlike olu turmaktadır. Ayrıca Bo az içerisinde yer alan keskin dönü noktaları nedeni ile gemiler, bu noktalardan geçebilmek için en az 12 kez rota de i tirmek zorundadırlar. Bu dönü noktaları ayrıca, harita de i ikli i sırasında geminin görü ünü kısıtlamakta ve kar ı yönden yakla an geminin görünmesini engelleyebilmektedir. Deniz trafi ini en fazla etkileyen sis; Marmara’nın Karadeniz’e bakan yamaçlarında daha fazla görülmektedir. Sis yüzünden deniz ula ımı stanbul Bo azında yılda ortalama 10-15 gün, Çanakkale Bo azında ise 5-6 gün aksamaktadır.²¹³

stanbul ve çevresinde görülen meteorolojik özellikler açısından; stanbul’da ola an olarak hakim olan rüzgar Poyraz’ a ters yönde esmekte olan Lodos rüzgarı, hem günlük seferleri ile öteki gemilerinin manevralarını olumsuz yönde etkilemekte, hem de kıyı tesislerinde hasara yol açmaktadır. Bunun yanında özellikle ubat, mart, nisan ve mayıs aylarında ço u zaman görü uzaklı ının 1 km.nin altına dü tü ü sisler görülmektedir.²¹⁴ Çanakkale Bo azı’nda da tehlike olu turan bir takım unsurlar bulunmaktadır. Çanakkale Bo azı’nın 1.3km. geni li indeki en dar noktasında çok keskin bir rota de i ikli i gerekmektedir.²¹⁵

Türk Bo azları Bölgesinde giderek artan deniz trafi i can, mal ve çevre güvenli i açısından bugün kar ıla ılan sorunların en önemli nedenlerinden 1936 yılından bu yana deniz trafi inin yo unlaşmasıdır. Bu yo unluk ile artan riske ba lı olarak ortaya çıkabilecek bir deniz kazası kolaylıkla can, mal ve çevreye zarar verebilmektedir. Bu artı , bir deniz kazası ya anmasa dahi çevrenin kirlenmesi sonucunu do urabilmektedir.

Cumhurba kanlı ı Devlet Denetleme Kurulu’nun 06/07/2004 tarih ve 2004/6 sayılı “Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İletmeleri Genel Müdürlü ünün 2001, 2002, 2003 Yıllarındaki Eylem Ve İlemleriyle, Denizcilik Müste arlı ının Eylem Ve İlemlerinin

²¹¹ T.C. Cumhuriyet Kanunları Devlet Denetleme Kurulu, Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İletmeleri Genel Müdürlü ünün 2001, 2002, 2003 Yıllarındaki Eylem Ve İlemleriyle, Denizcilik Müste arlı ının Eylem Ve İlemlerinin Ara tırılıp Denetlenmesine İlişkin Rapor Özeti, S.:2004/6 Tarih: 06/07/2004

²¹² NECEL , E, a.g.e., s.31

²¹³ T.C. Cumhuriyet Kanunları Devlet Denetleme Kurulu, adı geçen rapor

²¹⁴ NECEL , a.g.e., s. 29

Ara tırılıp Denetlenmesine li kin Rapor Özeti”ne göre toplam trafik yükü ile ta inan tehlikeli madde oranları öyledir:

TOPLAM TRAF K YÜKÜ- TA INAN TEHL KEL MADDE

Yıllar	stanbul Bo azı			Çanakkale Bo azı		
	Gemi sayısı	Tehlikeli madde ta ıyan tanker sayısı	Ta inan tehlikeli madde (metrik ton)	Gemi sayısı	Tehlikeli madde ta ıyan tanker sayısı	Ta inan tehlikeli madde (metrik ton)
1995	46.954	4.320	61.524.936	35.459	(bilgi yok)	(bilgi yok)
1996	49.952	4.248	60.118.953	36.198	5.655	79.813.401
1997	50.942	4.303	63.017.194	36.543	6.043	79.814.711
1998	49.304	5.142	68.573.523	38.777	6.546	81.974.831
1999	47.906	5.504	81.515.453	40.582	7.266	95.932.049
2000	48.079	6.093	91.045.040	41.561	7.529	102.570.327
2001	42.637	6.516	100.768.977	39.249	7.064	109.625.682
2002	47.283	7.427	122.953.338	42.669	7.627	130.866.598
2003	46.939	8.097	134.603.741	42.648	8.114	145.094.920

“ stambul Bo azı’ndan geçen petrol tankerleri ve di er tehlikeli yük ta ıyan gemilerin sayısı son yedi yılda yüzde 90 arttı. 1996’da Bo azlar Bölgesi’nden transit geçen ve tehlikeli yük ta ıyan gemi sayısı 4 bin 248 idi. Bu sayı 2003 yılında 8 bin 097’ye çıktı.

Tehlikeli yük miktarı da aynı dönemde yüzde 125 artı la 135 milyon tona ula tı.”²¹⁶

Tehlikeli yük ta ıyan gemi adedi ve yük miktarında da ciddi artı lar olmu tur. 1997’de 4 bin 303 gemiyle 63 milyon 17 bin ton tehlikeli yük ta ınırken, bu rakam 2005’te 10 bin 27 gemiyle 143 milyon 567 bin tona çıktı.

Çanakkale Bo azı’ndan ise 1995-2005 yılları arasında geçen toplam 451 bin gemiden 128 bin 118’i kılavuz kaptan aldı. 1997-2005 yılları arasında 67 bin 888 gemiyle

²¹⁵ T.C. Ba bakanlık Denizcilik Müste arlı ı, 21. yüzyıla girerken denizcili imiz, Ankara, 1997, s.21

²¹⁶ “Binbir Tuzaklı Yolculuk”, CNN Türk, 9 Haziran 2004, Haber Metni için Bkz.httpwww.cnntrk.comOZEL_DOSYALARhaber_detay.asp?id=394&haberid=12019

toplam 1 milyar 51 milyon 883 bin 177 ton tehlikeli yük taşıdı.²¹⁷Bu veriler Türk Bo azlarının trafik yükü ve Bo azlarda taşıyan tehlikeli madde oranlarına göre aynı bir risk altında olduğunu kabulünü zorunlu kılmaktadır.

Türk Bo azlarındaki deniz trafiğini oluşturan gemi hareketleri transit geçişlerinde veya bir geminin yabancı bir ülkenin limanından Bo azlardan ya da Marmara Denizi'nde bulunan bir limana (veya tam ters yönde) gelmesi şeklinde veya Türk Limanı arasında ücret ile yolcu taşıması anlamına gelen kabotaj trafiği şeklinde olabilir. Bütün bunlara dolmuş motorları, balıkçı tekneleri ile gezinti ve spor tekneleri eklendiğinde, bölgedeki deniz trafiğinin ne denli karmaşık bir yapıya ulaştığını ortaya çıkmış olur.²¹⁸ Montreux Sözleşmesi'nin yapılarından bu yana, Türk Bo azlarından geçen yabancı gemilerin tonajları %400lerin üzerinde bir artış göstermiştir.²¹⁹ Gemi sayısı olarak bakıldığında da sayı yaklaşık olarak onbir kat artmıştır. Türk bayraklı gemilerin de katılması ve 1936 yılından bugüne 13 milyona yaklaşan İstanbul nüfusunun, Anadolu ve Avrupa yakarlı arasındaki ulaşım ihtiyaçlarını karşılayan yolcu ve araba vapurları da eklenmektedir.

Bo azlarda trafik kazalarına yol açarak can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden bir diğer gelişme de gemi büyüklüklerinde artışımıza çıkmaktadır. Gemilerin büyüklüğü ile, bir kaza sonucunda ortaya çıkabilecek zarar doğrudan orantılıdır. Deniz taşımacılığı açısından, geminin büyümesi birim taşıma maliyetini düşürdüğünden, daha büyük gemilerin aletme eğilimi giderek artması ile bir kaza halinde doğacak zarar potansiyeli de artmaktadır.²²⁰

Değerli artlara rağmen Bo azlar bölgesindeki can, mal ve çevre güvenliğinin temini açısından Montreux Sözleşmesi'nde engeller ve yetersizlikler mevcuttur. Montreux Sözleşmesinin 2.maddesi, Bo azlar bölgesinde yaşanan sorunların nedenleri arasında sayılabilir. Söz konusu maddeye göre, barın zamanında ticaret gemileri, bayrak ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece, sahil kontrolüne ilişkin 3. maddenin hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir merasime olmaksızın Bo azlardan serbestçe geçebileceklerdir. Ayrıca, kılavuz ve römorkaj da isteğe bağlıdır. Maddedeki "yükü ne olursa olsun" ibaresi, Bo azlar bölgesindeki can, mal ve çevre güvenliğinin temini açısından engelleyici hüküm niteliindedir. Bu hüküm nedeni ile Bo azlardan patlayıcı, yanıcı veya zehirli maddeler

²¹⁷ Bkz. <http://www.Forumex.net>

²¹⁸ Ibid, s.35-39

²¹⁹ Çevre Bakanlığı, Türkiye'de Denizlerdeki Petrol Döküntülerine Müdahale Planlama Çalışmaları, yayınlanmamış bilgi notu, Ankara, 1995, s.2

²²⁰ AYBAY, Gündüz, "Tankerlerin Doğurduğu Sorunlar", Cumhuriyet Gazetesi, 9 Haziran 1996, s.7

ta ıyan gemiler serbestçe geçmektedirler.²²¹ Dolayısıyla, bir kaza veya gemilerdeki sızıntılar durumunda, stanbul'da ya anan insanların canını ve malını ciddi ekilde tehdit edebilecek nitelikte sonuçlar do abilir. kinci madde ile kılavuz ve römorkaj hizmetinin iste e ba lı kılınmı olması da Bo azların ciddi bir tehditle kar ı kar ıya kalmasına sebebiyet vermektedir. Çünkü bo azların arz etti i özellikler ve buna eklenen yo unla an deniz trafi i geçi esnasında bölgenin yerel özelliklerini bilen, deneyimli kılavuz kaptan alımını hayati derecede önemli hale getirmektedir. 1982 yılından ba layarak 1994'e gelinceye dek olu an kazalarda, gemilerin kılavuz kaptan almalarına ra men kaza yaptıkları durum, toplam kazaların %0.5ini olu turması ve kazaların %74'ünde kazayı yapan gemilerin hiçbirinde kılavuz kaptan bulunmaması bu sonucu desteklemektedir.

Montreux Sözle mesi'nin 2. maddesi gere i, Bo azlardan geçen gemilerin römorkaj hizmeti alma zorunlulu u bulunmamaktadır. Bo azlardan geçmekte olan bir geminin ana makinesinin veya dümen kolunun bozulması durumunda, e er bu gemiyi yönlendirecek römorkör mevcut de ilse, can, mal ve çevre güvenli inin tehlikeye dü ürecektir ekilde, gemi kolaylıkla ba ka bir gemi ile çarpı abilir veya karaya oturabilir.²²²

IV. ORTAYA ÇIKAN SONUÇLAR

Bo azlar Bölgesi'nin kendine has artları ve Montreux Sözle mesi'nin emniyet açısından yetersizlik ve engel arz eden hükümleri nedeni ile deniz kazaları ve çevre kirlili i ekinde zararlı sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Bugün Birle mi Milletlere ba lı çe itli örgütlerce güvenlik kavramı ile, be eri güvenli in yanında, ortak güvenlik gezegenin güvenli i, ekolojik güvenlik gibi unsurlar da ifade edilmektedir.²²³

Deniz kazalarının türlerine göre dörde ayırmak mümkündür. Bunlar: çatma, karaya oturma, batma ve kıyıya vurmadır. Bunların di er her biri de i ik zararlar do urabilirler.²²⁴

Deniz kazaları sonucu gemi personeli ve yolcular hayatlarını yitirebilirler, mali zararlar do abilir. Ayrıca çarpı ma neticesinde bir geminin batması bölgenin deniz trafi i önemli ölçüde aksayabilir. Çarpı ma sonucunda ortaya çıkabilecek bir sorun da yangındır. Bu stanbul Bo azı'nda transit geçen gemilerin önemli bir bölümünü, akaryakıt tankerleri oldu u göz önüne alındı nda bu ihtimalin stanbul açısından arz etti i tehlike daha iyi

²²¹ SOSYAL, smail, "Türk Bo azları ve 1936 Montreux Sözle mesi", Bo azlardan Geçti Güvenli i ve Montreux Sözle mesi, stanbul, Bete Yayınevi, 1994,s.7

²²² R.M.G., a.g.e., s. 116-117

²²³ ALGAN, Nesrin, Türk Bo azlarında Çevresel Güvenlik, Mülkiye Dergisi, Mülkiyeliler Birli i Genel Merkezi Yayınları, Mayıs-Haziran 2002 , Cilt 16, S. 234 , s.21-34

²²⁴ ÖZTÜRK, B, a.g.m .,s.150

anla ılır. Çarpı ma veya ba ka nedenlerle Bo azlardan geçi yapmakta olan bir tankerle yangın çıktı ında, e er gemi kontrol altına alınamazsa, ba ka gemilere veya kıyıya vurabilir. Yine tankerde, çarpı ma sonucu açılan yarıklardan denize bo alacak akaryakıt da tutu arak bir yangına sebebiyet verebilir. Her iki durumda da, 17 Milyonluk nüfusu ile Türkiye'nin en büyük ehrinin kıyısına sıçrayan yangın, Türkiye'yi bir felaketle kar ı kar ıya bırakabilir.²²⁵ Çatı an gemiler veya bunlardan sadece birinin oturması ile dahi sözkonusu gemiler su altındaki cisimlere çarparak batabilirler. Ayrıca, oturan gemiler bölgedeki deniz trafi ini de önemli ölçüde aksatırlar.

Deniz kazaları sonrasın da gemide olu an çatlaktan, geminin yükünün denize bo alması halinde, bu yük vücuda alınması sa lık açısından zararlı olan bedenlerine alan Petrol ve türevleri, sıkı tırlımı gaz, zehirli veya radyoaktif madde niteli inde ise, deniz ürünleri yiyen insanların hastalanması veya ölmesi imkan ve ihtimali gündeme gelebilecektir. Kaza sonrası meydana gelebilecek olan bir yangının yaratımı oldu u zehirli bulutların havayı kirletmesi ve bu havanın solunum yoluyla insanları zehirlenmesidir. Bu olası tehlikelerin önemli bir bölümü, bo azlarda bugüne dek ya anımı olan deniz kazalarında görülmü tür.

Montreux Sözleşmesi'nin yürürlü e girdi i tarihten bu yana, yıllık ortalama kaza oranı, 1988 den 1993 yılına gelinceye dek %135 oranında artı göstermiştir.²²⁶ 1982 yılında bölgede 3 tane çatı ma olayı ya anırken, bu rakam 1992 yılında 13 kat artarak 39 olmu tur.

Bo azlar bölgesinde 1 Mayıs 1981 tarihinden 18 Ekim 1994 tarihine dek toplam 210 adet deniz kazası ya anımı tır.²²⁷ Özellikle 1960 yılında "W.Hormony" ve "P.Zaroviç" isimdeki tankerler, Çubuklu açıklarında çatı tılar. "P.Zoroviç" deniz kenarında haftalarca yanımı , denize dökülen yanar durumdaki petrol akıntı ile güneye inmi ve stinye önlerinde demirli olan "Tarsus" adındaki Türk gemisinin yanmasına neden olmu tur.²²⁸ 15 Kasım 1979 tarihinde, küçük bir Yunan ilebiyle Haydarpa a açıklarında çatı an Romen bandıralı "Independenta" adlı tankerden dökülen petrol sonucu çıkan yangın haftalarca sürmü tü. Bo az kıyısındaki birtakım evlerin ve yalıların camları kırılmı , denizde ve havada önemli bir kirlilik meydana gelmi ti. Hepsinden önemlisi, olayda 41 Romen denizci de ölmü tü. Batık, 10 yıldan fazla Haydarpa a önlerinde kaldı.²²⁹ 28 Ekim 1988

²²⁵ NECEL , a.g.e.,s.42-43

²²⁶ Çevre Bakanlığı Türkiye' de Denizlerdeki Petrol Döküntülerine Müdahale Planlama Çalışmaları, yayınlanmamı bilgi notu, Ankara, 1995, s.3

²²⁷ O UZÜLGEN, S, "Pilot Kaptanlar Derne i, Türk Bo azlarındaki kazalar." İstanbul, 1994, s.109

²²⁸ AYBAY,a.g.m., s.7

²²⁹ Ibid

tarikhinde, Panama bandıralı “Blue Star” adlı kimyasal yük taşıyan tanker ve Türk bandıralı “Gaziantep” tankeri Ahırkapı açıklarında çatı tı. “Blue Star” da bulunan yaklaşık 1.000 ton amonyak gazı, denize ve havaya karıştı. 24 A ustos 1991 tarihinde, İtalyan bandıralı “Leonis” tankeri ile Türk bandıralı “Denizaltı” gemisi Tarabya açıklarında çatı tı. Kazadan 4 saat sonra “Denizaltı” battı. 5 denizci hayatını kaybetti.²³⁰ 14 Kasım 1991 tarihinde, Filipin bandıralı “Madonna Lily” adlı gemi ile Lübnan bandıralı “Rabunion-18” adındaki gemi Anadoluhisarı önlerinde çatı tılar. Kazanın ardından, 20.000 hayvan yüklü “Rabunion-18” adlı gemi bu yüküyle birlikte sulara gömülmü ve olayda 8 denizci hayatını yitirmi tir.²³¹ 20 Nisan 1992 tarihinde, Lübnan bandıralı “Rabunion-14 adlı gemi ile Romen bandıralı “Bazias-1” adlı gemi Çanakkale Bo az’ nda çatı tı. Kaza sonrasında, “Rabunion-14” adındaki gemi, canlı hayvan yükü olarak battı.²³² Her ikisi de Kıbrıs Rum bandıralı “Nassia” adlı tanker ile “Shipbroker” adlı ilep Büyükliman dolaylarında çatı tılar. Olay sonucunda 29 kişi ya amını yitirirken, Nassia” tankerin taşıdığı 198.600²³³ ton ham petrolün 20.000 tonu denize boşaldı.²³⁴ Çatı ma sonucu ortaya çıkan patlama ve yangının yarattığı yoğun kirli hava kütleşi, tamamen kanser eseri olarak Lodos sayesinde kentten uzakla tı. Ayrıca, yanan gemilerin kıyıya vurarak tehli ate e verme ihtimali de, yine bu nedenle ortadan kalktı. Olayın ardından bilim adamları tarafından yapılan açıklamalarda, yanan petrolün deniz yüzeyini kaplayan bir yağ tabakası yarattığı ve bununla deniz suyunun oksijensiz bırakarak, canlıların ölümüne neden oldu u vurgulamaktaydı.²³⁵

17 ubat 2003 ak amı saat 2050 sıralarında meydana geldi. Sea Patron adlı gemi, orta boy bir kuru yük gemisi. 10253 Gros Tonajlı ve 145 metre boyu var. Gemi, Perili Kö k’ü geçtikten sonra A İyan Feneri önlerinde Marmara’dan Karadeniz’e çıkmakta olan 4500 Gross Tonajlı Majestic-K adlı gemiyle kar ıla tı. Majestic-K tam yolla seyretmesine rağmen; kar ı yönden 6 knots (Deniz Mili/Saat) yani saatte yaklaşık 12 Km hızla akan akıntı nedeniyle güçlükle yol alıyordu. Kılavuz Kaptan almamı tı; kılavuz kaptan almı olsaydı, belki de süratinin dü üklü ü ortaya çıkacak ve gemi döndürülecekti. Kimbilir, belki de bı yüzden almamı tı. Majestic-K, Kandilli önlerinde bir de eytan akıntısı ile kar ılaınca büsbütün cin çarpmı a döndü; kar ı yönden gelen Sea Patron adlı geminin önüne sürüklenmeye başladı. Sea Patron mehur Yılanlı Yalı’nın önlerine do ru kaçarak

²³⁰ O UZÜLGEN, a.g.m., s.120

²³¹ Ulaştırma Bakanlığı, a.g.m.,s.4

²³² Pilot Kaptanlar Derne ği, a.g.e.

