

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

126249

FEVZİ TOPSOY

ULUSAL VE ULUSLARARASI DÜZENLEMELER
IŞIĞINDA TÜRK BOĞAZLARININ
GÜVENLİĞİ SORUNU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

126249

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ

Yrd. Doç. Dr. Haluk ÖZDEMİR

KIRIKKALE – 2003

ÖZET

Jeopolitik açıdan büyük öneme sahip olan Türk Boğazları, yaklaşık 200 yıllık bir süreç sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri açıdan zayıflamasının da etkisi ile birlikte hukuki anlamda ulusal niteliğini kaybederek uluslararası bir kimlik kazanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'ne siyasi açıdan sorunlu bir şekilde intikal eden Boğazların geçiş rejimi, dönemin değişen uluslararası konjonktürüne uygun olarak imzalanan, Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936) ile düzenlenmiştir. Sözleşme ile Türkiye'nin güvenliği sağlanırken, Boğazlar Bölgesinde geçici de olsa bir rahatlama sağlanmıştır.

Günümüzde teknolojik gelişmelere bağlı olarak gemi boy ve hacimlerinin büyümesi, deniz taşımacılığının öneminin artması, Hazar Havzası'ndan çıkan petrolün uluslararası pazarlara Boğazlar üzerinden taşınması sonucu artan Boğazlardaki deniz trafiği ve tehlikeli yük taşımacılığı Türk Boğazlarındaki can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eder boyuta ulaşmıştır. Türkiye, Boğazlar bölgesinde yaşanan deniz kazalarını önlemek, artan deniz trafiğini düzenlemek ve bölgenin ekolojik güvenliği sağlamak amacıyla ulusal nitelikli idari ve hukuki düzenlemeleri yürürlüğe koymuş ancak Boğazlarda ekolojik güvenlik tam anlamıyla sağlanamamıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre barış zamanında, ticaret gemileri veba, kolera, sarı humma, lekeli humma veya çiçek hastalığı salgını hariçinde, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem olmaksızın, Türk Boğazlarından geçiş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanmaktadır. Bu hüküm Türk Boğazlarının güvenliğinin sağlanabilmesi bağlamında radikal tedbir alınmasını önlemektedir. Fakat bir nükleer sızıntı yada patlamanın yukarıda sayılan tüm bulaşıcı hastalıklardan daha öldürücü ve telafisi güç sonuçlar doğuracağı da bir gerçektir.

Bu bağlamda çalışmamızın amacı uluslararası hukukta boğazlardan geçiş rejimine ait mevcut hukuki ve siyasi düzenlemeler ışığında, Türk Boğazlarının bugün maruz kaldığı sorunların ayrıntılı bir şekilde incelenmesi ve Boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanabilmesi için gerekli çözüm önerilerinin sunulmasıdır. Çözüm önerileri öncelikle Boğazların nihai statüsünü belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi (1936) olmak üzere, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982) gibi ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının ruhuna uygun olarak sunulmuştur. Nihai amaç Boğazlar bölgesinin, bölgede yaşayan insanların, şehirlerin,

denizlerin ve doğal çevrenin güvenliğinin sağlanması amacıyla Türk Boğazlarında bir “Güvenli Geçiş” rejiminin oluşturulmasıdır.

Türkiye’de bugüne kadar Türk Boğazları hakkında farklı alanlarda çeşitli eserler neşredilmiştir. Ama bu çalışmalar soruna daha çok tarihi açıdan yaklaşan destekleyici araştırmalardır. Türk Boğazlarını tehdit eden tehlikelerin ve risk unsurlarının açıklandığı ve çözüm önerilerinin sunulduğu çalışmalar ise yeterli seviyede değildir. Çalışmada, daha önce yayınlanmış benzer eserlerden farklı olarak, ulusal ve uluslararası hukuki düzenlemeler ışığında Türk Boğazlarının bugün içinde bulunduğu tehlikelerin boyutlarının tespit edilerek sorunun aşılması için çözüm yolları gerekçeleri ile ortaya konulmaya çalışılmıştır.



ABSTRACT

As a result of declining Ottoman military power, geopolitically important Turkish straits gained an international legal identity. The legal status concerning passage from the straits was problematic when Turkey acquired the region. The Montreux Straits Convention was signed on July 20, 1936 in accordance with the changing international political environment. This Convention provided Turkey with certain level of security and temporarily relieved some security concerns.

Current developments in technology, growing ship size and capacity, increasing importance of sea transportation, constantly rising maritime traffic because of the volume of oil transported from the Caspian region to the international markets through the straits, and the increasing volume of hazardous material trade have started threatening human life and property. In order to prevent accidents, regulate increasing traffic at sea and ensure ecological safety of the region, Turkey initiated administrative and legal regulations. However, Turkey was not able to secure ecological environment of the region completely.

According to the Article 2 of the Montreux Straits Convention, “in time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of transit and navigation in the straits” except the ones that have plague, cholera, yellow fever exanthematic typhus or smallpox. This Article prevents Turkey from unilaterally taking radical measures to secure Turkish straits from potential dangers. However any nuclear leakage or explosion can be deadlier and cause damages which would be more difficult to compensate than epidemic diseases.

In the context of current legal and political regulations in international law dealing with the regime of the straits, the goal of our study is to provide solutions for the safety of life, property and coastal environment of the straits, and to examine in detail the problems that Turkish Straits face. Our suggestions are not in conflict with the meaning or the purpose of the previous legal arrangement such as the Montreux Straits Convention (1936) regulating the current status of the Turkish Straits, the general principles of international law, and the United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). Another goal is to propose *a regime of secure passage* for the Turkish Straits, the sea environment, and for the people living in the region.

There are several studies concerning the Turkish Straits, but these studies adopted historical approaches and depended heavily on historical analyses. As a result, the dangers and risk elements suggested by these studies are not satisfactory. Under the lights of national and international legal arrangements this research, tries to elaborate on the aspects of dangers to which Turkish Straits are exposed, and suggest solutions to new security problems emerging out of the changing international environment and the technological developments.



KİŞİSEL KABUL/AÇIKLAMA

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler Işığında Türk Boğazlarının Güvenliği Sorunu” adlı çalışmamı, ilmi ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazdığımı ve faydalandığım eserlerin bibliyografyada gösterdiklerimden ibaret olduğunu, bunlara atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu şeref ve haysiyetimle doğrularım.

Fevzi TOPSOY

08 Mayıs 2003

ÖNSÖZ

Türk Boğazları olarak anılan coğrafya, tarih boyunca bölgeye hakim olan devletlerin kaderini belirleyici bir rol oynamıştır. Doğu Roma İmparatorluğu'nun Boğazlardaki üstünlüğünü kaybetmeye başlaması ve çöküşü aynı döneme rastlarken, İstanbul'un fethi ile Boğazlar bölgesine tam olarak hakim olması, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ölçekli bir devlet haline gelmesinin stratejik ve psikolojik temelini oluşturmuştur. Türk dış politikası açısından da Boğazlar önemli bir rol oynamıştır.

Bununla birlikte, özellikle Soğuk Savaş döneminin sona ermesi (1991) ile yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmeler, Boğazlar üzerindeki güvenlik anlayışının değişmesine neden olmuştur. Dönemin uluslararası konjonktürü nedeniyle 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne damgasını vuran askeri ve stratejik güvenlik endişeleri, Karadeniz'in hinterlandındaki büyüme ve özellikle Hazar petrolünün Boğazlar yolu ile uluslararası piyasalara taşınması sonucu deniz trafiğinin artmasına bağlı olarak, yerini ekolojik güvenlik anlayışına bırakmıştır. İşte bu çalışma, Türk Boğazlarının içinde bulunduğu soruna bu değişen güvenlik anlayışı perspektifinden yaklaşmayı hedeflemektedir.

Uluslararası deniz hukuku, siyasi tarih ve denizcilik bilimleri gibi farklı alanları, güncel siyasi ve idari gelişmeleri kapsayan böyle önemli bir konunun araştırılması, yorumlanması ve sorunun en iyi biçimde ortaya konulup çözüm önerilerinin belirtilmesi uzun ve yorucu bir çalışmayı gerektirmiştir. Bu süreçte bilgi birikimini ve ilgisini esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Mustafa Balcıoğlu'na, çalışmanın her aşamasında büyük bir sabır ve özveri ile bana yardıma koşan, yönlendirmeleri ile sorunları aşmamda önemli katkısı olan tez danışmanım Sayın Yrd. Doç Dr. Haluk Özdemir'e şükranlarımı sunmayı bir borç addediyorum.

Fevzi TOPSOY

Kırıkkale

30 Mart 2003

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	VII
TABLO VE GRAFİKLER	XI
KISALTMALAR	XII
GİRİŞ	1

Birinci Bölüm

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN BOĞAZLAR VE

TÜRK BOĞAZLARI

I. ULUSLARARASI HUKUKTA BOĞAZLAR	9
A. Zararsız Geçiş Rejimi	13
B. Transit Geçiş Rejimi	19
C. Statüsü Özel Sözleşmelerle Düzenlenen Bazı Boğazlardan Geçiş Rejimi	22
1. Cebelitarık Boğazı	23
2. Magellan Boğazı	24
3. Danimarka Boğazları	25
II. TÜRK BOĞAZLARI VE HUKUKİ STATÜSÜ	26
A. Tarihsel Gelişim	29
1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi	31
a. İkili Andlaşmalar Dönemi (1774-1841)	32
b. Çok Taraflı Andlaşmalar Dönemi (1841-1914)	36
c. Birinci Dünya Savaşı ve Sonrası Boğazlar Rejimi	39
2. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi	42
a. Lozan Boğazlar sözleşmesi (24 Temmuz 1923)	42
b. Montrö Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936)	44
i. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Rejimi	47
ii. Sözleşmenin Uygulanması ve Sona Ermesi	52
c. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Sonrası Boğazlar Sorunu	52

B. Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü	58
1. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Türk Boğazları	64
2. Transit Geçiş Rejimi Bağlamında Türk Boğazları	66
a. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Transit Geçiş Rejimi	69
b. Sözleşmenin Sona Ermesi ve Transit Geçiş Rejimi	71
C. Türkiye'nin Boğazlarda Düzenleme Yapabilme Yetkisi	74
1. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden Kaynaklanan Yetkiler	75
2. Boğazlar Komisyonu'na Ait Yetkilerin Türkiye'ye Geçişi	78
3. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi Sonrasında Yaşanan Hukuki Gelişmeler	79
4. Uluslararası Düzenlemelerin Türkiye'ye Tanındığı Yetkiler	81

İkinci Bölüm

TÜRK BOĞAZLARI VE GÜVENLİK SORUNU

I. GENEL OLARAK BOĞAZLARIN GÜVENLİK SORUNU	83
A. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Düzenlemeleri	86
B. Uluslararası Bazı Boğaz ve Kanallarda Güvenlik Önlemleri	90
1. Malaka Boğazı	91
2. Danimarka Boğazları	93
3. Panama Kanalı	94
II. TÜRK BOĞAZLARININ GÜVENLİĞİNİ TEHDİT EDEN UNSURLAR	95
A. Doğal Yapı	96
B. Yapay Engeller	99
C. Yoğunlaşan Deniz Trafiği	100
1. Deniz Trafiğini Arttıran Sebepler	101
a. Hinterlanttaki Büyüme	101
b. Hazar Petrollerinin Uluslararası Pazarlara Taşınması	103
2. Yerel Trafik	106
3. Uğraklı ya da Uğraksız Gemi Trafiği	108
4. Türk Boğazlarının Kapasitesi Tartışmaları	111

D. Gemi Ebat ve Tonajlarının Büyümesi	113
E. Tehlikeli Yük Taşımacılığı	115
F. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Yetersizlikleri	117
III. CAN, MAL VE ÇEVRE GÜVENLİĞİ AÇISINDAN ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR	119
A. Deniz Kazaları	119
B. Çevre Kirliliği	127

Üçüncü Bölüm

TÜRK BOĞAZLARINDA GÜVENLİĞİ SAĞLAMAYA YÖNELİK ÖNLEMLER

I. İDARİ ÖNLEMLER	132
A. Fener ve Şamandıralar	132
B. Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic Services – VTS)	134
1. Türk Boğazları ve Gemi Trafik Hizmetleri	136
2. Gemi Trafik Yönetimi ve Bilgi Sistemi (GTYS)	138
C. Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri	142
D. Deniz Trafiğinin Düzenlenmesine Yardımcı Yeni Bir Teknoloji Olarak Otomatik Tanıma Sistemi (AIS)	147
E. Zorunlu Sigorta Uygulaması	149
II. YASAL ÖNLEMLER	153
A. 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük	155
1. Tüzüğün Yürürlüğe Konulması ve IMO Süreci	155
2. Ulusal ve Uluslararası Alanda Yaşanan Tartışmalar	162
B. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü	167
1. Trafik Ayırım Düzeni (TAD)	169
2. Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TUBRAP)	171
3. Diğer Güvenlik Kuralları	173
4. Nükleer Güçle Yürütülen veya Tehlikeli Atık Taşıyan Gemilerin Geçışı	176

III. REVİZYONİST ÖNLEMLER	178
A. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilmesi Tartışmaları	178
B. İstanbul Boğazı'na Alternatif Kanal Tartışmaları	180
C. Türk Boğazlarının Güvenliğini Sağlamak Amacıyla Alınması Gereken Tedbirler	181
SONUÇ	188
BİBLİYOGRAFYA	193
ÖZGEÇMİŞ	213



TABLÖLAR

Tablo I.	Karadeniz'e Kıyısı Bulunan Devletlerin Boğazlardan Geçiş	102
Tablo II.	Türk Boğazlarında Deniz Trafiğinin Yıllara ve Gemi Türlerine Göre Dağılımı	111
Tablo III.	Dünya Tanker Filosunun Tarihi Gelişimi	114
Tablo IV.	İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Kazaların Ayrıntılı Dökümü (01.05.1982/01.07.1994)	120
Tablo V.	İstanbul Boğazı'nda Meydana gelen Kazalar ve Nedenleri (1990-1999)	122
Tablo VI.	1 Temmuz 2002 Yılından Sonra İnşa Edilecek Gemiler İçin AIS Donanımı Bulundurma Takvimi	148

GRAFİKLER

Grafik I.	Dünya Deniz Ticareti (1990-2002)	84
Grafik II.	Dünya Filo Gelişimi (1991-2001)	85
Grafik III.	Karadeniz'e Kıyısı Bulunan Devletlerin Toplam Geçiş	102
Grafik IV.	Türk Boğazlarında Deniz Trafiğinin Yıllara Göre Dağılımı	109
Grafik V.	Türk Boğazlarından Geçen Yük Miktarının Yıllara Göre Dağılımı	109
Grafik VI.	Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Gemi Sayısı	110
Grafik VII.	İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Kazalar (01.05.1982/01.07.1994)	121

HARİTALAR

Harita 1.	İstanbul Boğazı Yüzey Akıntı Sistemi	209
Harita 2.	Çanakkale Boğazı Yüzey Akıntı Sistemi	210
Harita 3.	Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Gözetleme İstasyonları (İstanbul Boğazı)	211
Harita 4.	Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Gözetleme İstasyonları (Çanakkale Boğazı)	212

KISALTMALAR

A.Ü. SBF Dergisi	: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIOC	: Azerbaijan International Operating Company
AIS	: Automatic Identification System - Otomatik Tanıma Sistemi
AJIL	: The American Journal of International Law
B.M.D.H.S.	: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BTC Boru Hattı	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı
CLC	: Civil Liability Convention – Petrol Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
CPC	: Caspian Pipeline Consortium - Hazar Denizi Boru Hattı Konsorsiyumu
(der.)	: Derleyen
dGPS	: Uydu Haberleşme Sistemi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTK	: Deniz Trafik Kontrol
DTO	: Deniz Ticaret Odası
(ed.)	: Editör
FAL	: Facilitation Committee - Kolaylaştırma Komitesi
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GTH Bölgeleri	: Gemi Trafik Hizmetleri Bölgeleri
GTYS - VTMIS	: Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi
(haz.)	: Hazırlayan
IAIN	: Uluslararası Seyir Enstitüleri Birliği
IALA	: International Association of Lighthouse Authorities – Uluslararası Deniz Fenerleri Teşkilatları Birliği
ICS	: Uluslararası Deniz Ticaret Odası
IFSMA	: Gemi Kaptanları Birlikleri Uluslararası Federasyonu
IMCO	: International Maritime Consultative Organization - Uluslararası Denizcilik Danışma Örgütü
IMDG Kodu	: Uluslararası Denizde Tehlikeli Madde Taşımacılığı Kodu
IMO	: International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Örgütü

INF Kodu	: Radyoaktif Nükleer Yakıt, Yüksek Seviye Radyoaktif ve Plütonyumun Gemilerde Varillerle Güvenli Taşınmasına İlişkin Kod
K.B.B.S.	: 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
LEG	: Legal Committee - Hukuk Komitesi
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
MARPOL	: Gemilerden Denizlerin Kirletilmesini Önlemeye İlişkin Uluslararası Sözleşme
MEPC	: Marine Environment Protection Committee - Deniz Çevresi Korunması Komitesi
MSC	: Maritime Safety Committee - Deniz Güvenliği Komitesi
NAV	: Seyir Güvenliği Alt Komitesi
OCIMF	: Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu
P&I	: Protection and Indemnity - Koruma ve Tazmin
PLA	: Port of London Authority - Londra Liman Otoritesi
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi
SP- I	: Seyir Planı I
SP- II	: Seyir Planı II
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
TAD	: Trafik Ayırım Düzeni
TCC	: Technical Co-operation Committee - Teknik İşbirliği Komitesi
Tcf	: Trilyon Kübik Fit
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TUBRAP	: Türk Boğazları Rapor Sistemine
TÜDAV	: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
turkispilots	: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
U.A.D.	: Uluslararası Adalet Divanı
ULCC	: Ultra Large Crude Carriers (Ultra Büyük Ham Petrol Tankerleri)
V.A.H.S.	: Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi
VLCC	: Very Large Crude Carriers (Çok Büyük Ham Petrol Tankerleri)
VTS	: Gemi Trafik Hizmetleri

GİRİŞ

Coğrafi anlamda iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolları olarak tanımlanan boğazlar, uluslararası deniz ulaşımının “kesintisiz olması” ilkesi açısından son derece önemlidir. Dünya üzerindeki tüm mal hareketlerinin %95’inin deniz yolu ile gerçekleştiği günümüzde gemiler, açık denizlere ve okyanuslara boğazlar sayesinde ulaşabilmektedir. Deniz ulaşımı açısından kilit konumda bulunan pek çok boğazdan biri olan ve Karadeniz’i açık denizlere bağlayan Türk Boğazları da jeoekonomik ve jeostratejik bağlamda önemli bir işlev üstlenmektedir. Tarih boyunca Karadeniz ticareti, bölge ülkeleri ve özellikle Türkiye açısından son derece önemli olan bölge, çağdaş teknolojinin sunduğu tüm imkanlara rağmen, öneminden bir şey kaybetmemiştir.

“Türk Boğazları” terimi, ulusal ve uluslararası bazı düzenlemelerde İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi’nden, gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini¹ içeren coğrafi alanı ifade etmek için kullanılmaktadır.² Çanakkale Boğazı’nın güney girişinden İstanbul Boğazı’nın kuzey çıkışına kadar 160 deniz mili³ uzunluğunda olan Türk Boğazlarından Çanakkale Boğazı’nın uzunluğu 60 km, genişliği en dar yerinde 1200 metre, en geniş yerinde ise 7 km’dir. İstanbul Boğazı’nın uzunluğu 30 km, genişliği en dar yerinde 900 metre, en geniş yerinde 3,5 km’dir. Bu iki boğaz arasında yer alan Marmara Denizi ise tarihsel nedenlerden dolayı bize göre bir iç deniz statüsünde olup, gemilerin uğraksız geçişi haricinde Türkiye’nin iç suları rejimine tabidir.

Coğrafi olarak Avrupa’yı Asya’dan ayırmakla beraber, Avrupa-Asya karayolu bağlantısı ile de bu iki kıta arasında adeta bir köprü görevi gören Türk Boğazlarının ekonomik önemi, soğuk savaş döneminin sona ermesiyle (1991) daha da artmış-

¹ 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi “Giriş Kısmı” ve 1998 Türk Boğazlar Tüzüğü Madde 2/b.

Uluslararası alanda yaygın olarak kullanılmaya başlanan Türk Boğazları terimi, bu konuda daha hassas davranmaya özen gösteren Yunanistan tarafından da kullanılmaya başlanmıştır. Örneğin, L. Cristos Rozakis ve Petros N. Stagos, *The Turkish Straits, International Straits of the World*, Boston: 1987; “Elefterotipia Yannos: Uluslararası Alanda Boğazların Adı Değişmiyor,” Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/2002_06_14_Elefterotipia.html (10 Nisan 2002).

² Akademik çalışmalarda bu bölgeyi anlatmak için genelde “Boğazlar” tabiri kullanılmaktadır. Çalışmamızda da genel olarak “Boğazlar” tabiri tercih edilmiştir. Ancak Türk Boğazlar Bölgesi’nin Türkiye’nin egemenlik yetkisinde olduğunun vurgulanması gerektiği veya genel olarak boğazlar kavramı ile karışacağını düşündüğümüz durumlarda “Türk Boğazları” terimi kullanılmıştır.

³ Bir deniz mili 1852 metredir.

ev sahipliği yapan bölge, 1453 yılında İstanbul'un fethiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun eline geçmiştir. Karadeniz'de Türk hakimiyetinin tamamlandığı 1484 yılından itibaren ise Osmanlı İmparatorluğu, Boğazları ve bir iç deniz konumuna gelen Karadeniz'i yabancı bayraklı tüm ticari ve askeri gemilere kapatarak, Boğazlardan geçiş rejimini tek taraflı işlemlerle belirlemeye başlamıştır. Bu statü Küçük Kaynarca (1774) ve Kale-i Sultani (Çanakkale) Andlaşmalarına (1809) kadar devam etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu andlaşmalardan birincisiyle Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişine izin vermek zorunda kalırken, ikincisi ile tek taraflı idari işlem ile uyguladığı *İmparatorluğun kadim kaidesi* olan Boğazların kapalılığı kuralını, uluslararası bir yükümlülük olarak üstlenmek zorunda kalmıştır.

Bu dönemden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun taraf olduğu ikili ya da çok taraflı andlaşmalara konu olan Boğazlar, Türkiye Cumhuriyeti'ne de hukuki ve siyasi açıdan sorunlu bir şekilde intikal etmiştir. Lusanne (Lozan) Boğazlar Sözleşmesi (24 Temmuz 1923) ile Boğazların idaresi bir çok yönden uluslararası bir komisyona (Boğazlar Komisyonu) bırakılırken (Madde 16), Boğazlar bölgesinin iki yakası askerden arındırılmıştır (Madde 4).

Siyasi ve idari açıdan Boğazlar bölgesinin ve Boğazlardan geçiş güvenliğinin sağlanması konusunda yetersiz kalan Lozan çözümü, Türkiye'nin bu yöndeki girişimleri sonucu yerini, dönemin uluslararası konjonktürü çerçevesinde imzalanan Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi'ne (20 Temmuz 1936) bırakmıştır. Türk Boğazlarının statüsünü ve geçiş rejimini yeniden düzenleyen bu sözleşme ile Türkiye'nin güvenliği bir çok açıdan sağlanırken, Boğazlardaki egemenlik hakkı da tescil edilmiştir. Ancak İkinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrasında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) tehditkar talepleri ile tekrar gündeme gelen

⁴ Kadir Yakar, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlarının Askeri Önemi," *Stratejik Araştırma ve Etüd Bülteni*, Sayı:1 Yıl:1 Eylül 2001, s. 82.

⁵ T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Boğazların Statüsü*, Ankara: BMKY Genel Müdürlüğü, s. 5.

Boğazlar, özellikle savaş sonrasında Türk dış politikasının şekillenmesinde belirleyici bir unsur olmuştur.