²³³ Cumhuriyet, 15 Mart 1994

²³⁴ ÖZTÜRK, B, a.g.m.,s.150

²³⁵ Cumhuriyet, 16 Mart 1994

kazadan kaçmaya çalıştı, Majestic-K'den kurtuldu ancak bu kez de Bebek Koyuna girdi, çatı mayı engellemek için yaptığı manevra dümen stabilitesini bozdu, bir daha kendini toparlayamadı; karaya çıktı.

Boazlarda geçi yapan gemiler hava kirliliği ve deniz kirliliğine sebebiyet vermektedir. Kullanılan yakıtla birlikte, karbonmonoksit (CO) ve karbondioksit (CO₂) gibi zehirli ve kirletici gazlar havaya karışmaktadır. Ayrıca, bu gazlar, yağlı havalarda yardımcı ile denize de karışarak deniz suyunun kimyasal bileşimini etkileyebilmektedir. Bu da, denizde yaşayan organizmalar üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır.²³⁶ Deniz kazalarının ardından çıkan yangınlar da, havanın ciddi biçimde kirlenmesinde yol açabilir. Kaza durumunda deniz aracının yükünün geminin batması ile deniz suyuna karışması ile kirlilik daha da artacaktır. Yükün petrol, doğal gaz ve türevleri ile kimyasal maddeler ve zararlı atıklar ile radyoaktif maddeler olması halinde çevresel zarar çok daha büyük olacaktır.²³⁷ Bunun yanında, tankerlerin balast boşaltımları, tankların yıkanması, çamur, çöp ve sintine boşaltımları ve güverte temizliğinden kaynaklanan atık su boşaltımları da kirliliğin diğer etken sebepleri arasında yer almaktadır. Söz konusu atıkların yarattığı kirlilik su ile atmosfer arasındaki gaz değişimini engellediğinden, deniz havzalarını da olumsuz yönde etkilemektedir.

Diğer taraftan denizde kirliliğin önlenmesi amacıyla uluslararası alanda yoğun faaliyetler mevcuttur. Özellikle Birleşmiş Milletler uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde kurulmuş olan Denizleri Kirlilikten Koruma Komitesi (MEPC) ve bu komite tarafından geliştirilen Deniz Kirliliğini Önleme Andlaşması (MARPOL) çok önemli bir uluslararası kurum ve belge sayılmaktadır.²³⁸

Boazlar Bölgesinin karışık karaya bulunduğu çevresel tehditler hem ulusal düzeyde hem de uluslararası düzeyde büyük bir sorun oluşturmakta potansiyelini taşımaktadır. Bu bölgede kasıtlı veya kasıtsız eylemler sonucu doğabilecek kaza, kazaya karışan aracın özellikleri, taşıdığı yükün nitelik ve miktarına bağlı olarak Türkiye için olduğu gibi bölgenin tamamı ve bu su yolunu kullanan ulusların tamamı için ağır çevresel, ekonomik ve ticari kayıplara yol açabilecek potansiyeli taşımaktadır.²³⁹

²³⁶ ÖZTÜRK, a.g.m.,s.149.

²³⁷ ALGAN, "Türk Boazlarında Çevresel", s.21-34

²³⁸ ÖZKAN, . Reklam, "Gelişen Çevre Kavramı ve Türk Boazlarında Deniz Trafik Meselesi", Yeni Türkiye Dergisi, S.5 (1995) ,s.555-564

²³⁹ ALGAN, a.g.m. , s.21-34

V. SORUNLARIN AILABLMES ÇNLER SÜRÜLEN GÖRÜLER

Zaman içinde, denizcilik alanında meydana gelen teknolojik gelişmeler sayesinde gemilerin boyutlarının büyümesi ve Türk Boazlarından geçen gemi sayısını endişe verici düzeylere ulaşması sonucu, Boazlar ve Marmara bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini temin edebilmek için yeni düzenleme yapma ihtiyacı doğmuştur. Yeni düzenlemenin hukuken muteber olabilmesi için nasıl yapılacağı konusunda iki temel görüşleri sürülmüştür. Bu iki görüşten biri, Montreux Sözleşmesi'nin muhtlak olan kısımlarının netleştirilmesi için bu sözleşmeye aykırı hüküm içermeyen bir iç hukuk düzenlenmesine gidilmesi idi. İkinci görüş ise, Montreux Sözleşmesi'nin, sözleşmeye uygun bir yöntemle feshedilerek Türkiye aleyhine kullanılabilecek nitelikte birtakım hükümlerin bulunmadığı yeni bir sistem devreye sokmaktır.

Sözleşmenin feshedilmesi görüşünde olanlar, 1936 yılından sonra, Boazlar Bölgesi'nden geçişte deniz trafiğinin giderek yoğunlaşması sonucu kazalarının sayısında ciddi bir artışa tanmasından, bölgedeki kirliliğinin ilerleyen boyutlara ulaşmasına ve birtakım deniz canlılarının nesillerinin tükenmesine varıncaya dek, yaşanan sorunların çözümü için Montreux 2.Maddesinin değiştirilmesini savunmakta idi. Diğer taraftan Sovyetler Birliği'nin Boazlar Bölgesi'nden geçiş ihtiyacı Birliğinde ılması ile ortaya çıkan devletlere geçmiştir. Bu devletlerin Montreux Boazlar Sözleşmesi'ne taraf olması ihtiyacı da gündemdedir.²⁴⁰ Boazlar bölgesinden geçiş ihtiyaçları bu görüşte olanlara göre Sözleşmenin 2.Maddesinde kullanılan "Bayraklı ve yükü ne olursa olsun", "hiçbir formaliteye tabii olmadan", kılavuz isteme tabiidir" gibi terimler o kadar nettir ki, bunları yapılacak olan birtakım iç hukuk düzenlemeleri ile Montreux Sözleşmesi'ne ters düşmeksizin aynak mümkün bulunmamaktadır. Bu sebeple Boazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük'ü²⁴¹ bu sorunların çözümünde bugün için yeterli

²⁴⁰ DUYGU, Bazo lu Sezer, "Boazlara ilikini", Cumhuriyet Gazetesi, 3 ubat 1992

²⁴¹ Boazlarda giderek artan trafik yoğunluğu ve sıkça meydana gelen kazalar Türkiye'yi bazı önlemler almaya yöneltmiştir, bu amaçla 1994 yılında "Boazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" çıkarılmıştır. 1998 yılında, Tüzükte birtakım değişiklikler yapılmıştır, bu arada adı "Türk Boazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak değiştirilmiştir. Gemi Trafik Yönetim Bilgi Sistemi (VTS) de 1997 yılında IMO'ya bildirilmiştir. 2 Ekim 2002'de Denizcilik Müsteşarlığı Boazlardaki trafikle ilgili bir uygulama talimatı yürürlüğe koymuştur. Bu talimatla; tehlikeli yük tankerlerinin geçiş sıralaması düzeninde sona bırakılması, bazı sigorta belgelerinin faks ile iletilmesi, 200 mt.den büyük gemilerin geçiş sırasında trafiğinin durdurulması gibi kuralları getirilmiştir. Tüzükte öngörülen seyir düzeni raporlarında, gemilerin yüklerine ilişkin bilgiler de bulunmaktadır. Uluslararası hukukun genel ilkeleri, tehlikeli Madde taşımacılığı ile ilgili Basel Sözleşmesi ve benzeri sözleşmeler Türkiye'ye gemilerin yüklerine ilişkin bilgi isteme hakkını vermektedir. Son dönemlerde terörizmle mücadele kapsamında yapılan uluslararası düzenlemeler de bu açıdan Türkiye'nin durumunu güçlendirmektedir. Örneğin, 11 Eylül 2001'den sonra uluslararası deniz ticaretinde uygulamaya konulan "International Sheep and Port Security" (ISPS) Kodu, Denizde Yasadığı Olayların Önlenmesi Sözleşmesi ve NATO'nun güvenlikle ilgili girişimleri bu kapsamdadır.

bulmakta, ancak uzun vadede bu bölgede yaşanabilecek olan sorunlara çözüm getirebilecek nitelikte görülmemekte idi.

Bu yaklaşımın hayata geçirilmesi için kullanılması önerilen yöntem, Montreux'nün 28. maddeye göre feshedilmesi ve iki yıl içerisinde²⁴², tarafların bu maddeye göre katılmayı kabul ettikleri konferansta yeni sözleşmenin oluşturulması idi.²⁴³ Bu süreçte, iki yıllık bir formül bulunamazsa, Türkiye'nin yeni bir sözleşme yapılmaya dek sözleşmenin kendisine zarar vermeyen hükümlerinden ve güvenli ve zararsız geçişleri sağlamak için uluslararası örf ve adet hukukundan yararlanabileceğini ileri sürmekteydiler.²⁴⁴

İleri sürülen bir diğer görüş ise, Montreux Sözleşmesinin feshi veya değiştirilmesi yerine Sözleşme çerçevesinde bir iç hukuk düzenlemesi yapılmasıydı. Bu görüşü savunanlara göre, Montreux'ün ortadan kalkması ve yenisinin getirilememesi durumunda geçerli olacak olan rejimin, uluslararası teamüllere göre belirlenecek "geçiş serbestliği" ilkesi olacaktır ve böyle bir durumda, Türk Boğazlarını açık denizleri bağlayan denizler olduğu yönünde bir belirleme ile buraya uygulanacak olan rejimin "Transit Geçiş Rejimi" olacaktır kanaatinde idiler.

Daha önceden Hazırlanan raporlar ele alındıktan sonra Dışişleri Bakanlığı ve Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ile Ulaştırma Bakanlığı ikinci görüşü benimsediler ve uluslararası Denizcilik Örgütü nezdinde yapılan uluslararası toplantılar neticesinde 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlüğe girmiştir. 06.09.1996 tarih ve 22746 sayılı Resmi Gazetede "İstanbul Liman Tüzüğü" yayımlanmıştır. Daha sonra 06.11.1998 tarih ve 23515 sayılı Resmi Gazete ile "Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü" kabul edilmesi ile "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır. Montreux Boğazları Sözleşmesi ile Türkiye'nin egemenliğinin tanınmasının yanında, Türkiye'nin güvenliğinin teminine dair başlangıç bölümünde belirtilen amaçların tesisi için çıkarılan Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük Boğazlar Bölgesinin korunmasına hizmet eden en önemli bir argümandır.²⁴⁵

Bu şekilde deniz kirliliğinin önlenmesi amacı ile ulusal düzenleme yapan bir başbakanlık devlet de Amerika Birleşik Devletleri'dir. ABD tarafından 1990 yılında çıkarılmış olan Deniz Kirliliği Yasası federal bir yasa olup, ABD limanlarını ziyarete gelen ya da 200

²⁴² Çünkü feshedilirse, sözleşme iki yıl daha yürürlükte kalacaktır.(Mad.28)

²⁴³ "Montreux'ü Feshedebiliriz", Cumhuriyet, 20 Temmuz 1996, s.10

²⁴⁴ "Montreux Değiştirilebilir", Cumhuriyet, 14 Mayıs 1996, s.10

²⁴⁵ ALGAN, a.g.m. , s.21-34

millik karasuları içerisinde seyreden gemilerin resmi makamlara her zaman geçerli olan bir sınırsız sorumluluk taahhüdünü önceden vermelerini öngörmektedir. Bu yasa uluslar arası deniz ticareti ve denizde sorumluluk normlarına genel olarak uymamakta ise de, deniz kirliliğinin engellenmesi çabasına dair kuvvetli bir örnek teşkil etmektedir.²⁴⁶

III. BÖLÜM:

I. TÜRK BO AZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ VE ULUSLARARSI HUKUKA UYGUNLUĞU

A. Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile Getirilen Yeni Kurallar

Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü toplam yedi bölümden oluşmaktadır. Ayrıca Tüzüğün sonuna eklenen altı adet Ek ile oluşturulan Trafik Ayırım Düzeni açıklanmaktadır.

1. Amaç, Kapsam ve Tanımlar (Birinci Bölüm)

1994 Bo azları Tüzüğü'nün amacı, Türk Bo azları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmektir. Bu nedenle, tanımlanan bölge içerisindeki Türk Bo azları'nda seyir yapacak tüm gemilere uygulanacak bir deniz trafik düzenlemesi getirmektedir.(Mad.1) Birinci Bölüm dahilinde tüzük içerisinde kullanılacak olan birtakım terimlerin tanımı yapılmaktadır(Mad.2). Bunlardan bir bölümünün tanımı şu şekildedir:

i. Türk Bo azları: “ İstanbul Bo azı, Çanakkale Bo azı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı beldesi”(Mad.2/b).

ii. Gemi: “Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç”(Mad.2/e).

iii. Gemi: “Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı"dır.”(Mad.2/a)

iv. Uzunraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Bo azları'ndan bir liman, yada iskeleeye varmak yada uzunraklı üzere planlanmış gemi ile uzunraklı geçişini bozulan yada uzunraklı geçişini bozan gemi(Mad.2/f).

²⁴⁶ ÖZKAN, a.g.m. , s.555-564

v. U raksız geçen gemi: Seyri Türk Bo azları'nda bir liman, iskele yada bir yere u ramamak üzere planlanmı ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Bo azları'na giri ten önce Türk Makamlarına bildirilmi olan gemi(Mad.2/g).

vi.) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler(Mad.2/j).

vii.) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler (Mad.2/k).

viii) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Ça ırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Bo azları Rapor sistemi(Mad.2/t).

eklinde tanımlara yer verilmi tir. 2 nci maddede ayrıca “Trafik ayırım eridi içinde seyretme güçlü ü olan gemiler”, “U raksız geçi ini bozan gemi”, “U raksız geçi i bozulan gemi”, “Toplam yedek boyu”, “ stanbul Bo azı Kuzey sınırı”, “ stanbul Bo azı Güney sınırı”, “Çanakkale Bo azı Kuzey sınırı”, “Çanakkale Bo azı Güney sınırı”, “Gündüz” ve “Gece” tanımları da yapılmı tır.

2. Genel Hükümler (ikinci Bölüm)

Bu bölümde ilk olarak “Denizde Çatı mayı Önleme Sözle mesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmi tir ve Türk Bo azlarında uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları belirtilmi ve Eklere gönderme yapılmı tır(Mad.3). Ba bakanlık Denizcilik Müste arlı ı'nca, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin i lerli i için, Trafik Kontrol Merkez ve stasyonları kurması öngörölmü tür(Mad.4).

“ stanbul ve Çanakkale Bo azları'na girecek bütün gemilerin bayra ını ta ıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elveri li olması, gemi kaptanlarının tüzükte geçen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan tüzükte belirtilen ko ullara uygun oldu unu saptaması ve bu durumu jurnallerine yazılmasını ve bu ko ulları ta ımayan gemilerin kaptanlarının, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildirmelerini, Ba bakanlık Denizcilik Müste arlı ı'nın bildirimde bulunması gerekti i halde bulunmadı ı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen i lemleri uygulayaca ını öngörölmü tür(Mad.4).

Gemilerin bölgeye girmeden önce yapılmak zorunda oldukları çe itli bildirimlere ili kin kurallardır.

i) Seyir Planı I: stanbul veya Çanakkale Bo azlarına giri ten en az 24 saat önce, tehlikeli yük ta ıyan gemiler ile 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri, geminin adını, bayra ını, ça rı i aretini, kalkı ve varı limanını, yükünü,

kılavuz kaptan talebi olup olmadığını ve varsa seyirini sınırlayan yetersizlikleri içeren Seyir Planı I'yi Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak vermek zorundadır. Marmara limanlarından kalkacak olan aynı nitelikteki gemiler ise bu bildirim, kalkışlarından 6 saat önce vermelidirler (Mad.6/a).

ii) Seyir Planı: II: Boğaz ağına varışlardan iki saat önce ya da Boğaz ağına 20 mil kala, Seyir Planı I'yi vermiş olan ve 6.maddede belirtilen teknik ölçütlere uygun olan gemi kaptanları, geminin adını, bayrağını, çağrı işaretini, rapor mevkiğini, Boğaz ağına tahmini varış zamanını, kılavuz kaptan talebi olup olmadığını ve varsa seyirini sınırlayan yetkisizlikleri içeren Seyir Planı II'ye VHF ile Trafik Kontrol stasyonu'na verilmelidir. Gemiler, bu bildirimden ardından, sözkonusu stasyondan edinecekleri bilgiyi dikkate alarak geçi yapmalıdırlar (Mad.6/b).

iii). Mevki Raporu: Boyu 20 metreden daha büyük olan gemiler, Boğaz ağına 5 mil kala dare tarafından belirlenecek olan ve kendilerini tanıttıkları nitelikteki bilgileri içeren mevki raporunu, girecekleri taraftaki Trafik Kontrol stasyonu'na VHF ile bildireceklerdir(Mad.6/c).

iv) Çarşı Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçi yapan boyu 20 metreden daha büyük olan gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol stasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çarşı Noktası Raporunu dare'ce belirlenmiş mevkiilerde bildireceklerdir(Mad.6/d.).

iv) Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemilerin Bildirimi: Boğazlara girmeden önce güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler de, teleks, telefon, faks ya da VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine gerekli bilgiyi vermelidirler. Bu tür bir bildirimde bulunan gemi, trafik kontrol merkezince sömür ve onarımları için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bilgilendirilecektir. Trafik kontrol merkezince sömür ve onarımları ve elde edilen sonuçlar değerlendirilerek ya geminin olağan geçi yapabileceğini ya da güvenli geçi için belirli tedbirler alınması suretiyle geçi yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirilecektir(Mad.7).

Geçiş esnasında, Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını (Mad.8.), u raksız (transit) geçi yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir.(Mad.9/1.) U raksız (transit) geçi yapan gemiler geceleri geçi yaparken ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir(Mad.9/2.). Transit geçi ten vazgeçen veya başka sebeple transit geçi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.(Mad.9/3.)

Bu bölümde son olarak, u raksız geçen gemiler, Trafik Kontrol Merkezinden gerekli izni almak ko uluyla, zorunlu ihtiyaçlarını kar ılamak üzere, Tüzü ün 23 ncü maddesinde belirtilmi olan “...demirleme yerlerinde serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler. (Mad.10/1.) Bu süre içerisinde, varsa arızanın giderilebilmesi için gerekli ki ilerin (teknisyen veya i çi) ya da gemi mürettebatından hasta olanların yerine yeni gemicilerin gemiye girmesi mümkün olup, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ili kin faaliyetler icra edilebilir.”(Mad.10/2.) Limandaki kalı süresi 48 saati a an bu tür gemiler serbest pratika almak zorundadırlar. Bu durumda, sözkonusu geminin, transiti bozulaca ından, emniyet, gümrük ve di er mevzuat hükümleri açısından denetlenmesi gerekecektir (Mad.10/3.)

3. stanbul Ve Çanakkale Bo azları’ndan Geçi (Üçüncü Bölüm)

Bo azlar Bölgesine girdikten sonra gemilerin uymak zorunda oldukları kurallar bu Bölümde yer alır. Burada anlatılacak olan kurallar stanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili özel hükümler saklı kalmak üzere, her iki bo az için de geçerlidir (Mad. 32).

Bo azlar Bölgesinin emniyeti için bazı geçi kuralları bu bölümde öngörölmü tür. Bo azlardan geçi sürecinde, gemilerin köprü üstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden ba kasının girmesi yasaktır(Mad.11/1). Gemiler bizzat görevlilerce yönetilece i gibi ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dı ında da olsa ana makinenin ba ında yetkili personel bulunacaktır(Mad.11/2). Gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılması yasaktır(Mad.11/3). Kaptanlar gemiyi umanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorla tırmayacak önlemler gemi kaptanlarınca alınmalıdır(Mad.11/1). Gemiler geçi esnasında karaya göre en fazla saatte 10 deniz mili hız yapabilirler(Mad.13). Gemilerin, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeleri yasaklanmı tır. Aynı istikamette geçi yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Seyir esnasında herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir. Kendi makine gücüyle dü ük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım eritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir. stanbul ve Çanakkale Bo azları’nda önden giden yava gemiyi geçmek zorunlulu u duyan bir gemi, böyle bir geçi i yapmadan önce, Trafik Kontrol stasyonundan bölgedeki trafik durumunu ö renecek ve durum elveri li ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçi manevrası, tek rotadayken gerçekleş tirilmeye çalı acaktır. stanbul Bo azı’nda Vaniköy ve Kanlıca

arasında, Çanakkale Bo azı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.²⁴⁷

Bu bölümde ayrıca, İstanbul ve Çanakkale Bo azları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemilerin, kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle u raksız geçi i bozulan gemilerin ve Türk Bo azlarında trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yana ma, amandiralara ba lama, demirleme, geri dönme, arıza, ola anüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemilerin Trafik Kontrol stasyonuna bildirimde bulunmaları da bu Bölüm içerisindeki kurallarla düzenlenmiştir(Mad.15,18,19.).

Bu Bölümün en önemli iki kuralı, zorunlu nedenlerle trafi in durdurulması ve eritler içinde seyretme yükümlülü üne ili kin olanlardır. Mücbir sebeplerle, Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenli i, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında, Köprü/tünel in aatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalı maları gibi kamu yararına yapılan büyük in aatlarda, Geç i trafi ini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, Bo azların bütününde ya da bazı kısımlarında deniz trafi i, idarece geçici olarak durdurulabilecektir. Ancak durdurma mümkün oldu u kadar kısa tutulacaktır (Mad.20). Türk Bo azları'nda geçen gemilerden u raksız geçi yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akı yönüne uygun trafik eridi içinde seyretmek zorundadırlar. dare, trafik ayırım eridi içinde seyretme güçlü ü olan gemilerin güvenli geçi i için gerekli önlemleri alacaktır (Mad.21). Bo azlardan geçi leri sırasında, derin su çekimli gemilerin seyrini kolayla tırmak ve kaza riskini azaltmak için getirilen birtakım kurallar da bu bölüm içerisinde düzenlenmiştir (Mad.22).

4. Türk Bo azları için Ortak Hükümler (Dördüncü Bölüm)

Bu ba lık altındaki ilk düzenleme trafik ayırım eridinde seyretme güçlü ü olan büyük gemilere ili kindir. Bu tür gemilerin, Bo azlar Bölgesi'nden geçebilmesi için, seferin planlanması a amasında, geminin donatması ya da i leticisinin dare'ye gemi ve yükü hakkında bilgi vermesi gerekmektedir. dare, Bo azların morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutlarını ve manevra yetene ini, can, mal ve çevre güvenli i ile deniz trafi inin durumunu dikkate alarak, bu ba vurunun sonucunda güvenli geçi artlarını ba vuranlara bildirir. Trafik Kontrol Merkezi, trafik ayırım eridinde seyretme güçlü ü olan büyük gemiler ile tehlikeli yük ta ıyan gemilerin güvenli geçi yapmasını

²⁴⁷ Bkz. Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü Mad. 14

sa lamak üzere önlem alır ve hatta gerekli gördü ü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırımı eritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir. Tehlikeli yük taşıyan ve trafik ayırımı erisinde seyretme güçlü ü olan büyük gemiler; İstanbul Bo azı'na Kuzey'den girdi inde Bo aziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdi inde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Bo azı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Bo azlardan içeri alınmaz(Mad.25).

Bir kaza sonucunda ortaya çıkacak olana zararın miktarını artırma riski bulunan “nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler”e ili kindir. Geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler ise seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca deniz taşıtlarının yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletceklerdir(Mad.26). Yabancı bayraklı gemilerin kılavuz kaptan alma zorunlulukları bulunmamaktadır(Mad.27). Bo azlardan geçiş yapan gemilerden, bildiriminde izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, amandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Bakanlığınca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır(Mad.28/1). Ayrıca, Bo azlar bölgesinden geçen gemilerin çevreyi kirletmeleri yasaktır(Mad.29). Bu bölümde ayrıca, gemilerde meydana gelen hastalık, ölüm ve yaralanma gibi olayların ve yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemilerin ilgili makamlara bildirilmesine (Mad.31) ve trafik ayırımı düzeni içerisindeki yelkenle ve kürekle seyir yasasına (Mad.30) ili kin hükümler yer almaktadır.

5. İstanbul Bo azı Deniz Trafik Ayırımı Düzeni Bölgesine

İli kin Kurallar (Be inci Bölüm)

Bu çerçeve içerisinde alınan kurallar, daha çok İstanbul Bo azı'nın kendine özgü nitelikleri dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu kuralların bir bölümü, emniyet ve gümrük denetimleri ile sağlık denetimlerinin(Mad.38 ve 39), kılavuz kaptanların geçiş yapan gemilere binme ve inme işlemlerinin (Mad.37) nasıl yapılacağına ili kindir. Diğer bir bölümü ise, gerek doğal, gerekse suni engellerin yarattığı kaza riskini azaltmaya yönelik olan kurallardır. Seyir sırasında kaza riski doğuran doğal engeller, görüş uzaklığı ve bo az sularındaki akıntıdır. Seyir sırasında kaza riski doğuran suni engeller ise bo az köprüleridir.

6. Çanakkale Bo azı Deniz Trafik Ayrım Düzenine İlişkin

Kurallar (Altıncı Bölüm)

İstanbul Bo azı'na özgü kurallarda olduğu gibi bu Bölümdeki kuralların da bir bölümü, emniyet ve gümrük denetimleri ile sağlık denetimlerinin (Mad.46 ve 47), kılavuz kaptanların geçi yapan gemilere binme ve inme işlemlerinin (Mad.45) nasıl yapılmasına ilidir. Bu bölümü ise, kaza riskini artıran doğal²⁴⁸ engellere ilidir. Çanakkale Bo azı'na yönelik kuralların İstanbul Bo azı için getirilenden asıl farkı, tehlikeli yük taşıyan büyük gemiler konusundadır.

7. Çeşitli Hükümleri (Yedinci Bölüm)

Son bölümde, bu tüzüğün yayım tarihinden itibaren yürürlüğe gireceği ve 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan “Bo azlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük” yürürlükten kaldırıldığı belirtilmektedir. Ayrıca, Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin bazılarının uygulanmaması hükmü getirilmiştir. Tüzük hükümlerine aykırı davranan gemi kaptan ve adamlarına, Türk mevzuatına göre daha ağır bir ceza verilmesi gerekmeyen durumlarda, 618 sayılı Limanlar Kanununun ceza hükümleri uygulanacaktır(Mad.51).

B. Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün

Hukuksal Dayanımına İlişkin Değerlendirme

1. Montreux Sözleşmesi'nin Giriş Kısımındaki “Güvenlik”

Kavramına Dayanan Görüş

Montreux Sözleşmesi'nin giriş kısmında “Türkiye'nin güvenli ve Karadeniz'de, kıyıda Devletlerin güvenli çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek istediği” vurgulanmıştır²⁴⁹ ancak bu güvenliğin nasıl sağlanacağı ve ne gibi önlemlerin alınabileceği ayrıntıları ile düzenlenmeyerek, bu konular Türk Devleti'ne bırakılmıştır. Türkiye'nin Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile getirdiği kurallar sözleşmenin bu yöndeki maksudından dayanım almaktadır. Aksi takdirde, geçiş esnasında güvenliğin teminine yönelik kurallar ayrıntılı olarak Montreux Sözleşmesi'nde düzenlenmiş olsaydı, zamanla artların değişimi ile güvenlik kurallarının da değiştirilmesi ve bu durumda da Sözleşmenin değiştirilmesi sorunuyla karşılaşılacaktı.

²⁴⁸ Çanakkale Bo azı'nda bo az köprüsü olmadığından, bu bölümde köprülere ilişkin bir kural yoktur.

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, bir anlaşmanın, “konusuna, amacına ve terimlerinin olağan anlamına uygun olarak, iyi niyetle” yorumlanması gerektiğini belirtmektedir.²⁵⁰ Bu çerçevede, Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin hazırlanmasındaki amacın ne olduğu tartışmalıdır. Türkiye’nin 10 Nisan 1936 tarihinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi’ne taraf olan devletlere verdiği notada dünyadaki askeri ve siyasal değişiklikler nedeniyle, Boğazlar Bölgesi’nin yeni bir rejime ihtiyacı olduğu iddiasına gerekçe olarak, göstermiştir. Yani, Türkiye’nin güvenlik endişesi, can, mal ve çevre güvenliği nedeniyle, askeri güvenliğe yönelik bir endişeydi. Diğer taraftan, sözleşmenin bağlamında sadece Türkiye’nin güvenliğinden söz edilmemekte, Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin güvenliğine de vurgu yapılmaktadır. 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi’ne göre, bir anlaşmanın yorumu, anlaşmanın metni içerisinde yer alan bütün hükümler dikkate alınarak yapılmalıdır.²⁵¹ Montreux Sözleşmesi’nin, Karadeniz’e geçecek olan yabancı savaş gemilerinin²⁵² türlerinin ve bu denizdeki kalıplarına sınırlama getiren hükümler dikkate alındığında, giriş bölümündeki güvenlik kavramının, bu açıdan da bir “askeri güvenlik” anlamı taşıdığı düşünülebilir ise de bu düşünce yanlıştır. Uluslararası hukuk esasen tüm milletlerin, milletler topluluğuna içersine eşit haklara sahip olarak barış ve refahını amaçlamaktadır. Özellikle ticaret gemileri açısından Montreux Sözleşmesi’nde geçiş serbestiyetinin öngörülmesi sivil hayatın refah düzeyinin temini maksatlıdır. Tüm ulusların refah düzeyinin iyileştirilmesi amaçlanırken, uluslararası camianın eşit haklarına sahip bir üyesi olan Türkiye’yi ve insanların yakından ilgilendiren Türk Boğazlarının da can, mal ve çevre güvenliğinin, askeri güvenlikten önce sözleşme ile amaçlandırılmasının kabulü zorunludur. Hiçbir uluslararası sözleşme, milletlerin can, mal ve çevre güvenliğine dair uluslararası hukuka aykırı olmayan düzenleme yapma haklarını ortadan kaldıramaz. Zaten Montreux Sözleşmesi hükümleri arasında Türkiye’nin can, mal ve çevre güvenliğine dair düzenleme yapma hakkını ortadan kaldıran bir hüküm bulunmamaktadır. Bu yorum 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi’nin anlaşmaların iyi niyetle yorumlanmasına dair hükmü gerektirir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin bağlamında geçen “Türkiye’nin emniyeti ve Karadeniz sahilleri devletlerin Karadeniz’deki emniyeti çerçevesi dahilinde korunacak tarzda tanzim etmek arzusu ile mütehasis olarak... “ ifadelerinden hem Türkiye’nin hem de Karadeniz’in güvenliğinin hakim faktör olarak

²⁴⁹ YAKAR, a.g.m., s.76

²⁵⁰ Bkz. Mad. 31/1.

²⁵¹ Mad. 31/2.

²⁵² Karadeniz’e kıyısı bulunmayan devletlere ait gemilerin.

dü ünölmesinin ve buna binaen tehlikeyi ortadan kaldırmaya yönelik tedbirlerin alınmasının Montreux Bo azlar Sözle mesi ile çeli ti ine ili kin bir yorum yapılamayacaktır.²⁵³ Bu noktadan hareketle Yargıtay Ceza Genel Kurulu, 19 Haziran 1978 tarihinde, Sözle me'nin giri bölümünde yer alan "güvenlik" kavramından hareketle Montreux Bo azlar Sözle mesi'nin, ticaret gemilerinin zararlı geçi ini durdurma ve yasalarını uygulama konusunda, Türkiye'nin yetkisini ortadan kaldırmadı ı sonucuna varmış tır.²⁵⁴

2. Lozan'da Olu turulan Bo azlar Komisyonu'nda Türkiye'ye Geçen Yetkilere Dayanan Görü

Montreux Bo azlar Sözle mesi'nin 24. maddesi ile 24 Temmuz 1923 tarihli Bo azlar Rejimine li kin Lozan Sözle mesi uyarınca olu turulan uluslar arası komisyonun yetkilerini Türkiye'ye aktarmış tır.²⁵⁵ te bu düzenlemeden hareketle, sözkonusu Komisyon'un, düzenli ve güvenli geçi i sa lamaya yönelik düzenlemeler yapma yetkisine de sahip oldu u ve Türkiye'nin, can, mal ve çevre güvenli ine dair düzenleme yapma hakkı bulundu u görü ü ileri sürülmü tür.

Ancak, Bo azlar Rejimine li kin Lozan Sözle mesi'nin Bo azlara Komisyonu'nun yetkileri ile hükümleri Komisyon'un hangi devlet temsilcilerinden²⁵⁶ olu turulaca ı, temsilcilerin ücretlerinin kim tarafından ödenece i ve Komisyon harcamalarının kimler arasında payla tırılaca ı gibi konular açıklı a kavu turulmaktadır. Anla ılaca ı üzere, Bo azlar Komisyonu sadece sava gemiler ve askeri uçaklara yönelik hükümlere uyulup uyulmadı ını denetleyebilecektir. Montreux Sözle mesi'nin 24'üncü maddesi de Türkiye'ye bu kez Montreux Sözle mesi'nin sava gemilerine ili kin hükümlerini denetlemek üzere, aynı yetkiyi vermektedir.²⁵⁷ Sevr Andla ması'nın hükümlerinde yer alan Bo azlar Komisyonu²⁵⁸ ile Bo azlara li kin Lozan Sözle mesi'nde yer alan uluslar arası komisyon kar ıla tırıldı nda, ikincisinin yetkilerinin önemli ölçüde azaldı ı söylenebilir.²⁵⁹ Sonuç olarak, Lozan'da Bo azlar komisyonu'na tanınan yetkilerin, Türkiye'nin Montreux Sözle mesi çerçevesinde elinde tuttu u yetkilerin kapsamı dı nda oldu u söylenemez.

²⁵³ YAKAR, a.g.m.,

²⁵⁴ TOLUNER, a.g.e., s.166

²⁵⁵ SOSYAL, a.g.e., s.510

²⁵⁶ 12'nci Madde uyarınca bu devletler: Türkiye, Fransa, Büyük Britanya, talya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti idi.

²⁵⁷ Mad. 24/3: "Türk Hükümeti bu Sözle me'nin sava gemilerinin Bo azlardan geçi ine ili kin olan her hükmün uygulanmasını gözetecektir."

²⁵⁸ NAN a.g.e., s.22-23

C. Türkiye'nin Türk Bo azlarına İlişkin Olarak Yetkilerinin

Kapsamı Ve Dayanağı

Türkiye'nin bu bölgeye ilişkin yetkileri konusunda, hukuksal açıdan değerlendirilince birbirinden farklı üç temel yaklaşımın olduğu söylemek mümkündür. Buna göre Türkiye, Bo azların Kendine Özgü Statüye Sahip Olmalarından Kaynaklanan Yetkilerle veya Montreux Bo azlar Sözleşmesi Hazırlanırken Türkiye'nin Saklı Tutulan Yetkilerle veya Sonraki Uluslararası Sözleşmelerden Kaynaklanan Yetkilerle egemenliği altındaki bölgeye ilişkin düzenleme hakkı bulunmaktadır.

1. Montreux Bo azlar Sözleşmesi Hazırlanırken

Türkiye'nin Saklı Tutulan Yetkiler

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nden yararlanılarak, Türkiye'nin yetkilerinin kapsamı açısından önem taşıyan 2. maddeyi yorumlamak mümkündür. 2. madde şu şekildedir: "Barış zamanında ticaret gemileri, bayrak ve yükü ne olursa olsun, 3. maddenin hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan Bo azlardan geçiş ve seyrisefain tam serbestliğinden yararlanacaklardır..." maddesinin lafzı ve ruhu itibarı ile, Türkiye'nin Bo azlar'dan geçiş düzenleme yetkisini ortadan kaldırdığına dair bir yorum yapılması mümkün değildir.²⁶⁰

1969 Viyana Sözleşmesi'ne göre yorumu, andlaşmanın bütünü çerçevesinde konu ve amacı göz önüne alınarak yapılmalıdır(Mad.31/1). 1969 Viyana Sözleşmesi'ne göre andlaşmanın bantlarından biri, o andlaşma metni içerisinde yer alan bütün hükümlerdir (Mad.31/2). Önemle belirtmek gerekir ki, 1969 Viyana Sözleşmesi'ne göre andlaşma tarafları devletlerin, andlaşmanın ardından yaptıkları işlemler ve takındıkları tavırlar da, andlaşmanın bantları arasında sayılır.²⁶¹ Montreux Sözleşmesi'nin taraflarının, 1936 yılından sonra gerçekleştirdikleri işlemler²⁶² de, 2. maddenin, Türkiye'nin egemenlik yetkilerini ortadan kaldıracak biçimde yorumlanamayacağını göstermektedir.

²⁵⁹ VAL , a.g.e., s.32

²⁶⁰ TOLUNER, "Bo azlardan geçiş ve Türkiye'nin...", a.g.m, s.11

²⁶¹ B.k.z. 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, Mad.31/3,b, Türkçe metni için bkz, <http://politics.ankara.edu.tr/~altipar/Okuma/Viyana%20Andlaşmalar%20Hukuku%2069.pdf>.

²⁶² Türkiye'nin gerek 1965 yılında, gerekse 1982 gerekse 1994 yılında çıkarmış olduğu tüzükler, İstanbul Bo azı'nda yapılacak olan geçişlere ilişkin bir takım kurallar da içermektedir. Yani Türkiye, Bo azlardan yapılacak olan geçişle ilgili düzenleme yoluna gitmiş, ancak önceki taraf devletlerin eleştirisi ile kararlaştıramamıştır.