Amaç

Türk Boğazlarının hukuki statüsünü belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi, dönemin siyasi ve askeri koşulları gereği, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin askeri güvenliğini sağlamak amacıyla savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini ayrıntılı olarak düzenlerken, ticaret gemilerinin geçişi konusunda, zaten o dönemde uluslararası deniz hukukunun kabul ettiği geçiş serbestliği prensibini benimsemiş ve geçiş güvenliği bağlamında herhangi bir özel kural getirmemiştir. Günümüzde teknolojik gelişmelere bağlı olarak gemi ve yüklerin niteliklerindeki gelişmeler, Karadeniz'in hinterlandındaki büyüme⁶ ve özellikle Hazar petrolünün, boru hattı ile Rusya Federasyonu'nun Karadeniz'deki Novorossisk Limanı'na oradan da Boğazlar yolu ile Akdeniz'e taşınması projelerinin hayata geçirilmesi Boğazlardaki deniz trafiğini arttırmıştır. Artan ve daha da artma eğiliminde olan bu trafik, Türk Boğazlar Bölgesinde can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Sözleşmenin imzalandığı yıllarda boğazlardan uğraksız geçen gemi sayısı sadece 4,500 iken bugün bu rakam, boğazların iki yakasında çalışan gemiler hariç, 50,000'e ulaşmıştır. Bu deniz trafiğine, gemi tip ve modellerindeki çeşitliliğin de eklenmesi sonucu Boğazlar bölgesinin risk unsurları daha da artmıştır. 1930'lu yıllarda 22,000 detveyt⁷ civarında olan tankerler bugün yerinin 500,000 detveyt tonajlı dev tankerlere bırakmıştır.⁸

Türkiye, Boğazlar Bölgesinde sık yaşanan ve büyük bir çevre felaketine yol açan deniz kazalarını önlemek ve artan deniz trafiğini belli bir düzene koyabilmek amacıyla hazırladığı "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü"nü, uluslararası alanda yaptığı yoğun çalışmalar neticesi, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe koymuştur.⁹ Tüzüğün dört yıllık uygulanması sonucunda elde edilen

⁶ Tarihte ilk kez 6 devlet aynı anda Karadeniz'e kıyıdaş olmuştur.

⁷ Detveyt tonaj, bir geminin yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su dahil olmak üzere taşıyabileceği maksimum tonajı göstermektedir.

⁸ İkinci Dünya Savaşı sırasında kullanılmaya başlanan ve T-2 diye adlandırılan 40,000 detveyt kapasiteli bir tankerin boyu yaklaşık 162 metre, eni 21 metre ve su çekimi 9.3 metre iken 500,000 detveytlik bir tankerin boyu yaklaşık 397 metre, eni 71 metre ve su çekimi ise 25 metredir. Gündüz Aybay, *Türk Boğazları*, İstanbul: Aybay Vakfı Yayınları, 2000, s.30.

⁹ *Resmi Gazete*, 11 Ocak 1994, Sayı:21815.

tecrübeler ışığında, bazı maddelerinde değişiklikler yapılarak yerine 6 Kasım 1998 tarihinde “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” yürürlüğe konulmuştur.¹⁰ Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak düzenlenen ve Boğazlarda ekolojik güvenliğin sağlanması amaçlayan tüzük ana hatları ile trafik ayırım düzeninin kurulmasını¹¹ (Madde 3), gemilerin tip ve özelliklerine göre belirlenen, hız limitlerine uyulmasını (Madde 13), sis (Madde 36) ve akıntı (Madde 35) gibi bazı meteorolojik şartlarda veya büyük gemilerin geçişinde (Madde 25) Boğazların kısmen yada tamamen deniz trafiğine kapatılmasını içermektedir.

1998 Tüzüğü ile Türk Boğazlarındaki deniz trafiği belli bir düzene sokulmuş olsa da günümüzde değişen dünya dengeleri, bölge ticaretindeki çeşitlilik ve artan deniz trafiği kaza riskini arttırmıştır. Bu riskleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Türk Boğazlarının sahip olduğu doğal ve yapay zorlukların büyük tonajlı gemilerin güvenli geçişini zora sokması. Bu gemilerin güvenli geçişini sağlayacak olan kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği zorunlu tutulamaması,

2. Rusya Federasyonu'nun nükleer atıkları ülkesine kabul edeceğini açıklaması ve bu atıkların Türk Boğazları üzerinden taşınması riski,

3. Hazar havzasında üretilecek petrol için uygun boru hattının inşa edilememesi ve petrolün Karadeniz yolu ile Türk Boğazları üzerinden taşınması olasılığı,

4. Rusya Federasyonu'nun Baltık Denizi'ndeki çıkış limanlarını kaybetmesi ile Karadeniz'deki limanlarına ağırlık vermesi ve Karadeniz ticaretine yönelmesi,

5. Main-Tuna Kanalının faaliyete geçmesi ile (25 Eylül 1992) Kuzey Denizi'nin Ren-Main-Tuna suyolu üzerinden Karadeniz'e bağlanması ve Cebelitarık Boğazı üzerinden yapılan ticaretin, Türk Boğazları üzerinden Karadeniz'e kayması,

6. Don-Volga Kanalı ile Hazar Denizi'nin Karadeniz'e bağlanması ve açık deniz bağlantısı olmayan Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın da bu kanal üzerinden Karadeniz'e dahil olmasıyla Karadeniz hinterlandının genişlemesidir.

Teknolojik, ekonomik ve siyasi gelişmelere bağlı olarak artan bu risk unsurları, deniz kazaları ve çevre kirliliği olasılığını yükseltmekte, ekolojik denge ve

¹⁰ Resmi Gazete, 6 Kasım 1998, Sayı:23515.

¹¹ Trafik Ayırım Düzeninin (TAD) içinde şerit belirlemek, dönüş yeri saptamak, ayırım çizgisi çizmek gibi değişik yollar ve yöntemler vardır.

özellikle nüfusu 10 milyonun üzerinde olan İstanbul için büyük bir tehdit oluşturmaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesi gereği barış zamanında ticaret gemileri veba, kolera, sarı humma, lekeli humma veya çiçek hastalığı salgını haricinde, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem olmaksızın, Türk Boğazlarından geçiş (ulaşım) özgürlüğünden tam olarak yararlanmaktadır. Bu amir hüküm Türkiye'nin, Boğazlardan geçiş güvenliğinin sağlanabilmesi için radikal tedbir almasını engellemektedir. Ancak bir nükleer sızıntı yada patlamanın yukarıda sayılan tüm bulaşıcı hastalıklardan daha öldürücü ve telafisi imkansız sonuçlar doğuracağı da bir gerçektir. Bu açıdan uluslararası hukukta boğazlardan, özellikle Türk Boğazlarından geçiş rejimine ait mevcut hukuki düzenlemelerin, güncel hukuki ve siyasi tartışmaların ışığında, Türk Boğazlar Bölgesinin sorunlarının incelenmesi ve bölgede yaşayan insanların, şehirlerin, denizlerin ve doğal çevrenin güvenliğinin sağlanması için güvenli geçiş rejiminin oluşturulması gerekmektedir. Bu görev başta Montrö Boğazlar Sözleşmesi olmak üzere, uluslararası deniz hukuku ve uluslararası teamüller gereği Türkiye'ye düşmektedir.

Türk Boğazlarından geçiş güvenliğinin sağlanması öncelikle Karadeniz ticaretinin kesintisiz bir biçimde devamı için önem taşımaktadır.¹² Boğazlar bölgesinde meydana gelen deniz kazaları sadece çevre için tehlike yaratmamakta, Boğaz trafiğini ve dolayısıyla Karadeniz ticaretini de kesintiye uğratmaktadır. Sadece Mart 1994 de meydana gelen ve İstanbul için büyük tehlike yaratan *Nassia-Shipbroker* tanker kazasında¹³ İstanbul Boğazı dört buçuk gün kapalı kalmış, bu sürede Türk Boğazlarının iki yakasında 700'den fazla gemi birikmiştir.¹⁴ Konunun önemi sadece Karadeniz ticareti ile sınırlı değildir. 1983 tarihli gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesine dair uluslararası sözleşme çerçevesinde denizlerin, çevrenin ve özellikle 3000 yıllık tarihi mirasın¹⁵ korunması da sağlanacaktır.

¹² 1994 tüzüğüne karşı çıkan devletler (Rusya Federasyonu, Yunanistan, Güney Kıbrıs ve Umman) özellikle Karadeniz ticaretinin kesintiye uğrayacağını iddia etmişlerdir.

¹³ 13 Mart 1994 tarihinde Güney Kıbrıs Rum Yönetimi bandıralı olan *Nassia* ile *Shipbroker* adlı tankerler Büyük Liman açıklarında çarpışmıştır. Çarpışmanın etkisi ile 20,000 ton petrol denize boşalırken büyük bir yangın çıkmıştır. Şans eseri, lodos sayesinde, yangın karaya sıçramamış ve büyük bir faciyanın eşiğinden dönülmüştür.

¹⁴ Gündüz Aybay, "Tankerlerin Doğurduğu Sorunlar," *Cumhuriyet Gazetesi*, 9 Haziran 1996, s. 3.

¹⁵ UNESCO tarafından *Dünyanın Kültür Merkezi* ilan edilen Boğaziçi, uluslararası SİT alanlarından birisidir. Türk Boğazlarında Deniz Trafiğinin Çevreye Olan Etkileri," Çevre Bakanlığı, <http://www.cevre.gov.tr/genelbilgiler/bogazlar.htm>. (24 Haziran 2002).

Uluslararası hukukta boğazlar, ulusal ve uluslararası olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan ulusal boğazlar hukuki açıdan kıyı devletinin egemenliğine tabi iken uluslararası boğazlar için ise bir takım uluslararası düzenlemeler getirilmiştir. Türk Boğazları coğrafi açıdan ulusal boğaz olma özelliği taşısa da, uluslararası nitelikli bir andlaşmanın konusunu oluşturmasından dolayı uluslararası boğaz özelliği taşımaktadır.¹⁶ Dolayısıyla uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimleri ve tabi oldukları hukuki rejim, Türk Boğazları açısından büyük önem taşımaktadır. Boğazlar gibi dar su yollarında can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanabilme koşulunun, bu bölgelerde güvenli geçiş rejiminin oluşturabilmesine bağlı olduğu düşünüldüğünde, Türk Boğazlarının tabi olduğu geçiş rejiminin belirlenmesi, bu bölgenin güvenliğinin sağlanabilmesi bağlamında belirleyici rol oynamaktadır.

Türk Boğazlarının içinde bulunduğu sorun özellikle Türk akademisyenler tarafından, yaklaşık iki yüz yıldır devam eden siyasal bir sorun olarak algılanmıştır. Türkiye’de bugüne kadar Boğazlar hakkında farklı alanlarda çeşitli eserler neşredilmiştir. Ama bu çalışmalar soruna daha çok tarihi açıdan yaklaşan destekleyici araştırmalardır. Son zamanlarda Boğazların içinde bulunduğu sorunların ortaya konulması ve çözüm önerilerin sunulmasına yönelik çalışmaların artmasına rağmen, uluslararası hukuki düzenlemeler ışığında Türk Boğazlarını tehdit eden tehlikelerin ve risk unsurlarının açıklandığı ve çözüm önerilerinin tartışıldığı çalışmalar yeterli seviyede değildir. Bunların çoğu da bağımsız bir eser olmayıp, çeşitli çalışmaların içine dağınık bir şekilde serpiştirilmiş kısa bilgilerden ibarettir.

Bu bağlamda bu çalışmanın amacını, daha önce yayınlanmış benzer eserlerden farklı olarak, ulusal ve uluslararası düzenlemeler ışığında Türk Boğazlarının karşı karşıya bulunduğu tehlikenin boyutlarının tespit edilmesi ve sorunun aşılması için çözüm yollarının gerekçeleri ile ortaya konulması ve Türk Boğazlarına ilişkin hukuki düzenlemelerin değerlendirilerek bunların diğer boğazlarla karşılaştırılması oluşturmuştur.

Kapsam

Sahip olduğu jeopolitik önem nedeniyle geçmiş yüzyıllarda Türk Boğazlarının stratejik güvenliği ön plana çıkmış olsa da, çalışmamızda güvenlik kavramı

¹⁶ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Cilt, Ankara:Turhan Kitapevi, s. 321.

sadece geçiş güvenliği bağlamında Türk Boğazlar Bölgesi'nde seyir, can, mal ve evre güvenliği olarak değerlendirilmiştir. Özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında dünyada değişen güvenlik anlayışı erevesinde¹⁷ gündeme gelen Türk Boğazlarının askeri ve stratejik güvenliği, araştırmamızın sınırları dışında tutulmuştur. Ayrıca Boğazlar sorununu ortaya çıkaran tarihsel süreç kısa başlıklar altında incelenmiş, Lozan ve Montrö Boğazlar rejimi daha çok hukuki açıdan değerlendirilirken dönemin siyasi ve askeri gelişmeleri, konumuz ile ilgili olan kısımları hariç, çalışmamızın sınırları dışında tutulmuştur.

Bu itibarla  bölümden oluşan tezin birinci bölümünde boğazların özellikle uluslararası boğazların tanımı ve tabi olduğu hukuki rejim hakkında geniş bir bilgi verilerek kavramsal ereve çizilmeye çalışılmıştır. Bu bölümde ayrıca tarihsel süreç içinde Türk Boğazlarından geçiş rejimleri kısa başlıklar altında, dönemin siyasi gelişmeleri ile birlikte verilmiştir. Boğazların hukuki statüsünü belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni hazırlayan koşullar, sözleşmede düzenlenen geçiş rejimi ve sözleşmenin imzalanmasından sonra ortaya çıkan sorunlar da bu süreç içinde incelenmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlükte kaldığı sürece Türk Boğazlarında uluslararası boğazlara uygulanması gereken “zararsız” ya da “transit” geçiş rejimlerinden herhangi birinin uygulanması söz konusu değildir. Bununla birlikte sözleşmenin yürürlükten kalkması durumunda, Boğazlarda hangi hukuki rejimin geçerli olacağı sorusuna Türk akademisyenlerin yaklaşımı farklılık göstermektedir. Bu açıdan bu bölüm içinde 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982 B.M.D.H.S.) bağlamında, Montrö Boğazlar Sözleşmesinin yürürlükten kalkması durumunda, Türk Boğazlarının muhtemel hukuki statüsü de incelenmiştir.

Dünya deniz ticaretindeki artış ve gelişen teknolojik gelişmelere paralel olarak büyüyen gemi boy ve tonajları, Türk Boğazları gibi stratejik öneme sahip bölgelerin güvenliğini tehdit etmiş ve etmeye devam etmektedir. Bu tehdit nedeniyle uluslararası alanda, genel olarak geçiş güvenliğinin sağlanması ve denizlerin kirlenmeye karşı korunması amacıyla bir çok uluslararası konvansiyon imzalanırken, kıyı devletleri de kıyı ve denizlerini tehlikelere karşı koruyabilmek amacıyla bu

¹⁷ 11 Eylül saldırıları ve dünyada değişen güvenlik anlayışı hakkında değerlendirme için bakınız, Haluk zdemir, “11 Eylül: Post-Modern Savaşın Miladı ya da Dış Politika Mücadelelerinin Görünmeyen Boyutu,” *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 7 Sayı 1, ss. 153-173.

bölgelerde ulusal bazı önlemler almak zorunda kalmıştır. Türkiye de uluslararası alanda yapılan bu düzenlemelerin pek çoğuna taraf olmuş ya da olmak için çalışmalara devam etmektedir. Türk Boğazlarının güvenliğini tehdit eden unsurlar başlığını taşıyan ikinci bölümde, Türk Boğazlarının güvenliğinin sağlanmasına yönelik önerilere kaynak teşkil etmesi amacıyla, bazı önemli boğaz ve kanalların güvenlik sorunları ile mevcut güvenlik önlemleri ve uluslararası alanda denizcilik konusunda yetkili tek Birleşmiş Milletler organı olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO-International Maritime Organization) hakkında bilgi sunulmuştur.

Bu bölümde ayrıca Türk Boğazlarının güvenliğini tehdit eden unsurlar ayrıntılı bir şekilde incelenmeye çalışılmıştır. Geçiş güvenliği bağlamında önemli bir tehdit unsuru olan Boğaz trafiğindeki artış, istatistiki verilerden yararlanılarak açıklanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla Türk Boğazlarındaki deniz trafiği, geçmiş yıllara ait verilerle birlikte, karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Tehlikenin boyut ve muhtemel sonuçlarını daha iyi değerlendirebilmek amacıyla da Türk Boğazlarında geçmiş yıllarda yaşanan ve büyük çevre felaketlerine yol açan önemli bazı deniz kazaları da incelenmiştir.

Üçüncü Bölümde ise can, mal, çevre ve geçiş güvenliği bağlamında Türk Boğazlarında alınan ve alınması planlanan güvenlik önlemleri hakkında bilgi verilmiştir. Bu güvenlik önlemleri içerisinde kuşkusuz en fazla tartışılanı, Türk Boğazlarında deniz trafiğinin düzenlenmesini amaçlayan 1994 “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” ve 1998 yılında bu tüzüğün yerine konulan “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” olmuştur. Bu bölüm içerisinde bu tüzükler hakkında bilgi verilerek, tüzüklerin ulusal ve uluslararası alandaki yansımaları incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde Türk Boğazlarında geçiş güvenliğine yönelik en etkili tedbirlerden birisi olan ve ayrı bir çalışma konusunu teşkil edecek kadar geniş ve önemli bir proje olan *Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS)*¹⁸ hakkında bilgi verilerek mevcut sorunların aşılması amacıyla çözüm önerileri sunulmuştur.

¹⁸ Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS) içinde TAD, trafik hizmetleri ve raporlama sisteminin hepsini barındıran ve bunların işbirliği içinde çalışmasına yönelik bir bilgi akış sistemidir.

Birinci Bölüm

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN BOĞAZLAR VE TÜRK BOĞAZLARI

I. ULUSLARARASI HUKUKTA BOĞAZLAR

Coğrafi açıdan boğazlar, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolları olarak tanımlanmaktadır.¹ Bu tür su yollarına başka isimler verilmesi, onların boğaz olma niteliğini etkilememesine rağmen bir su yolunun boğaz olabilmesi için doğal olması gerekmektedir. İki denizi birbirine bağlamak için insan emeği ile açılan geçitler “deniz kanalları” olarak anılmakta ve bunların her birinin statüsü özel andlaşmalarla belirlenmektedir.² Boğazların hukuki statüsü ise, gösterdikleri bir takım özelliklere göre, bir devletin ulusal hukukuna ya da uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlenmektedir. Böylece boğazlar, ulusal ve uluslararası boğazlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Ulusal boğazlar genellikle her iki yakası da tek bir devlet tarafından kontrol edilen ya da bir kapalı denize bağlanan dar su yollarıdır. Bu tür boğazlara en uygun örnek Azak Denizi’ni Karadeniz’e bağlayan Kerç Boğazı’dır.³ Ulusal boğazlar kıyı devletin egemenliği altında bulunmakta ve geçiş rejimi de bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak boğazın iki yakası arasındaki genişliğin kıyı devletin karasuları genişliğinin iki katından fazla olması durumunda, tarihsel haklara dayanan aksine bir gerekçe mevcut olmadıkça, bu su yolunun orta yerinde

¹ R.R.Churchill ve A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester: Manchester University Press, 1993, s. 87; Jia Bing Bing, *The Regime of the International Law*, Oxford: Clanderon Press, 1998, s. 3; Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Cilt, Ankara: Turhan Kitapevi, 1999, s. 368.

² İnsan emeği ile açılan Süveyş ve Panama gibi su yolları *kanal* olarak kabul edilmektedir. Edip F. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, İstanbul: Filiz Kitapevi, 1987, s.160.

³ Kerç Boğazı, *Kerç Yarımadası* (Ukrayna) ile *Taman Yarımadası* (Rusya Federasyonu) arasında yaklaşık 50 Km uzunluğunda, kuzeyinde 6 Km güneyinde ise 15 Km genişliğe sahip bir boğazdır.

bulunan açık deniz alanında uluslararası hukuk kuralları geçerli olacaktır.⁴ Bununla birlikte bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse bile, eğer uluslararası bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı uluslararası boğaz niteliğini kazanmaktadır.⁵

Uluslararası boğaz olma koşulunda *coğrafi durum*, Uluslararası Adalet Divanı'nın (U.A.D.) 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nda⁶ açıkladığı gibi belirleyici unsur olmaktadır.⁷ Uluslararası boğaz, en basit tanımıyla, uluslararası ulaşımda kullanılan ve iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan dar su yoludur. Bu dar su yolundaki deniz trafiğinin çok ya da az olması veyahut da bu boğazın uluslararası ulaşımda az ya da çok öneme sahip olması onun uluslararası boğaz olma niteliğini etkilememektedir.⁸ Önemli olan husus bu dar su yolunun iki açık denizi birleştirmesi ve uluslararası ulaşımda kullanılıyor olmasıdır.

Coğrafi durum ölçütüne göre bir açık denizle bir devletin karasularını birbirine bağlayan su yollarının, bir uluslararası boğaz oluşturup oluşturmadığı konusu Birinci Deniz Hukuku Konferansında tartışmalara neden olmuştur.⁹ Netice olarak 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (K.B.B.S.)'nde, bu tür yolları uluslararası boğaz olarak kabul edilmiştir (1958 K.B.B.S. Madde 16/4). Aynı durum

⁴ Ethem Menemenlizade, *Devletler Umumi Hukuku*, İstanbul: Türkiye Matbaası, 1934, s. 273; Seha L. Meray, *Devletler Hukukuna Giriş*, 1. Cilt, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Sayı: 86-67, 1959, s. 318; Enver Bozkurt, M. Akif Küçükçü ve Yasin Poyraz, *Devletler Hukuku*, Ankara: Nobel Yayınları, 2001, s. 119.

Bu tür boğazlara Fransa ile İngiltere arasındaki Pas de Calais (Dover) Boğazı, Madakaskar ile Afrika arasındaki Mozambik Boğazı, Meksika ile Küba arasındaki Yukatan Boğazı, Sumatra ile Malezya arasındaki Malaka Boğazı örnek olarak gösterilebilir. Bu boğazlarda karasuları sınırları içinde karasuları rejimi, bu suların dışında ise açık deniz rejimi uygulanır. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2.Cilt, s. 109.

⁵ Ömer İlhan Akipek, *Devletler Hukuku*, 2. Cilt, İkinci Bası, Ankara: 1965, s. 48.

⁶ Korfu Boğazı, Adriyatik Denizi'nde Korfu Adası (Yunanistan) ile Arnavutluk arasında uluslararası deniz ulaşımında nadir olarak kullanılan bir boğazdır. 22 Ekim 1946 tarihinde Birleşik Krallık'a (İngiltere) ait dört gemilik savaş filosu, bu boğazdan geçerken iki savaş gemisi Arnavutluk'un kendi karasularına döşediği mayınlara çarpmış ve hasara uğramıştır. Bu olayda her iki devlet birbirini suçlamış ve aralarındaki uyuşmazlığı çözmesi için, 22 Mayıs 1947 tarihinde Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuşlardır. Geniş bilgi için bakınız, D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, New York: Clarendon Press, 1989, s. 306-311.

⁷ Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 88.

⁸ Ferit Hakan Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul: Alfa Yayınları, 1998, s. 233; Rene-Jean Dupuy ve Daniel Vignes (ed.), *A Handbook on the New Law of the Sea*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1991, s. 951.

⁹ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 2. Cilt, s. 320.

ile bu ... (1982 B.M.D.H.S. Madde 45/1-6) uluslararası boğaz olarak kabul edilmiştir.

Uluslararası boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallar sadece su yollarından geçiş rejimine ait olup, hiçbir şekilde boğaz sularının hukuki rejimini, kıyı devletlerin bu sular üzerinde, bunlara tekabül eden deniz yataklarında, toprak altında ve hava sahasındaki egemenliklerini ve yetkilerini etkilememektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 34/1). Fakat kıyı devletleri bu yetkilerini 1982 B.M.D.H.S.'nin "*Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar*" adını taşıyan III. Kısım hükümleri çerçevesinde

¹⁰ Birleşmiş Milletler seviyesinde bir deniz hukuku sözleşmesinin imzalanması için çalışmalar 3 Aralık 1973 tarihinde New York'ta başlamıştır. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı olarak adlandırılan ve yaklaşık 9 yıl süren bir süreç sonunda da Jamaika'nın *Montego Bay* şehrinde 119 delegenin kabul oyuyla deniz hukuku sözleşmesi imzalanmıştır (10 Aralık 1982). Luke T. Lee, "The Law of the Sea Convention and Third States," *The American Journal of International Law (AJIL)*, Vol 77, No 3, Yıl 1983, s. 541.

Daha sonra Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi olarak adapte edilen bu sözleşme, New York'ta 130 kabul, 17 çekimser ve 4 red oyu (A.B.D., Türkiye, Venezuela ve İsrail) ile kabul edilmiştir (30 Nisan 1982). Yürürlüğe girebilmesi için gerekli olan en az 60 devletin onaylama ve 12 ay geçme şartı (1982 B.M.D.H.S. Madde 308), 16 Kasım 1994 tarihinde gerçekleşmiş ve yürürlüğe girmiştir. Donna J. Sullivan, "The Future of the United Nations Convention on the Law of the Sea," *AJIL*, Vol 88, No 3, Yıl 1994, s. 488.