Türkiye'nin geçi i düzenleme yetkisinin ortadan kaldırılmadığına ilişkin olarak ileri sürülebilecek ikinci unsur, Montreux Bo azlar Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarıdır.²⁶³ Temel yorum kuralları kullanılarak varılan sonuçların anlamsız ya da mu lak olması durumunda, daha iyi bir sonuca varabilmek için tamamlayıcı yorum tekniklerinden yararlanılabilir.²⁶⁴ Bunlar, andla maların hazırlık çalışmaları ve andla maların yapıldığı ko ullardır. 22 Haziran 1936 tarihinde Türk Heyeti tarafından sunulan andla ma tasarısının 12. maddesi u ekildehydi: “ bu sözleşme hükümleri, bu sözleşme ile göz önünde bulundurulacak bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz”²⁶⁵. Hazırlık çalışmaları sırasında 2. maddeye ilişkin olarak sürdürülen tartışmalarda ortaya çıkan farklı görüşlerin hiçbirisi sözleşme hükümlerinin, bu sözleşme ile göz önünde bulundurulacak bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilmesi ve yorumlanması amacıyla de ildi. Bu görüşlerden biri, Türkiye'nin Bo azlar Bölgesi'ndeki zabıta yetkisini²⁶⁶, yargı yetkisini²⁶⁷ ve geçi in zararsız ve saldırsız olmasını talep etme yetkisini saklı tuttu u görüşüdür. Diğerleri ise, saklı tutulan egemenlik hakkına dayanarak andla manın hükümlerinin sonradan tek taraflı biçimde de i tirilmeyece i görüşüdür. Bu hazırlık çalışmaları sırasında hiçbir heyet temsilcisi, yukarıda sayılan üç yetki konusunda, Türkiye'nin yaptığı (saklı tutmak anlamına gelen) konu malara itiraz etmemi tir.

Saklı tutuldu u belirtilen zabıta yetkisi, Türkiye'nin Bo azlar Bölgesi'nde geçi i sa layabilmesi ve deniz trafi ini düzenleyebilmesi anlamına gelmektedir. te bu açıdan bakıldığında Türkiye, “Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü” gibi bir düzenleme yapma yetkisine sahiptir.²⁶⁸ Türkiye'nin Bo azlar Bölgesi'ne ilişkin düzenleme yapma yetkisi oldu una dair yukarıda yapılan tespitler dü ünsel ve normatif açıdan do rudur. Uluslar arası hukuka göre, yorum yapma yetkisi uygulama açısından ise iki biçimde kullanılır: i) tarafların ortak yorumu; ii) uluslar arası yargı ya da hakemlik organlarının yorumu. Yazarların yorumları, üçüncü bir devlet organınca yapılan yorumlar ve taraf devletlerden birinin tek taraflı yorumu, andla manın öteki taraflarını ba lamaz.²⁶⁹ Bu nedenle, Montreux'ün hazırlık çalışmaları çerçevesinde yapılan yorum, Sözleşme'nin

²⁶³ Bu görüşü ü ortaya atarak geli tirilen ki i, Prof. Dr. Sevin TOLUNER'dir. Detaylı anlatım için Bkz.

TOLUNER, “Bo azlardan Geçi i Düzenleme ve Montreux”, Milliyet, 3 Aralık 1979

²⁶⁴ 1969 Viyana Andla malar Hukuku Sözleşmesi, s.32

²⁶⁵ MERAY-OLCAY, a.g.e., s.440

²⁶⁶ Türkiye, saklı tutulan egemenlik hakkının, zabıta yetkisini içerdi ini belirtmi tir. Bkz. MERAY-OLCAY, a.g.e., s.362

²⁶⁷ Türkiye'nin vermi oldu u tasarıdaki egemenlik kavramı ile esasen zabıta (kolluk) ve yargı yetkisini elinde tuttu unu vurgulamak istemi tir. Bkz. MERAY- OLCAY, a.g.e., s.327

²⁶⁸ TOLUNER, “Bo azlardan geçi ve Türkiye'nin...”, a.g.m., s.15

²⁶⁹ PAZARCI, “Uluslar arası Hukuk Dersleri”, I. Kitap, s.182

öteki taraflarını ba lamamaktadır. Ancak, Türkiye Sözle me'nin uygulanması ile yükümlü bir devlet oldu undan, gerekli oldu unda birtakım hükümleri yorumlayabilir.

2. Sonraki Uluslararası Sözle melerden Kaynaklanan Yetkiler

Montreux Sözle mesi'nden sonra kabul edilmi olan bazı uluslar arası sözle melerin, Türkiye'ye, Bo azlar Bölgesi'nde de i ik birtakım yetkileri kullanma hakkı verdi ine dair kabul, uluslar arası hukukta andla maların çatı ması konusunda uygulanan kurallara dayandırılmaktadır. Uygulanan uluslar arası hukuk kurallarına göre, çatı an andla malar çatı maya ili kin bir hüküm içermiyorsa ve bu andla maların tarafları aynıysa, temel kural, sonraki andla manın önceki andla maya üstün olması kuralıdır.²⁷⁰ E er sonraki andla ma, önceki andla manın içerdi i konuları her yarıyla düzenlemiyorsa, bu durumda sonraki andla manın hükümleri ile önceki andla manın ona aykırı olmayan hükümleri yürürlükte kalacaktır.²⁷¹

1936 yılından günümüze, denizcilik alanında Türk Bo azları'nda geçi i de ilgilendirebilecek nitelikte olan ve Montreux'ye taraf olan devletlerin²⁷² tümünün taraf oldu u birtakım uluslar arası sözle meler yapılmı tır. Bunlar i. “Denizde Can Güvenli i Uluslar arası Sözle mesi 1974” (SOLAS 74);²⁷³ ii. “Denizde Can Güvenli i Uluslar arası 1974 sözle mesi 1978 protokolü” (SOLAS 78); iii. “Uluslar arası 1972 Denizde Çatı mayı Önleme Tüzü ü Kuralları” (COLREG 72).

15 Temmuz 1977 tarihinde yürürlü e giren COLREG 72, taraf devletlere trafik ayırım düzeni kurma yetkisi vermektedir. Türkiye'nin Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü kapsamında uyguladı ı trafik ayırım düzeninin Montreux Bo azlar Sözle mesi açısından hukuksal olmadı ı ileri sürülse bile, COLREG 72, tarafları aynı olan sonraki sözle me konumunda oldu undan, Türkiye'ye bu yetkiyi vermektedir.

Bo azlar Bölgesi'nde durmaksızın geçen ya da bölgede bir limana gelen gemi de uluslar arası sefer yapan gemidir. Deniz ula tırması ve ta ımacılı ında güvenlikle ilgili en kapsamlı uluslar arası mevzuat olan²⁷⁴ ve 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlü e giren SOLAS 74 ve bu sözle menin yetersizli inin anla ılması üzerine, ek zorunlu kuralları

²⁷⁰ Ibid, s.192

²⁷¹ Bkz. 1969 Viyana Andla malar Hukuku Söz., Mad.30/3

²⁷² Rusya Federasyonu'nun Sovyetler Birli i'nin bütün andla malarının herhangi bir özel i leme gerek olmaksızın kendisini ba ladı ı biçimdeki yakla ımı, uluslar arası toplum tarafından kabul görmü tür. Ayrıca, eski Yugoslavya ülkesinde ortaya çıkan yeni devletlerin, tanıdıkları taktirde, önceki devletin andla maları ile ilke olarak ba lı olacakları kabul edilmektedir. Bkz. H PAZARCI, “Uluslar arası Hukuk Dersleri”, III. Kitap, s.31. “Montreux'un tarafları” bu bilgiler ı ında de erlendirilmelidir.

²⁷³ SOLAS ifadesi “Safety Of Life At Sea “ (Denizdeki Hayatın Güvenli i) ifadesinin kısaltmasıdır.

²⁷⁴ T.C. Ba bakanlık Çevre Müste arlı ı, Denizlerin Gemi ve Di er Deniz Araçlarıyla Kirlenmesinin Önlenmesi için Sistem Ara tırması, stanbul, Aralık 1990, s.20

düzenleyen SOLAS 78²⁷⁵ uluslar arası sularda seyir yapan gemilere ilişkin kurallar öngörmektedir. Bu sözleşme uluslar arası sefer yapan gemilerin ve içindeki kişiler ve yükler hem de çevre için güvenliğin temini amacı ile düzenlenip hemen hemen bütün dünya devletlerince kabul edilmiştir.²⁷⁶ Bu nedenle, Boğazlardan, (uzun ya da kısa) geçen gemiler, SOLAS kurallarına uygun olmak zorundadırlar. Gemilerin SOLAS kurallarına uygunluğunu gösteren birtakım sertifikalar bulunmaktadır ve uluslar arası sefer yapan bir gemi, Sözleşme'ye taraf devletlerden birinin limanına girdiğinde, sözkonusu devletin, görevlileri tarafından bu belgelerinin geçerliliği konusunda denetime tabi tutulabilirler. Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nden geçi yapmak isteyen gemilerin SOLAS'a uygunluğunu denetleme yetkisi vardır ve bu uygulama Montreux Sözleşmesi'nin amaçlarına uygun bir uygulamadır.²⁷⁷ Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ndeki bir limana uğrayan gemiyi, bu açıdan denetleme yetkisi vardır. Türkiye, 1982 yılında çıkarmış olduğu İstanbul Liman Tüzüğü²⁷⁸ ve Çanakkale Liman Yönetmeliği²⁷⁹ ile gerek İstanbul Boğazı'nı gerekse Çanakkale Boğazı'nın önemli bir bölümü "liman" olarak tanımlamıştır. Boğazlardan durmaksızın geçecek olan gemiler, bu liman alanını kullanmak zorunda olacaktır, te bu Sözleşme ile Türkiye, Boğazlardan geçi yapmak isteyen gemilerin teknik yeterlilikleri konusunda bir sorun sözkonusu olmadığında, bu durumu kıyıdaki istasyonlara bildirmelerini talep etmektedir.²⁸⁰

3. Boğazların Kendine Özgü Statüye Sahip Olmalarından Kaynaklanan Yetkiler

1982 B.M.D.H.S., uluslar arası boğazlarla ilgili hükümleri, geçişin uzun süreli bir uluslar arası sözleşme ile düzenlendiği boğazların hukuksal rejimini etkilememektedir.²⁸¹ Bu tür uluslar arası boğazlar kendilerine has ayırt edici özelliklere sahiptirler. Gerek Montreux Sözleşmesi, gerekse Türk Boğazları'nın yapısı²⁸², geçiş rejimi ayrı bir uluslar arası sözleşme ile düzenlenmiş olan öteki uluslar arası boğazlardan önemli farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıkların derinleşmesi ile hükümlerin derinleşmesine dair evrensel hukuk ilkesinin tatbikini gerektirir. Türk Boğazları Fizyolojik, hidrolojik ve meteorolojik açıdan emsalleri uluslar arası boğazlardan farklı oldukça fazladır. Her

²⁷⁵ 1 Mayıs 1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

²⁷⁶ Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma Ve Uygulama Merkezi Semineri Bildirileri, İstanbul, 1994. s.48

²⁷⁷ YAKAR, a.g.m., s.76

²⁷⁸ R.G., 21.4. 1982, S. 17671

²⁷⁹ R.G., 21.4. 1982, S. 17809

²⁸⁰ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

²⁸¹ Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad.35/c

eyden önce, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tuzluluk farkından kaynaklanan akıntılar, bu akıntılarının hızı, rüzgâr, basınç de i ikli i²⁸³ ve yılın çe itli dönemlerinde bölgedeki seyri ciddi anlamda zorla tıran sis de, Türk Bo azları'nın kendine özgü yapısını ortaya koymasından önem ta ır.

Öte yandan, Montreux Sözle mesi de, sava gemilerinin geçi i konusunda bu gemilerin türlerine²⁸⁴ göre bir ayırım yapması, belirli ko ullar altında geçi hakkı bulunan sava gemileri, Bo azlarda bulunacak yabancı sava gemileri açısından belirli bir sayıyı ya da tonajı a amayacağı nı öngörmesi, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin belirli türden sava gemilerinin Bo azlar'dan geçi i yasaklanması, sava gemilerinin geçi i açısından Karadeniz'e kıyısı bulunan ve bulunmayan devletlerin gemileri arasında da bir ayırım yapmaması gibi içerd i hükümler itibariyle kendine özgü, ayırt edici özellikleri olan bir uluslar arası sözleşme niteli ine sahiptir. Sözle me ayrıca, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin Bo azlar'ı geçmeye hak kazanan sava gemilerine, Karadeniz'deki toplam tonajları açısından da sınır getirmektedir.²⁸⁵ Yine bu tür sava gemilerinin 21 günden fazla Karadeniz'de kalmaları mümkün de ildir (Mad. 18/2).

Ayrıca Sözle me, gerek ticaret gerekse sava gemilerinin geçi ini, de i ik zamanlarda farklı biçimlerde düzenlemi tir. Bo azlardan geçi rejimi, sava zamanında, barı zamanında ya da Türkiye kendisini çok yakın bir sava tehlikesi tehdidi altında hissetti i zaman, de i ik biçimlerde kar ımıza çıkmaktadır.²⁸⁶ Statüsü uzun süreli bir uluslararası andlaşma ile düzenlenmi olan öteki uluslar arası bo azların her birinde, bunlara benzer hükümler bulunmamaktadır.²⁸⁷ ste Türk Bo azları'nın bu farklılı ı ve kendine özgü statüsü, kimi zaman, öteki uluslar arası bo azlar açısından geçerli olan yapıla geli kurallarına dı nda tutulabilmesi için gerekçe olarak ileri sürülebilir. Böyle bir yaklaşı mın kabul görmesi, genel olarak Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü'ne hak verilmesini gerektirmektedir. Çünkü artların de i mesi ile hükümlerin de i mesi hukukun gele ilkelerindedir.

Ancak, daha önce anlatılan “Montreux'e saklı tutulan yetkiler” ve “sonraki uluslar arası sözleşmelerden kaynaklanan yetkiler” ve ili kin yaklaşı mlara oranla, sui generis statü biçimindeki bu yaklaşı mın, B.M.D.H.S. 35. maddesi ile bir hukuki dayanak sa lıyor olsa da, öteki devletler tarafından kabul edilme olasılı ı dü üktür. Bu ço u zaman, öteki

²⁸² Fizyolojik, hidrolojik ve meteorolojik açıdan

²⁸³ NECEL , a.g.e., s.29

²⁸⁴ Yardımcı gemiler, küçük sava gemileri ve hafif su üstü gemileri gibi

²⁸⁵ Toplam tonajı sınırı ola an olarak 30 000 tondur (Mad. 18/1,a)

²⁸⁶ Montreux'un getirdi i rejimle ilgili olarak bkz. I. Bölüm

²⁸⁷ Bkz. TOLUNER, a.g.e., s.148-154; Y. NAN, a.g.e., s.2

devletlerin bir kıyı devleti olarak Türkiye'ye bu denli geni bir takdir yetkisi vermek istememeleri sonucudur.

D. Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü'nün

Uluslararası Hukuka Uygunlu u

Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü'ne yılında Türkiye tarafından çıkarılan Bo azlar Tüzü ünün, uluslar arası hukuka uygunlu u tartı ması, Montreux Sözle mesi'ndeki bo luklardan kaynaklanmaktadır. Tüzü ün, uluslar arası hukuka uygun olup olmaması, Montreux'deki bu bo lukların hangi kurallar çerçevesinde doldurulaca ına ba lı olarak de i ir. Bu kuralların neler olaca ı konusunda birbirinden farklı iki görü ün oldu unu söylemek mümkündür. Montreux'deki bu bo lukların doldurulmasında 1936 yılında yürürlü e konulan Montreux Bo azlar Sözle mesi bugün hala yürürlükte bulundu undan, anlamı açık olan hükümlerin esas alınması ve yapılacak olan düzenlemelerin bu hükümlere uygun olması gerekmektedir. Montreux Bo azlar Sözle mesi ile Bo azlar Bölgesi'nde egemenlik hakları geçi rejimine ili kin olarak sınırlandırılır iken geçi rejiminde geçi serbestli i ilkesinin temel hüküm olarak ele alınıp, buna göre yorum yapılması gerekmektedir. Montreux Sözle mesi'nin 1'nci maddesinde kabul edilen Bo azlardan geçi ve seyrisefain serbestisi ilkesinin, Sözle me'nin 28. maddesi ile süresiz oldu u kabul edilmi tir. Bu sebepler ile bo luklarının doldurulması durumunda, Türkiye'nin kullanaca ı egemen yetkiler veya getirilecek olan yeni rejim, hiçbir biçimde geçi serbestisi ilkesine ters dü memelidir.²⁸⁸

Montreux Sözle mesi'ndeki bo lukların doldurulması açısından ileri sürülen görü lerden biri, Sözle me'deki geçi serbestli i ilkesine dayanmaktadır. Buna göre, serbest geçi ilkesi, uluslar arası bo azlardan geçi e ili kin yapıla geli kuralları tarafından da kabul edilmektedir. Bu nedenle serbest geçi in kapsamı ve kullanılması ko ullarının belirlenmesinde ba vurulması gereken kurallar, Montreux Bo azlar Sözle mesi'nin öteki hükümleri ve uluslar arası bo azlar konusunda geçerli olan yapılageli kurallarıdır.²⁸⁹

Bu çerçevede ileri sürülebilecek bir di er görü ise, u ekilde özetlenebilir: 1936 yılında Montreux Bo azlar Sözle mesi yapıldı nda, Türkiye, Türk Bo azlarında sahip

²⁸⁸ Bununla beraber, andla malar hukuku kurallarına göre, Montreux Sözle mesi'ne taraf devletlerin, oybirli i ile bu geçi serbestisi ilkesinden vazgeçme imkanları ortadan kalkmı de ildir. Bkz.1969 Viyana Andla malar Hukuku Söz., Mad.39

²⁸⁹ Ancak, bu görü ü savunan Sevim TOLUNER, yapıla geli e uygunlu un da Türkiye'nin 1936 yılında saklı tuttu u yetkileri çerçevesinde de erlendirilmedi gerekti ini belirtmektedir

oldu u egemenlik haklarını, geçi rejimi açısından sınırlandırmı tır.²⁹⁰ Ancak, bu sınırlandırma ve yükümlülük altına giri , sadece Montreux Sözle mesi'nin hükümleri açısından söz konusudur. Zaten Montreux Bo azlar Sözle mesi, Türkiye'nin ba ka birtakım hukuksal düzenlemeler açısından da yükümlülük altına girece ini belirtmemektedir. Uluslar arası Hukuk kurallarına göre, ola an yorum yöntemlerinin sonuç vermemesi durumunda dar yorum veya geni yorum yöntemlerine ba vurulabilir. Bir devletin egemenlik yetkisini kısıtlayan andla maların dar yoruma tabi tutuldukları görülmektedir.²⁹¹ Bu nedenle, Montreux Bo azlar Sözle mesi'nin açık olmayan hükümleri yorumlanırken veya bo lukları doldurulurken, bu sözle me dı nda ba ka uluslar arası metinlere ya da uluslar arası yapıla geli kurallarına gitmek do ru olmaz.

Bu ikinci görü ün, öncekine oranla uluslar arası hukuk açısından daha fazla ifade etti ini söylemek mümkündür. Ayrıca, bu görü ü, Türkiye'nin yetkileri konusunda yukarıda açıklanan “Sonraki uluslar arası sözle me”, “Türkiye'nin Montreux'de saklı tuttu u yetkiler konusundaki yakla ım”, “Bo azların sui generis niteli i ba lamındaki yakla ım”. Üç temel yakla ım çerçevesinde dü ündü ümüzde, Türkiye'nin Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü'ne benzeri bir düzenlemeye gitme hakkı oldu u ortaya çıkmaktadır.

Türkiye insan hayatı, do a, çevre, mal varlıklarının güvenli ine yönelik risklerin azaltılması için Bo azlar Bölgesi'nde deniz trafik rejimine ili kin düzenleme yapma ihtiyacı COLREG/72 ile uyum arz etmektedir. Türkiye açısından yürürlükte olmasa da uluslar arası hukuk ve uygulama alanında bir teamül niteli i ta ıyan BMDHS transit geçi i düzenleyen ilgili bölümünde bo aza kıyısı olan sahildar devletin trafik ayırım düzeni yapabilece ini ve bunlara uyulmasını isteyebilece i, sadece emaların benimsenmek için uluslar arası yetkili kurulu olan IMO'ya sunulmasının gerekti ini açıkça ifade etmektedir. Sözle mede zararsız geçi rejiminin “ bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya di er bir devletin münhasır ekonomik bölgesine ba layan bo azlara uygulanaca ı” belirtilmektedir. Bu durumda trafik ayırım emalarının IMO'ya götürülmekesine bile gerek olmadan uygulanması mümkündür.²⁹²

²⁹⁰ Örne in, bazı tür sava gemilerinin Türk Bo azlarından geçi ine izin verme ya da vermeme yükümlülü ü gibi

²⁹¹ PAZARCI, “Uluslar arası Hukuk Dersleri”, I. Kitap, s.188-189

²⁹² ÖZKAN, “Re it, Geli en Çevre Kavramı ve Türk Bo azlarında Deniz Trafi i meselesi, Yeni Türkiye Dergisi, S. 5 (1995) , s. 555-564

SONUÇ

Türk Bo azları, Ege Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlayan 31 km. uzunluğundaki İstanbul Bo azını, 70 km. uzunluğundaki Çanakkale Bo azını ve 224 km. uzunluğundaki Marmara Denizi geçişini kapsayan, yaklaşık 325 km.'lik bir su yoludur. Bu özellikleri ile "uluslararası bo az" niteliğindedir. Suyolu "uluslararası" değil, Türkiye'nin egemenliğindedir. Üzerindeki ulaşım uluslararası niteliktedir.

Türk Bo azları gerek askeri stratejik önemi gerekse ekonomik ve ticari bakımdan önemi nedeniyle tarih boyunca birçok devlet tarafından egemenlikleri alanına almak istenen alanlardan olmuştur. Bo azlardan geçiş rejimi 1453 yılından 1809 yılına kadar Osmanlı imparatorluğu'nun tek taraflı tasarrufuna tabi olmuş ise de Osmanlı imparatorluğu'nun güç kaybetmesinden itibaren Bo azlardan geçiş rejiminin belirlenmesinde diğer devletlerin etkisi giderek artmıştır.

Bugün bo azlar içerisinde kalan su alanı üzerinden yapılacak olan geçiş bir uluslararası anlaşma ile düzenlenmiştir. Türk Bo azları Bölgesi sularının genel hukuksal rejimi ise, gerek İstanbul Bo azı'nın gerekse Çanakkale Bo azı'nın genişliği dikkate alındığında, Türkiye'nin karasuları rejimidir. Ancak, Türkiye bo azlarının kıyılarından itibaren belirli bir alanı, düz esas çizgi yöntemini kullanarak içsuları rejimine tabi tutulabilir. 1982 B.M.D.H.S., böyle bir durumda, karasular için kabul edilen zararsız geçiş hakkının bu sularda da uygulanması gerektiğini belirtmektedir. (Mad.8/2). Bugün itibarı ile Türk Bo azları'ndan geçiş rejimi 1936 tarihli Montreux Bo azlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Montreux Bo azlar Sözleşmesi bölgede Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan "Bo azlar Komisyonu" ve askerden arındırılmış bölge uygulamaları kaldırılmıştır. Sözleşmenin hazırlık aşamasında Türkiye egemenlik haklarını saklı tutmuştur. Bu itibarla Montreux Bo azlar Sözleşmesine göre getirilen geçiş rejimi "transit geçiş rejimi" değil; "Zararsız geçiş rejimidir". Çünkü transit geçiş rejiminden farklı olarak, zararsız geçiş rejiminde geçişin yapılacağı bo aza kıyısı bulunan devletin, geçişin zararsızlığını temini ve egemenlik haklarını zedelememesi için bazı düzenlemeler yapma hakkı vardır. Türkiye'de bu kapsamda Bo azlar Bölgesi'nde trafik düzeninin sağlanması için tüzükler çıkarılmıştır.

Hâlihazırda yürürlükte olan "Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün "uluslararası hukuk açısından geçerli olduğunu kabul etmek gerekir. Çünkü Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde öngörüldüğü üzere anlaşmalar bütün olarak göz önüne alınarak, amacına göre ve iyiniyetle yorumlanmalıdır. Bu çerçevede, Montreux

Bo azlar Sözleşmesi'nin giriş kısmında "...Türkiye'nin güvenli i..." çerçevesinde ibaresinden, sözleşme taraflarının Türkiye'nin güvenli inin amaçladığını kabul etmek gerekmektedir. Ayrıca sözleşme ile bu kabul üzere Türkiye'nin Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan "Bo azlar Komisyonu" ve askerden arındırılmış bölge uygulamaları kaldırılması ve Türkiye'nin zabıta yetkisini, yargı yetkisini ve egemenlik haklarını saklı tutmuş olması sözleşmenin bütün olarak Türkiye'nin güvenli inin teminat altına almakta olduğunu yorumunu haklı kılar. Burada "güvenlik" deyimini sadece askeri güvenlik manasında değil de diğer artılar ile önemi artan ve gündemdeki yerini koruyan can, mal ve çevre güvenli kavramlarını da kapsamaktadır.

Bunun yanında tarafları aynı olan sonraki bir andla, öncekinin düzenlediği tüm konuları her yanıyla düzenliyorsa, önceki andla geçerliliğini yitirecektir. Ancak, sonraki andla, öncekinin ele aldığı konuları her yanıyla düzenlemiyorsa, bu durumda, sonraki andla manın hükümleri ile önceki andla manın buna aykırı düzenleyen hükümleri geçerli olacaktır. Bu nedenle Türkiye'nin Montreux Bo azlar Sözleşmesi'nden sonra, kabul edilen 15 Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası 1972 Denizde Çatı mayı Önleme Tüzüğü (COLREG-72) taraf devletlere trafik ayırım düzeni kurma yetkisi vermektedir. Ayrıca gemilerin deniz ulaşması ve taşımacılığında güvenlikle ilgili en kapsamlı uluslararası mevzuat olan "Denizde Can Güvenliği Uluslararası 1974 sözleşmesi 1978 protokolü" (SOLAS 78) kurallarına uygunluğu gösteren birtakım sertifikalar gemilerde bulunmaktadır ve uluslararası sefer yapan bir gemi, Sözleşme'ye taraf devletlerden birinin limanına girdiğinde, sözkonusu devletin, görevlileri tarafından bu belgelerinin geçerliliği konusunda denetime tabi tutulabilirler. Türkiye'nin Bo azlar Bölgesi'ndeki bir limana ulaşan gemiyi, bu açıdan denetleme yetkisi vardır. Bu sebepler ile Türkiye'nin askeri, can, mal ve çevre güvenliği'nin temini için bu konuyu düzenleyen uluslararası mevzuata uygun olarak düzenleme yapma yetkisi bulunmaktadır.

Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün hükümleri arasında, Türk Bo azları'nda geçiş rejimi olarak geçiş serbestiyetini öngören Montreux Bo azlar Sözleşmesi'ne açık aykırılık teşkil eden bir hüküm bulunmamaktadır. Bu itibarla Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile getirilen geçiş düzeninin uluslararası hukuka aykırı olduğunu söylemek hakkaniyete aykırı olacaktır.

Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün uluslararası hukuka uygun olduğunu tartışmasız ise de Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu güvenli inin tam olarak sağlanamamaktadır. Türk Bo azları zaman içerisinde askeri ve teknolojik imkânların gelişmesi ve artan deniz trafiği sebebiyle gittikçe artan güvenlik riski altındadır. Diğer taraftan Türk Bo azlarının

sa ladı ı ula ım imkânının tüm dünya uluslar ı açısından faydaları da gittikçe artmaktadır. Bu iki sebebin dengelenmesi amacı ile artların de i mesi ile hükümlerin de i tirilmesi gerekmektedir. Bu itibarla Türkiye Montreux Sözleşmesi'nin geçi yapan gemilerin yüklerinin kontrol edilememesine dair hükmünün, gemilerin taşıdığı yükün türüne ve gemilerin büyüklük ve sair teknik özelliklerine göre ayırım yapmadan geçi imkânı tanıyan hükümlerinin, klavuz kaptan ve romörkor kullanımının serbestiyetine ilişkin hükümlerin sözleşmenin öngördü ü usulde uluslar arası andlaşma ile de i tirilmesi yoluna gitmektedir. Çünkü menfaatler dengesi açısından Türkiye'nin kar ıladı ı risk giderek büyümektedir. Bu sebeple Türkiye, uluslar arası ula ımı mümkün mertebe devam ettirecek ve kendi güvenli ini sağlayacak uluslar arası düzenlemeler yoluna gitmelidir. Diğer taraftan Bo azların trafik yükünün azaltılması için petrol boru hatları gibi alternatif ula ım imkânları aranmalıdır.

KAYNAKÇA

- AK PEK, Ö. İhan : Devletler Hukuku, Ankara 1964
- ALGAN, Nesrin : Türk Boğazlarında Çevresel Güvenlik, Mülkiye Dergisi, Mülkiyeliler Birliği Genel Merkezi Yayınları, Mayıs-Haziran 2002, C. 26, S.234
- AYBAY, Gündüz : “Tankerlerin Doğu Sorunları”, Cumhuriyet Gazetesi, 9 Haziran 1996.
- BALTALI, Kemal : 1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi, 1.Baskı, Ankara 1959.
- BAYKAL, Ferit Hakan : "1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda Boğazlardan Geçiş Rejimi", Mahmut R.Belik'e Armağan, İstanbul 1993
- BELİK, Mahmut : Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1962
- BİLSEL, Cemil : Lozan, 2 Kitap, İstanbul 1933
- BİLGE, A.Suat : “Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası”, S.B.F. Dergisi, Cilt 10.
- BÜYÜKTÜRKÜL, Afif : Akdeniz Stratejisinde Türk Boğazları, Türk Tarihi Dergisi, Mayıs 2000, S.40.
- ÇELİK, Edip, F. : Milletlerarası Hukuk, Gözden Geçirilmiş, 3. Baskı, C. 2, İstanbul, 1997.
- DUYGU BAZOĞLU, Sezer : “Boğazlara İlişkin”, Cumhuriyet Gazetesi, 3 Şubat 1992

- ERDA : Türk Bo azlarının Kısa Tarihi, Türk Yurdu Dergisi, Ekim 1998, S.134.
- GÖNLÜBOL, Mehmet : Barı Zamanında Sahil Sularının Hukuksal Statüsü, Ankara, A.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:93/75, 1959.
- GÖNLÜBOL, Mehmet : Milletlerarası Siyasi Te kilatlanma, Ankara, 1975.
- INAN, Yüksel : Türk Bo azlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, 3. Baskı, Ankara, 1995.
- LÜTEM İhan : B.M. Deniz Hukuku Konferansı, Ankara, A.Ü.Hukuk Fakültesi Yayınları, No:137, 1959.
- MERAY,S-OLCAY,O : Montreux Bo azlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, Ankara, A.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:390, 1976.
- ÖZDALGA, Numan : Türk Bo azlarının Tarih çindeki Önemi, stanbul, 1963.
- ÖZKAN, . Re it : "Geli en Çevre Kavramı ve Türk Bo azlarında Deniz Trafı i Meselesi" , Yeni Türkiye Dergisi, S.5 (1995)
- PAZARCI, Hüseyin : "Bo azlar Rejimine İli kin Türk Dı Politikası ve Kar ıla ılan Kimi Sorunlar", Prof.Dr. Ernst E. Hirsch'in Anısına Arma an, Ankara 1986.
- PAZARCI, Hüseyin : Uluslararası Hukuk Dersleri, Gözden Geçirilmiş 3.Baskı, Kitap II, Ankara, 1993.
- SANDER Oral : Siyasi Tarih 1918-1994, Ankara, 1994.

- SELEK, Sebahattin : Anadolu Hıtlalı, stanbul, 1973
- SOYSAL, smail : Türkiye'nin Siyasi Andlamaları, Cilt 1. (1920-1945)
- SOSYAL, smail : "Türk Bo azları ve 1936 Montreux Sözleşmesi",
Bo azlardan Geçiş Güvenli i ve Montreux
Sözleşmesi, stanbul, 1994
- TOLUNER, Sevin : Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi,
stanbul, 1996.
- TUK N, Cemal : Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Bo azlar Meselesi,
stanbul, 1947.
- ÖZÜLGEN, Saim : "Her Gemi Bir Risktir", Zaman Gazetesi,
18 Ağustos 1994.
- ÖZKAN, . Re it : "Gelişen Çevre Kavramı ve Türk Bo azlarında Deniz
Trafik Meselesi", Yeni Türkiye Dergisi, 1995, S.5.
- ÖZMAN, M.Aydoğan : BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, stanbul Deniz
Ticaret Odası Yayınları, Yayın No 5, stanbul 1984
- VANK, M. Deniz : Bo azların Hukuki Rejimi Ve Türk Bo azları, 1998
- VERSAN, Rauf : "Çağdaş Gelişmeler ve Montrö", Cumhuriyet
Gazetesi, 22 Ocak 1992.
- YAKAR, Kadir : "Montreux Bo azlar Sözleşmesi ve Türk
Bo azlarının Askeri Önemi", Stratejik Araştırma Ve
Etüt Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik
Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, Eylül 2001.

T.C. Dış İleri Bakanlığı, Türkiye Dış Politikasında 50. Yıl, Kurtulu Sava ımız (1919-1922):www.atam.gov.tr/index.php?Page=Print&DergiIcerikNo=658&Yer=DergiIcerik-88k

T.C. Cumhuriyet Devlet Denetleme Kurulu, Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İletmeleri Genel Müdürlü ünün 2001, 2002, 2003 Yıllarındaki Eylem Ve İletmeleriyle, Denizcilik Müste arlı ının Eylem Ve İletmelerinin Ara tırılıp Denetlenmesine İli kin Rapor Özeti, 06.07.2004:

Pilot Kaptanlar Derne i, Türk Bo azlarındaki Kazalar, 1982-1994, İstanbul, 1994.:

Nutuk, İstanbul, 13.Basım, 1972, C.III.

Lozan Bo azlar Sözleşmesi, Düstur, Tertip III, İkinci Basılı , C.5.

T.C. Ba bakanlık Denizcilik Müste arlı , 21. Yüzyıla Girerken Denizcili imiz, Ankara, 1997.

Çevre Bakanlığı, Türkiye’ de Denizlerdeki Petrol Döküntülerine Müdahale Planlama Çalışmaları, Yayınlanmamı Bilgi Notu, Ankara, 1995.

1994 Bo azlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük:

1998 Türk Bo azları Deniz Trafik Düzeni Tüzü ü:
Tüzü ü:<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html>

MONTREUX BO AZLAR SÖZLE MES (20 TEMMUZ 1936)

MADDE 1.

Ba ıtlı Yüksek Taraflar, Bo azlarda denizden geçi ve gidi -geli (ula ım) özgürlü ü ilkesini kabul ederler ve do rularlar.

Bu özgürlü ün kullanılı ı bundan böyle i bu Sözle me hükümleriyle düzenlenmi tir.

KES M I. T CARET GEM LER

MADDE 2.

Barı zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, a a ıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir i lem (formalite) olmaksızın, Bo azlardan geçi ve gidi -geli (ula ım) tam özgürlü ünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Bo azların bir limanına u ramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması i bu Sözle mesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan ba ka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolayla tırmak üzere, Bo azlardan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yer ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) iste e ba lı kalmaktadır.

MADDE 3.

Ege Denizi'nde ya da Karadeniz'den Bo azlara giren her gemi, uluslararası sa lık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konmu olan sa lık denetimi için, Bo azların giri ine yakın bir sa lık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sa lık belgesi (patentesi) ya da i bu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmedikleri do rulayan bir sa lık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Bo azlardan geçi leri sırasında ba ka hiçbir duru zorunda bırakılmayacaklardır.

çinde veba, kolera, sari humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalı ı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmu olan gemilerle, bula ık bir limandan be kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılma ı olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sa lık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sa lık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sa lık koruma görevlileri Bo azlar'ın çığı nda bir sa lık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

MADDE 4.

Sava zamanında, Türkiye sava an de ilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen ko ullar içinde Bo azlar'dan geçi ve gidi -geli (ula ım) özgürlü ünden yararlanacaklardır.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) iste e ba lı kalmaktadır.

MADDE 5.

Sava zamanında, Türkiye sava ansa, Türkiye ile sava ta olan bir ülkeye ba lı olmayan ticaret gemileri, dü mana hiçbir biçimde yardım etmemek ko uluyla, Bo azlarda geçi ve gidi -geli (ula m) özgürlü ünden yararlanacaklardır.

Bu gemiler Bo azlara gündüz girecekler ve geçi , her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

MADDE 6.

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir sava tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Bogazlar'a gündüz girmeleri ve geçisin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Kılavuzluk, bir durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete ba lı olmayacaktır.

MADDE 7.

"Ticaret gemileri" terimi, i bu Sözle menin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. SAVA GEMİLERİ

MADDE 8.

bu Sözle me bakımından, sava gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, i bu Sözle menin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

MADDE 9.

Deniz kuvvetlerinin, sivil olsun ya da olmasın, yakıt ta ımak için özellikle yapılmı olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim ko uluna ba lı tutulmayacaklar ve, Bogazlar'ı tek baslarına geçmek ko uluyla, 14. ve 18. maddeler gere ince sınırlamaya ba lı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçis ko ulları bakımından, sava gemileriyle bir tutulmaları süre gidecektir.

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kurul dı ılıktan, ancak silahları: yüzer hedeflere karşı ençok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine kar ı ençok 75 milimetre çapında iki silahtan çok de ilse yararlanabileceklerdir.

MADDE 10.

Barı zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük sava gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıda olan ister olmayan Devletlere ba lı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Bogazlar'a gündüz ve a a ıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen ko ullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Bogazlar'dan geçis özgürlü ünden yararlanacaklardır.

Yukarıdaki fıkra da belirtilen sınıflara giren gemiler dışında kalan savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar içinde geçiş hakları olacaktır.

MADDE 11.

Karadeniz'e kıyıda s Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattiharp gemilerinin (1) Bogazlar'dan geçirebilirler; su koşulla ki, bu gemiler Bogazlar'ı ancak tek başlarına ve en çok iki torpido (2) esliğinde geçerler.

MADDE 12.

Karadeniz'e kıyıda s Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgaha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Bogazlar'dan geçirme hakkına sahip olacaklardır.

Sözo edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgahlarda onarılmak üzere de Bogazlar'dan geçebileceklerdir.

Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Bogazlar'dan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

MADDE 13.