Ancak özellikle A.B.D.'nin, sözleşmenin uluslararası deniz yatağını düzenleyen XI. Bölümüne yaptığı eleştiriler sonucunda bu bölüm, 28 Temmuz 1994 tarihinde yeniden düzenlenmiştir (121 kabul ve 7 çekimser). Bernard H. Oxman, "The 1994 Agreement and The Convention," *AJIL*, Vol 88, No 4, Yıl 1994, s. 687; Bernard H. Oxman (Raportör), "United States in the Law of the Sea Convention," *AJIL*, Vol 88, No 1, Yıl 1994, s.174. Sözleşmenin yeniden düzenlenen bu bölümü ise 28 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 2. Cilt, s. 318.

¹¹ 1982 B.M.D.H.S.'nin Türkçe tam metni için, M. Aydoğan Özman, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları No: 5, 1984; İngilizce metin için, Arnd Bernaerts, *1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, Surrey (İngiltere): Fairplay Publications, 1988; Renate Platzöder (ed.), *The 1994 United Nations Convention on the Law of the Sea*, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.

¹² Münhasır Ekonomik Bölge, kıyı devletinin gerek deniz yatağında ve deniz yatağı altında, gerekse de su tabakası içerisinde sahip olduğu bölgedir. Faruk Sönmezoğlu, *Uluslararası İlişkiler Sözlüğü*, İstanbul: Der Yayınları, 1996, s. 334; Fehiman Tekil, *Deniz Hukuku*, İstanbul: Alkım Yayınları, 2001, s. 501.

Bu bölge karasuları esas çizgisinden başlayarak en fazla 200 deniz mili olabilir (1982 B.M.D.H.S. Madde 57). Kıyı devletinin bölgeye ilişkin hak ve yetkileri şunlardır: 1-) Deniz yatağı ve deniz yatağı altındaki madenlerden ve minerallerden yararlanmak. 2-) Deniz yatağı üstündeki su tabakasında bulunan bütün madensel biyolojik kaynakları kullanmak. 3-) Bu bölgeyi ekolojik olarak korumak. 4-) Bilimsel araştırma yapmak (1982 B.M.D.H.S. Madde 34/2). Üçüncü devletlerin de, bu bölgeden geçiş ve haberleşme amacıyla faydalanma hakkına sahiptir (1982 B.M.D.H.S. Madde 58/1).

kullanacaktır (1982 B.M.D.H.S. Madde 34/2). Bu nedenle uluslararası boğazlar rejiminin, geçiş düzenini belirleyen kurallar dışında iç sular, karasuları veya açık deniz rejimlerinden hangisine bağlı olacağı, uluslararası hukuk kuralları içinde çözüm gerektiren bir sorun¹³ olarak durmaktadır. Örneğin her iki kıyısı aynı devlete ait olan boğazın genişliği karasuları genişliğinin iki katından az ise boğaz tümüyle (aksine bir uluslararası düzenleme yok ise) kıyı devletinin karasuları düzeni içine girecektir. Buna karşılık genişlik karasularının iki katından fazla ise arada açık deniz rejimi uygulanacaktır. Ancak tarihsel haklar nedeniyle bu niteliği taşıyan deniz alanlarının karasuları veya iç sular olarak kabul edilme olasılığı da mümkün olacaktır.

Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimini *geçiş serbestliği* ilkesi oluşturmaktadır. U.A.D., Korfu Boğazı Davası'nda vermiş olduğu kararda zararsız olmak şartı ile *geçiş serbestliği* ilkesini savunmuştur.¹⁴ Buna karşılık geçiş özgürlüğünün kullanılmasında 1958 K.B.B.S. ile 1982 B.M.D.H.S. arasında bir takım farklılıklar mevcuttur.

1958 K.B.B.S. ile uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlar için *zararsız geçiş rejimi* kabul edilmiştir. Karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan zararsız geçiş, bir istisna dışında, aynı hukuki rejime tabi kılınmıştır. Karasularından zararsız geçiş hakkı kıyı devleti tarafından güvenliğinin bunu gerektirmesi, devletler arasında hiçbir ayırım gözetmemesi ve süreli olması şartıyla ertelenebilmesine (1958 K.B.B.S. Madde 16/3) karşılık, uluslararası boğazlardan zararsız geçiş kıyı devleti tarafından ertelenememektedir (1958 K.B.B.S. Madde 16/4).

1982 B.M.D.H.S.'de ise 1958 K.B.B.S.'den ayrı olarak, uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarda bir ayrıma gidilerek zararsız geçiş rejiminin (1982 B.M.D.H.S. Madde 45) yanında, ayrı bir hukuki rejimi olan ve üçüncü devletlere çok daha büyük serbestlikler tanıyan *transit geçiş rejimi* de kabul edilmiştir (1982 B.M.D.H.S. Madde 37-44). Buna rağmen geçişi tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlenen boğazlar, 1982 B.M.D.H.S.'nin 7. maddesine uygun olarak çizilen hat içinde

¹³ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 2. Cilt, s. 321.

¹⁴ U.A.D., Korfu Boğazı davası kararında, boğazlardan zararsız geçiş hakkının, bir yapıla geliş kuralı olarak, savaş ve ticaret gemisi ayrımı yapılmadan bütün gemilere tanındığını kabul etmektedir. U.A.D.'nin Korfu Boğazı kararı için bakınız, A. Suat Bilge, "Korfu Boğazı Davası," *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi (AÜ SBF Dergisi)*, Cilt X, Mart 1955, s.228-242.

kalan bölge¹⁵ ve boğaza ait iç sular ile karasuları sözleşme hükümleri dışında tutulmuştur (1982 B.M.D.H.S. Madde 35-c). Türk Boğazları bu türden boğazlara örnek teşkil etmektedir.

Türk Boğazlarının hukuki statüsünün belirlenmesi tartışmalarına geçmeden önce, statünün daha net bir biçimde ortaya konulabilmesi amacıyla, sadece uluslararası boğazlara uygulanan “zararsız geçiş rejimi” ve “transit geçiş rejimi” hakkında bilgi verilerek, kavramsal çerçeve çizilmeye çalışılacaktır.

A. Zararsız Geçiş Rejimi

Zararsız geçiş rejimi, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi ile, kıyı devletinin çıkarlarının korunması gerektiği ilkesi arasında bir denge yaratmayı amaçlayan bir geçiş rejimidir.¹⁶ Burada ifade edilen “geçiş hakkı” deniz ulaştırmasının ve dolayısıyla ticaretin serbest ve kesintisiz olması ile üçüncü devletlerin çıkarlarını korurken, bu geçişin “zararsız” olması kıyı devletinin çıkarlarının korunmasına yardımcı olmaktadır.¹⁷ Teamüli bir kavram olarak gelişen zararsız geçiş rejimi ilk olarak 1958 K.B.B.S.’de kodifiye edilmiştir. Ancak kavramın belirsiz bir şekilde tarif edilmesi,¹⁸ daha sonra doktrinde tanım konusunda çeşitli tartışmalara neden olmuştur.¹⁹

1958 K.B.B.S.’de iki açık denizi veya yabancı bir devletin karasuları arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı belirtilmiştir (1958 K.B.B.S. Madde 16/4). 1982 B.M.D.H.S.’de ise zararsız geçiş, bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlarda (1982 B.M.D.H.S. Madde 45/1-b) kabul edilmiştir. Boğazlarda uygulanacak olan zararsız geçiş hakkının kullanılması kıyı devleti tarafından geçici bir süre için olsa da durdurulamazken (1982 B.M.D.H.S.

¹⁵ Karasularının ölçülmesinde düz esas hatları düzenleyen bu maddeye göre bu bölge kıyı devletinin iç sularına dahil olacaktır.

¹⁶ Meray, *Devletler Hukuku*, s. 311; Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi*, 5. Baskı, İstanbul: Beta, 1996, s. 111.

¹⁷ Herbert A. Smith, *Deniz Hukuku ve Teamülü*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1967, s. 37; Deniz Kutluk, *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları*, Ankara: 1987, s. 51.

¹⁸ 1958 K.B.B.S. Madde 14/4’e göre, “Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenini veya güvenliğine bir hâl getirmedeği sürece zararsızdır.”

¹⁹ Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, s. 235.

Madde 45/2), karasularından zararsız geçiş, kıyı devletinin güvenliği gerektirdiği takdirde, geçici olmak şartıyla ertelenebilmektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 25/3). Zararsız geçiş kavramındaki “geçiş” in anlamının ve “zararsız” olmanın niteliğinin belirlenmesi, geçiş rejiminin tanımlanmasını kolaylaştıracaktır.

1958 K.B.B.S.’nin 14. maddesinin 2. fıkrası geçiş terimini “karasuları içinde ya bu suları iç sulara girmeksizin kat etme ya da iç sulara girme veya iç sulardan açık denize çıkma amacıyla seyretmek” olarak tanımlamıştır. Ancak karasularında *durma* ve *demirleme* yalnız ulaştırmanın olağan gereği veya mücbir sebep yüzünden zorunlu ise geçiş olarak değerlendirilecektir. 1982 B.M.D.H.S.’nin 18. maddesi 1. fıkrasında ise geçiş teriminin tanımı 1958 K.B.B.S.’de kabul edilen esaslar çerçevesinde yapılmıştır. Buna göre geçiş:

(i) İç sulara girmeksizin, iç suların dışında bulunan bir demirleme yerinde ya da liman tesisinde durmaksızın karasularını kat etmek,

(ii) İç sulara ulaşmak veya bu sülardan ayrılmak veya böyle bir demirleme yerinde ya da liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla karasularında seyretmek olayı olarak tanımlanmıştır.

Geçiş hakkını kullanan gemi, geçişini sürekli ve hızlı yapacaktır. Bununla birlikte geçiş, deniz ulaşımının gereği, mücbir sebep, tehlike durumu nedeniyle veya yardım ihtiyacı olan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla yapılan durma ve demirlemeyi de içermektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 18/2).

Geçişin zararsızlığına ilişkin tanım ise ilk kez 1930 La Haye Konferansı’nda yapılmıştır. Konferansta hazırlanan ve “Konferans Nihai Senedi”ne ilave edilen “Karasularının Hukuki Statüsü” adlı 13 maddelik tasarının 3. maddesinde geçişin zararsızlığı, geçiş biçimine yani geminin geçerken hukuka aykırı eylem ve işlem yapmaması ilkesine dayanılarak tanımlanmıştır.²⁰ 1958 K.B.B.S. ise, 1930 La Haye düzenlemesinin aksine geçişin zararsızlığı ile karasularında geçerli olan hukuki düzenin ihlali konularını birbirinden ayırarak düzenlemiştir.²¹ Buna göre geçiş kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine aykırı olmadıkça zararsızdır (1958 K.B.B.S. Madde 16/4). Bir gemi geçiş esnasında karasularındaki hukuk düzenini

²⁰ Buna göre “gemi bir sahil devletinin karasularını, bu devletin güvenliğine, kamu düzenine ya da mali çıkarlarına zarar verecek bir eylemin yapılması amacıyla kullanıyorsa geçiş zararsız sayılmaz” Kutluk, *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş*, s. 54; Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 112.

²¹ Kutluk, *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş*, s. 58.

ihlal etmesine rağmen bu ihlal kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine aykırı değilse geçiş zararsız olarak değerlendirilebilirken, geçiş esnasında hiçbir hukuk kuralını ihlal etmemesine rağmen bu geçiş kıyı devletinin barışı, düzeni veya güvenliği için geçiş zararlı olabilecektir.

1982 B.M.D.H.S. ise geçişin zararsızlığı ilkesini 1930 La Haye Konferansı'nda kabul edilen geçiş biçimine göre değerlendirme yoluna gitmiştir. Bunda 1960'lı yıllarda devletlerin karasuları genişliğini 12 mile çıkarması nedeniyle boğazlarda yaşanan esaslı değişiklikler etkili olmuştur. Karasuları genişliği 3-4 mil olarak uygulandığı dönemde orta bölümde açık deniz rejimi uygulanabilen boğazlar, yeni uygulamayla zararsız geçiş rejimine tabi hale gelmiştir. Karasuları genişliğinin 12 mile çıkması mevcut 116 uluslararası boğazı ulusal boğaz statüsüne çevirmiştir.²² Bu nedenle boğazlardan zararsız geçiş rejimi, 1958 K.B.B.S.'nin aksine 1982 B.M.D.H.S.'de daha açık ifadelerle düzenlenmiştir.

1982 B.M.D.H.S.'nin 19/1. maddesi geçişin "kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsız" olduğunu tanımladıktan sonra, 19/2. maddesi yabancı gemilerin aşağıdaki davranışlardan birini yaparsa geçişin "zararlı" olacağını düzenlemiştir :

(i) Kıyı devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya bağımsızlığına karşı tehdit veya kuvvete başvurmak (19/2 a).

(ii) Herhangi bir tip silahla deneme veya askeri manevra yapmak (19/2 b).

(iii) Kıyı devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplamak veya propaganda yapmak (19/2 c - d).

(iv) Her çeşit uçağı veya askeri makineleri uçurmak, güverteye indirmek veya gemiye almak (19/2 e-f).

(v) Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya göçmen konularındaki kanun ve kurallara aykırı bir şekilde mal, para veya kişileri gemiye almak, gemiden çıkarmak (19/2 g).

²² E.D. Brown, *The International Law of the Sea*, Volume I, Brookfield: Dartmouth, 1994, s. 81. Bu boğazlardan önemli olanları; Cebelitarık, Bering Boğazı (ABD ile Rusya Federasyonu arasında), Malaka Boğazı ve Hürmüz Boğazı'dır. Karasularının 6 mil olarak kabul edilmesi durumunda ise 52 uluslararası nitelikli boğazın, boğaz devletlerinin karasuları sınırları içinde kalacağı belirtilmektedir. Buruce A. Harlow, "Freedom of Navigation," *The Law of the Sea*, (ed.) Lewis M. Alexander, Ohio: The Ohio State University Press, 1967, s. 193; Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, s. 238.

(vi) 1982 B.M.D.H.S. hükümlerine aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebep veren davranışlarda bulunmak (19/2 h).

(vii) Balık avlama, bilimsel araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunmak (19/2 i – j).

(viii) Kıyı devletinin, herhangi bir haberleşme sistemini, diğer deniz donanımını veya tesisin işleyişini engelleyecek davranışta bulunmak (19/2 k).

1982 B.M.D.H.S. geçişin zararsızlığı ilkesini ihlal eden eylem ve işlemleri sınırlı tahdit olarak saymasına rağmen, “geçişle doğrudan ilgili olmayan diğer herhangi bir davranışta” bulunmayı da devletin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar verdiğini kabul etmiştir (19/2-1). Örneğin denizaltılar ve öteki su altı araçları, zararsız geçiş hakkını kullanırken su üstünden bayraklarını çekerek seyretmek zorundadırlar (1982 B.M.D.H.S. Madde 18/2). Aksine davranış geçişi zararlı hale getirecektir.

Yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının engellenememesine karşılık, kıyı devletinin uluslararası hukuk çerçevesinde geçişe ilişkin bazı kurallar ihdas etme veya bazı yükümlülükleri yerine getirme görevi vardır. Bu kurallar hem 1958 K.B.B.S.’de hem de 1982 B.M.D.H.S.’de ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Kıyı devleti öncelikle sözleşmelerde öngörülen durumlar haricinde, zararsız geçişi engellememe yükümlülüğü²³ altındadır. Bilindiği gibi kıyı devleti karasularında zararsız geçişi belli şartlar dahilinde geçici olarak durdurulabilirken, boğazlardan geçiş kıyı devleti tarafından geçici de olsa ertelenememektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 18/2).

Kıyı devleti ulaştırma ile ilgili her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyurma²⁴ ve boğazlardan zararsız geçiş yapan gemilerden, bu gemilere yapılan özel hizmetlerin dışında, herhangi bir ücret talep etmeme yükümlülüğü altındadır.²⁵ Talep edilecek olan bu ücretlerin hiçbir ayırım gözetilmeden tahsil edilmesi gerekmektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 26/c). Ayrıca kıyı devleti yabancı gemilere zararsız geçiş hakkını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getiremeyeceği gibi geminin

²³ 1958 K.B.B.S. Madde 15/1 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 24/1.

²⁴ 1958 K.B.B.S. Madde 15/2 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 24/2. Bu düzenlemelerden önce U.A.D., Korfı Boğazı davasında, Arnavutluk Hükümeti’nin boğaza yerleştirilmiş olan mayınlar konusunda, Birleşik Krallık’a (İngiltere) ait savaş gemilerini önceden uyarması gerektiği kararına varmıştır. Geniş bilgi için bakınız, Bilge, “Korfı Boğazı,” s. 240.

²⁵ 1958 K.B.B.S. Madde 18 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 26/1.

bayrak devleti veya yükün yüklendiği, boşaltıldığı veya taşındığı devletler arasında hukuken veya fiilen hiçbir ayırım yapamayacaktır. (1982 B.M.D.H.S. Madde 24).

Kıyı devletinin, bu yükümlülüklerine ve 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde iki açık denizi veya açık denizle yabancı bir devletin karasularını bağlayan boğazlarda zararsız geçişin engellenemeyeceğinin düzenlenmesine rağmen, bu tür boğazlarda zararsız olmayan (zararlı) geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alma yetkisi bulunmaktadır.²⁶ Ancak bu yetki sadece 1982 B.M.D.H.S.'nin 45. maddesinde belirtilen boğazlarda uygulanacaktır. Bu boğazlar, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile yabancı bir devletin karasularını birleştiren boğazlar ile kıyıları aynı devlete ait olmak ve elverişli alternatif bir yol bulunması şartıyla bir kıt'a ülkesi ile ada arasında bulunan boğazlardır.²⁷

Kıyı devleti öncelikle, 1982 Sözleşme hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olmak şartıyla, zararsız geçişin düzenlenmesine ilişkin kanun ve kurallar getirme yetkisine sahiptir. Bu yetkilerin kapsamı 1958 K.B.B.S.'nin 17. maddesinde açıkça belirtilmemesine rağmen²⁸ 1982 B.M.D.H.S.'de farklı yaklaşım benimsenerek sınırlayıcı bir şekilde düzenlenmiştir. 1982 B.M.D.H.S.'nin 21. ve 22. maddelerinde düzenlenen bu hususlar şunlardır:

(i) Ulaştırma güvenliğinin sağlanması ve deniz trafiğinin düzenlenmesine (Madde 21/1-a) yönelik kurallar. Kıyı devleti bu düzenlemeyi yaparken, yetkili uluslararası kuruluşların tavsiyesini, ulaşımda kullanılan gemi ve su yollarının özel niteliklerini dikkate almak zorundadır (Madde 22/3).

(ii) Ulaştırma kolaylık tesis ve sistemlerinin, denizaltı kablo ve borularının korunmasına (Madde 21/1 b ve c) yönelik düzenlemeler.

(iii) Canlı hayatın korunması, çevre ve deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına (Madde 21/1- d ve f) yönelik düzenlemeler.

(iv) Kıyı devletinin balıkçılığına ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesine (Madde 21/1 e) yönelik düzenlemeler.

(v) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılmasına (Madde 21/1 d) yönelik düzenlemeler.

²⁶ 1958 K.B.B.S. Madde 16/1 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 25/1-2.

²⁷ Geniş bilgi için bakınız, Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s.136-139.

²⁸ 1958 K.B.B.S.'nin 17. maddesine göre, kıyı devleti düzenleme yetkisini bu sözleşme ve uluslararası hukukun diğer kurallarına aykırı olmamak şartıyla kullanacaktır.

(vi) Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya göçmen konularındaki kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesine (Madde 21/1- h) yönelik düzenlemeler.

Bu düzenlemeler uluslararası hukuk kurallarına göre yapılmış gemilerin biçim, yapım, donatım veya teçhizatıyla ilgili olmayacağı (Madde 21/2) gibi yapılan düzenlemelerin kıyı devleti tarafından gerektiği biçimde duyurulması gerekmektedir (Madde 21/3). Zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler de bu düzenlemelere ve denizde çatmayı önlemeye yönelik bütün uluslararası kurallara uymak zorundadır (Madde 21/4).

Kıyı devletinin sahip olduğu yargı yetkisi ise 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde ticaret ve savaş gemileri olarak iki ayrı şekilde düzenlenmiştir. Devlet gemileri ise ticari amaçla kullanılanlar ticaret gemilerinin, ticari amaçla kullanılmayanlar (bilimsel araştırma gemileri gibi) savaş gemilerinin hukuki rejimine tabi tutulmuştur.²⁹

Ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinde zararsız geçiş esnasında işlenmiş bir suçtan dolayı, bir şahsın tutuklanması veya soruşturmada bulunması amacıyla kıyı devleti cezai yargı yetkisini, yalnızca suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa, işlenen suç ülkenin barışını veya düzenini bozacak nitelikte ise, gemi kaptanı yada geminin bayrak devletinin diplomatik temsilisi tarafından yardım talep edilmişse veya uyuşturucu kaçakçılığı söz konusu ise kullanabilecektir.³⁰ Kıyı devleti tutuklamanın uygun olup olmadığını veya nasıl yapılacağını incelerken ulaşımı aksatmamaya özen gösterecektir.³¹

Kıyı devletinin bu gemilere yönelik yargı yetkisi ise 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde aynı şekilde düzenlenmiştir. Buna göre kıyı devleti, gemi içinde bulunan bir kişi hakkında yargı yetkisini kullanmak üzere zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiyi durdurma veya yolundan çevirme hakkına sahip değildir.³² Kıyı devleti ancak, zararsız geçiş esnasında yükümlü bulunduğu sorumlulukları yerine getirmeyen gemi üzerinde, sadece bu konulara ilişkin olmak üzere icrai ve ihtiyati tedbirler alma yetkisine sahiptir.³³

²⁹ 1958 K.B.B.S. Madde 18-22 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 27-32.

³⁰ 1958 K.B.B.S. Madde 19/1 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 27/1.

³¹ 1958 K.B.B.S. Madde 19/4 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 27/4.

³² 1958 K.B.B.S. Madde 20/1 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 28/1.

³³ 1958 K.B.B.S. Madde 20/2 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 28/2.

Doktrin ve uygulama yabancı liman ve sularda savaş gemilerinin kesin bir yargı bağımsızlığına sahip olduğu yönündedir.³⁴ Uluslararası hukuk kuralları da kıyı devletinin, zararsız geçiş hakkını kullanan savaş gemileri ve ticari olmayan devlet gemileri üzerinde herhangi bir yargı yetkisinin bulunmadığını düzenlemektedir.³⁵ Uluslararası teamül gereği, askeri bir deniz (veya hava) taşıt aracı bayrağını taşıdığı ülkenin yüzen (veya uçan) bir parçası sayılmaktadır. Bu araçlarda işlenen suçlar o ülkede işlenmiş sayılacağı için, o devletin kanunları uygulanacaktır.³⁶

Zararsız geçiş hakkını kullanan bir savaş gemisi, kıyı devletinin geçişle ilgili kanun ve kurallarına uymaz ve yapılan bu çağrıyı da dikkate almayarak ihlale devam ederse kıyı devleti, geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir (1982 B.M.D.H.S. Madde 31). Söz konusu madde de ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinden (hastane ve okul gemileri gibi) söz edilmemesine rağmen, doktrinde bu tür gemilerin de savaş gemilerine uygulanacak kurallara tabi oldukları konusunda genel bir eğilim mevcuttur.³⁷ Savaş veya ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin bu kurallara uymaması sonucu kıyı devleti herhangi bir zarara uğrarsa gemilerin bayrak devleti uluslararası sorumluluk gereği bu zararı tazmin etmek zorundadır.³⁸

B. Transit Geçiş Rejimi

Transit geçiş rejimi, iki açık denizi birleştiren uluslararası boğazlarda üçüncü devletlere daha geniş serbestlikler tanıyan ve kıyı devletlerin bu bölge üzerindeki yetkilerini kısıtlayan yeni bir geçiş rejimi olarak ilk defa 1982 B.M.D.H.S. ile düzenlenmiştir. Böyle bir geçiş rejiminin oluşturulmasında 1960'ların sonlarında karasuları genişliğinin, genel olarak, 12 mil olarak uygulama eğilimi ile uluslararası nitelikli 116 boğazın ulusal boğaz niteliğini kazanması etkili olmuştur.³⁹ Bu itibarla 1982 B.M.D.H.S.'de zararsız geçiş rejiminin yanında ayrı bir hukuki rejim olan ve çok daha büyük serbestlikler içeren transit geçiş rejimi oluşturulmuştur (1982

³⁴ Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 103.

³⁵ 1958 K.B.B.S. Madde 22/2 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 32.

³⁶ Bakınız, Sahir Erman, *Askeri Ceza Hukuku*, 7. Baskı, İstanbul: Üç Dal Neşriyat, 1983, s. 39-43.

³⁷ Deniz M. Vank, *Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları*, Ankara: US-A Yayıncılık, 1998, s. 31.