Savaş gemilerinin Bogazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunması gerekecektir. Bu ön-bildirim olagan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıda s olmayan Devletler için bu sürenin onbes güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidis için ve, gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değisikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir.

Gidis için geçiste Bogazlar'a girisin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak bes günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön-bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunması gerekecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksizin, Çanakkale Bogazi'nin ve Karadeniz Bogazi'nin girişindeki bir isaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

MADDE 14.

İsbu Sözleşme'nin 11. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında,

Bogazlar'da transit geçisti bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır.

Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıda s olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Bogazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

Geçiş sırasında bir avaryaya uğramış olan savaş gemileri de bu tonaja katılmayacaktır; bu gemiler, onarım sırasında, Türkiye’ce yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır.

MADDE 15.

Bogazlar’da transit olarak bulunan savaş gemileri tasimakta olabilecekleri uçakları (1); hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

MADDE 16.

Bogazlar’da transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya (2) ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık (3) durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Bogazlar’dan kalamayacaklardır.

MADDE 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kurulusta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Bogazlar’daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Bogazlar’dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Bogazlar’dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

MADDE 18.

1. Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır.

a) Aşağıda b) paragrafında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır;

b) Herhangi bir anda, Karadeniz’in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı işbu Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa, a) paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, kıyıdaşı her Devlet, işbu Sözleşmenin IV sayılı Ek’i uyarınca, Türk Hükümetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz’deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine iletacaktır.

c) Karadeniz’e kıyıdaşı olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

d) Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gereken olan bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13. maddesinde öngörülen ön-bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz’e girebileceklerdir: Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamış ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir;

sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj asilacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyidası Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kilindiklerinden yirmi-dört saat sonra bir karsi görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine iliskin olarak verdiği kararı en geç kırk-sekiz saat içinde bildirecektir.

[Karadeniz'e] kıyidas olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

2.Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyidas olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır.

MADDE 19.

Savaş zamanında, Türkiye savasan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidis-gelis (ulasım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bununla birlikte, savasan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır; su kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarda, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misakî çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır.

Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasasına karşın, Karadeniz'e kıyidas olan ya da olmayan savaş Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savasan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir elkoymaya (1) girismeleri, denetleme (ziyaret) hakkı (2) uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

MADDE 20.

Savaş zamanında, Türkiye savasan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.

MADDE 21.

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşmenin 20. maddesi hükümlerini uygulamaya hakkı olacaktır.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, su da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye,

davranisiyla isbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fikranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Bağitli Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böyelce almış olduğu önlemlerin haklı olmadigına karar verirse, ve isbu Sözlesmenin imzacıları Bağitli Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüste olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, isbu Sözlesmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

MADDE 22.

İçinde veba, kolera, sari humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan bes kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Bogazlar'ı karantina altında geçecekler ve Bogazlar'ın bulastırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli korunma önlemlerini gemideki araslarla uygulamak zorunda olacaklardır.

KESİM III. UÇAKLAR

MADDE 23.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Bogazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandana, Bogazlar'ın yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Bogazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

KESİM IV. GENEL HÜKÜMLER

MADDE 24.

Bogazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözlesme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.

Türk Hükümeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamağı ve gerekli bilgileri vermeğı yükümlenir.

Türk Hükümeti, isbu Sözlesmenin, savaş gemilerinin Bogazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Bogazlar'dan geçeceği kendisine

bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Bogazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağitli Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

Türk Hükümeti, Bogazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidis-gelisini gösteren, ayrıca ticarete ve isbu Sözleşme'de öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağitli Yüksek Taraflara sunacaktır.

MADDE 25.

Isbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağitli Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülüklerle hâlel vermemektedir.

KESİM V. SON HÜKÜMLER

MADDE 26.

Isbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'te Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır.

Japon Hükümeti, onamanın yapılmış olduğu, Paris'deki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir.

Türkiye'nin onama belgesini de içermek üzere, altı onama belgesi sunulur sunulmaz, bir sunuş tutanağı (procès-verbal de dépôt) düzenlenecektir. Bundan önceki fıkırada öngörülen bildiri, bu bakımdan, onama belgesi sunuşu ile esdeğerde olacaktır.

Isbu Sözleşme, bu tutmak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

Fransız Hükümeti, bundan önceki fıkırada öngörülen tutanakla, sonradan sunulacak onama belgelerinin sunuş tutanaklarının doğruluğı onaylanmış birer örneğini bütün Bağitli Yüksek Taraflara verecektir.

MADDE 27.

Isbu Sözleşme, yürürlüğe girişinden başlayarak, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşmasını imzalamış her Devletin katılmasına açık olacaktır.

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağitli Yüksek Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

MADDE 28.

Isbu Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır.

Bununla birlikte, isbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidis-gelis (ulaşım)

özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bagitli Yüksek Taraf, Fransiz Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirim vermemişse, isbu Sözleşme, bir sona erdirmeye ön-bildirim gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransiz Hükümetince, Bagitli Yüksek Taraflara iletilecektir.

Isbu Sözleşme, isbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bagitli Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansda temsil ettirmeyi kabul etmektedirler.

MADDE 29.

Isbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her bes yıllık dönemin sona ermesinde, Bagitli Yüksek Taraflardan herbiri, isbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün degistirilmesini önerme girisiminde bulunabilecektir.

Bagitli Yüksek Taraflardan birinci yapılacak degistirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin degistirilmesini amaçlamaktaysa, baska bir Bagitli Yüksek Tarafca; baska herhangi bir maddenin degistirilmesini amaçlamaktaysa, baska iki Bagitli Yüksek Tarafca desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenmiş degisiklik istemi, içinde bulunulan bes yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bagitli Yüksek Taraflardan herbirine bildirilecektir. Bu bildiri, önerilen degisikligin niteligini ve gerekçesini kapsayacaktır.

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanagi bulunamazsa, Bagitli Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansda kendilerini temsil ettireceklerdir.

Bu konferans, ancak oybirligiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere iliskin degisiklik durumları bu hükmün disinda kalmaktadır; bu durumlar için Bagitli Yüksek Tarafların dörtte üçünden olusan bir çoğunluk yeterli olacaktır.

Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyidasi Bagitli Yüksek Tarafların dörtte üçüncü kapsamak üzere hesaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN INANÇLA, asagida adları yazılı Tamyetkili Temsilciler, isbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde onbir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzaca Devletlere teslim olunacaktır.

N.P.NICOLAEV

Pierre NEICOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLITIS

Raoul BIBICA-ROSETTI

Asagida imzolari bulunan Japonya Temsilcileri, isbu Sözlesme hükümlerinin, Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bir Devlet sifatiyla, Japonya'nin durumunu, gerek Milletler Cemiyeti Misakina göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapilmis karsilikli yardım andlasmalarına göre, hiçbir biçimde degistirmedigini ve Japonya'nin özellikle 19. ve 25. maddeler hükümleri içinde bu Misak ve bu andlasmalar konusunda tam bir degerlendirme özgürlüğünü elinde tuttuğunu, Hükümetleri adına bildirirler.

N.SATO

Massa-aki HOTTA

N.TITULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCIOGLU

Asim GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr.I.V.SOUBBOTITCH.

EK I.

1. Isbu Sözlesmenin 2. maddesi uyarınca alinabilecek olan vergiler ve harçlar asagidaki çizelgede gösterilenler olacaktır. Türk Hükümetinin bu vergilerde ve harçlarda kabul edebileceği indirimler, bayrak ayirimi gözetilmeksizin uygulanacaktır.

Kütüğe yazili darasiz tonajin

Yapilan hizmetin niteligi (jaugé nette, net register

tonnage) herbir tonu üzerinden

alinacak vergi ya da harçlar

tutari

Altin-Frank(1)

a)Saglik denetimi 0.075

b)Fenerler, isikli samandiralar ve geçit samandiralari, ya da baska samandiralar:

800 tona kadar 0.42

800 tonun üstünde 0.21

c)Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarini, palamar tasiyan füze istasyonlarini, sis düdüklerini, radyofarları ve b) paragrafina girmeyen isikli samandiralarla, ayni türden baska dösemeleri (tesisleri) kapsamak üzere ... 0.10

2. Isbu Ek'in, 1. paragrafina ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Bogazlar'dan bir gidis-dönüs geçisine uygulanacaktır (baska bir deyimle, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçis ve Ege Denizi'ne dogru dönüs yolculugu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Bogazlar'dan bir geçis, bunun ardindan da Karadeniz'e dönüs); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidis yolculugu için Bogazlar'a girdigi tarihten baslayarak alti aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek üzere Bogazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayirimi yapılmaksizin, bu vergileri ve harçlari ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

3. Bir ticaret gemisi, gidis geçisinde, dönmeyecegini bildirirse, isbu Ek'in birinci paragrafinin b) ve c) fıkralarında öngörülen vergiler ve harçlar bakımından yalnız tarifenin yarısını ödemesi gerekecektir.

4. Isbu Ek'in birinci paragrafina ekli çizelgede tanımlanan ve söz konusu hizmetlerin gerektirdigi giderlerin karsilanmasına ve yedek akçe ya da asiri olmayan bir döner sermaye fonu elde etmek için gerekli miktardan yüksek olmayacak olan vergiler ve harçlar, ancak isbu Sözlesmenin 29. maddesi hükümleri uygulanarak arttirilabilecek ya da tamamlanabilecektir. Bunlar altin-Frank ya da ödeme tarihindeki kambio degerine göre Türk parasi olarak ödenecektir.

5. Ticaret gemileri, kilavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) gibi istege bagli hizmetler karsiligi vergileri ve harçlari, böyle bir hizmet, söz konusu geminin acentasinin ya da kaptaninin istemesi üzerine, Türk makamlarinca geregi gibi yerine getirilmisse, ödemek zorunda tutulabileceklerdir. Türk Hükümeti, istege bagli bu hizmetler için alınacak vergilerin ve harçların tarifesini vakit vakit yayinlayacaktır.

6. Bu tarifeler, söz konusu hizmetler 5. maddenin uygulanmasiyla zorunlu kilindigi durumlarda arttirilmayacaktır.

EK II (1)

A.STANDARD SUTASIRIMI (MAIMAHREC) (2)

1. Bir su üstü gemisinin standard sutasirimi [maimahreci], bütün gemi adamlariyla, makineleri ve kazanlariyla, denize açılmaya hazır olan ve -makinelere beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında- bütün silahlarını ve her türlü cephanesini, dösemelerini [tesisatini], donatımını, gemi adamlarının komanyasını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran, yapımı tamamlanmış bir geminin sutasirimidir.

2. Bir denizaltinin standard sutasirimi, bütün gemi adamlariyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmaya hazır olan ve -yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında- bütün silahlarını, her türlü cephanesini, dösemelerini [tesisatini], donatımını, gemi adamlarının komanyasını ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçleri ve her çeşit yedek parçalarını taşıyan (dalma sarniçlerinin suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutasirimidir.

3. "Ton" (tonne) sözcüğü, "metrik ton" (tonnes metriques) teriminde kullanılması dışında, 1.016 kilogramlık (2.240 litrelik) bir ton anlamına gelmektedir.

B.SINIFLAR

1. Hattiharp gemileri(3), aşağıdaki iki alt-sınıftan birine giren su üstü savaş gemileridir:

a)Uçak-gemileri, yardımcı gemiler ya da b) alt-sınıfına giren hattiharp gemileri dışında, standard sutasirimi [maimahreci] 10.000 tonun (10.160 metrik tonun) üstünde olan ya da 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan, su üstü gemileri;

b)Uçak-gemileri dışında, standard sutasirimi [maimahreci] 8.000 tonun (8.128 metrik tonun) üstünde olmayan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan su üstü savaş gemileri.

2. Uçak-gemileri(1), sutasirimi [maimahreci] ne olursa olsun, baslıca uçak tasımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir. Bir savaş gemisi baslıca uçak tasımak ve bunları denizde harekete getirmek için yapılmamış ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin, uçak-gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

Uçak-gemileri sınıfı iki alt-sınıfa ayrılır; şöylece:

a)Uçakların havalanabilecekleri ya da konabilecekleri bir güverte ile donatılmış olan gemiler;

b)Yukarıda a)paragrafında tanımlanan bir güverteyle donatılmamış olan gemiler.

3. Hafif su üstü gemileri(2), uçak-gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standard sutasirimi [maimahreci] 10.000 tonu (10.160 metrik tonu) geçmemek üzere 100 tonun (102 metrik tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir.

Hafif su üstü savaş gemileri üç alt-sınıfa ayrılır; şöylece:

a)155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan gemiler;

b)155 milimetre (6.1 pus) apında büyük çaplı top tasımayan ve standard sutasirimi [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) stnde olan gemiler;

c)155 milimetre (6.1 pus) apından büyük çaplı top tasımayan ve standard sutasirimi [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) stnde olmayan gemiler.

4. Denizaltılar (3), denizin yüzeyi altında gidip-gelmek üzere yapılmı bütün gemilerdir.

5. Kk sava gemileri (4), yardımcı gemiler dışında, standard sutasirimi [maimahreci] 2.000 tonu (2.023 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, ancak aşıdaki niteliklerden hiçbirini kendilerinde bulundurmayan su üstü sava gemilerdir:

a)155 milimetre (6.1 pus) apında büyük çaplı bir topla donatılmı olmak;

b)Torpil atmak için yapılmı ya da donatılmı bulunmak;

c)20 milden çok hiz sağlamak üzere yapılmı olmak;

6. Yardımcı gemiler(1), askeri donanmaya bağlı olup, standard sutasirimi [maimahreci] 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, olaganlıkla donanma hizmetinden ya da asker tasıma ya da savasan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savasan gemi olmak üzere yapılmamı olan ve aşıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmayan su üstü gemileridir;

a)155 milimetre (6.1 pus) apından büyük çaplı bir topla donatılmı olmak;

b)76 milimetreden (3 pusan) büyük çapta sekiz toptan çok topla donatılmı olmak;

c)Torpil atmak üzere yapılmı ya da donatılmı olmak;

d)Zirhli kaplamalarla korunmak üzere yapılmı olmak;

e)28 mili asan bir hıza erismek üzere yapılmı olmak;

f)Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmı ya da düzenlenmi olmak;

g)Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmı bulunmak.

C.YAsINI DOLDURMUs GEMILER

Aşıdaki sınıflara ve alt-sınıflara giren gemiler, yapımlarından başlayarak, aşıda sayıları gösterilen yıllar geçince, "yasını doldurmu"(2) sayılacaklardır:

a)Bir hattıharp gemisi için 26 yıl;

b)Bir uçak-gemisi için..... 20 yıl;

c)a) ve b) alt-sınıflarından bir hafif

su üstü gemisi için:

(i)1 Ocak 1920 den önce kizaga konulmussa 16 yıl

(ii)31 Aralık 1919 dan sonra kizaga

konulmussa..... 20 yıl

d)c) alt-sinifından bir hafif su üstü gemisi

için 16 yıl

e)Bir denizalti için 13 yıl

EK III.

Japon donanmasının aşağıda belirtilen, yasini doldurmuş üç okul gemisinden ikisinin Bogazlar'daki limanları birlikte ziyaretine izin verilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu iki geminin toplam tonajı, bu durumda, 15.000 tona esdeğerde sayılacaktır.

Asama 20-X-1896 18-III-1899 9.240 IVx200mm

XIIx150mm

Yakumo 1-XI-1898 20-VI-1900 9.010 IVx200mm

XIIx150mm

Iwate 11-X-1898 18-III-1901 9.180 IVx200mm

XIVx150mm.

EK IV.

1. İşbu Sözleşmenin 18. maddesine öngörülen, Karadeniz kıyıdaşı Devletlere bağlı donanmaların toplam tonajı hesabına katılacak gemilerin sınıfları ve alt-sınıfları şunlardır:

Hattiharp gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Uçak-gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Hafif su üstü gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sinif b);

Alt-sinif c);

Denizaltılar:

Isbu Sözlesmenin II sayili Ek'indeki tanimlamalara göre.

Tonaj toplamının hesaplanmasında göz önünde tutulması gereken sutasirimi [maimahreç], III sayili Ek'de tanımlanan standard sutasirimidir. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak "yasini doldurmuş" olmayan gemiler göz önünde tutulacaktır.

2. 18. maddenin b) fıkrasında öngörülen bildirin ayrıca isbu Ek'in birinci paragrafında belirtilen sınıflarla alt-sınıflardaki gemilerin tonaj toplamını kapsaması gerekir.

PROTOKOL

Bugünkü tarihli sözleşmeyi imza ettikleri sırada, aşağıda imzaları bulunan Tamyetkili Temsilciler, herbiri kendi hükümetlerini bağlamak üzere, aşağıdaki hükümleri kabul ettiklerini bildirirler:

1. Türkiye, isbu Sözlesmenin Baslangıç (Préambule) kesiminde tanımlandığı biçimde Bogazlar bölgesini hemen yeniden askerlestirebilecektir.
2. Türk Hükümeti, 15 Agustos 1936 tarihinden başlayarak isbu Sözlesmede belirlenen rejimi geçici olarak uygulayacaktır.
3. Isbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır.

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde düzenlenmiştir.

N.B.NICOLAEV

Pierre NEICOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLITIS

Raoul BIBICA-ROSETTI

N.SATO (ad referendum)

Massa-aki HOTTA (ad referendum)

N.TITULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCIOGLU

Asim GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr.I.V.SOUBBOTITCH

DIPNOTLAR

1. Lozan Baris Andlasmasinin 23. maddesi söylerdir: "Bagitli Yüksek Taraflar, Bogazlar rejimine iliskin bugünkü tarihli yapilmis olan Sözlesmede öngöröldüğü üzere, Çanakkale Bogazi'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Bogazi'nda, denizden ve havadan, baris zamaninda oldugu gibi savas zamaninda da, geçis ve gidis-gelis (ulasim) serbestligi ilkesini kabul ve ilan etmekte görüs birliğine varmislardır. Bu sözlesme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Andlasmnin içindeymis gibi, ayni güç ve degerde olacaktır." Lozan Baris Konferansi, Tutanaklar-Belgeler (çeviren Seha L.MERAY), Takim II, cilt 2, Ankara, 1973, s.8

2. Bogazlar Rejimine Iliskin Lozan Sözlesmesi için bakiniz: Lozan Baris Konferansi, Tutanaklar-Belgeler (çeviren Seha L.MERAY), Takim II, cilt 2, Ankara, 9973, ss.54-64.

1. Fransizca metinde "batiments de ligne", Ingilizce metinde "Capital Ships", 1936 Türkçe çevirisinde "hattiharp gemileri". (Çevirenler)

2. Fransizca metinde "torpilleurs", Ingilizce metinde "destroyers", 1936 Türkçe çevirisinde "torpido". (Çevirenler)

1. Fransizca metinde "aéronefs", Ingilizce metinde "aircrafts", 1936 Türkçe çevirisinde "hava sefineleri". (Çevirenler)

2. Fransizca metinde "avarie", Ingilizce metinde "damage", 1936 Türkçe çevirisinde "hasar". (Çevirenler)

3. Fransizca metinde "fortune de mer", Ingilizce metinde "peril of the sea" 1936 Türkçe çevirisinde "deniz arizasi". (Çevirenler)

1. Fransizca ve Ingilizce metinlerde "capture", 1936 Türkçe çevirisinde "zapt ve müsadera".

(Çevirenler)

2. Fransızca metinde "droit de visite", İngilizce metinde "right of visit and search", 1936 Türkçe çevirisinde "muayene hakkı". (Çevirenler)

1. Fransızca metinde "Aéronefs", İngilizce metinde "Aircrafts", 1936 Türkçe çevirisinde "Hava sefineleri". (Çevirenler)

1. simdiki durumda, 100 kurus, yaklaşık olarak 2 altın-Frans 20 santim değerindedir.