³⁸ 1958 K.B.B.S. Madde 23 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 31.

³⁹ Aydoğan Özman, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler," *Ege'de Deniz Sorunları Semineri*, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 552, 1986, s. 22.

B.M.D.H.S. Madde 37-44).⁴⁰ Oluşturulan yeni rejimle boğaz devletleri ile boğazları kullanan devletler arasındaki yarışan menfaatlerde bir denge yaratılmak istenmiştir.

1982 B.M.D.H.S.'nin 38/2 maddesi transit geçişi, "açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazdan devamlı ve hızlı geçiş ile bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması" olarak tanımlamıştır.

1982 B.M.D.H.S.'nin 37. maddesi ise "açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda" transit geçiş rejiminin uygulanacağını belirtmiştir. Bu boğazlarda, bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın bu haklarını kullanabileceklerdir (Madde 38 /1).⁴¹ Gemi ve uçakların tip ve özelliklerinde her hangi bir ayırım veya sınıflandırma yapılmadığı gibi, bunların milliyetleri ve sahipleri konusunda da her hangi bir kısıtlamaya gidilmemiştir. Bu itibarla transit geçiş hakkı her türlü gemiye ve uçağa, bunların özelliklerine bakılmaksızın ve geçiş için önceden ihbar yada izin yükümlülüğü olmaksızın tanınmıştır. Transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejiminden farklı olarak, denizaltı ve öteki sualtı gemilerinin geçiş esnasında su üzerinden ve bayraklarını göstererek seyretme zorunluluğunu kaldırmıştır.

Transit geçiş rejimi, kıyı devletlerinin egemenlik haklarını, geçiş hakkını kullanan gemi ve araçlar dikkate alındığında kısıtlayıcı niteliktedir. Ancak transit geçiş rejimi sadece gemilerin boğazlardan geçişi ile ilgili olup boğaz sularının hukuki rejimini veya kıyı devletinin bu sulardaki yetkilerini kısıtlaması söz konusu değil-

⁴⁰ Devletlerin karasularını 12 mile çıkarmaları ile mevcut 116 uluslararası nitelikli boğazın ulusal boğaz niteliği kazanması, özellikle ABD, SSCB gibi uluslararası arenada etkin rol oynayan devletleri, 1970'li yıllarda bu boğazlarda daha serbest bir geçiş rejimi oluşturulması için çalışmalarına yönlendirmiştir. Özellikle Cenova (1975) ve Newyork toplantılarında (1976) bu konu tartışılmış ve devletler kendi önerilerini sunmuşlardır. Örneğin ABD, açık denizin bir kısmı ile diğer bir kısmını veya diğer bir devletin karasularını birleştiren boğazlarda, bütün gemi ve hava araçlarının transit geçiş hakkına sahip olmasını önerirken SSCB, bu geçiş rejiminin sadece iki açık denizi birleştiren boğazlarda bütün gemilere tanınmasını önermiştir. Bu konuda daha geniş bir bilgi ve devletlerin görüşleri için bakınız, O.P. Sharma, "Navigation Through International Straits," *Law of the Sea*, (ed.) Ram Prakash Anand, London: Martinus Nijhoff Publishers, s. 111-137; Jose A. de Yturriaga, *Straits Used for International Navigation*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1991, s. 61-84.

⁴¹ Deniz hukuku bağlamında uçakların uluslararası boğazlardan serbest geçişi hakkında geniş bilgi için bakınız, Kay Hailbronner, "Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea," *AJIL*, Vol 77, No 4, Yıl 1983, ss. 494-501.

dir.⁴² Zira boğazlardan transit geçiş hakkının kullanılmasına ilişkin olmayan her türlü faaliyet 1982 B.M.D.H.S.'nin uygulanabilir diğer hükümlerine tabidir (Madde 38/3).

Transit geçiş rejimi yukarıda belirtildiği gibi ancak açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda uygulanabilecektir. Bununla birlikte 1982 B.M.D.H.S.'nin Üçüncü Bölümü bir bütün olarak değerlendirildiğinde, bazı uluslararası boğazların transit geçiş rejimi dışında bırakıldığı görülmektedir. Bunlar :

(i) Geçişin tamamen veya kısmen, yürürlükte olan bir sözleşme ile düzenlendiği boğazlar⁴³ (Madde 35/c).

(ii) Geçiş ve hidrografik özellik bakımından geçilebilecek eşit uzunlukta, bir açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen bir su yolunun bulunduğu boğazlar (Madde 36).

(iii) Bir devletin ana karası ile adası arasında olan ve adanın açık deniz tarafında aynı özelliğe sahip bir su yolu mevcut olan boğazlar⁴⁴ (Madde 38/1).

1982 B.M.D.H.S.'de transit geçiş hakkını kullanan gemilerin yükümlülükleri ve kıyı devletin yetkileri ayrıca düzenlenmiştir. Bu hükümler zararsız geçiş rejimini düzenleyen hükümler ile karşılaştırıldığında, kıyı devletin yetki çerçevesinin daraltıldığı görülmektedir.

Kıyı devleti, transit geçiş hakkını kullanan gemiler arasında hukuki ve fiili herhangi bir ayırım yapmama ve 1982 B.M.D.H.S.'nin 42/1. maddesine uygun olarak hazırlanmış olduğu kanun ve kuralları uygun bir şekilde duyurma yükümlülüğü altındadır (Madde 42/2-3). Ayrıca kıyı devleti transit geçişi engelleyecek her türlü tehlikeyi ilan edeceği gibi transit geçiş hakkının kullanılmasını geçici de olsa durduramayacaktır (Madde 44).

Kıyı devleti, bu yükümlülüklerin yanı sıra ulaşımın güvenliğini sağlamak ve deniz trafiği konularında düzenleme yapma yetkisine sahiptir. Fakat bunların, denizde çatmanın önlenmesine yönelik düzenlemeler dahil olmak üzere güvenlikle ilgili

⁴² Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s.144.

⁴³ Örnek, Magellan ve Cebelitarık Boğazı.

⁴⁴ Örnek, İtalya ile İtalya'ya ait Sicilya Adası arasında bulunan Messina Boğazı.

diğer uluslararası düzenlemelere uygun olması gerekmektedir. 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen bu hususlar şunlardır:

(i) Boğazlarda gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım düzeninin tesisi (Madde 41).

(ii) 1982 B.M.D.H.S.'nin 41. maddesine uygun olmak şartıyla, ulaşımın güvenliği için deniz trafiğinin düzenlenmesi (Madde 42/1 a).

(iii) Denizde kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına yönelik düzenlemeler (Madde 41/1 b ve Madde 39/2).

(iv) Balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dahil olmak üzere, balık avlama yasağına yönelik düzenlemeler (Madde 42/1 c).

(v) Kıyı Devletinin gümrük, maliye, sağlık ve göçmen konularındaki kanun ve kurallara aykırı olarak mal ve kişilerin gemiden çıkarılması veya gemiye alınmasının engellenmesine yönelik düzenlemeler (Madde 42/1 d).

(vi) Önceden izin verilmesi koşuluna bağlanan, bilimsel araştırma veya hidrografik ölçümlerin yapılmasının engellenmemesi (Madde 40).

Transit geçiş hakkını kullanan gemiler, bu hükümlere uygun olarak hazırlanan kanun ve kurallara uymak zorundadırlar (Madde 42/4). Ancak geçiş sırasında bu yükümleri yerine getirmeyen gemi veya diğer araçlar üzerinde kıyı devletinin yetkileri konusunda bir açıklık mevcut değildir. Bu boşlukların uluslararası diğer hukuk kuralları ile doldurulması gerekmektedir.⁴⁵

C. Statüsü Özel Sözleşmelerle Düzenlenen Bazı Boğazlardan Geçiş Rejimi

Uluslararası ulaşırmada yoğun olarak kullanılan su yollarının hukuki statüsü, suyolunun jeopolitik önemine bağlı olarak, çoğunlukla özel andlaşmalar ile belirlenmiştir. Hukuki statüsü özel bir andlaşma ile düzenlenen bu tür boğazlarda geçiş rejimi sadece özel sözleşme hükümleri ile düzenlenecek olup, zararsız yada transit geçiş rejimlerinden herhangi birinin uygulanması, aksine bir hüküm mevcut değilse, söz konusu olmayacaktır (1982 B.M.D.H.S. Madde 35/c). Hukuki statüsü böyle özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş uluslararası boğazlarda ise geçiş rejimini, 1958 K.B.B.S. veya 1982 B.M.D.H.S.'ne taraf devletler için bu sözleşme hükümleri

⁴⁵ Bu konuda geniş bilgi için bakınız, Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 146-147.

belirlerken, taraf olmayan devletler için örf ve adet hukuku kuralları belirleyici olmaktadır.⁴⁶

Uluslararası boğazlar konusunda genel geçiş rejimini “geçiş serbestliği” ilkesi oluşturmaktadır. İnsan emeği ile yapılmış kanallarda ise böyle bir ilkedan söz etmek mümkün değildir. Doktrinde genel eğilim, her bir kanalın statüsünün, bunu düzenleyen özel andlaşmanın yorumu ile belirlenmesi yönündedir.⁴⁷

1. Cebelitarık Boğazı

Akdeniz ile Atlas Okyanusu’nu birbirine bağlayan Cebelitarık Boğazı, Kuzeyde İspanya ve Cebelitarık Kayası,⁴⁸ güneyde ise Fas ve Cevta (İspanya) arasında yer alır. Uzunluğu 32 mil, genişliği en dar yerinde 10 mil, en geniş yerinde ise 24 mildir.

Bölgeye hakim olan İspanya 1865 yılında, boğazda yabancı gemiler için *zararsız geçiş rejiminin* uygulanacağını açıklarken, 6 millik bir alanda da egemenlik hakkının bulunduğunu iddia etmiştir. Bununla birlikte 1904 yılında Fransa ve İngiltere, aralarında imzaladıkları Londra Bildirisi’yle, Cebelitarık Boğazı’nda geçiş rejiminin *geçiş serbestliği* ilkesi olduğunu ve boğazda bu geçiş serbestliğini sağlamak için gerekli önlemleri alacaklarını bildirmişlerdir.⁴⁹ Bildirinin 7. maddesi ile boğazın sadece Afrika yakasında askeri tahkimat yapılabileceği hükme bağlanmasına rağmen, Avrupa yakasında bulunan Cebelitarık Kayası, daha sonra İngiltere tarafından, güvenlik gerekçesi ile silahlandırılmıştır.⁵⁰

⁴⁶ Aslan Gündüz, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982)’nin Yarattığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi” *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, s.88.

⁴⁷ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 2. Cilt, s. 282.

⁴⁸ Boğazın Kuzeydoğu yakasında yer alan küçük ve kayalık toprak parçasıdır. 1704’den sonra İngiltere’nin egemenliğine geçen koloni, 10 Eylül 1967 tarihinde yapılan referandumda, nüfusun çoğunluğunun İspanyol olmasına rağmen, İngiltere’ye bağlanma konusunda oy kullanmıştır. Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 148.

Bu gelişmelere rağmen İspanya’nın stratejik açıdan öneme sahip olan bu bölgeyi tekrar egemenliğine alma girişimi sona ermemiştir. 2001 başlarında İspanya’nın Cebelitarık’ın yönetimine katılma talebi, İngiltere tarafından olumlu karşılanmış ve durum Cebelitarık halkının onayına sunulmuştur. 7 Kasım 2002 günü yapılan referandum sonucu halkın büyük çoğunluğu, İspanya ile İngiltere’nin Cebelitarık’ın egemenlik haklarını ortak kullanmasını kabul etmemiş ve tercihini İngiltere’den yana kullanmıştır. “Cebelitarık’tan Ortak Egemenliğe Ret,” *NTVMSBC*, <http://www.ntvmsbc.com/news/186727.asp> (26 Kasım 2002).

⁴⁹ Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 115; Bing Bing, *The Regime of the*, s. 125.

⁵⁰ Bilsel, *Lozan*, 2. Cilt, İstanbul: Soysal Yayınları, 1998, s. 405.

İspanya, Londra Bildirisi'ne, 27 Ekim 1912 tarihinde Fransa ile yapmış olduğu bir andlaşma ile katılmıştır. 28 Mayıs 1956 tarihinde Fas'ın başkenti Rabat'ta imzalanan andlaşmanın 11. maddesi ile, Fransa'nın bölge üzerindeki tüm hak ve yükümlükleri Fas'a geçmiş⁵¹ ve bu tarihten sonra 1904 ve 1912 andlaşmaları Fas açısından da sonuç doğurmuştur.

İspanya, "1972 Birleşmiş Milletler Deniz Yatağı Komitesi"nde, 1960'lı yılların sonunda, sadece 15 devlete ait 60 geminin zararsız geçişe aykırı hareket ettiğini belirterek, bölgenin güvenliği açısından 1904 ve 1912 andlaşmalarındaki geçiş serbestliği ilkesinin yeniden düzenlenmesini talep etmiştir. İspanya'nın bu talebi Fas tarafından da desteklenmiştir. Ancak bu güne kadar boğazda, geçiş bağlamında, yeni bir düzenleme yapılamamıştır.

2. Magellan Boğazı

Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u (Pasifik Okyanusu) birleştiren Magellan Boğazı'nın uzunluğu 310 mil, genişliği en dar yerinde 11 mil, en geniş yerinde 22 mildir. 1520 yılında İspanya hizmetinde çalışan Portekizli denizci Magellan (1480-1521) tarafından keşfedilen boğaz, bu tarihten sonra İspanya'nın tekelinde kalmış boğazın statüsü bu devlet tarafından belirlenmiştir. Boğaza daha sonra hakim olan Arjantin ve Şili boğazdan geçen gemilerden ücret almaya başlamıştır. Hatta Şili 1879'da geçiş ücretini ödemeyen Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) ait *Devonshire* adlı gemiye el koymuş ancak ABD'nin protestoları karşısında gemiyi serbest bırakmak zorunda kalmıştır.⁵²

Şili ve Arjantin 23 Temmuz 1881 tarihinde imzaladığı *Beunos Aires Sınır Andlaşması'nın*⁵³ 5. maddesi ile Magellan Boğazı tarafsız bir statüye kavuşturulurken boğazda bütün devletlerin gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmış ve boğaz kıyılarında askeri tahkimat yapılması yasaklanmıştır.⁵⁴ Bununla birlikte Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında kabul edilen geçiş serbestisi ihlal edilmiş, gemilerin

⁵¹ Maddenin metni için bakınız, Bing Bing, *The Regime of the*, s. 126.

⁵² Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 115.

⁵³ Andlaşmanın metni için bakınız, Michael A. Morris, *The Strait of the Magellan*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1989, s. 205-207.

⁵⁴ Meray, *Devletler Hukuku*, s. 319; Arjantin 1882 yılında Boğazdan geçiş rejiminin zararsız geçiş olduğunu açıklamıştır. Bing Bing, *The Regime of the*, s. 122.

boğazdan gece geçişi yasaklanmış, boğaz feneri söndürülmüş ve kılavuz alma mecburiyeti getirilmiştir. 29 Kasım 1984 tarihinde Şili ve Arjantin arasında imzalanan Barış ve Dostluk Andlaşması'nın⁵⁵ 10. maddesinde de 1881 *Beunos Aires* Andlaşması'nın yürürlükte olduğu ve Magellan Boğazı'nın seyir halinde bulunan bütün gemilere açık olduğu belirtilmiştir.

3. Danimarka Boğazları

Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan yegane doğal suyolu olan Danimarka Boğazları'nı, batıdan doğuya doğru Küçük Belt, Büyük Belt ve Sund Boğazları oluşturmaktadır.⁵⁶ Dokuzuncu yüzyıldan itibaren ekonomik ve stratejik anlamda önemli bir oynayan boğazlardan Büyük Belt, günümüzde de hala stratejik önemini korumaktadır. Boğazların genişlikleri Küçük Belt'te 700 metre ile 27,5 km, Büyük Belt'te 19,5 km ile 28,2 km ve Sund Boğazı'nda ise 4 km ile 28 km arasında değişmektedir. Küçük Belt, Danimarka içsuları, Büyük Belt, Danimarka karasuları rejimine dahil olmasına rağmen Sund Boğazı'nın batısı Danimarka, doğu kesimi ise İsveç karasuları rejimine dahildir.⁵⁷

Danimarka XIX. yüzyıla kadar boğazlardan geçiş rejimini tek başına düzenlemekte ve geçiş yapan gemilerden geçiş resmi almaktaydı. ABD'nin 1854'de bu ücrete itiraz etmesi üzerine Kopenhag'da toplanan uluslararası komisyon, 14 Mart 1857 tarihinde imzaladığı andlaşma ile geçiş resmini kaldırmış ancak Danimarka'ya bir defaya mahsuben 30 milyon Frank ödenmesine karar vermiştir.⁵⁸

Danimarka Boğazları'ndan geçiş rejimini 1857 Kopenhag Andlaşması⁵⁹ ile düzenlenmiştir. Andlaşma ile bütün gemilere serbest geçiş hakkı tanınmıştır. Savaş

⁵⁵ Andlaşmanın metni için bakınız, Morris, *The Strait of the Magelan*, s. 208-226.

⁵⁶ Küçük Belt Danimarka'ya bağlı Funen Adası ile Danimarka anakarasını, Büyük Belt Seeland Adası ile Funen Adası'nı ve Sund Boğazı da Danimarka ile İsveç'i ayırmaktadır.

⁵⁷ Kaare Bangert, "Denmark and the Law of the Sea," *The Law of the Sea – The European Union and Its Member States*, (ed.) Tullio Treves ve Laura Pineschi, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1997, s. 106.

⁵⁸ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 153.

⁵⁹ 1857 Andlaşması iki benzer andlaşmadan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi Danimarka ile Avusturya, Belçika, Fransa, Büyük Britanya, HanoverHanse Towns, Mevkenburg-Schverin, Hollanda, Oldenburg, Prusya ve İsveç Krallığı arasında 14 Mart 1857 tarihinde imzalanan çok taraflı andlaşmadır. İkincisi ise 11 Nisan 1857 tarihinde Danimarka ile ABD arasında imzalanan iki taraflı andlaşmadır. Bangert, "Denmark and the Law of the Sea," s. 106.

gemileri için ise andlaşmada herhangi bir açıklık söz konusu değildir. Bu bağlamda Danimarka Boğazları'nın statüsü uluslararası deniz hukuku kurallarına göre düzenlenecektir.⁶⁰ Uygulamada ise Danimarka gerek barış zamanında ve gerekse kendisinin tarafsız kaldığı savaş zamanında savaş gemilerinin boğazlardan geçişine itiraz etmemiştir. Ancak Birinci Dünya Savaşı'ndan kısa bir süre önce Danimarka ve İsveç, Danimarka Boğazları'nın tarafsız bir su yolu olduğu konusunda bir andlaşmaya varmalarına rağmen, savaş boyunca ticaret gemilerine kılavuz eşliğinde boğazlardan geçiş hakkı tanınırken Danimarka, Sund Boğazı'nın kendi karasularında kalan bölümünden savaş gemilerinin geçmesine müsaade etmemiştir.⁶¹ İki devletin 1932 yılında vardıkları bir andlaşma ile aynı sınırlama İsveç karasularında kalan kısmı için de uygulanmıştır. Danimarka 1966 yılında yaptığı tek taraflı bir düzenleme ile, Küçük Belt'in kendi içsuları rejimine dahil olduğunu açıklamış ancak yabancı gemiler için geçiş hakkı tanımıştır.⁶²

Danimarka Boğazları 1982 B.M.D.H.S. gereği uluslararası bir boğaz niteliği kazanmasına rağmen, geçiş rejimi 1857 yılında özel bir andlaşma ile belirlendiği için, 1982 B.M.D.H.S.'nin 35/c. maddesi gereği geçiş rejiminde herhangi bir değişiklik meydana gelmemiştir.⁶³

II. TÜRK BOĞAZLARI VE HUKUKİ STATÜSÜ

Boğazlarla ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelerde⁶⁴ "Türk Boğazları" terimi İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini kapsayan bir kavram olarak kullanılmaktadır. Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan Türk Boğazları'nın uluslararası ulaştırmada kullanılan kısmının toplam uzunluğu 160 mildir. İstanbul Boğazı, kuzeyde Anadolu Feneri'ni Türkeli Feneri'ne birleştiren çizgi (2.25 mil – 4 km) ile güneyde Ahırkapı Feneri'ni Kadıköy İnciburnu / Mendirek Feneri'ne birleştiren çizgi (2.25 mil – 4 km)

⁶⁰ Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 95; Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 117.

⁶¹ İsveç Sund Boğazı'nda kendi karasularında kalan kısmı yabancı savaş gemi ve uçaklarının geçişi için açık tutmuştur. Bing Bing, *The Regime of the*, s. 117.

⁶² Bing Bing, *The Regime of the*, s. 118.

⁶³ Bangert, "Denmark and the Law of the Sea," s. 107.

⁶⁴ 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi giriş kısmı; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (*Resmî Gazete*, 6 Kasım 1998, Sayı 23515), Madde 2-b.

arasında kalan,⁶⁵ yaklaşık 17 mil (30 km) uzunluğunda, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan su yoludur. Uluslararası ulaşımda büyük öneme sahip boğazın en geniş yeri 2.25 mil (Karadeniz ve Marmara Denizi'ne açılan ağızları), en dar yeri ise yaklaşık 700 metredir (Anadolu hisarı ile Rumeli Hisarı).

Çanakkale Boğazı kuzeyde Zincirbozan Feneri'nden geçen boylam (2.5mil – 4.5km) ile güneyde Mehmetçik Burnu Feneri'ni Kumkale Feneri'ne birleştiren çizgi (1.5 mil) arasında kalan⁶⁶ yaklaşık 36 mil (60 km) uzunluğunda, Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlayan su yoludur. Boğazın en geniş yeri 4 mil (7 km), en dar yeri ise 1200 metredir (Çanakkale - Kilitbahir).

Marmara Denizi ise bu iki boğaz arasında yaklaşık 11.352 km²lik alanı kaplayan kıtalar arası bir iç denizdir. İstanbul Boğazı çıkışından Çanakkale Boğazı girişi, intikal rotaları üzerinden 109 mil, Çanakkale Boğazı çıkışından İstanbul Boğazı girişine kadar ki uzunluk ise 111,7 mildir. Kıyılarının toplam uzunluğu 150 mil, en uzun mesafesi doğu-batı yönünde İzmit Körfezi girişinden Çanakkale Boğazı girişine kadar 121 mil, en geniş ekseni ise Trakya kıyısındaki Silivri'den karşı kıyıya (Bandırma) kadar olan kesitte yaklaşık 40 mil (76 km) kadardır. Ancak İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na yaklaştıkça büyük çapta daralma gösterir. Kuzey kıyıları, sadece üç büyük koy ile düz bir hat halinde uzanmasına rağmen güney kıyıları oldukça girintili çıkıntılı bir özellik gösterir. Bu bölgede körfez tanımına uygun bazı girintiler vardır. Bunlar; Erdek Körfezi (8,6 mil), Bandırma Körfezi (7 mil), Gemlik Körfezi (8,8 mil) ve İzmit Körfezi'dir (3,4 mil).⁶⁷

Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesi ile (MS 395) kurulan Doğu Roma İmparatorluğu'nun ve bölgenin siyasi ve kültürel merkezi olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, tarihin her döneminde olduğu gibi bugünde tüm teknolojik gelişmelere rağmen stratejik önemini korumaktadır. Dünya adasının⁶⁸ merkezinde bulunan Türk Boğazları, Karadeniz'in Akdeniz'e açılan tek çıkış yolu olduğu gibi, iki ayrı medeni-

⁶⁵ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, madde 2/ m-n.

⁶⁶ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, madde 2/ o-p.

⁶⁷ İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının coğrafi özellikleri hakkında geniş bilgi için bakınız, Ramazan Özey, *Jeopolitik ve Jeostratejik Açından Türkiye*, İstanbul: Mağfiret Yayınları, 1998, s. 81-82.; L. Cristos Rozakis ve Petros N. Stagos, *The Turkish Straits, International Straits of the World*, Boston: 1987, s. 1-7.