1. İsbu Ek'in metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşmasından alınmıştır.

2. Fransızca metinde "déplacement-type", İngilizce metinde "standard displacement", 1936 Türkçe çevirisinde "mımahreç esası". (Çevirenler)

3. Fransızca metinde "Batiments de ligne", İngilizce metinde "Capital Ships", 1936 Türkçe çevirisinde "Hattiharp gemileri". (Çevirenler)

1. Fransızca metinde "batiments porte-aéronefs", İngilizce metinde "Aircraft-Carriers", 1936 Türkçe çevirisinde "Tayyare ana gemileri". (Çevirenler)

2. Fransızca metinde "batiments légers de surface", İngilizce metinde "Light Surface Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "hafif su üstü gemileri". (Çevirenler).

3. Fransızca metinde "sous-marins", İngilizce metinde "Submarines", 1936 Türkçe çevirisinde "denizaltı gemileri". (Çevirenler)

4. Fransızca metinde "petis navires de combat", İngilizce metinde "Minor War Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "küçük muharebe gemileri". (Çevirenler)

1. Fransızca metinde "batiments auxilliaires", İngilizce metinde "Auxiliary Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "Muavin gemiler". (Çevirenler)

2. Fransızca metinde "hors d'age", İngilizce metinde "over-age" 1936 Türkçe çevirisinde "yasını doldurmuş". (Çevirenler)

TÜRK BO AZLARI DENİZ TRAFİK DÜZEN Tüzüğü

Karar Tarihi : 08/10/1998

Karar Sayısı : 98/11860

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi - No : 06/11/1998 - :23515 Mükerrer

BİRİNCİ BÖLÜM : AMAÇ, KAPSAM VE TANIMLAR

AMAÇ VE KAPSAM

Madde 1 - Bu Tüzük, Türk Boazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

TANIMLAR VE KISALTMALAR

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen;

- a) dare: Babakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boazları: İstanbul Boazı, Çanakkale Boazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şerhi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırımı şerhi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırımı şerhi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uzak geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boazları'ndan bir liman, yada iskeleye varmak yada u ramak üzere planlanmış gemi ile uzak geçişini bozulan yada uzak geçişini bozan gemi,
- g) Uzak geçen gemi: Seyri Türk Boazları'nda bir liman, iskele yada bir yere u ramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,
- h) Uzak geçişini bozan gemi: Uzak geçiş yaparken, kaptanı tarafından uzak geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,
- i) Uzak geçişini bozulan gemi: Türk Boazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk deniz yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,
- j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,
- k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,
- l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçısı arasındaki, yada iten römorkörün kıçısı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalıştırma sırasındaki uzunluk,
- m) İstanbul Boazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştirilen çizgi,
- n) İstanbul Boazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy Feneri/Mendirek Fenerine birleştirilen çizgi,
- o) Çanakkale Boazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,
- p) Çanakkale Boazı Güney sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştirilen çizgi,
- r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,
- s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
- t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çalışma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boazları Rapor sistemi, anlamında kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM : GENEL HÜKÜMLER

TRAFİK AYRIM DÜZENİ VE SINIRLARI

Madde 3 - Türk Bo azları ile yakla malarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatı mayı Önleme Sözle mesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmi tir.

Türk Bo azları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları a a ıda gösterilmi tir.

Kuzeyde:

410 16'N 0280 55'E

410 21'N 0280 55'E

410 21'N 029016'E

410 14'N 0290 16'E

Noktalarını birle tiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

400 05'N 0260 11'E

400 02'N 0250 55'E

390 50'N 0250 53'E

390 44'N 0250 55'E

390 44'N 0260 09'E

Noktalarını birle tiren alanın Güney sınırı.

TRAFİK KONTROL MERKEZ VE STASYONLARI

Madde 4 - dare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin i lerli i için, Trafik Kontrol Merkez ve stasyonları kurar.

TÜRK BO AZLARI'NDAN GEÇECEK GEM LER N TEKNİK DURUMLARI VE B LD R MLER

Madde 5 - stanbul ve Çanakkale Bo azları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayra mını ta ıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elveri li olacaktır.

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan a a ıda belirtilen ko ullara uygun oldu unu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalı ır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalı ır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönü açısı göstergeleri çalı ır ve ı ıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdü ü çalı ır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile ba , kış, dümen ve makine dairesi arasındakiler ba ta olmak üzere, tüm gemi iç haberle me sistemleri ve alarmları i ler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalı ır durumda olacaktır.

8) I ıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz heran kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalı ır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, ba ında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde ba ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfe i ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük ta ıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten ba ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Bo azları'na giri lerinde ba a trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdi i sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak ekilde trimlendirilmi olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprüüstünden bakıldı ında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebilece i biçimde trimlendirilmi ve yüklenmi olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik ne riyatlar ve son düzeltmeleri yapımı Türk Bo azları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının E itim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözle meye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmı olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalı ır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan ko ulları ta ımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. dare, bildirimde bulunması gerekti i halde bulunmadı ı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen i lemleri uygulayacaktır.

TÜRK BO AZLARI'NDA RAPOR S STEM TÜBRAP

Madde 6 - a) Seyir Planı-I: Tehlikeli yük ta ıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları stanbul Bo azı yada Çanakkale Bo azı'na giri ten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak ekli IMO standartlarına göre dare'ce belirlenmi Seyir Planı I'i vereceklerdir.

Trafik ayırımı eritleri içinde seyretme güçlü ü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük ta ıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I'i kalkı larından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-II)'i vermi olan ve teknik bakımdan gemisinin 5 inci maddeye uygun durumda oldu unu saptayan gemi kaptanları, stanbul veya Çanakkale Bo azına giri ten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol stasyonuna ekli IMO standartlarına göre, darece belirlenmi Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol stasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı-II'yi verdiklerini ve Bo az trafi i ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Bo azlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Bo az giri lerine 5 mil kala VHF ile giri tarafındaki Trafik Kontrol stasyonuna kendilerini tanıttıkları bilgileri içeren, ekli IMO standartlarına göre darece belirlenmi Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çarıma Noktası Raporu: stanbul Bo azı ve Çanakkale Bo azı'ndan geçi yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol stasyonuna içeri i IMO standartlarına uygun Çarıma Noktası Raporunu dare'ce belirlenmi mevkiilerde vereceklerdir.

GÜVENLİ SEYİR YAPMA YETENE Nİ KAYBEDEN GEMİLER

Madde 7 - Türk Bo azları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yetene ini kaybeden gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi: birinci fıkraya uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sömme ve onarım i leri için demirde bekleyece i yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sömme ve onarım i leri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri de erlendirerek ya geminin ola an geçi yapabilece ini yada güvenli geçi için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçi yapabilece ini ilgili geminin kaptanına bildirir.

KILAVUZ KAPTAN ARET

Madde 8 - Türk Bo azları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sanca ını çekeceklerdir.

U RAKSIZ GEÇİ ARET

Madde 9 - Türk Bo azları'ndan u raksız geçi yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sanca mı çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir ye il fener göstereceklerdir.

U raksız geçi ini bozan yada u raksız geçi i bozulan gemi (T) sanca mı ve ye il fenerini göstermeyecektir.

U RAKSIZ GEÇEN GEM LER N DEM RLEME ARTLARI

Madde 10 - Türk Bo azları'ndan u raksız geçi yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini kar ılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak artıyla 23 üncü Maddede gösterilen demirleme yerlerine ilgili kurulu ların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı de i imi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ili kin faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen u raksız geçi yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle u raksız geçi ini bozan gemilere emniyet, gümrük ve di er mevzuatın gerektirdi i denetim ve i lemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM : STANBUL VE ÇANAKKALE BO AZLARI'NDAN GEÇ GEÇ Ç N ALINACAK ÖNLEMLER

Madde 11 - Gemi kaptanları, stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden ba kasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorla tırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

stanbul ve Çanakkale Bo azları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dı nda da olsa ana makinenin ba nda yetkili personel bulunacaktır.

stanbul ve Çanakkale Bo azları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve ba nda görevli bulunacaktır.

DÜMEN TUTMA FENER

Madde 12 - Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönü ünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmi , beyaz renkten ba ka renkte ık gösteren bir dümen tutma feneri ta ıyacaklardır.

HIZ

Madde 13 - Gemilerin stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan geçi hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemedi inde; Trafik Kontrol stasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatı mayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmaya özen göstererek bu hız a ılabilir.

YET EN GEM

Madde 14 - stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan geçi yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan aynı istikamette geçi yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini gözönüne alarak bu mesafeyi arttırabilir.

b) stanbul ve Çanakkale Bo azları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle dü ük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırımı eritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) stanbul ve Çanakkale Bo azları'nda önden giden yava gemiyi geçmek zorunlulu duyan bir gemi, böyle bir geçi i yapmadan önce, Trafik Kontrol stasyonundan bölgedeki trafik durumunu örenecek ve durum elverili ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçi manevrası, tek rotadayken gerçekle tirilmeye çalı acaktır.

e) stanbul Bo azı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Bo azı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

GEÇ SIRASINDA KAZA VE ARIZA

Madde 15 - stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle u raksız geçi i bozulan gemi, Trafik Kontrol stasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İgili Trafik Kontrol stasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenli ini sa layacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçi in tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

KUMANDA ALTINDA OLMAYAN GEM

Madde 16 - Denizde Çatı mayı Önleme Sözle mesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan geçmesi darenin özel iznine ba lıdır.

Bir gemi, stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna dü erse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol stasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

YEDEKLEME

Madde 17 - Güvenli seyir sa lamak için bir gemi yada cisim, Türk Bo azları'ndan yalnızca o i e uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun ekilde donatılmı olan ve römorkör özelli i ta ıdı ı IMO standartlarına göre belgelenmi gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

a) Yedekleme halatı, stanbul ve Çanakkale Bo azları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) dare gerekli gördü ünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yede inin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sa lamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulunacaktır.

d) Mümkün olabildi i takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalı tırılacak ve dümen tutulacaktır.

STANBUL VE ÇANAKKALE BO AZLARI'NDAN KALKAN GEMLER

Madde 18 - stanbul ve Çanakkale Bo azları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol stasyonuna kalkı larını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafi e katılabilmek için trafi in neta olmasını bekleyeceklerdir.

TRAFİK AYIRIM DÜZENİNDEN AYRILMA

Madde 19 - Türk Bo azları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yana ma, amandıralara ba lama, demirleme, geri dönme, arıza, ola anüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol stasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

TRAFİK GEÇİCİ OLARAK DURDURULMASI

Madde 20 - Türk Bo azları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafi i,

a) Mücbir sebeplerle,

b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenli i, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,

c) Köprü/tünel in aatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalı maları gibi kamu yararına yapılan büyük in aatlarda,

d) Geçi trafi ini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

darece geçici olarak durdurulabilir.

dare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçici in durdurulması veya batılması, ilgili Liman Bakanlı ve Trafik Kontrol stasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçici sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

TRAFİK AYIRIM ERTELERİNDE SEYRETME

Madde 21 - Türk Boazları'nda seyreden: a) U raksız geçici yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik eridiğinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım eridiğinde seyretme güçlü ü olan gemiler için dare güvenli geçici i sa layacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım eritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

DERİN SU ÇEKİMLİ GEMİLER

Madde 22 - Türk Boazları'ndan geçici yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindirik biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesime ve kavak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

DEMİRLEME YERLERİ

Madde 23 - Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

a) İstanbul Boazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek 2)'dedir.

b) İstanbul Boazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 3)'dedir.

c) Çanakkale Boazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek 4)'dedir.

d) Çanakkale Boazı Çi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek 5)'dedir.

e) Çanakkale Boazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'dadır.

dare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.

a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dıma ta mayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilten itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

SAKLI HÜKÜMLER

Madde 24 - Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM : TÜRK BOAZLARI ÇİN ORTAK HÜKÜMLER

TRAFİK AYIRIM ERTELERİNDE SEYRETME GÜÇLÜ Ü OLAN GEMİLER

Madde 25 - a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatılarını yada i leticisi tarafından, seferlerin planlanması a masında dareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerekti inde dare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yetene i de dahil bütün özelliklerini, Türk Boazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim artlarını, can, mal ve çevre

güvenli iyle deniz trafi ini göz önünde bulundurarak, Türk Bo azları'ndan güvenli bir geçi i sa lamak için gerekli olan artları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, i letenine yada kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçi için gerekli artları ta ıyanlar en az 72 saat önceden SP-I Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük ta ıyan gemilerin güvenli geçi yapmasını sa lamak üzere önlem alır, gerekli gördü ü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım eritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük ta ıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; stanbul Bo azı'na Kuzey'den girdi inde Bo aziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdi inde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Bo azı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte ba ka bir gemi Bo azlar'dan içeri alınmaz.

NÜKLEER GÜÇLE YÜRÜTÜLEN, NÜKLEER YÜK VEYA ATIK TA İYAN, TEHL KEL VE/VEYA ZARARLI YÜK VEYA ATIK TA İYAN GEM LER

Madde 26 - Türk Bo azları'ndan Geçi Yapmak steyen

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık ta ıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık ta ıyan gemiler, seferlerinin planlanması a amasında ve 72 saatten az olmamak ko uluyla, ilgili mevzuat uyarınca dareye ta ıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili di er uluslararası anla malarda öngörülen kurallara uygun nitelikte oldu unu ve yükün uygun ekilde ta ındı nı göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletceklerdir.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, darenin, gemilerin Türk Bo azları'ndan güvenli geçi lerini sa lamak üzere bildirece i geçi ko ullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen ekil ve usule uygun olarak yüklerini ta ıyacıklar, gündüz (B) sanca ı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

KILAVUZ KAPTAN ALMA

Madde 27 - Trafik kontrol merkezince Türk Bo azları'ndan u raksız geçi yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenli i bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

USULSÜZ BA LAMA VE DEM RLEME

Madde 28 - Türk Bo azları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirimidi nda, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yana an, amandıralara ba layan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Ba kanlı ınca sa lanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırtılır. Bu i için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, i leteni yada acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla kar ıla ılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirmek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. dare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sa layarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırtır. Bu i için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, i leteni yada acentasından alınır.

ÇEVRE K RLETME YASA I

Madde 29 - Türk Bo azları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine kar ı mevzuatla saptanmı bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

YELKENLE VE KÜREKLE SEY R YASA I

Madde 30 - Türk Bo azları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

B LD R M YÜKÜMLÜLÜ Ü VE RAPOR

Madde 31 - a) Türk Bo azları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde ba gösteren bula ıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol stasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Bo azları'nda yanlı seyreden yada kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol stasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenli i bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol stasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

BE NC BÖLÜM : STANBUL BO AZI DEN Z TRAF K AYIRIM DÜZEN NE L K N KURALLAR

SINIRLAR

Madde 32 - stanbul Bo azı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları:

Kuzeyde;

(1) 410 16'N 0280 55'E

(2) 41021'N 0280 55'E

(3) 41021'N 0290 16'E

(4) 41014'N 0290 16'E noktaları.

Güneyde:

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birle tiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

HAVA ÇEK M

Madde 33 - stanbul Bo azı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçi yapan gemiler, bo az köprülerinin seyir güvenli i ile ilgili ikaz ı ıklarına özen göstereceklerdir.

stanbul Bo azı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, derenin gerekli gördü ü sayıda ve güçte römorkör e lik edecektir.

YEREL DEN Z TRAF

Madde 34 - Kuzeyde Türkel Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy nciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Bo azın kar ılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçi yapan, iskeleler arası seyreden ehir hattı gemileri ile di er deniz araçları trafik ayırım eritlerini enkısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatı ma olası ı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatı mayı Önleme Sözle mesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

AKINTI

Madde 35 - a) stanbul Bo azı'nda üst akıntı iddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktı nda yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları olu tu unda manevra hızı 10 mil/saat ve daha a a ı olan tehlikeli yük ta ıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Bo az'a girmeyecek ve akıntı iddetinin 4 mil/saat ve altına dü mesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dı nda kalan gemiler isterlerse geçi lerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngörece i römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) stanbul Bo azı'nda üst akıntı iddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktı nda yada Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları olu tu unda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük ta ıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler stanbul Bo azı'na girmeyecek ve akıntı iddetinin 6 mil/saat'in altına dü mesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) darece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı iddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Bo az'a giri sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Bo az'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçi sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

GÖRÜ UZAKLIĞI

Madde 36 - darece, stanbul Bo azı'nda görüş uzaklığı'nın azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) stanbul Bo azı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düşerse, Bo az'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. Herhangi bir radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) stanbul Bo azı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düşerse, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler stanbul Bo azı'na girmeyecektir.

c) stanbul Bo azı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düşerse stanbul Bo azı geçi trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) stanbul Bo azı'nda görüş uzaklığı'nın seyir elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Bo az'a giri sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Bo az'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçi sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

KILAVUZLUK HİZMETLERİ

Madde 37 - stanbul Bo azı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) stanbul Bo azı geçi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N-29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştirilen çizgi arasında, Güney yönlü trafik eridinin mümkün olduğu unca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14', 48N-29 09', 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştirilen çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik eridinin mümkün olduğu unca sancak tarafından yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 55', 28N-28 58', 75E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik eridinin mümkün olduğu unca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 56', 52N-28 54', 70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik eridinin mümkün olduğu unca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yana manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, bo az kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları olacaktır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından stanbul Bo azı geçi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, stanbul Bo azı dışında kalan bir yana manevra yerine Liman sınırları dışında gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yana manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) darece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde de değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

TÜRK LİMANLARINA UYUMLU RAMİ YADA UYUMLU RAYACAK GEMİLERİN EMNİYET VE GÜMRÜK DENETİMLERİ

Madde 38 - İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım eritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

SALIK DENETİMLERİ

Madde 39 - İstanbul Boğazı'nda salık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

ACENTA İLE BULUŞMA YERLERİ

Madde 40 - İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol stasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım eritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati a mayacak ekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı a mayacak ekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapılabilirler.