⁶⁸ Jeopolitik teorilere göre; Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları Dünya Adasını oluşturmaktadır. Bu bölgeye hakim olan tüm dünyaya hakim olacaktır. Jeopolitik teoriler hakkında daha fazla bilgi için bakınız, Suat İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s. 25-34.

yeti temsil eden Avrupa ve Asya'yı birbirinden ayıran tek doğal sınırı oluşturmaktadır. Bu nedenle Türk Boğazları küresel ve bölgesel dengeleri belirleyen temel jeopolitik, jeokültürel ve jeoekonomik hatların kesişim noktası üzerinde bulunmaktadır.⁶⁹ Tarih boyunca pek çok devlet bu stratejik konumdan dolayı Boğazlara (özellikle İstanbul'a) sahip olmak için girişimde bulunmuş, ancak Boğazlar sahip olduğu güçlü doğal savunma yapısı sayesinde⁷⁰ M.Ö. II. Yüzyıldan günümüze kadarki yirmi iki asırlık dönemde sadece üç kez el değiştirmiştir.⁷¹ Türk Boğazları askeri ve jeostratejik açıdan dünya adasının merkezinde ve düğüm noktasındadır. Karadeniz'i dolayısıyla Akdeniz'i kontrol altında tutmaktadır. Tek bir devletin (Türkiye) sınırları içinde bulunan Boğazlar, vadi tipli yapısından dolayı askeri açıdan savunulması kolay su yollarındadır.⁷²

Boğazların ekonomik önemi özellikle soğuk savaş döneminin sona ermesiyle (1991) daha da artmıştır. S.S.C.B.'nin dağılmasıyla bağımsızlığına kavuşan Ukrayna ve Gürcistan ile Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin sayısı ilk kez 6'ya yükselmiştir. Bunlardan Bulgaristan ve Romanya'nın dış ticaretinin tamamını, Rusya Federasyonu'nun ise dış ticaretinin %50'den fazlasını boğazlar üzerinden yaptığı⁷³ hesaba katıldığında Boğazların, özellikle bölge ülkeleri açısından, ekonomik önemi daha iyi anlaşılacaktır. Montrö Boğazlar Konferansı'nda, "Boğazlar Türkiye'nin kalbi ise, Romanya'nın da ciğerleridir" diyen dönemin Romanya Dışişleri Bakanı Titulesko, Boğazların Romanya için ne denli önemli olduğunu belirtmiştir.⁷⁴ Ayrıca Ren-Main-Tuna su yolunu üzerinden Baltık Denizi'nin, Don-Volga iç su bağlantısı ile de Hazar Denizi'nin Karadeniz'e bağlanması boğazların stratejik ve ekonomik önemini daha da arttırmıştır.

⁶⁹ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, İstanbul: Küre Yayınları, 2001, s.162.

⁷⁰ İstanbul, iki boğaz tarafından korunan güvenlikte bir şehirdir. Aynı özellik, Türk Boğazları ile Akdeniz su yolunu tamamlayan Süveyş Kanalı'nda da gözlenmektedir. Kanalı her iki yakasındaki çöller, Mısır ve Süveyş'i korumaktadır. Afif Erzen, *Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar*, Güney-Doğu Avrupa Araştırmalar Dergisi, Ayrı Basım, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1972, s. 58.

⁷¹ MS 390 Doğu Roma İmparatorluğu, 1453 Osmanlı İmparatorluğu ve 1923 Türkiye Cumhuriyeti. *Özey, Jeopolitik ve Jeostratejik Açısından Türkiye*, s. 84.

⁷² Kadir Yakar, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlarının Askeri Önemi," *Stratejik Araştırma ve Etüd Bülteni*, Sayı:1 Yıl:1 Eylül 2001, Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, 2001, s. 80-87.

⁷³ Yakar, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi," s. 82.

⁷⁴ T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Boğazların Statüsü*, Ankara: BMKY Genel Müdürlüğü, s. 4.

Türk Boğazları coğrafi olarak Avrupa'yı Asya'dan ayırmakla beraber Asya Avrupa karayolu bağlantısı ile de bu iki kıta arasında adeta bir köprü görevi görmektedir. Eski çağlarda İpek Yolu nasıl Boğazlar üzerinden geçmiş ise bugün de TIR taşımacılığı yolu ve Karadeniz limanları aracılığıyla İran'a ulaşan deniz yolu Boğazlardan geçmektedir. Boğazlardan uğraksız geçiş yapan ticaret gemilerinin çoğunun Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler olduğu⁷⁵ dikkate alındığında Boğazların dünya ekonomisi için önemi daha iyi anlaşılacaktır. Bununla birlikte Boğazlar Türkiye açısından diğer bölge ülkelerinden farklı bir özellik taşımaktadır. Zira Boğazların tabii olduğu hukuki yada siyasal rejim, bölge ülkeleri açısından sadece ekonomik bir değeri ifade ederken, Türkiye için bir güvenlik ve egemenlik meselesi olmaktadır.⁷⁶

A. Tarihsel Gelişim

Jeostratejik konumundan dolayı tarih boyunca çeşitli güç mücadelelerine sahne olan Türk Boğazları, bu bölgeye sahip olan güçlerin tarih sahnesindeki konumunun tayininde önemli bir rol oynamıştır. Doğu Roma İmparatorluğu bölgenin sağladığı stratejik avantajlardan yararlanarak tarihin en uzun ömürlü devletlerinden biri olma sıfatına erişirken, Boğazlardaki hakimiyeti rakiplerine kaptırması ise çöküş sürecini hızlandırmıştır. Osmanlı İmparatorluğu açısından da Boğazlar benzer bir rol oynamıştır.⁷⁷ İstanbul'un fethi ile Boğazlara mutlak hakimi-yet Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ölçekli bir devlet olmasının stratejik ve psikolojik temelini oluşturmuştur.

“Boğazlar sorunu” olarak nitelenen Türk Boğazlarından geçiş rejiminin düzenlenme sürecinin objektif bir şekilde incelenmesi, günümüzde bu boğazları ilgilendiren güvenlik sorununun daha doğru bir şekilde değerlendirilmesi açısından önemli olacaktır. Zira Boğazlar Bölgesinin güvenliğini sağlamaya yönelik radikal tedbirlerin alınmasına veya alınan tedbirlerin uygulanmasına engel olan uluslararası sözleşme hükümleri bu tarihi süreç sonunda ortaya çıkmıştır.

⁷⁵ Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 5.

⁷⁶ Hilmi Fırat, *Türk Boğazları ve Önemi*, Ankara: T.C. Deniz Basımevi, 1950, s. 8; Cemil Bilsel, *Türk Boğazları*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948, s. 30.

⁷⁷ Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, s.163.

Üçüncü Jeolojik Zamanda meydana geldiği kabul edilen Marmara ve Karadeniz havzalarının Çanakkale ve İstanbul Boğazı kısmı, bu dönemden sonra bazen bir akarsu vadisi bazen de bir boğaz şeklinde oluşmuştur.⁷⁸ Yapılan arkeolojik çalışmalar Marmara Bölgesi'nin ilk çağlardan (prehistorik) beri iskan edildiğini göstermektedir.⁷⁹ Ancak Çanakkale Boğazı çevresinin, bu dönemde İstanbul Boğazı'na nazaran daha önemli rol oynadığı gözlenmektedir. M.Ö. ikinci bin yıllarda bu bölgede yaşandığı bilinen Truva Savaşları bu gözlemi desteklemektedir. Bu savaş Karadeniz ticaret yoluna hakim olmak isteyen⁸⁰ Batı ve Doğu medeniyetlerini temsil eden güçlerin, Boğazlar için yaptığı bilinen ilk mücadeledir.⁸¹ 10 yıl süren mücadele sonunda bölge yine Truvalılarda kalmıştır.

M.Ö. 546'da Perslerin Ege Denizi'ne inmesiyle önemi daha da artan Boğazlar Bölgesi bu dönemde Pers, Atina ve Isparta'nın iktidar mücadelesine sahne olmuştur. M.Ö. 513 ve 480'de bu bölgeye iki kez hakim olmayı başaran Persler, M.Ö. 448'de bu bölgeyi tekrar Atina'ya bırakmak zorunda kalmıştır. M.Ö. 340 Yılında Yunanistan'a hakim olmak için Çanakkale Boğazı'nı ele geçiren Büyük İskender, bu bölgenin stratejik avantajlarını kullanarak önce Pers saldırılarını durdurmuş, sonra da Mısır'a kadar uzanan geniş bir coğrafyada imparatorluk kurmayı başarmıştır. M.Ö. 190'da Magnasia Savaşı'nı Çanakkale Boğazı'ndan geçerek kazanan Romalılar bu bölgenin önemini anlamış ancak Marmara'daki şehir devletlerinin başarılı savunmaları yüzünden bu bölgeyi ancak M.Ö. 63'de ele geçirmeyi başarmışlardır.

Helenistik ve Roma devirlerinde Akdeniz'in stratejik düğüm noktası haline gelmesi nedeniyle Boğazlar Bölgesi önemini yitirmiş ve bu durum Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesine kadar devam etmiştir. Doğu Roma İmparatorluğu'nun merkez olarak İstanbul'u seçmesiyle (M.S.395) Boğazlar tekrar bölgenin siyasal ve kültürel merkezi olmuştur.⁸² Tarihin çeşitli dönemlerinde Hun (559), Arap (717) ve Slav (940) hücumlarına maruz kalan Doğu Roma İmparatorluğu, 1453 yılına kadar,

⁷⁸ Boğazlar Bölgesinin Jeolojik özellikleri hakkında daha geniş bilgi için bakınız, İlham Artüz ve Fikret Baykurt, *Marmara Denizinin Hidrografisi*, İstanbul: İstanbul Çevre Sorunları Araştırma Merkezi Yayınları, 1987, s. 8-9. Ayrıca Afif, *Eskiçağ Tarihinde Marmara*, s. 57.

⁷⁹ Afif, *Eskiçağ Tarihinde Marmara*, s. 59.

⁸⁰ Cemal Tükin, *Boğazlar Meselesi*, İstanbul: Pan Yayıncılık, 1999, s. 9.

⁸¹ Feridun C. Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara: Başnur Matbaası, 1968, s.14.

⁸² Tükin, *Boğazlar Meselesi*, s. 20; Afif, *Eskiçağ Tarihinde Marmara*, s. 61.

basan Osmanlı İmparatorluğu, 1453 yılında İstanbul'u fethederek Boğazların tamamına hakim olmayı başarmıştır. Sinop, Trabzon ve Kırım'dan sonra 1484'de Kili ve Akkerman'ın da Osmanlı İmparatorluğu topraklarına katılmasıyla Karadeniz bir iç deniz statüsüne gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu tarihten sonra İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı istediği devlete açıp, istemediğine de kapatmak suretiyle Boğazlardan geçiş rejimini tek taraflı işlemlerle belirlemeye başlamıştır. Bu dönemde, ticarete ileri düzeyde olması nedeniyle barış ve ticaret andlaşması imzalanan Venedik'e, Karadeniz'de ticari imtiyazlar verilmiş ve II. Beyazıt (1481-1512) tarafından da bazı değişikliklerle bu imtiyazlar yenilenmiştir (1482). Ancak bu durum fazla devam etmemiş, kısa bir süre sonra Venedik gemilerinin de Karadeniz'e geçmesine müsaade edilmemiştir (1484).

Osmanlı İmparatorluğu bu tarihten sonra genel olarak Karadeniz ve Boğazları bütün yabancı gemilere, özellikle de yabancı savaş gemilerine, kapalı tutmuştur. "*İmparatorluğun Kadim Kaidesi*" olarak adlandırılan bu uygulama, İmparatorluk dış politikasının en esası prensibini teşkil etmiştir.⁸⁴

⁸³ Eski Çağlarda, Boğazlar üzerindeki hakimiyet mücadelesine ve dönemin uluslararası ilişkilerine çok farklı bir yaklaşım için bakınız, Muhlis Nadas, *Geo-astral Siyaset*, Cilt I, İstanbul: Kastaş Yayınları, 1991, s. 40-58.

⁸⁴ Osmanlı İmparatorluğu'nun, dönemin uluslararası yapısı gereği, bazı devletlere topraklarında ticaret yapma hakkı tanınması, bazı kaynaklarda *İmparatorluğun kadim kaidesinin* ihlali şeklinde yorumlanmıştır. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 118.

Ancak Osmanlı İmparatorluğu, özellikle siyasi ve askeri açıdan güçlü olduğu dönemde bu ilkenin uygulanmasında çok titiz davranmıştır. Zira Fransa 1535'de Osmanlı İmparatorluğu sularında serbestçe ticaret yapma hakkı elde etmiş olsa da 1802 Paris Andlaşması'na kadar Karadeniz'e çıkmasına müsaade edilmemiştir. Aynı durumun İngiltere içinde geçerli olduğu görülmektedir. 1579'da Osmanlı İmparatorluğu topraklarında kendi bayrağı ile ticaret yapma hakkı verilen İngiltere Karadeniz'e ancak 19. yüzyılda geçmeyi başarmıştır. Geniş bilgi için bakınız, Tükin, *Boğazlar Meselesi*, s. 33-36. Benzer bir değerlendirme için bakınız, Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s.158, 169 nolu dipnot.

a. İkili Andlaşmalar Dönemi (1774 – 1841)

Moğol hakimiyetinden kurtularak bağımsızlığına kavuşan Rusya'nın (1480)⁸⁵ 17. yüzyılın başlarından itibaren Karadeniz kıyılarına inme çabaları, Boğazlar rejiminin ikili andlaşmalarla düzenlenme sürecinin başlangıcını oluşturmaktadır. Rusya yaklaşık yüz yıl süren bir mücadeleden sonra Belgrat Andlaşması (1739) ile Azak Kalesini ele geçirerek Karadeniz kıyılarına inmeyi başarmış fakat Karadeniz'de ticaret veya savaş gemisi bulundurma hakkını elde edememiştir. Bunda Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazların kapalılığı ilkesinin uygulanmasındaki titizliği etkili olmuştur. Belgrat Andlaşması'nın 1747'de iki devlet arasında yenilenmesine⁸⁶ rağmen Rusya'nın Karadeniz'de ki bu statüyü değiştirme girişimi sona ermemiştir.

1768'de Rusya'nın Lehistan'ın iç işlerine karışmasıyla başlayan Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda imzalanan Küçük Kaynarca Andlaşması⁸⁷ (1774) bu dönemin başlangıcını oluşturmuştur. Andlaşma ile, her iki devletin karşılıklı çıkarları çerçevesinde, Rusya'ya Karadeniz'de ticaret gemisi bulundurma ve Boğazlardan serbest geçiş verilmiş (Madde 11) ve Karadeniz fiilen Osmanlı İmparatorluğu'nun bir iç deniz olmaktan çıkmıştır. Rus ticaret gemilerine Boğazlardan geçiş hakkı tanınırken, savaş gemileri açısından Boğazların kapalılığı ilkesi devam etmiştir.⁸⁸ 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda imzalanan Yaş Andlaşması (9 Ocak 1792) ile de Rusya, Karadeniz'deki varlığını daha da güçlendirmiştir.⁸⁹

Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu toprağı olan Mısır'ı işgal etmesi (1798) Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya'nın birbirine yakınlaşmak için bir koruma paktı olan İstanbul Andlaşması'nı (23 Aralık 1798) imzalaması bu sürecin hızlanmasına neden olmuştur. Biri açık diğeri gizli olmak üzere iki andlaşmadan oluşan İstanbul Andlaşması'nın, 13 maddelik açık olan bölümü, her iki devletin toprak bütünlüğünün korunması konusunu düzenlerken, gizli andlaşmanın 1-4. maddelerinde, Karadeniz'in bütün devletlerin savaş gemilerine kapatılmasını (Madde 4), fakat Osmanlı

⁸⁵ Mehmet Saray, *Türk-Rus Münasebetlerinin Bir Analizi*, İstanbul: MEB Yayınları, 1999, s. 28.

⁸⁶ Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s. 73.

⁸⁷ Andlaşmanın metni için bakınız, Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt 1, Ankara: 1953, s. 121- 137.

⁸⁸ Mahmut R. Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, İstanbul: Sermet Matbaası, 1962, s. 7.

⁸⁹ Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s. 92-93.

İmparatorluğu'nun müttefiki sıfatıyla Rus savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçişine müsaade edileceği düzenlenmiştir. Ancak Rus savaş gemilerine tanınan bu geçiş hakkı, sadece Fransa ile yapılacak savaş için (Madde 2) ve sadece 8 yıl için tanınmıştır (Madde 13).⁹⁰ İstanbul Andlaşması ile kurulan bu statü, Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında imzalanan İttifak Andlaşması (1805) ile de teyit edilmiştir. 15'i açık 10'u gizli maddeden oluşan bu andlaşmanın gizli 7. maddesine göre Karadeniz yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulurken,⁹¹ Rus savaş gemilerinin boğazlardan geçiş hakkı saklı tutulmuştur (Madde 4).

Boğazlardan geçiş rejiminin ikili andlaşmalarla düzenlenme döneminin dönüm noktasını 5 Ocak 1809 tarihli Kale-i Sultani (Çanakkale) Andlaşması⁹² teşkil etmektedir. 1789 Fransa İhtilali ve sonrasında yaşanan siyasi gelişmelerin Avrupa güç dengesinde meydana getirdiği değişiklik sonucu Rusya'nın Fransa'ya yaklaşması, bölgesinde yalnız kalmak istemeyen Osmanlı İmparatorluğu'nu İngiltere ile ittifaka zorlamış ve 12 maddelik Çanakkale Andlaşması'nın imzalanmasına neden olmuştur. Andlaşmanın 11. maddesinde barış zamanında Boğazların bütün devletlerin savaş gemilerine kapalı olacağı ilkesi kabul edilmiştir. Boğazların kapalılığı ilkesi daha önce Osmanlı İmparatorluğu'nun bir iç hukuk meselesi iken, bu andlaşma ile ilk kez uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazları açıp kapatma keyfiyeti de ortadan kalkmıştır.⁹³ Dolayısı ile Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlardan bir savaş gemisine geçiş izni vermesi, üstlenmek zorunda kaldığı uluslararası yükümlülüğü çiğnemesi anlamı taşımıştır.⁹⁴

Napoleon'un (1769-1821)⁹⁵ yenilerek tarih sahnesinden çekilmesi (18 Haziran 1815) ve Viyana Kongresi (9 Haziran 1815)⁹⁶ ile Avrupa'da yeni bir güç dengesinin oluşturulması, Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu'nu tekrar karşı karşıya getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, Balkanlar'da yayılan milliyetçilik akımlarının

⁹⁰ Savaşın bitiminden sonra Rus savaş filosu tekrar Karadeniz'e dönecektir (Madde 2). Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, V. Cilt, Ankara TTK Yayınları, 1988, s. 33.

⁹¹ Bu madde 1798 Gizli Andlaşması'nın 4. maddesi ile aynıdır. Tükin, *Boğazlar Meselesi*, s.138.

⁹² Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 233-240.

⁹³ Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s.9.

⁹⁴ Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 121.

⁹⁵ Napoleon hakkında geniş bilgi için bakınız, Emil Ludwing, *Napoleon*, Cilt 1-2, (Çev.) Mehmet Tanju Akad, İstanbul: Kastaş Yayınları, 1998.

⁹⁶ Dönemin siyasi gelişmeleri ve Viyana Kongresi kararları için bakınız, Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara: TTK Yayınları, 1997, ss. 41-79.

etkisi ile patlak veren Yunan (Mora) İsyanı'na (1821-1830) Rusya'nın desteğini kesmek için, Avrupalı büyük devletlerin de tavsiyesine uyarak, Akkerman Andlaşması'nı (7 Ekim 1826)⁹⁷ imzalamıştır. 8 maddeden oluşan andlaşmanın 7. maddesi Boğazlardan geçiş konusunda Rus ticaret gemilerine sağlanan avantajları genişletirken, 4. maddesi Rusya'nın ekonomik zarar görmemesi şartıyla Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş konusunda sahip olduğu bu ayrıcalıklardan diğer devletlerin de yararlanabileceğini düzenlemiştir. Bu hüküm Boğazlarda ticaret gemileri açısından *serbest geçiş rejimi* oluşturulma sürecini başlatmıştır.⁹⁸

1827'de Mora (Yunan) İsyanı'nın büyümesi Osmanlı İmparatorluğu ile isyana destek olan İngiltere, Fransa ve Rusya arasındaki gerginliği daha da arttırmıştır. Ancak Navarin'de donanmasını kaybetmesi (20 Ekim 1827) ve Rusya'nın savaş ilanını (1828) Osmanlı İmparatorluğu'nu çok zor duruma düşürmüştür. Muhtemel bir Osmanlı-Rus savaşının neticesinden çekinen İngiltere ve Avusturya'nın arabuluculuğuyla, Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında Edirne Andlaşması imzalanmıştır (14 Eylül 1829).

Edirne Andlaşması yabancı devlet ticaret gemilerinin geçişi hakkında ilk kez genel bir kural koymuştur. Andlaşmanın 7. maddesi ile Karadeniz yabancı bütün devletlerin ticaret gemilerine açılırken, Rus ticaret gemilerinin elde ettiği Boğazlardan serbest geçiş hakkı bütün devletlere tanınmıştır. Andlaşma savaş gemileri açısından *Boğazların kapalılığı ilkesini* muhafaza ederken, bu ilke Osmanlı İmparatorluğu açısından uluslararası bir yükümlülük olmaya devam etmiştir. Fakat Boğazların ticaret gemilerine kapalılığı yönündeki eski kural değişerek Boğazların bütün ticaret gemilerine açık olması ilkesi getirilmiştir.⁹⁹ Aynı zamanda Karadeniz, Türk-Rus denizi olmaktan çıkarak bütün devletlerin kullanımına açık uluslararası bir deniz statüsü kazanmıştır.¹⁰⁰

XIX. yüzyılda iç isyanlarla uğraşmak zorunda kalan Osmanlı İmparatorluğu 1831'de Mısır'da başlayan Mehmet Ali Paşa İsyanı'nı¹⁰¹ bastıramayıp Beylan (28

⁹⁷ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 275-289.

⁹⁸ Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s.168.

⁹⁹ Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s. 10.

¹⁰⁰ Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s.169.

¹⁰¹ Mehmet Ali Paşa İsyanı hakkında geniş bilgi için bakınız, Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mısır meselesi (1831-41)*, Ankara: TTK Basımevi, 1988; Gilbert Sinoué, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa-Son Firavun*, (çev.) Ali Cevat Akkoyunlu, İstanbul: Doğan Kitap, 1999.

Temmuz 1832) ve Konya’da (21 Aralık 1832) Mısır Ordusuna yenilince, Rusya’nın askeri yardım teklifini kabul etmek zorunda kalmıştır. Dönemin uluslararası ortamında Rusya’nın müdahalesine gerek kalmadan Mısır Sorunu’nun birinci safhasının çözümlenmesine rağmen Rusya ile bir ittifak andlaşması olan Hünkar İskelesi Andlaşması’nı imzalamak zorunda kalmıştır (8 Temmuz 1833).¹⁰²

İttifak Andlaşması 8 yıllık bir süre için yapılmış ve 6’sı açık 1’i gizli olmak üzere 7 maddeden oluşmuştur. Andlaşmanın açık maddeleri iki devlet arasında karşılıklı toprak bütünlüğünün korunmasına yönelik yardım konusunu kapsarken, gizli maddede Osmanlı İmparatorluğu’na Rusya’nın emniyetini tehdit eden her donanmaya karşı Çanakkale Boğazı’nı kapatma yükümlülüğü getirmiştir. Andlaşmanın Rus savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkına sahip olacağını açıkça belirtmemesine rağmen doktrinde, Rusya’nın savaş gemileri için Boğazlardan serbest geçiş hakkı talep etme yetkisini hukuken saklı tuttuğu yönünde genel bir kanaat mevcuttur.¹⁰³ Bazı yabancı yazarlar tarafından andlaşmanın 2. maddesinin 1829 Edirne Andlaşması hükümlerinin ve dolayısı ile 1805 İttifak Andlaşması’nın 7. maddesinin yürürlükte olduğu gerekçesi ile Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçiş hakkı bulunduğu iddia edilmiş¹⁰⁴ olsa da yukarıda da belirttiğimiz gibi söz konusu madde Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi konusunda genel bir kural koymamış sadece Fransa ile yapılacak bir savaş durumunda geçiş hakkı tanımıştır. Rus savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkı elde ettiği açık bir şekilde söylenemese de, Rusya’nın Boğazlar üzerinde avantajlı duruma geçmesi büyük ses getirmiş ve soruna diğer devletlerin karışması sorunun uluslararası platformlara taşınmasına neden olmuştur.

Küçük Kaynarca Andlaşması ile başlayıp Hünkar İskelesi Andlaşması’na kadar yaklaşık 60 yıl süren bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu, Boğazların statüsünü

¹⁰² Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 293-299.

¹⁰³ Armaoğlu, *19. Yüzyıl*, s. 207.

Prof Dr. Enver Ziya Karal, Rus savaş gemilerinin, Hünkar İskelesi Andlaşması’nın gizli maddesi gereği, müttefik sıfatıyla Boğazlardan her iki yönde gidip gelebilme hakkını elde ettiklerini belirtmektedir. Değerlendirme için bakınız, Karal, *Osmanlı Tarihi*, s. 138.

Bununla birlikte Andlaşmanın gizli maddesi Rusya’ya Boğazlar üzerinde savaş gemilerinin geçişi konusunda herhangi bir kural koymamış, sadece müttefik sıfatıyla Osmanlı İmparatorluğu’na, Rusya’ya yapılacak askeri yardım yerine Çanakkale Boğazı’nı yabancı savaş gemilerine kapatma yükümlülüğü getirmiştir. Değerlendirmeler için bakınız, Armaoğlu, *19. Yüzyıl*, s. 207; Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s.230.

¹⁰⁴ İddialar ve değerlendirmeler için bakınız, Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s.230-231.

ikili andlaşmalarla belirlemek zorunda kalmıştır. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar üzerindeki hakimiyeti, kesin egemenlikten daha sınırlı bir hakimiyete doğru bir gidiş göstermiştir.

b. Çok Taraflı Andlaşmalar Dönemi (1841-1914)

Hünkar İskelesi Andlaşması ile Rusya'nın avantajlı konuma geçmesi, savaş gemileri açısından Boğazların kapalılığı ilkesinin zedelenmesi ve özellikle söz konusu andlaşmanın 1809 Çanakkale Andlaşması'nı ihlal ettiğini iddia eden İngiltere'nin Boğazlardan geçiş rejimini kendi lehine çevirme girişimleri, Boğazlar rejiminin uluslararası konferans ile belirlenmesi sürecini başlatmıştır. Mısır İsyânının (1831-1841) bir sonucu olarak ortaya çıkan bu durum, Boğazların uluslararası bir statüye kavuşmasına neden olmuştur.

Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın bağımsızlık girişimlerine devam etmesi, Osmanlı İmparatorluğu açısından Mısır sorununu yeniden başlatmıştır (1833). Mısır ordusunun Nizip'de, Osmanlı ordusunu yenmesi (24 Haziran 1839) ve tekrar İstanbul'a doğru yönelmesi ise Avrupa devletlerinin soruna müdahale etmesine neden olmuştur. Soruna kesin bir çözüm bulmak için Londra'da bir araya gelen İngiltere, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı İmparatorluğu arasında imzalanan *Mısır Meselesi Hakkında Andlaşma'nın* (15 Temmuz 1840)¹⁰⁵ 4. Maddesinde Boğazların barış zamanında yabancı savaş gemilerine kapalılığı kuralı tekrar kabul edilmiştir. Bu kural ile Boğazlar üzerinde Rusya'nın sahip olduğu ayrıcalığa son verilmiş olsa da İngiltere, Boğazlar rejimini Osmanlı-Rus ikili ilişkisi durumundan kurtarmak ve uluslararası bir andlaşmaya bağlamak istemesi¹⁰⁶ İngiltere, Rusya, Avusturya, Prusya Fransa ve Osmanlı İmparatorluğu'nun katılımı ile Londra Boğazlar Sözleşmesi olarak anılan *Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi'nin* imzalanmasına neden olmuştur (13 Temmuz 1841).

Söz konusu sözleşmenin 1. maddesi ile Boğazların barış zamanında yabancı bütün savaş gemilerine kapalılığı kuralı getirilmiş ve Osmanlı İmparatorluğu da bu kuralın uygulanmasını bir yükümlülük olarak üstlenmiştir. Önceki uygulamalarda Boğazların kapalılığı kuralı idari bir tedbir olarak uygulanmasına ve kuralın

¹⁰⁵ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 311-313.

¹⁰⁶ Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 122.

kaldırılması Osmanlı Padişahı'nın iradesine bağıyken sözleşmenin bu hükmü ile Padişah'ın iradesine geleceğe yönelik kısıtlama getirilmiştir.¹⁰⁷ Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazları gelişi güzel açıp kapatma yetkisi de hukuken ortadan kalkmıştır. Ancak elçilik hizmetlerinde kullanılan hafif savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi Padişah'ın bu konudaki fermanına bağlanmıştır (Madde 2). Londra Boğazlar Sözleşmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar rejiminin belirlenmesindeki yetkilerini son derece kısıtlarken Boğazlara da uluslararası bir statü kazandırmıştır.¹⁰⁸

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında cereyan eden ve İngiltere, Fransa ve Sardunya'nın da Osmanlı İmparatorluğu'nun yanında yer aldığı Kırım Savaşı (1853-1855) sonunda imzalanan Paris Andlaşması¹⁰⁹ (30 Mart 1856) ile de Boğazların barış zamanı bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı kuralı aynen kabul edilmiştir (Madde 10). Andlaşma ile Karadeniz tarafsız hale getirilerek, kıyısı bulunsun yada bulunmasın bütün devletlerin savaş gemilerine kapatılmıştır (Madde 11). Buna bağılı olarak Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya'nın Karadeniz kıyılarında yeni savaş tersanesi yapması ve mevcut tersaneleri işletmesi yasaklanırken (Madde 13), her iki devletin kıyılarını korumak için Karadeniz'de bulunduracağı hafif savaş gemilerinin miktarı da andlaşma ile belirlenmiştir (Madde 14). Ancak Karadeniz eskiden olduğu gibi yine bütün ticaret gemilerine açık olmaya devam etmiştir (Madde 11).¹¹⁰ Hukuki açıdan Paris Andlaşması ve buna bağılı olarak imzalanan Boğazlar Sözleşmesi, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nden farksız bir nitelikte olup, andlaşmanın 10. maddesi Boğazların uluslararası statü kazanmasını güçlendirmiştir.

Boğazlardan geçiş rejiminin belirlenmesi dönemin uluslararası gelişmelerinin bir sonucu olarak her dönemde farklı bir düzenleme yapılmıştır. Kendini askeri ve siyasi açıdan güçlü hisseden İngiltere ve Rusya gibi devletler Boğazlar rejimini kendi lehlerine çevirmeye çalışmışlardır. Bu dönemde sürekli olarak iç isyanlarla ve savaşlarla uğraşmak zorunda kalan Osmanlı İmparatorluğu açısından ise Boğazlar

¹⁰⁷ Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s. 279.

¹⁰⁸ Yaşar Yücel ve Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, Cilt 4, Ankara: TTK yayınları, 1992, s. 236-237.

¹⁰⁹ Andlaşma, 34 maddeden oluşan Barış Andlaşması ve buna bağılı olarak Boğazlara, Karadeniz'de bulunacak savaş gemilerinin miktarına ve Ailand Adalarının hukuki statüsüne ait üç ayrı sözleşmeden oluşmuştur. Andlaşmaların metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 341-356.

¹¹⁰ Dönemin siyasi ve askeri gelişmeleri için bakınız, Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s.284-345.

rejimi, devamlı aleyhte bir gelişme göstermiştir. Örneğin 1856 Paris Andlaşması ile Karadeniz'in tarafsız konuma getirilmesinden memnun olmayan Rusya, 1870 Fransız-Alman savaşından yararlanarak, 1856 Andlaşmasını fesih ederek yeni bir düzenleme yapılmasını talep etmiştir (31 Ekim 1870). Fesih nedeniyle doğan boşluğu doldurmak üzere de Londra'da, Karadeniz hakkında 9 maddeden oluşan Londra Boğazlar Andlaşma'sı imzalanmıştır (13 Mart 1871).¹¹¹ Andlaşma, 1856 Paris Andlaşması'nın Karadeniz'i tarafsız hale getiren 11. 13. ve 14. maddelerini ilga ederek (Madde 1), Karadeniz'in tarafsızlaştırılması ile meydana gelen özel durumu ortadan kaldırmıştır. Böylece Karadeniz'in tarafsız ve askerden arındırılmış statüsü sona ermiştir.¹¹² Buna rağmen Osmanlı İmparatorluğu'na, 1856 Paris Andlaşması ile Avrupalı Devletlerin kendisine vermiş olduğu egemenlik ve toprak bütünlüğünün korunması konusundaki garantinin uygulanması şartıyla, barış zamanında *dost devletlerin* savaş gemilerine boğazları açma hakkı tanınmıştır (Madde 2).¹¹³

Boğazlar üzerinde daha fazla ayrıcalık isteyen Rusya, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi) sonunda imzalanan Ayastafanos Andlaşması'nın (3 Mart 1878)¹¹⁴ 24. maddesi ile, Boğazların Karadeniz'deki Rus Limanlarına gelen veya giden tarafsız bütün devletlerin ticaret gemilerine açık tutulmaya devam edilmesini kabul ettirmişti. Ancak bu andlaşmanın Rusya'ya özellikle Balkanlar'da üstünlük sağlaması, Avrupalı diğer devletlerin soruna müdahale etmesine neden olmuştur. Bu amaçla mayıs ayında başlayan görüşmeler sonucunda Berlin Andlaşması imzalanmıştır (13 Temmuz 1878).¹¹⁵

Berlin Andlaşması ile hem Ayastafanos Andlaşması hükümleri tadil edilerek Rusya'nın bu andlaşmayla kazandığı haklar engellenmiş hem de 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazların statüsünü belirleyen hükümleri teyit edilmiştir (Madde 63).¹¹⁶ 1878 Berlin Andlaşması sonradan bazı değişikliklere maruz kalsa da

¹¹¹ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 369-371.

¹¹² Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 124.

¹¹³ Tükin, *Boğazlar Meselesi*, s.362-365.

¹¹⁴ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 380-385.

¹¹⁵ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 403-424.

¹¹⁶ Tükin, *Boğazlar Meselesi*, s.388-389.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar yürürlükte kalmış ve 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan hukuki statü uygulanmaya devam edilmiştir.¹¹⁷

c. Birinci Dünya Savaşı ve Sonrası Boğazlar Rejimi

1878 Berlin Andlaşması'ndan sonra Boğazların barış zamanı bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı kuralı bazı istisnalara¹¹⁸ rağmen titizlikle uygulanmış, bu dönemde ihracatının yaklaşık üçte birini Boğazlar üzerinden yapan Rusya'nın¹¹⁹ savaş gemilerini Boğazlardan geçirme gayretleri ise 1907 İngiliz-Rus Andlaşması'na rağmen sonuçsuz kalmıştır.

10 Ağustos 1914 tarihinde Akdeniz'de İngiliz donanmasından kaçan *Amiral Souchon* komutasındaki *Goben* ve *Breslav* adlı iki Alman savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne geçmesini¹²⁰ İtilaf Devletleri (İngiltere, Fransa ve Rusya) 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin ihlali olarak değerlendirerek protesto etmiştir. Boğazlar konusundaki yükümlülüğünü ihlal eden Osmanlı İmparatorluğu da bu iki gemiyi satın aldığını açıklayarak protestoları hafifletmeye çalışmıştır.¹²¹ Osmanlı bayrağı çekilen bu gemilerin Karadeniz'de, Rusya'ya ait bazı limanları bombalaması Osmanlı İmparatorluğu da fiilen Birinci Dünya Savaşı'na sokmuştur. Savaş boyunca Osmanlı İmparatorluğu, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin kendisine tanıdığı savaş zamanında Boğazları istediği devletlere açma ve kapatma yetkisini kullanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Boğazlarla ilgili en önemli olay kuşkusuz İtilaf devletlerinin Şubat 1915'de Karadeniz'e geçmek için Çanakkale Boğazı'na saldırmasıdır. 9 Ocak 1916'da İtilaf devletlerinin geri çekilmek zorunda kaldığı Çanakkale Savaşı sonucunda Rusya'da Çarlık Rejimi yıkılmış yerine Bolşevik rejimi kurulmuş-

¹¹⁷ Tukin, *Boğazlar Meselesi*, s.391; Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s.12.

¹¹⁸ Rusya, 1884'de Uzak Doğu'ya gitmek üzere donanmasını Boğazlardan geçirmeyi başarmış ancak İngiltere'nin 1885'de Donanmasını Karadeniz'e geçirme talebi Osmanlı İmparatorluğu tarafından kabul edilmemiştir.

¹¹⁹ Yusuf Hikmet Bayur, *Boğazlar Sorununun Bir Evresi (1906-1914)*, BELLETEN 28. Sayıdan Ayrı Basım, Ankara: TTK Yayınları, 1943, s. 91.

¹²⁰ Amiral Souchon idaresindeki savaş gemilerin Boğazlardan geçmesi ile ilgili tartışmalar hakkında geniş bilgi için bakınız, Mustafa Balcıoğlu, *Teşkilat-ı Mahsusa'dan Cumhuriyete*, Ankara: Nobel Yayınları, 2001, s. 47-51.

¹²¹ A.L. Macfie, *The Straits Question 1908-1936*, Thessaloniki: Institute for Balkan Studies (236), 1993, s. 50.

tur (2 Kasım 1917). Yeni rejim İtilaf devletleri ile Rusya arasında Petesburg'da imzalanan ve Boğazların Rusya'ya bırakıldığı *İstanbul Andlaşması'nı* (10 Ocak 1915)¹²² ve Osmanlı İmparatorluğu'nun taksimine dair diğer gizli andlaşmaları, 24 Kasım ve 7 Aralık 1917'de yayınladığı bir bildiri ile açıklamış ve bu andlaşmaların hükümsüz olduğunu bildirmiştir.¹²³

Osmanlı İmparatorluğu, kendisinin de taraf olduğu İttifak devletlerinin (Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Bulgaristan) savaşı kaybetmesi sonucu imzaladığı Mondros Mütarekesi'nde¹²⁴ (30 Ekim 1918) Boğazlar rejimi hakkında özel bir düzenleme yapılmamış olsa da 1. madde de Boğazların geçişi açılacağı ve her iki boğazdaki askeri tesislerin itilaf devletlerince işgal edileceği düzenlenmiştir.¹²⁵ Mondros Mütarekesi ile 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi hükümlerince garanti altına alınan Boğazların kapalılığı kuralına son verilmiş, Boğazlar yabancı devletlerin savaş gemilerine açılmış ve bölge itilaf devletlerince işgal edilmiştir.

Bu dönemde Boğazların tüm devletlerin gemilerine açık tutulacağı görüşü o dönemin uluslararası konjonktürünün bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. ABD Başkanı Wilson'un 8 Ocak 1918'de Amerikan kongresinde yaptığı konuşmada yer alan "14 İlke" içinde de Türk Boğazlarının serbestliği öngörülmekteydi (İlke 12). Bu ilke Türkiye'nin güvenliği ve egemenliğinin sağlanması şartıyla Mustafa Kemal ve arkadaşları tarafından da kabul edilebilir bulunmuştur.¹²⁶ Zira Erzurum ve Sivas kongrelerinde benimsenmiş ilkelerin son Osmanlı Mebusan Meclisince kabul edilmiş biçimini oluşturan 28 Ocak 1920 tarihli Misak-ı Milli'nin (Milli Ant) 4. maddesi,

¹²² Tefik Bıyıkoglu, *Birinci Dünya Harbinde (1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918-11 Ekim 1922), Boğazlar Problemi*, BELLETEN Cilt XXV, Sayı 97'den Ayrı Basım, Ankara: TTK Basımevi, 1961, s. 91.

¹²³ Armaoğlu, *19. Yüzyıl*, s. 128; Tükin, *Boğazlar Meselesi*, s.440.

¹²⁴ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 519-524; Seha L. Meray, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri*, Ankara: A.Ü. SBF Yayınları No: 409, 1977, s. 1-5.

¹²⁵ Mondros Mütarekesi Madde 1; "Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının açılması ve Karadeniz'e geçiş sağlanması. Çanakkale ve Karadeniz Boğazları kalelerinin müttefiklerce işgal edilmesi."

¹²⁶ Pazarıcı Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar," *Prof. Dr. Ernst E. HIRSCH'in (1902-1985) Hatırasına Armağan*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Kasım 1986, s. 853-854.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar rejiminin diğer devletlerce verilecek bir kararla belirlenmesi ilke olarak kabul ettiğini düzenlemiştir.¹²⁷

Birinci Dünya Savaşı sonrası Osmanlı İmparatorluğu ile İtilaf devletleri arasında imzalanan ve savaş dönemini resmen sona erdirecek olan 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Andlaşması'nın¹²⁸ 37-61. maddeleri Boğazların hukuki statüsünü düzenlemektedir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nca daha sonra onaylanmayan ve yürürlüğe girmesi için de TBMM tarafından onaylanması gereken (Madde 433) bu andlaşma, TBMM tarafından incelenmeye dahi değer bulunmamıştır.¹²⁹ Yürürlüğe girmeyen bu andlaşma hükümlerinin incelenmesi, özellikle dönemin askeri açıdan güçlü olan devletlerin Boğazlar üzerindeki düşüncelerinin tespiti açısından önem taşımaktadır.

Andlaşmaya göre Boğazlar barış ve savaş zamanında bütün devletlerin savaş ve ticaret gemi ve uçaklarının serbest geçişine açık olacaktır (Madde 37). Aynı hükme göre bu bölge abluka altına alınmayacak ve savaş hukuku kuralları uygulanmayacaktır. Ayrıca Boğazlardan geçişi düzenleme ve bu düzeni uygulama yetkisi Türkiye'nin dahil edilmediği (Madde 40)¹³⁰ özel bir sancağı, bütçesi ve teşkilatı olan (Madde 42) uluslararası bir komisyon tarafından yürütülecektir (Madde 39).

Her ne kadar Sevr Andlaşması yürürlüğe girmemiş olsa da bu süreç, Boğazlar üzerinde yaklaşık dört yüzyıl süren Osmanlı egemenliği son vererek konuya ilgi gösteren devletlerin Boğazları ve geçişi kontrolünde tutmak için mücadele edeceği yeni bir dönemi başlatmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Boğazlardan geçiş rejiminin, mutlak kapalılık ilkesinden geçiş serbestliği ilkesine doğru istikrarlı bir gidişin olduğunu söylemek mümkündür. Bu değişikliğin temelinde Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri

¹²⁷ Misak-ı Milli Madde 4 "İslam Halifeliğinin ve yüce saltanatın merkezi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olan İstanbul Kenti ile Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlikeden uzak tutulmalıdır. Bu ilke saklı tutulmak koşulu ile Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaretine açılması konusunda, bizimle birlikte, öteki tüm dünya devletlerinin verecekleri karar geçerlidir." İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)*, Cilt 1, Ankara: TTK Yayınları, 1983, s. 15-16.

¹²⁸ Andlaşmanın metni için bakınız, Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi*, s. 525-691. Ayrıca Meray, *Osmanlı İmparatorluğu'nun*, s. 45-185.

¹²⁹ Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin," s. 855.

¹³⁰ Maddeye göre Komisyon, ABD (eğer katılmak isterse), İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya ve Cemiyet-i Akvam (Milletler Cemiyeti) üyesi olduğu takdirde Rusya, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan'dan oluşacaktır. Bunlardan ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya'dan her birinin ikişer oyu, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan'ın ise birer oya sahip olacaktır.

ve ekonomik açıdan zayıflaması etkili olmuştur. Ayrıca bu dönemde savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi konusunda daha hassas davranıldığı ve ticaret gemilerinin geçişi konusundaki kısıtlamanın daha çok ekonomik kaygılardan kaynaklandığı görülmektedir. Bu yaklaşımda deniz ticaretindeki gelişmelere rağmen henüz bölgede yaşayan insanları, şehirleri ve doğal çevreyi tehdit eden dev petrol tankerlerinin, tehlikeli atık taşıyan gemilerin olmaması etkili olmuştur. Uluslararası deniz hukukunda yaşanan gelişmelere paralel olarak Türkiye de, Boğazlardan ticaret ve savaş gemilerinin geçişini tek başına düzenleme gibi bir yaklaşıma girmemiştir.

2. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi

a. Lozan Boğazlar Sözleşmesi (24 Temmuz 1923)

Türkiye milli mücadele döneminde Boğazlar üzerindeki egemenlik ve güvenlik hakkının saklı kalması şartıyla, Boğazlar rejimini uluslararası bir konferansla belirlemeyi ilke olarak benimsemişti. Bu itibarla 16 Mart 1921'de Sovyetler Birliği ile imzaladığı Moskova Andlaşması'nın¹³¹ 5. maddesinde, Boğazlar ve Karadeniz'e ilişkin hukuksal düzenlemelerin Karadeniz'e kıyısı olan devletlerce yapılması kabul edilmiştir. Aynı ilke 13 Ekim 1921'de Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan'ın sınırlarının belirlendiği Kars Andlaşması'nın 9. maddesi ile de teyit edilmiştir.¹³²

19 Ekim 1922'de İstanbul'u düşman işgalinden kurtaran TBMM Hükümeti, 1 Kasım 1922'de de saltanatı kaldırarak Osmanlı İmparatorluğu'na fiilen son vermiş ve Lozan Konferansı'nda Türkiye'yi tek başına temsil etmiştir. Lozan görüşmeleri esnasında Fransa'nın barış andlaşmasından ayrı özel bir Boğazlar sözleşmesi imzalanması teklifi, İngiltere tarafından kabul edilmemiş ve bir tek konferans ile her iki sorunun çözümü yoluna gidilmiştir. Ancak Türkiye'nin ısrarları üzerine barış andlaşmasına katılmayan Sovyetler Birliği'nin, Boğazlar sözleşmesine katılması kabul edilmiştir. Böylece Türkiye'nin 1921 Moskova Andlaşması'nda bulunan Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler arasında düzenlenmesi yükümlülüğü de ortadan kalkmıştır.¹³³

¹³¹ Andlaşmanın metni için bakınız, Soysal, *Türkiye'nin Siyasal*, Cilt 1, s.32-38.

¹³² Kamuran Gürün, *Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)*, Ankara: TTK Yayınları, 1991, s. 69-70.

¹³³ Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin," s. 856.

Lozan'da, Boğazlar rejimine ilişkin görüşmeler üç ana tez etrafında cereyan etmiştir. a-) İtilaf devletleri özellikle İngiltere Boğazların tamamen askerden ve silahlardan arındırılmasını, bağımsız bir Boğazlar Komisyonu'nun geçişleri düzenlemesini ve Boğazlardan tam geçiş serbestliğinin kurulmasını savunmuştur. b-) Sovyetler Birliği Boğazların savaş gemileri ve uçaklarına kapalı tutulmasını ve Boğazlar Bölgesinin Türk egemenliğinde kalmasını istemiştir. c-) Türkiye ise ilke olarak Boğazlardan geçiş serbestliğini kabul etmekle birlikte bu bölgenin egemenliği altına verilmesini savunmuştur.¹³⁴ Bu tartışmalar etrafında cereyan eden görüşmeler sonucunda, barış andlaşmasına ek olarak Boğazların statüsünü belirleyen "*Boğazların Tabii Olacağı Usule Dair Mukavele-name*" (Lozan Boğazlar Sözleşmesi) imzalanmıştır (24 Temmuz 1923).¹³⁵

Barış andlaşmasınının 23. maddesi, Boğazlardan barış ve savaş zamanı denizden ve havadan geçiş serbestisini düzenlerken, Boğazlar Sözleşmesinde de Boğazlardan geçişte ilkenin serbestlik olduğu açıklanmıştır (Madde 1). Ancak geçiş serbestliği ticaret ve savaş gemileri açısından savaş veya barış durumuna göre farklı olarak düzenlenmiştir (Madde 2). Bu farklılığın temelinde o dönemde yaşanan barış ortamına rağmen devletlerin askeri güvenlik endişeleri etkili olmuştur. Zira daha önce de belirttiğimiz gibi bu dönemde deniz kazaları, doğal çevreyi tehdit eder boyutlara ulaşmamıştı.

Ticaret gemileri ve ticari uçaklar¹³⁶ barış zamanında tam geçiş serbestliğine sahip olacaktır (Madde 2 Lahika 1/a). Savaş zamanında Türkiye tarafsız ise barış zamanı koşulları geçerli olacak (Madde 2 Lahika 1/b) ancak Türkiye savaşan ise tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve uçakları kaçak eşya, asker taşımamak ve düşmana yardım etmemek koşuluyla geçiş serbestliğinden yararlanacaktır (Madde 2 Lahika 1/c). Savaş gemileri ve uçakları¹³⁷ da kuvvetlerin tutarına ilişkin kısıtlamalar

¹³⁴ Görüşler için bakınız, Yusuf Hikmet Bayur, *Türkiye Devletinin Dış Siyaseti*, 2. baskı, Ankara: TTK Yayınları, 1995, s. 124-127. Ayrıca Cemil Bilsel, *Lozan*, Cilt 2, Ankara: Sosyal Yayınları, 1998, s. 351-365.

¹³⁵ Sözleşmeyi, Britanya İmparatorluğu (İngiltere), Fransa, İtalya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya (Sovyetler Birliği), Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve Türkiye imzalamıştır. Sözleşmenin tam metni için bakınız, Enver Bozkurt, *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*, Ankara: Lazer-Ofset Basımevi, 1992, s. 51-59.

¹³⁶ Bu statüye, hastane gemileri, yatlar, balıkçı gemileri ve askeri olmayan uçaklar ile bütün ticaret gemileri dahildir (Madde 2 Lahika 1).