ALTINCI BÖLÜM : ÇANAKKALE BOĞAZI DENİZ TRAFİK AYIRIM DÜZENLEMELERİNİN KURALLARI

SINIRLAR

Madde 41 - Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

(1) 40° 37'N 027° 11'E

(2) 40° 27'N 027° 09'E,

Güneyde:

(1) 40° 05'N 026° 11'E

(2) 40° 02'N 025° 55'E

(3) 39° 50'N 025° 53'E

(4) 39° 44'N 025° 55'E

(5) 39° 44'N 026° 09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

YEREL DENİZ TRAFİK

Madde 42 - Çanakkale Boğazı'nın karlıklıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçi yapan, iskeleler arası seyreden ehil hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım eritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çaparız vermeyeceklerdir. Ancak, çatı ma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatı mayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

AKINTI

Madde 43 - a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı iddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha a a 1 olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı iddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçi lerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı iddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı iddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) darece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı iddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Bo az'a giri sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Bo azdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçi sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

GÖRÜ UZAKLI I

Madde 44 - darece, Çanakkale Bo azı'nda görü uzaklı ının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Bo azı'nın herhangi bir bölgesinde görü uzaklı ı 2 mil ve altına dü tü ünde, Bo azdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. ki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Bo azı'nın herhangi bir bölgesinde görü uzaklı ı 1 mil ve altına dü tü ünde, deniz trafi i uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve kar ı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük ta ıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Bo azı'na girmeyecektir.

c) Çanakkale Bo azı'nın herhangi bir bölgesinde görü uzaklı ı yarım mil ve altına dü tü ünde Çanakkale Bo azı geçi trafi i iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Bo azı'nda görü uzaklı ının seyir elveri li duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Bo aza giri sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Bo azdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçi sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

KILAVUZLUK H ZMETLER

Madde 45 - Çanakkale Bo azı'nda kılavuzluk hizmetleri a a ıdaki ekilde yapılacaktır. a) Çanakkale Bo azı geçi i yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 00' 45N-26 08', 15E mevkiidir. Hava ve deniz artlarına ba lı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik eridinin mümkün oldu unca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01', 55N-26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz artlarına ba lı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik eridinin mümkün oldu unca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 25', 70N-26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz artlarına ba lı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik eridinin mümkün oldu unca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25', 05N-26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz artlarına ba lı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik eridinin mümkün oldu unca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Bo azı dı ından Limana gelen gemiler, bo az kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Bo azı geçi i yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yana ma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, bo az kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Bo azı dı ında kalan bir yana ma yerine Liman sınırları dı ından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yana ma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) darece, deniz trafi i ve seyir güvenli inin gerektirdi i hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde de i iklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

TÜRK L MANLARINA U RAMI YADA U RAYACAK GEM LER N EMN YET VE GÜMRÜK DENET MLER

Madde 46 - Çanakkale Bo azı'nda, trafik ayırım eritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gidece i limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmı demir yerlerinde yapılabilir.

SALIK DENETİMLERİ

Madde 47 - Çanakkale Bo azı'nda salık denetimi, Ege'den giriş ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenli ini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

ACENTELERİN BULUNMA YERLERİ

Madde 48 - Çanakkale Bo azı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol stasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım eritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştirilen hattın güneyinde acenta teması yapılabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM : ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER

TÜZÜK HÜKÜMLERİNİN BİR KISIMINDAN AYRIK TUTULAN GEMİLER.

Madde 49 - Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin (a) bendi uygulanmaz.

ÖZGÜR GEÇİŞ HAKKI VE MASUM GEÇİŞ HAKKI

Madde 50 - (Mülga madde: 22/03/1999 Tüzük 99/12660 - 1 md.)

TÜZÜK HÜKÜMLERİNE AYKIRI DAVRANIŞ

Madde 51 - Tüzük hükümlerine aykırı davranışı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

YÜRÜRLÜKTEN KALDIRILAN HÜKÜMLER

Madde 52 - 23/11/1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Bo azlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

YÜRÜRLÜK

Madde 53 - T.C. Anayasası'nın 115 inci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kurulu ve Görev Esasları Hakkındaki Kanununun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

YÜRÜTME

Madde 54 - Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK - 1

TRAFİK AYRIM DÜZENLERİ

İstanbul Bo azı Kuzey Yaklaşması

İstanbul Bo azı

İstanbul Bo azı Güney Yaklaşması ve Marmara Denizi

Çanakkale Bo azı

Çanakkale Bo azı Güney - Batı Yaklaşması

EK - 1.1

STANBUL BO AZI KUZEY YAKLAŞMASI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 1811 (INT3758), 1993 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştirilen hatların sınırladığı Kuzey - Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(1) 410 20'.50N, 290 09'.90E

(2) 410 20'.00N, 290 12'.50E

(3) 410 13'.60N, 290 07'.98E

(b) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile a a ıdaki mevkiileri birle tiren hat arasında Kuzeydo u yönlü trafik için bir trafik eridi tesis edilmi tir.

(4) 410 15'.80N, 290 16'.90E

(5) 410 14'.10N, 290 10'.00E

(6) 410 13'.36N, 290 08'.55E

(c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile a a ıdaki mevkiileri birle tiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik eridi tesis edilmi tir.

(7) 410 19'.40N, 290 02'.00E

(8) 410 14'.70N, 290 07'.20E

(9) 410 13'.80N, 290 07'.50E

EK - 1.1 (Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK-1.2

STANBUL BO AZI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2921 (INT3756), 1993 basımlı; 2921A, 1992 basımlı; 2921 B, 1992 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmı tir.

1. stanbul Bo azı'nda ters yönlü gemi trafi ini birbirinden ayırmak amacıyla trafik eritleri tesis edilmi tir.

2. stanbul Bo azı trafik eritlerinin tanımlanması:

Trafik eritleri Kuzeyde Anadolu feneri - Rumeli fenerini birle tiren hat ile Güneyde Ahırkapı feneri - Kadıköy nci burnu mendirek fenerini birle tiren hat ve a a ıda koordinatları verilen trafik eritleri dı sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. stanbul Bo azı trafik eritleri:

(a) A a ıdaki mevkiileri birle tiren hat trafik eritleri orta hattıdır.

3. 410 13'.60N, 290 07'.98E 10. 410 12'.18N, 290 06'.83E

11. 410 10'.88N, 290 05'.08E 12. 410 09'.38N, 290 03'.53E

13. 410 08'.92N, 290 03'.53E 14. 410 07'.38N, 290 05'.00E

15. 410 07'.21N, 290 05'.00E 16. 410 06'.38N, 290 03'.81E

17. 410 06'.00N, 290 03'.67E 18. 410 04'.98N, 290 03'.65E

19. 410 04'.53N, 290 03'.17E 20. 410 03'.10N, 290 02'.60E

21. 410 01'.55N, 280 59'.91E 22. 410 01'.40N, 280 59'.80E

23. 410 00'.15N, 280 59'.75E

(b) stanbul Bo azı trafik eridi Do u sınırı

24. 410 00'.00N, 290 00'.06E 25. 410 01'.10N, 290 00'.07E

26. 410 01'.50N, 290 00'.20E 27. 410 03'.10N, 290 02'.96E

28. 410 04'.50N, 290 03'.33E 29. 410 04'.97N, 290 03'.92E

30. 410 06'.05N, 290 03'.85E 31. 410 06'.35N, 290 04'.00E

32. 410 07'.20N, 290 05'.40E 33. 410 07'.40N, 290 05'.35E

34. 410 08'.85N, 290 03'.89E 35. 410 09'.48N, 290 03'.84E

36. 410 10'.80N, 290 05'.20E 37. 410 11'.67N, 290 06'.78E

38. 410 12'.30N, 290 07'.20E 6. 410 13'.36N, 290 08'.55E

(c) stanbul Bo azı trafik eridi Batı sınırı

9. 410 13'.80N, 290 07'.50E 39. 410 12'.30N, 290 06'.63E

40. 410 12'.00N, 290 06'.00E 41. 410 10'.51N, 290 04'.50E

42. 410 09'.52N, 290 03'.29E 43. 410 09'.03N, 290 03'.27E

44. 410 07'.48N, 290 04'.62E 45. 410 06'.25N, 290 03'.50E

46. 410 05'.13N, 290 03'.53E 47. 410 04'.92N, 290 03'.40E

48. 410 04'.57N, 290 02'.94E 49. 410 04'.13N, 290 02'.85E

50. 410 02'.97N, 290 02'.07E 51. 410 01'.73N, 280 59'.73E

52. 410 01'.29N, 280 59'.45E 53. 410 00'.30N, 280 59'.42E

EK- 1.2 (Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 1.3

STANBUL BO AZI GÜNEY YAKLA MASI VE MARMARA DEN Z

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2923 (INT3754), 1991 basımlı; 293, 1990 basımlı; 295 (INT3752), 1988 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik ayırımı düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Bo azı trafik eridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 410 00'.15N, 280 59'.75E

(54) 400 59'.53N, 280 59'.73E

(55) 400 58'.80N, 280 59'.44E

(b) A a ıdaki mevkiileri birle tiren hatların sınırlad ı bir trafik ayırımı bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 400 58'.80N, 280 59'.44E

(56) 400 57'.53N, 280 58'.63E

(57) 400 57'.78N, 280 58'.11E

(c) (58) 400 56'.10N, 280 57'.00E merkez olmak üzere 1,5 gomina yarıçaplı daire ekinde bir sakınılacak bölge ile a a ıdaki noktaları birle tiren hatların sınırlad ı, dikkatli bulunacak bölge tesis edilmiştir.

(71) 400 58'.21N, 280 57'.22E

(57) 400 57'.78N, 280 58'.11E

(56) 400 57'.53N, 280 58'.63E

(81A) 400 56'.83N, 290 00'.06E

(81) 400 55'.00N, 290 00'.06E

(67) 400 54'.70N, 280 58'.55E

(68) 400 53'.78N, 280 57'.15E

(76) 400 42'.20N, 270 38'.09E

(59) 400 54'.30N, 280 55'.40E

(65) 400 55'.58N, 280 54'.82E

(71A) 400 56'.83N, 280 54'.23E

(d) A a ıdaki mevkiileri birle tiren hatların sınırlad ı bir trafik ayırımı bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 400 54'.30N, 280 55'.40E

(60) 400 52'.40N, 280 52'.10E

(61) 400 44'.20N, 270 38'.09E

(62) 400 26'.00N, 260 45'.25E

(63) 400 45'.42N, 270 38'.09E

(64) 400 53'.90N, 280 52'.10E

(65) 400 55'.58N, 280 54'.82E

(e) A a ıdaki mevkiileri birle tiren hatların sınırlad ı bir trafik ayırımı bölgesi tesis edilmiştir.

(66) 400 51'.50N, 290 00'.31E

(67) 400 54'.70N, 280 58'.55E

(68) 400 53'.78N, 280 57'.15E

(69) 400 51'.95N, 280 58'.00E

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırımı bölgeleri / hat ile a a ıdaki mevkiileri birle tiren hat arasında Marmara Denizi'nde, Çanakkale Bo azı istikametinde bir trafik eridi tesis edilmiştir.

(53) 410 00'.30N, 280 59'.42E

(70) 400 59'.50N, 280 59'.39E

(71) 400 58'.21N, 280 57'.22E

(72) 400 55'.89N, 280 52'.09E

(73) 400 47'.40N, 270 38'.09E

(74) 400 26'.50N, 260 45'.25E

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile a a ıdaki mevkiileri birle tiren hat arasında Marmara Denizi'nde, stanbul Bo azı istikametinde bir trafik eridi tesis edilmi tir.

(75) 400 25'.50N, 260 45'.25E

(76) 400 42'.20N, 270 38'.09E

(77) 400 50'.39N, 280 52'.07E

(78) 400 52'.90N, 280 55'.92E

(h) stanbul Bo azı'nı geçip zmit Körfezi'ne seyredecek tekneler yukarıdaki (e) paragrafında tanımlanan trafik eridi ve yukarıdaki (c), (e) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri ile yukarıdaki (d) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ve a a ıdaki mevkiilerden geçen hat arasında tesis edilmi güneydo u trafik eridini takip ederler.

(78) 400 52'.90N, 280 55'.92E

(79) 400 51'.50N, 280 56'.57E

(i) Güney ve Do u Marmara ile zmit Körfezi'nden gelerek stanbul Bo azı'na seyredecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile a a ıdaki mevkiileri birle tiren hat arasında bir trafik eridi tesis edilmi tir.

(80) 400 52'.00N, 290 01'.73E

(81) 400 55'.00N, 290 00'.06E

EK 1.3(Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 1.4

ÇANAKKALE BO AZI

İgili Harita: Türk deniz haritası 212 (INT3750), 1991 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınımı tir.

1. Çanakkale Bo azı'nda ters yönlü gemi trafi ini birbirinden ayırmak amacıyla trafik eritleri tesis edilmi tir.

2. Çanakkale Bo azı trafik eritlerinin tanımlanması:

Çanakkale Bo azı trafik eritleri Güneybatıda Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Burnu Fenerine birle tiren hat ile Kuzeydo uda Gelibolu Fenerini Çardak Fenerine birle tiren hat arasında ve a a ıda koordinatları verilen Çanakkale Bo azı trafik eridi dı sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. Çanakkale Bo azı trafik eritleri:

(I) Çanakkale Bo azı orta hattı ve Güney çıkı taki hattın devamı olan trafik ayırım eridi

(a) Çanakkale Bo azı Orta Hattı:

(62) 400 26'.00N, 260 45'.25E (82) 400 24'.05N, 260 41'.65E

(83) 400 22'.83N, 260 40'.21E (84) 400 20'.90N, 260 38'.55E

(85) 400 18'.62N, 260 35'.88E (86) 400 13'.40N, 260 27'.80E

(87) 400 12'.11N, 260 23'.50E (88) 400 11'.63N, 260 22'.95E

(89) 400 09'.00N, 260 23'.40E (90) 400 08'.55N, 260 23'.31E

(91) 400 08'.15N, 260 23'.09E (92) 400 04'.25N, 260 18'.54E

(93) 400 02'.59N, 260 15'.45E

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(93) 400 02'.59N, 260 15'.45E

(120) 400 01'.52N, 260 11'.18E

(125) 400 01'.28N, 260 11'.41E

(126) 400 01'.90N, 260 14'.32E

(II) Çanakkale Bo'azı trafik eridi Do'u sınırı:

(94) 400 00'.99N, 260 11'.70E (95) 400 01'.10N, 260 15'.01E

(96) 400 01'.90N, 260 17'.22E (97) 400 07'.70N, 260 23'.48E

(98) 400 08'.90N, 260 23'.70E (99) 400 09'.50N, 260 23'.95E

(100) 400 11'.84N, 260 23'.62E (101) 400 13'.10N, 260 28'.90E

(102) 400 16'.90N, 260 34'.35E (103) 400 18'.10N, 260 36'.30E

(104) 400 20'.50N, 260 39'.18E (105) 400 23'.65N, 260 42'.04E

(75) 400 25'.50N, 260 45'.25E

(III) Çanakkale Bo'azı trafik eridi Batı sınırı:

(74) 400 26'.50N, 260 45'.25E(106) 400 24'.45N, 260 41'.20E

(107) 400 23'.20N, 260 39'.25E(108) 400 21'.30N, 260 37'.82E

(109) 400 19'.10N, 260 35'.45E(110) 400 14'.50N, 260 27'.88E

(111) 400 13'.12N, 260 25'.55E(112) 400 12'.46N, 260 23'.31E

(113) 400 12'.02N, 260 22'.50E(114) 400 11'.39N, 260 22'.19E

(115) 400 08'.73N, 260 23'.10E(116) 400 08'.42N, 260 22'.91E

(117) 400 05'.60N, 260 18'.95E(118) 400 02'.67N, 260 13'.24E

(119) 400 02'.00N, 260 11'.03E

EK-1.4 (Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 1.5

ÇANAKKALE BO'AZI GÜNEYBATI YAKLA MASI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2134, 1992 basımlı; 213, 1993 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin Tanımlanması:

(a) A a'daki mevkiileri birle tiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(120) 400 01'.52N, 260 11'.18E

(121) 400 00'.20N, 250 59'.70E

(122) 400 58'.80N, 250 57'.70E

(123) 400 57'.20N, 250 57'.70E

(124) 400 59'.70N, 260 00'.40E

(125) 400 01'.28N, 260 11'.41E

(b) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için a a'daki noktalar birle tirilmelidir.

(119) 400 02'.00N, 260 11'.03E

(127) 400 01'.55N, 250 57'.70E

(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için a a'daki noktalar birle tirilmelidir.

(94) 400 00'.99N, 260 11'.70E

(128) 390 58'.29N, 260 01'.60E

(129) 390 55'.00N, 250 57'.70E

EK - 2

İstanbul Bo'azı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

A- Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirleme yerleri

1. 410 15'.40N, 280 57'.45E

2. 410 17'.50N, 280 57'.45E

3. 410 17'.50N, 290 00'.00E

4. 410 14'.90N, 290 00'.00E

B- Yolcu kuru yük gemileri demirleme yerleri

1. 410 14'.90N, 290 00'.00E

2. 410 17'.50N, 290 00'.00E

3. 410 17'.50N, 290 02'.37E

4. 410 15'.90N, 290 05'.00E

5. 410 15'.00N, 290 05'.00E

EK - 2 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 3 İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişini Demirleme Yerleri

Bu demir yerlerinin sahilten itibaren 2,5 gominası içine demirlemek yasaktır.

Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

A- Limana Yana Açık Gemiler Demir Yeri

1. 410 00'.40N, 280 59'.15E

2. 400 59'.39N, 280 58'.60E

3. 400 58'.15N, 280 56'.50E

4. 410 00'.15N, 280 56'.50E

B- Limandan Kalkan ve Uzun Süreli Kalacak Gemiler Demir Yeri

1. 410 00'.15N, 280 56'.50E

2. 400 58'.15N, 280 56'.50E

3. 400 56'.82N, 280 53'.50E

4. 400 58'.92N, 280 53'.50E

C- Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Demir Yeri

1. 400 58'.92N, 280 53'.50E

2. 400 56'.82N, 280 53'.50E

3. 400 56'.12N, 280 51'.95E

4. 400 55'.88N, 280 50'.00E

5. 400 57'.48N, 280 50'.00E

D- Karantina Demir Yeri

1. 400 57'.54N, 280 48'.70E

2. 400 56'.10N, 280 48'.70E

3. 400 56'.40N, 280 47'.40E

4. 400 58'.23N, 280 47'.40E

EK - 3 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 4

Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişini Demirleme Yerleri

A- Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Demirleme Yeri

1. 400 37'.55N, 270 10'.00E

2. 400 36'.45N, 270 10'.00E

3. 400 32'.65N, 270 00'.00E

4. 400 33'.42N, 260 59'.80E

B- Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 400 33'.42N, 260 59'.80E

2. 400 32'.65N, 270 00'.00E

3. 400 30'.00N, 260 53'.00E

4. 400 31'.30N, 260 52'.40E

EK - 4 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 5

Çanakkale Boğazı Bölgesi Çi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

1. 400 00'.90N, 260 15'.10E

2. 400 01'.70N, 260 17'.40E

3. 400 03'.07N, 260 18'.95E

4. 400 02'.55N, 260 19'.80E

5. 400 01'.40N, 260 18'.75E

6. 400 00'.30N, 260 15'.20E

EK - 5 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 6

Çanakkale Bozazı Bölgesi Güney Girişini Demirleme Yerleri

A- Tehlikeli Yük taşıyan gemilerin Demir Yerleri

1. 390 49'.17N, 260 00'.00E

2. 390 46'.00N, 250 57'.40E

3. 390 46'.90N, 250 55'.30E

4. 390 50'.45N, 250 53'.40E

5. 390 54'.15N, 250 57'.80E

6. 390 52'.75N, 260 00'.00E

7. 390 50'.40N, 250 57'.90E

B- Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 390 48'.10N, 260 04'.97E

2. 390 44'.00N, 260 01'.90E

3. 390 46'.00N, 250 57'.40E

4. 390 49'.17N, 260 00'.00E

EK - 6 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.