¹³⁷ Bu statüye, yardımcı askeri gemiler, askeri nakliye gemileri, uçak gemileri ile bütün savaş gemileri dahildir (Madde 2 Lahika 2).

saklı kalmak şartıyla ticaret gemilerinin koşullarına bağlanmıştır (Madde 2 Lahika 2/a-b-c). Buna göre Karadeniz'e kıyısı bulunmayan bir devletin bu denizde bulundurabileceği donanma, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerden donanması en güçlü olanın o anda Karadeniz'de bulunan donanmasından fazla olmayacaktır (Madde 2 Lahika 2/a).

Sözleşme ile Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın iki kıyısı ve kıyıdan itibaren 15-20 km'lik bir alan (Madde 4/1) ve Emirali (İmralı) Adası hariç Marmara Denizi'ndeki bütün adalar (Madde 4/2) ile Ege Denizi'nde bulunan Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan Adaları (Madde 4/3) askerden arındırılmıştır (Madde 4). Bu bölgede hiçbir istihkam, daimi topçu tesisatı, denizaltı ve deniz üssü bulunmayacaktır (Madde 6). Ayrıca asıl görevi savaş gemileri ve uçaklarının sözleşmenin geçişle ilgili hükümlerine uyup uymadıklarını denetlemek ve her yıl Milletler Cemiyeti'ne bu konuda rapor vermek olan bir Boğazlar Komisyonu'nun kurulması öngörülmüştür (Madde 10). Boğazlar Bölgesinin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına alınmıştır (Madde 18). Buna göre Boğazlardan serbest geçişle ilgili hükümlere aykırı davranılması ya da askerden arındırılmış bölgenin güvenliğinin tehlikeye düşmesi halinde, sözleşmeye taraf olan devletler ve her durumda Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya, Milletler Cemiyeti'nin kararlaştırdığı bütün önlemlere başvurarak bu tür davranışları önleyeceklerdir.

Genel olarak İngiltere'nin görüşünü yansıtan Lozan Boğazlar Sözleşmesi, delegesinin sözleşme metnini imzalamasına rağmen, Sovyetler Birliği tarafından onaylanmamıştır. Ancak bu devlet sözleşme hükümlerine uymaya devam etmiştir.¹³⁸ Boğazlar üzerindeki egemenliği son derece kısıtlanan Türkiye ise sözleşmeyi onaylamasına rağmen bu durumdan oldukça hoşnutsuz olmuş¹³⁹ sözleşmenin değiştirilmesi için uygun şartları beklemeye başlamıştır.

b. Montrö Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936)

Türkiye'nin bağımsızlık andlaşmasının bir eki olarak imza edilen Lozan Boğazlar Sözleşmesi rejimi, değişen uluslararası konjonktür nedeniyle, ancak on üç yıl uygulanabilmiştir. Zira Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini kısıtlayıcı bir

¹³⁸ Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin," s. 857.

¹³⁹ Tartışmalar için bakınız, Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin," s. 858-860.

takım hükümleri istemeyerek de olsa imzalamasının nedeni olan kolektif güvenlik sistemi ve silahsızlanma¹⁴⁰ girişimleri sonuçsuz kalmış, Versailles (Versay) ve Locarno Andlaşmaları uluslararası hukuka aykırı bir şekilde tek taraflı olarak ihlal edilmiştir.¹⁴¹

Milletler Cemiyeti üyeleri uluslararası barışın korunması için silahlı kuvvetlerini Milletler Cemiyeti Konseyi'nin belirleyici esaslar dahilinde yeterli düzeye indirmeyi kabul etmişlerdi.¹⁴² Bu amaçla 1920'de *Sürekli Danışma Komitesi'nin* kurulmasına rağmen silahsızlanma girişimleri ancak 1925 Locarno Andlaşmaları'nın iyimser havası ile başlayabilmiş, 1927 ve 1932 *Cenevre Silahsızlanma Konferansı'na* rağmen silahlanma yarışı durdurulamamıştı.¹⁴³ Aynı zamanda Milletler Cemiyeti'nin kurmaya çalıştığı kolektif güvenlik sistemi de revizyonist politikalar karşısında bekleneni verememişti. Almanya 1934'den itibaren silahlanmaya ve Versay Andlaşması'na aykırı bir şekilde de zorunlu askerlik sistemini uygulamaya başlamış, Japonya'nın Mançurya (1933), İtalya'nın Habeşistan (1935) saldırıları karşısında Milletler Cemiyeti gerekli yaptırımları uygulamakta yetersiz kalmıştı.

Türkiye uluslararası arenada yaşanan bu olumsuzluklar karşısında, Londra'da yapılan silahsızlanma görüşmelerinde ilk kez Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazlar Bölgesini askerden ve silahtan arındıran hükümlerinin (Madde 2 Lahika 1-2) değiştirilmesini teklif etmiş (23 Mayıs 1933) ancak bu talep konferansın konusuyla ilgili olmadığı gerekçesi ile dikkate alınmamıştır. Türkiye'nin aynı yöndeki talebi, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin Almanya'nın silahlanmasını görüşmek üzere gerçekleştirdiği olağanüstü toplantıda, Sovyetler Birliği'nin desteğine rağmen yine görüşülmekte olan konuyla doğrudan ilgisi olmadığı gerekçesi ile reddedilmiştir (17 Nisan 1935).¹⁴⁴ Türkiye bu isteğini Mayıs 1935'de Balkan Antantı Konseyi'nin Bükreş toplantılarında ve aynı yılın Eylül ve Kasım aylarında İtalya'nın Habeşistan'a saldırması nedeniyle toplanan Milletler Cemiyeti nezdinde tekrarlamıştır. Sonuç olarak Türkiye, isteklerini ve bu amaçla görüşmelere başlanmasını içeren 10 Nisan

¹⁴⁰ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, Cilt 1-2, Ankara: Alkım Yayınları, 2000, s. 343.

¹⁴¹ Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s. 15.

¹⁴² Milletler Cemiyeti Misakı, Madde 8.

¹⁴³ Dönemin silahsızlanma çalışmaları hakkında geniş bilgi için bakınız, Armaoğlu, *20. Yüzyıl*, s. 217-226.

¹⁴⁴ Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s.19.

1936 tarihli bir notayı,¹⁴⁵ 11 Nisan 1936 günü Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalayan devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne sunmuştur.

Türkiye 11 Nisan 1936 tarihli bu notasında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra özellikle Avrupa'daki değişen siyasal ve askeri duruma dikkat çekerek silahsızlanma görüşmelerinin tıkanması, Japonya'nın Milletler Cemiyeti'nden ayrılması, Almanya'nın Versay Andlaşması'na aykırı bir şekilde Ren Bölgesi'ni silahlandırması ve İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi karşısında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi ve Milletler Cemiyeti Misakı 10. maddesine dayanan kolektif güvenlik sisteminin iflas ettiğini belirterek, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalayan devletlerin istekleri dışında ortaya çıkan bu durum nedeniyle Türkiye'nin, Boğazlar rejimini düzenlemeyi amaçlayan andlaşmaların yapılması için görüşmelere hazır olduğunu bildirmiştir. Söz konusu talep uluslararası açılarından *rebus sic stantibus* (koşullarda köklü değişiklikler) ilkesine¹⁴⁶ ve o dönemin siyasi konjonktürü gereği tamamen askeri argümanlara dayandırmıştır. Zira Türkiye Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazların güvenliğini askeri açıdan sağlayan hükümlerinin uygulanamaması nedeniyle bu bölgede kendi güvenliğini tam olarak sağlayamamış, dünya deniz ticareti bugünkü kadar gelişmemiş ve ticaret gemilerinin boy ve tonajları can, mal ve çevre güvenliğini tehdit edecek boyutlara ulaşmamıştı.

Türkiye'nin bu çağrısı dönemin hassas bir zeminde gelişen uluslararası ilişkilerinin bir sonucu olarak İtalya dışında olumlu karşılanmış¹⁴⁷ ve bu amaçla 22 Haziran 1936 günü İsviçre'nin Montreux (Montrö) kentinde başlayan görüşmeler sonucunda, 20 Temmuz 1936 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır.¹⁴⁸ İtalya 1938'de bu sözleşmeye katılırken, Japonya 1951'de Müttefik Devletlerle imzaladığı San Fransisco Andlaşması ile sözleşmeden çekilmiştir.

¹⁴⁵ Notanın tam metni için bakınız, Dışişleri Bakanlığı Eğitim Başkanlığı, *Türk Boğazları ile İlgili Temel Metinler*, Ankara: Kasım 1994, s. 26.

¹⁴⁶ "*Rebus sic stantibus*" ilkesi öğretilde, usulüne göre düzenlenmiş bir andlaşmanın akdi sırasında mevcut bulunan ve bu andlaşmanın yapılmasını gerektiren koşullarda, tarafların önceden kestiremeyecekleri köklü değişikliklerin meydana gelmesi durumunda, taraflardan birinin andlaşmayı feshetme veya yeni şartlara uydurulması durumunu ifade etmektedir. Bu ilke 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 69. maddesinde düzenlenmiştir. Geniş bilgi için bakınız, Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 1.Cilt, s. 151-155.

¹⁴⁷ Türkiye'nin talebinin olumlu karşılanmasının nedenleri için bakınız, Doğu Ergil, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga," *Lozan'ın 50. Yıl Armağanı*, İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1978, s. 108-109.

¹⁴⁸ Sözleşmeyi Bulgaristan, Fransa, Büyük Britanya (İngiltere), Yunanistan, Japonya, Romanya, Türkiye, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya imzalamıştır.

Montrö Konferansı sırasında Türkiye'nin Boğazlar Bölgesinin kendi egemenliğine bırakılması ve Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılarak yetkilerinin Türkiye'ye devredilmesi teklifi çok büyük tepki görmemiş ve sonuçta kabul edilmiştir.¹⁴⁹ Ancak savaş gemilerinin geçiş rejimi konusunda üç ana tezin çatıştığı görülmektedir. Bunlardan Sovyetler Birliği Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin denizaltılar ve uçak gemileri dışında savaş gemilerine Boğazlardan geçiş serbestliği tanınmasını, öteki devletlerin savaş gemilerine ise Karadeniz'e geçmede belli sınırlamalar getirilmesini savunmaktaydı. İngiltere Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemileri konusunda ki sınırlamaları ilke olarak kabul etmekle birlikte, bütün devletlerin savaş gemilerine serbest geçiş hakkının tanınmasını öngörmekteydi. Üçüncü tez, kendi güvenliği çerçevesinde, iki tez arasında bir denge sağlamayı amaçlayan Türkiye'nin görüşü olmuştur. Buna göre tonaj sınırlamaları saklı kalmak şartıyla, savaş gemileri serbest geçiş ilkesinden yararlanırken, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine bu denizde bulunabilmeleri için belli tonaj (28000 ton) ve süre (15 gün) şartı getiriliyordu.

Savaş gemilerinin geçişinde bu kadar hassas davranılmasının arkasında devletlerin güvenlik endişeleri etkili olmuştur. Büyük bir silahlanma yarışının yaşandığı ve savaş rüzgarlarının estiği bu dönemde, etkin bir silahlı güç olan savaş gemilerinin Boğazlardan geçişinin kısıtlanması, konferansa katılan devletler tarafından olumlu karşılanmıştır. Neticede Türkiye'nin tezi ağırlık kazanmış ve güvenlik çıkarlarına uygun bir Boğazlar rejimi ortaya çıkmıştır.¹⁵⁰

i. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Rejimi

Türk Hükümetince büyük bir zafer olarak değerlendirilen,¹⁵¹ Atatürk'ün ise başarısının parlaklığı konusunda biraz çekingen olduğu¹⁵² Montrö Boğazlar Sözleş-

¹⁴⁹ Seha Meray ve Osman Olcay, *Montrö Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler*, Ankara: S.B.F. Yayını no:390, 1976, s.441; Ertuğrul Zekai Ökte (haz.), "Montreux Boğazlar Konferansı Sürecinde Türk Dış Politikasını Yönlendiren Gizli Yazışmalar," *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, (Mart 1998), Sayı 14, s. 71 (Belge 11).

¹⁵⁰ Ergil, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga," s. 112.

¹⁵¹ Sözleşmenin onaylanmasına dair meclis tutanakları için bakınız, *Atatürk'ün Milli Dış Politikası*, T.C. Kültür Bakanlığı, Cilt II, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları 392, s. 301-326.

¹⁵² Atatürk, Montrö Boğazlar sözleşmesi nedeniyle 19 Temmuz 1936 günü dönemin Dışişleri Bakanı T. Rüşti ARAS'a çektiği kutlama telgrafında "Montreux konferansını pek parlak" olarak değerlendirmemiştir. Telgrafın tam metni için bakınız, T.C. Kültür Bakanlığı, s. 300.

mesi, TBMM tarafından 31 Temmuz 1936 gün ve 3056 yasa ile oybirliğince onaylanmıştır.¹⁵³ 29 maddelik bir ana metin, bu ana metne dört ek ve bir de protokolden oluşan sözleşme, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan Boğazlar Komisyonu'nun yetkilerini tamamen Türkiye'ye aktarmıştır (Madde 24/1). Böylece Türkiye savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin hükümlerin uygulanması ve bu gemilerin geçişi ile ilgili istatistiklerin toplanması ve bilgi verilmesi konusunda yükümlülük üstlenmiştir (Madde 24/2-3). Ayrıca Türkiye Boğazlar bölgesini yeniden askerleştirerek, Boğazlar üzerinde egemenlik yetkisini tesis etmiştir.¹⁵⁴

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ilke olarak Boğazlardan *geçiş serbestliği ilkesini* kabul etmiştir (Madde 1/1). Ancak bu geçiş serbestliği sadece sözleşme hükümlerine uygun olarak kullanılabilir (Madde 1/2). Objektif bir hukuk niteliği verilen¹⁵⁵ bu ilkenin süresi ise sonsuzdur (Madde 28/2).

Ticaret gemileri,¹⁵⁶ barış veya Türkiye'nin tarafsız bulunduğu savaş zamanında, gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, sağlık denetimi hariç¹⁵⁷ hiçbir formaliteye bağlı olmaksızın geçiş serbestliğinden yararlanacaklardır (Madde 2/1 ve 4/1). Kılavuz almak isteğe bağlanmıştır (Madde 2/3 ve 4/2). Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidi altında sayması durumunda ise ticaret gemileri, geçiş serbestliğinden ancak gündüzleri geçmeleri şartıyla yararlanabilecektir (Madde 6/1). Bu durumda Türkiye, ücretsiz olmak şartıyla, kılavuz almayı zorunlu kılabilir (Madde 6/2). Ancak Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidi karşısında almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar vermesi ve sözleşmeye taraf devletlerin (bağıtlı yüksek taraflar) çoğunluğunun da aynı görüşte olması durumunda, Türkiye almış olduğu önlemleri kaldıracaktır (Madde 21/4).

¹⁵³ *Resmi Gazete*, 5 Ağustos 1936, Sayı: 3374.

¹⁵⁴ Boğazlar bölgesinin askerleştirileceği sözleşmede açık olarak düzenlenmemiştir. Ancak Sözleşmenin 23. maddesi "Boğazların yeniden askerleştirilmiş olmasına..." hükmü dolaylı bir atıfta bulunmuştur. Ayrıca *Ek Protokolde* Türkiye'nim Boğazlar bölgesini yeniden askerleştirebileceği düzenlenmektedir.

¹⁵⁵ Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s. 17.

¹⁵⁶ Ticaret gemileri terimi, sözleşmenin savaş gemilerinin boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen II. Kesim'in kapsamına girmeyen bütün gemileri kapsamaktadır (Madde 7).

¹⁵⁷ Uluslararası sağlık koşulları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş sağlık denetimi, gündüz ve gece ve olabilen en büyük hızda yapılacak ve bu gemiler Boğazlardan geçişleri sırasında başka hiçbir nedenle durdurulamayacaklardır (Madde 3).

Konu doktrinde tartışmalı olmakla birlikte, Milletler Cemiyeti'nin infisah etmesi, bize göre, sözleşmenin 21/4. maddesinde düzenlenen bu denetim mekanizmasının uygulama alanını ortadan kaldırmıştır.¹⁵⁸ Ancak Türkiye'nin bu konudaki yetkisi, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 12 Şubat 1946 tarihli kararı gereği, sınırsız değildir. Söz konusu kararda, Milletler Cemiyeti'ne ait malvarlığının, arşivlerin ve siyasi nitelikli olmayan fonksiyonların otomatik olarak Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na geçtiği düzenlenirken, siyasi nitelikli olan bir fonksiyonun yüklenilmesi taraf devletlerin talebi ve Birleşmiş Milletler Genel Kurulu veya ilgili organın bu yönde bir karar alması şartına bağlanmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 21/4. maddesinde Milletler Cemiyeti Konseyi'ne verilen denetim mekanizması da siyasi nitelikli bir fonksiyon olduğundan, Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidi karşısında olduğu gerekçesi ile almış olduğu önlemlerin haklı olmadığı görüşünde olan taraf devletler, 12 Şubat 1946 tarihli kararda düzenlenen bu usulü işleterek, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ni harekete geçirebileceklerdir.¹⁵⁹

Savaş zamanında Türkiye savaşan ise, Türkiye ile savaşta olmayan devletlerin ticaret gemileri düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek ve boğazlar gündüz girmek şartıyla geçiş serbestliğinden yararlanacaklardır (Madde 7).

Savaş gemilerinin ise barış zamanında Boğazlardan geçişleri sınıflarına göre değişmektedir. Askeri tankerler belirlenen silah sınırlarını¹⁶⁰ aşmamak şartıyla sözleşmenin 13. maddesinde belirtilen ön bildirimle bağlı kalmadan ve 14. maddesindeki tonaj hesabına katılmadan tek başlarına geçiş haklarına sahiptirler (Madde

¹⁵⁸ Prof. Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Sevin Toluner sözleşmenin 21/4. maddesinde düzenlenen bu denetim hükmünün, Milletler Cemiyeti'nin feshedilmesi nedeniyle, uygulama alanının kalmadığı görüşünü savunmaktadır. Bakınız, Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s. 27; Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 176.

Ancak doktrinde biz kısım yazar, Milletler Cemiyeti'ne ait yetkilerin Birleşmiş Milletlere geçtiği görüşünden hareketle, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 21/4. maddesinde Milletler Cemiyeti Konseyi'ne tanınan denetim yetkisinin bugün Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından kullanılacağını belirtmektedirler. Görüşler için bakınız, Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 143-144; Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Hukuksal ve Siyasal Rejimi*, Gözden geçirilmiş II. Bası, Ankara: Turhan Kitapevi, 1995, s. 76-78; Akipek, *Devletler Hukuku*, 2. Cilt, s. 52, 121 nolu dipnot.

¹⁵⁹ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 176, 201 nolu dipnot.

¹⁶⁰ Askeri tankerler Boğazlardan geçişlerinde üzerlerinde, yüzer hedeflere karşı 105 mm çapında iki top, hava hedeflerine karşı ise 75 mm çapında iki silahtan fazla silah taşıyamazlar (Madde 9/2).

9/1). Hafif su üstü gemileri,¹⁶¹ küçük savaş gemileri¹⁶² ve yardımcı gemiler¹⁶³ ise bayrakları ne olursa olsun, Boğaza gündüz girmek, ön bildirimde bulunmak, geçiş sırasında kuvvetlerinin tüm kuruluşunu bildirmek (Madde13) ve geçiş esnasında savaş gemisi 9 gemiyi yada 15,000 tonu aşmamak (Madde 14/1-2) şartıyla uğraksız geçiş hakkından yararlanacaklardır (Madde 10/1). Bunların dışında kalan savaş gemileri¹⁶⁴ için Karadeniz'e kıyısı bulunan ve bulunmayan devletler arasında bir ayırımı gidilmiştir (Madde 10/2).

Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin 15,000 tonu aşmayan savaş gemileri¹⁶⁵ tek başlarına ve en çok iki torpido eşliğinde Boğazlardan ön bildirim ve geçişte kuvvet bildirimi koşullarını yerine getirmek suretiyle geçebilecektir (Madde 11). Yine bu devletler başka denizlerden aldıkları, yaptırdıkları veya başka denizlere onarıma gönderdikleri deniz altılarını önceden bildirmek, gündüz, su üstünden ve tek başlarına gitmeleri şartıyla Boğazlardan geçirebilecektir (Madde 12). Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin bu tür savaş gemilerini Boğazlardan geçirmeleri söz konusu değildir. Ayrıca bu devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı 30,000 tonu aşmayacaktır¹⁶⁶ (Madde 18/1-a). Bir devletin bu denizde bulundurabileceği savaş gemilerinin tonajı da, bu tonajın üçte ikisini aşamayacaktır. Ancak insancıl amaçlı durumlar bu sınırlamaların dışında tutulmuştur (Madde 18/1-d). Fakat amaçları ne olursa olsun Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde en fazla 21 gün kalabilecektir (Madde 18/2).

¹⁶¹ *Hafif su üstü gemileri*, uçak gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standart sutaşırımı 10,000 tonu geçmeyen, 100 tonun üzerinde ve 203 mm çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir (Ek II B/3).

¹⁶² *Küçük savaş gemileri*, yardımcı gemiler dışında, standart sutaşırımı 2,000 tonu geçmeyen, 100 tonun üzerinde, 155 mm çapından büyük top bulunmayan, torpil atma yeteneği olmayan ve 20 milden fazla hız yapamayan su üstü savaş gemileridir (Ek II B/5).

¹⁶³ *Yardımcı gemiler*, askeri donanmaya bağlı olup, standart sutaşırımı 100 tondan büyük olan, genellikle donanma hizmetinden, asker taşıma veya savaşan gemilerin kullandıkları amaçtan başka bir hizmette kullanılan su üstü gemileridir (Ek II B/6).

¹⁶⁴ Bu savaş gemileri 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Andlaşması'ndan esinlenerek hazırlanan ve sözleşmenin Ek II de düzenlenen hattıharp gemileri, uçak gemileri ve deniz altılarıdır.

¹⁶⁵ *Hattıharp gemileri*, uçak gemileri ve yardımcı gemiler dışında, standart sutaşırımı 10,000 tonun üstünde olan yada 203 mm çapından büyük çaplı bir top taşıyan su üstü gemileri veya standart sutaşırımı 8,000 tonu geçmeyen ve 203 mm çapından büyük çaplı bir top taşıyan su üstü gemileridir (Ek II B/1).

¹⁶⁶ Ancak bu tonaj, herhangi bir anda Karadeniz'in en güçlü donanmasının tonajı, iş bu sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını en az 10,000 ton aşması durumunda 45,000 tona çıkabilecektir (Madde 18/1-b).

. Türkiye'nin tarafsız bulunduğu savaş zamanında, savaşa katılmamış devletlerin savaş gemileri Boğazlardan barış zamanındaki şartlara uygun olarak geçeceklerdir (Madde 19/1). Savaşa katılmış devletlerin savaş gemilerini geçişi ise kural olarak yasaklanmıştır (Madde 19/2). Ancak savaş başlamadan önce bağlı buldukları limanlardan ayrılmış bulunan savaşan bütün devletlerin savaş gemileri bu limanlara dönebilmek için Boğazlardan geçebileceklerdir (Madde 19/4). Ayrıca Milletler Cemiyeti'nin başvurduğu zorlama tedbirlerin uygulanması amacıyla ve Milletler Cemiyeti Misak'ı çerçevesinde akdedilip, Misakın 18. maddesi uyarınca tescil edilen Türkiye'nin de taraf olduğu bir karşılıklı yardım anlaşması gereğince savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmelerine izin verilecektir (Madde 19/2).¹⁶⁷ Bu durumda barış zamanındaki kısıtlamalar geçerli olmayacaktır (Madde 19/3).

Savaş zamanında Türkiye savaşan konumunda ise savaş gemilerinin geçişi tamamen Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır (Madde 20). Ayrıca Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda da 20. madde hükümleri uygulanacaktır (Madde 21). Ancak Milletler Cemiyeti Konseyi üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin almış olduğu bu kararda haklı olmadığına karar verir ve sözleşmeye taraf olan devletlerin çoğunluğu da aynı görüşü paylaşırsa Türkiye barış zamanı rejimini uygulamak zorunda kalacaktır (Madde 21/5).¹⁶⁸

Sözleşmede sadece sivil uçakların geçişi düzenlenmiştir. Buna göre sivil uçaklar, Akdeniz-Karadeniz arasında olmak üzere yasaklanmış bölgelerin dışında tarifersiz uçuşlar için üç gün öncesinden, tarifeli uçuşlar için geçiş tarihlerini belirten

¹⁶⁷ Prof. Dr. Mahmut Belik Sözleşmenin 19/2. maddesinde düzenlenen bu iki istisnanın da bugün artık uygulama alanını kaybettiğini belirtmektedir. Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, s. 25.

Prof. Dr. Sevin Toluner de aynı görüşü paylaşmakla beraber, bizim de katıldığımız değerlendirmeye göre, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalayan bütün devletlerin Birleşmiş Milletler üyesi olması ve bu devletlerin Birleşmiş Milletler Andlaşması'nın 25. ve 49. maddeleri gereği Güvenlik Konseyi'nin barış ve güvenliğin sağlanması ve yeniden iadesi için aldığı tedbirlerine uymak durumunda olmasının ve Birleşmiş Milletler çerçevesinde alınacak zorlayıcı tedbirlerin uygulanmasının bu hükmü tadil ettiği görüşündedir. Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 176.

Ancak Çelik, Milletler Cemiyeti'nin yerini bugün Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın alması nedeniyle bu örgüt çerçevesinde alınacak önlemlere ilişkin geçişlerin, sözleşmenin 19/2. maddesinde belirtilen istisnalardan yararlanacağını düşünmektedir. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s.143.

¹⁶⁸ Ancak doktrinde sadece Milletler Cemiyeti Konseyi tarafından kullanılacak bu denetim mekanizmasının, Milletler Cemiyeti'nin infisah etmesi nedeniyle, bugün kim tarafından kullanılacağı tartışmalıdır. Konu hakkında daha önce değerlendirme yapıldığı için bu tartışmalara tekrar girilmeyecektir.

genel bir ön bildirimde bulunmak şartıyla geçebileceklerdir (Madde 23/1). Askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçişi ise tamamen Türkiye'nin egemen yetkisi altına bırakılmıştır.¹⁶⁹

ii. Sözleşmenin Uygulanması ve Sona Ermesi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlük süresi sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak yirmi yıl olarak belirlenmişti (Madde 28/1). Ancak sözleşmenin 1. maddesinde belirtilen geçiş serbestliği ilkesi ise sonsuz olacaktır (Madde 28/2).¹⁷⁰ Bu hüküm sözleşmenin her hangi bir şekilde sona ermesi ve yeni bir düzenlemenin yapılmaması durumunda önem kazanmaktadır. Türkiye böyle bir durumda geçiş serbestliği ilkesini kısıtlayacak şekilde egemenlik yetkisini kullanamayacaktır. Sözleşmede öngörülen bu 20 yıllık süre dolmadan iki yıl önce taraflardan birinin sözleşmenin feshi için ön bildirimde bulunması durumunda, sözleşmenin iki yıl sonra bütün devletler açısından sona ermesi düzenlenmişti (Madde 28/3).¹⁷¹ Öngörülen bu süre 1956 yılında dolmasına rağmen bu yönde herhangi bir talep gelmediği için Montrö Boğazlar Sözleşmesi halen yürürlüktedir. Ayrıca sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra her beş yıllık dönemin sonunda sözleşmeye taraf olan devletlerden her birinin, sözleşmenin bir veya birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilme hakkı mevcuttur (Madde 29/1).

c. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Sonrası Boğazlar Sorunu

Boğazlar özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan yeni uluslararası ortamında, Türkiye'nin dış politikasının belirlenmesinde önemli bir etken olmuştur.¹⁷² Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni tam olmasa da önemli bir ölçüde

¹⁶⁹ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 2.cilt, s. 380.

¹⁷⁰ 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi gereği (Madde 45/2) Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin oybirliği bu ilkedan vazgeçilmesi veya değiştirilmesi olanağı tamamen ortadan kalkmış değildir.

¹⁷¹ Bu durumda taraflar yeni bir konferans toplanmasını ve buna katılmayı kabul etmişlerdir (Madde 24/4).

¹⁷² Haluk Ülman, "Türk Dış politikasına yön veren etkenler (1923-1968)," *A.Ü. SBF Dergisi*, Cilt 23, Sayı 3 (Eylül 1968), s.262.

çıklarlarına uygun olarak değerlendiren Sovyetler Birliği¹⁷³ 23 Ağustos 1939 Sovyet-Alman Saldırmazlık Paketi'nin imzalanmasından sonra sözleşme hükümlerine aykırı olarak Türkiye'ye Boğazları ortak savunmayı önermiş ve Boğazlardan Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemilerinin geçmeyeceğine dair kendilerine teminat verilmesini talep etmiştir.¹⁷⁴ Sovyetler Birliği bu yöndeki taleplerini savaş sırasında İngiltere ve Almanya'ya da iletmış ve dönemin siyasi koşulları doğrultusunda destek bulmuştur. Ancak saldırmazlık paktına rağmen 22 Haziran 1941 tarihinde Almanya'nın Sovyetler Birliği'ne savaş ilan etmesi, Türkiye'nin üzerindeki Sovyet baskısını hafifletmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sırasında da gündemde kalan Boğazlar sorunu¹⁷⁵ savaşın bitimi ile iyice alevlenmiştir. Sovyetler Birliği Devlet Başkanı Stalin, Yalta Konferansı'nda (4-11 Şubat 1945) Boğazlar konusundaki eski talebini tekrarlamış ve bu talep ABD ve İngiltere tarafından da desteklenmiştir. Bu destek üzerine Sovyetler Birliği, "25 Aralık 1925 Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Andlaşması"nı feshettiğini açıklamış (19 Mart 1945) ve yeni andlaşmanın imzalanabilmesi için Kars ve Ardahan'ın Sovyetler Birliği'ne iadesini ve Boğazlardan üs verilmesini şart koşmuştur (7 Haziran 1945). Sovyetler Birliği 17 Temmuz-2 Ağustos 1945 tarihleri arasında toplanan Potsdam Konferansı'nda Türkiye ile olan sınırın yeniden belirlenmesi ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uygun bir andlaşma olmadığı gerekçesi ile tadili yönündeki talebini yinelemiştir.¹⁷⁶ İngiltere ve ABD ise, Sovyet savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkı elde edebilmeleri için Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin gözden geçirilebileceğini ancak toprak talebinin Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın yetkisine tabi olması nedeniyle tüm üyeleri ilgilendirdiğini bildirmişlerdir. Neticede Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin bugünkü koşullara

¹⁷³ Dönemin Sovyetler Birliği Dışişleri Halk Komiseri Litvinov, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin kapanış konuşmasında, Sözleşmeyi önemli oranda çıkarlarına uygun olduğunu belirtmiştir. Litvinov'un kapanış konuşması (21 Temmuz 1936) için bakınız, Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye, *Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö*, İstanbul: Aydınlık Yayınları, 1977, s. 114-117.

¹⁷⁴ Sovyetler Birliği bu talebini Türkiye'ye, Türk-Sovyet Karşılıklı Yardım Andlaşması'nın yenilenmesi için yapılan görüşmelerde iletmıştır. Görüşmeler hakkında geniş bilgi için bakınız, Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri*, s. 135-156.

¹⁷⁵ Bu dönemdeki gelişmeler için bakınız, Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 44-49.

¹⁷⁶ Stalin'in talepleri için bakınız, Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 50-51.

uymaması nedeniyle değiştirilmesi gerektiği ve bu sorunun üç devletin her biriyle (ABD, İngiltere ve Rusya) Türkiye arasında doğrudan doğruya görüşmelere konu teşkil etmesi kararlaştırılmıştır.¹⁷⁷

ABD 2 Kasım 1945 tarihinde bu amaçla verdiği notada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılacak değişiklikler hakkında görüşlerini açıklamıştır. ABD bu notada:

(i) Boğazların bütün devletlerin ticaret gemilerinin geçişine daima açık bulundurulması,

(ii) Boğazların sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerine açık bulundurulması,

(iii) Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi sadece barış zamanında ve tonaj sınırlamasına uymaları şartıyla mümkün olması,

(iv) Yeni sözleşmede Milletler Cemiyeti ibaresinin yerine Birleşmiş Milletler ibaresinin konulması ve Japonya'nın akit devletler arasından çıkarılmasını talep etmiştir.¹⁷⁸

Bu notayı 21 Kasım 1945 tarihli İngiliz notası izlemiş ve genelde ABD'nin görüşünü benimsemiştir.¹⁷⁹ Türkiye 6 Aralık 1945 tarihli cevabi notasında ABD'nin teklifini görüşmelere değer bulduğunu ve bağımsızlığının, egemenliğinin ve toprak bütünlüğünün korunması şartıyla uluslararası bir konferansa katılma arzusunda olduğunu bildirmiştir. Boğazlar ve toprak talebi nedeniyle Türk-Sovyet ilişkilerinin gergin olduğu bir dönemde Sovyetler Birliği, Türkiye'ye bir nota vererek (7 Ağustos 1946)¹⁸⁰ Boğazlar konusunda aşağıdaki önerilerde bulunmuştur:

(i) Boğazlar bütün devletlerin ticaret gemilerinin geçişine açık bulundurulacaktır.

(ii) Boğazlar Karadeniz'e kıyısı bulunan bütün devletlerin savaş gemilerinin geçişine daima açık bulundurulacaktır.

¹⁷⁷ A.Suat Bilge, *Güç Komşuluk*, Ankara: T. İş Bankası Kültür Yayınları, 1992, s. 301.

¹⁷⁸ Ferecc A. Vali, *The Turkish Straits and NATO*, Stanford: Hoover Institution Press, 1972, s. 67.

¹⁷⁹ Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri*, s. 270-271.

¹⁸⁰ Notanın tam metni için bakınız, Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri*, s. 414-415; Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 90-91.

(iii) Boğazlar, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemilerine, özel durumlar hariç kapalı tutulacaktır.

(iv) Boğazlardan geçiş rejiminin belirlenmesinin sorumluluğu Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlere ait olacaktır.

(v) Boğazların güvenliği Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortaklaşa sağlanacaktır.

Türkiye 22 Ağustos 1946 tarihli cevabi notasında egemenlik hakkı ve güvenliği ile bağdaşmayan Sovyet önerilerini kabul etmediğini ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin geçmiş tecrübeler ışığında, bu sözleşmeye taraf devletlerin katılımı ile gözden geçirebileceğini bildirmiştir.¹⁸¹

Sovyetler Birliği 24 Eylül 1946 tarihli ikinci notasında,¹⁸² Karadeniz'in kapalı bir deniz olması ve 16 Mart 1925 tarihli Türk-Sovyet Dostluk Andlaşması'nın 5. maddesi gereği Boğazların yeni rejiminin Türkiye ile Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler arasında belirlenebileceğini bildirmiştir. Türkiye 22 Ekim 1946 tarihli cevabi notasında,¹⁸³ Türkiye'nin sadece bir Karadeniz devleti olmadığı aynı zamanda da bir Akdeniz devleti oluşu gerekçesi ile Sovyet teklifini kabul etmemiştir. Aynı zamanda 16 Mart 1925 tarihli andlaşmanın 5. maddesinin Lozan ve Montrö andlaşmaları nedeniyle uygulanma sahasının kalmadığı gibi Karadeniz'in de kapalı bir deniz olmadığını iddia etmiştir. Sovyetler Birliği'nin bu teklifi ABD, İngiltere ve Fransa tarafından da uygun bulunmamış, sorunun Karadeniz'e kıyısı bulunan ve bulunmayan devletlerin katılacağı bir konferans ile çözümlenmesini talep etmişlerdir.

O döneme kadar tarafsız ve dengeli bir politika izleyen Türkiye, Sovyetler Birliği ile gerginliklerin arttığı bu noktada tercihini Atlantik güçlerinden yana kullanarak Sovyet tehdidini engellemeye çalışmıştır.¹⁸⁴ Mart 1947'de ilan edilen Truman

¹⁸¹ Notanın tam metni için bakınız, Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri*, s. 416-422; Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 92-97.

¹⁸² Notanın tam metni için bakınız, Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri*, s. 423-428; Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 98.

¹⁸³ Notanın tam metni için bakınız, Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri*, s. 429-440; Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü, *Boğazlar Statüsü*, s. 117.

¹⁸⁴ Burcu Bostanoğlu, *Türkiye-ABD İlişkilerinin Politikası*, Ankara: İmge Kitapevi, 1999, s. 331; Nasuh Uslu, *Türk Amerikan İlişkileri*, Ankara: 21. Yüzyıl Yayınları, 2000, s. 53; Ian O. Lesser ve Graham E. Fuller, *Türkiye'nin Yeni Jeopolitik Konumu*, (çev.) Meral Gönenc, İstanbul: Alfa Yayınevi, 2000, s. 38.

Doktrini ve 1948’de yürürlüğe konulan Marshall Planı çerçevesinde gelişen Türk-Amerikan ilişkileri, Sovyetler Birliği’nin geri adım atmasına neden olmuştur.¹⁸⁵

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yaşanan siyasi ve askeri gelişmeler, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin uygulanması ve yorumlanması konusunda bazı sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu konuda yaşanan birinci sorun Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde yer alan “savaş zamanı” ve “barış zamanı” kavramları üzerinde yoğunlaşmıştır. Özellikle savaş sonunda artan bağımsızlık hareketleri ve büyük devletlerin bu mücadelelere taraf olması, taraf olan devletin savaşan devlet olup olmadığı tartışmalarını yaratmıştır. Vietnam Savaşı sırasında Türkiye’nin ABD 6. Filosuna ait *Turner* ve *Dyess* adlı iki savaş gemisine geçiş izni vermesi (9 Aralık 1968) böyle bir tartışmanın yaşanmasına neden olmuştur. SSCB’nin resmi yayın organları *Pravda* ve *Tass*, Sözleşmenin 19. maddesi gereği Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş durumunda savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesine izin verilmemesi gerektiğini belirterek Türkiye’yi protesto etmişlerdir.¹⁸⁶ Türkiye ise bu eleştirileri, ABD’nin Vietnam’da sadece savaşan taraflardan birini desteklediği gerekçesi ile savaşan devlet statüsünde olmadığını savunarak yanıtlamıştır.¹⁸⁷ Görüldüğü üzere ideolojik uyumsuzluklar, gerilla hareketleri veya ulusal bağımsızlık hareketleri gibi durumlarda, taraflardan birine yardımda bulunan devletlerin “savaşan devlet” olup olmadığının tespiti oldukça güç olmaktadır.¹⁸⁸

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin uygulanması ve yorumlanması konusunda yaşanan ikinci sorun Boğazlardan geçiş yapan savaş gemilerinin taşıdığı silahların niteliğine bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Yine 9 Aralık 1968 ABD 6. Filosuna ait *Turner* ve *Dyess* adlı iki savaş gemisinin Karadeniz’e geçmeleri SSCB tarafından, bu iki geminin silahlarının geçiş için uygun nitelikte olmadığı gerekçesi ile protesto edilmiştir. Gerçekte de her iki savaş gemisinin tonaj bakımından Karadeniz’e geçme-

¹⁸⁵ Türkiye bu gelişmeler sonunda 1952’de NATO’ya girmiştir. Türkiye’nin Batı bloğu içinde yer almasını istemeyen Sovyetler Birliği, 1953’de Boğazlar konusundaki isteklerinden ve toprak taleplerinden vazgeçtiklerini açıklamıştır. II. Dünya Savaşı ve sonrası Boğazlar konusundaki gelişmeler hakkında geniş bilgi için bakınız, Kemal Baltalı, *1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi*, Ankara: Yeni Desen Matbaası, 1959.

¹⁸⁶ Vali, *The Turkish Straits and NATO*, s. 103.

¹⁸⁷ ABD başlangıçta Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne taraf olmadığı için bu andlaşmanın kendisini bağlamayacağını belirtse de, Türkiye’nin bu argümanlarını benimsemiştir. Rozakis ve Stagos, *Turkish Straits*, s. 129-130; Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları No:22, 1999, s. 96.

¹⁸⁸ Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 96.

lerinde sakınca olmamasına rağmen, *Dyess* hafif su üstü savaş gemisi 305 mm'lik denizaltı savar (ASROC) füze sistemi ile donatılmıştı. Bu durumun Boğazlardan geçiş yapacak hafif su üstü savaş gemilerinin, 203 mm çapından büyük toplara sahip olamayacağı kuralına (Madde 10 ve II. Ek B/3) ters düşmesine rağmen Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından bu yana silah teknolojisinin geliştiği ve bunlardan Sözleşmede yer almayan savunma nitelikli silah taşıyan gemilerin geçişinin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olmayacağını ileri sürmüştür.¹⁸⁹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uygulanması ve yorumlanması konusunda yaşanan üçüncü sorun, Boğazlardan geçiş yapan gemilerin sınıfına bağlı olarak geçiş haklarına sahip olup ya da olmayacakları konusunda ortaya çıkmıştır. Bu sorun 18 Temmuz 1976 tarihinde SSCB'ye ait "Kiev sınıfı" savaş gemisinin Karadeniz'den girerek Boğazlardan geçmesi sonucu yaşanmıştır. SSCB'nin Odesa şehrinde inşa edilmiş 35-40 bin ton ağırlığında, 27 metre genişliğinde ve 176 metre uzunluğunda, eğimli bir güverteye sahip olan Kiev savaş gemisinde yüzeyden havaya, yüzeyden yüzeye ve denizaltı savar nitelikli füze ve konvansiyonel silahlar bulunmaktaydı. Ayrıca geminin güvertesi 25-30 adet diklemesine havalanabilen uçak ile denizaltı savar helikopterini aynı anda taşıyabilecek yetenekteydi.

SSCB ön bildirimde Kiev savaş gemisini "denizaltı savar kruvazör" olarak nitelemesine rağmen, geminin geniş ve açılı bir güverteye sahip olması ve denizaltı savar görevini yerine getirebilmesi için uçak ve helikopterden yararlanmasının gerekmesi, geminin bir uçak gemisi olup olmayacağı tartışmalarını gündeme getirmiştir.¹⁹⁰ Kiev gemisinin bir denizaltı savar olarak kabul edilmesi durumunda gemi ağır su üstü savaş gemisi olarak değerlendirileceğinden dolayı¹⁹¹ Boğazlardan geçebilecekken, bir uçak gemisi olarak değerlendirilmesi durumunda ise Boğazlardan geçişi mümkün olmayacaktı.¹⁹² Ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi uçak gemilerinin Boğazlardan

¹⁸⁹ Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin," s. 874.

¹⁹⁰ NATO Asamblesi Şubat 1974 tarihinde yaptığı açıklamada bu gemileri uçak gemisi olarak değerlendirmiş ve Türkiye'den bu gemilerin Boğazlardan geçmesine izin vermemelerini talep etmiştir. Ali Sirmen, "Montreux Çiğneniyor mu?" *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ocak 1976, s. 3; Harp Akademileri Komutanlığı, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş*, s. 56.

¹⁹¹ Gemi türlerinin sınıflandırmasında otoritesi dünyaca benimsenen Jane's Fighting Ships, denizaltı savar kruvazörlerini ağır su üstü savaş gemisi olarak değerlendirmiştir. Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin" s. 875; Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 172, 199 nolu dipnot.

¹⁹² Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 11. maddesi gereğince, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler 15,000 tonaltonun üstündeki hattı harp gemilerini Boğazlardan, tek başlarına ve en fazla iki torpido eşliğinde geçirme haklarına sahiptirler.

geçişini açıkça yasaklamamakla birlikte sözleşmenin 10. maddesi, Boğazlardan geçecek gemi sınıfları içinde uçak gemilerini saymamış ve sözleşmenin ikinci eki ise uçak gemilerini hattı harp gemileri tanımı dışında bırakmıştı. Bununla birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre "bir savaş gemisi başlıca hava gemisi olarak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu" vermeyecektir (Ek II B/2). Ayrıca uçak gemisi sınıfına dahil olmayan savaş gemileri uçak veya helikopter taşıyıcılar bile Boğazlardan geçebileceklerdir (Madde 15).

Sonuç olarak Türkiye *Kiev Savaş Gemisi'ni* bir ağır hattıharp gemisi olarak değerlendirerek Boğazlardan geçişine izin vermiştir. Sonraki tarihlerde SSCB üç yeni "Kiev sınıfı savaş gemisini" Boğazlardan geçirmeyi başarmıştır.¹⁹³ Geçiş izni öğretide yaşanan tartışmaya karşın Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan hiçbir devlet tarafından resmen kınama konusu yapılmamıştır. Ayrıca SSCB'nin 1981 yılında Karadeniz'deki *Nikolayev Tersanesi'nde* yapımına başladığı uçak gemisi *Amiral Kuznetsov'un* Boğazlardan geçişi de tartışmalara neden olmuştur. SSCB geminin sınıfını uçak taşıyan muharebe kruvazörü olarak deklare ederek 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesine uyumlu hale getirmiş ve Türkiye bu geminin Boğazlardan geçişine izin vermiştir (2 Aralık 1991).¹⁹⁴

B. Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü

Türk Boğazları coğrafi bakımdan ulusal boğaz olma özelliğini taşısa da geçiş rejimi Montrö Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936) ile belirlendiğinden uluslararası bir boğaz niteliği taşımaktadır. Ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlükte kaldığı sürece uluslararası boğazlara uygulanan zararsız veya transit geçiş rejimlerinden herhangi birinin Türk Boğazlarına uygulanması mümkün değildir (1982 B.M.D.H.S. Madde 35/c). Zira 20 yıllık bir süre için yapılmış olan sözleşme (Madde 28) 1956 yılında süresi dolmuş olmasına rağmen, imzalayıcı devletler tarafından sözleşmenin iptali için herhangi bir talep gelmemesi nedeniyle halen yürürlüktedir. Bu nedenle Boğazların statüsünü belirleyen mevcut düzenleme Montrö Boğazlar

¹⁹³ Rusya Federasyonu *Kiev* sınıfı dört adet gemiye sahiptir (Kiev, Minsk, Novorossisk ve Bakü).

¹⁹⁴ Harp Akademileri Komutanlığı, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş*, s. 57.

Sözleşmesi'dir. Bu sözleşmede belirtilen rejim, uluslararası boğazlara uygulanacak olan *zararsız* veya *transit* geçiş rejimlerinden farklı bir özellik taşımaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde düzenlenen hususlar sadece boğazlardan geçiş rejimine ilişkin kurallar olup Türk Boğazlarının hukuki statüsünü etkilememektedir.¹⁹⁵ Türkiye'nin sözleşmede belirtilmeyen kolluk veya yargı yetkisi saklı olduğu gibi, sözleşmenin açık hükümlerine ters düşmemek ve boğazlarla ilgili uluslararası kurallara uygun olmak şartıyla boğazlarda deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması veya kontrol altına alınması ve yine geçiş güvenliğinin sağlanması amacıyla trafik düzenlemesi yapma gibi yetkileri de mevcuttur. Yetki çerçevesinin belirlenebilmesi için İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi'nin, uluslararası hukuk açısından iç sular, karasuları ve açık deniz rejimlerinden hangisine tabi olacağı büyük önem taşımaktadır.

2674 Sayılı Karasuları Kanununa¹⁹⁶ göre Türk karasularının genişliği altı deniz milidir (Madde 1).¹⁹⁷ Bu kural gereğince İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın tamamının Türk karasuları sınırları içinde kaldığı açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Ancak aynı kanunun 4. maddesine göre daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılacak ve bu tesislerin en açıkta olanların kara kısmında kalan sular ve dış limanlar iç sular rejimine dahil olacaktır. Uluslararası hukuki düzenlemelerde liman alanlarına dahil olan deniz alanı, kıyı devletinin iç suları olarak kabul edilmiştir.¹⁹⁸ Bu nedenle Türk Boğazlarının liman alanlarının tespit edilmesi, hangi bölümlerin iç sular, hangi bölümlerin karasuları rejimine dahil olduğunun belirlenmesi açısından önem kazanmaktadır.

İstanbul Liman Tüzüğü¹⁹⁹ İstanbul Boğazının tamamını (Haliç'i de içine almak üzere) İstanbul Limanı olarak tanımlamıştır (Madde 3). Tüzüğe göre İstanbul

¹⁹⁵ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 165. Bu 1982 B.M.D.H.S.'nin 34. maddesinde düzenlenen kurala da uygundur.

¹⁹⁶ *Resmi Gazete*, 29 Mayıs 1982, Sayı:17708.

¹⁹⁷ Ancak aynı maddenin üçüncü paragrafına göre Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkili kılınmıştır. Bu itibarla Bakanlar Kurulu Türk Karasularını Ege Denizi'nde 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'de ise 12 mil olarak belirlemiştir (*Resmi Gazete*, 29 Mayıs 1982, Sayı: 17708 mükerrer). Bakınız, Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 2. Cilt, s. 360-365.

¹⁹⁸ 1958 K.B.B.S. Madde 8-9 ve 1982 B.M.D.H.S. Madde 11.

¹⁹⁹ *Resmi Gazete*, 6 Eylül 1996, Sayı:22749.

Limanı, kuzeyde Anadolu ve Türkeli Fenerlerini birleştiren çizgi ile güneyde Kartal-Büyükada-Yeşilköy doğrultusunda çekilecek çizgi arasında kalan deniz alanını kapsamaktadır.²⁰⁰ Halen yürürlükte bulunan 1982 tarihli Çanakkale Liman Yönetmeliği²⁰¹ ise Çanakkale Limanı'nı kuzeyde Karakova Feneri ve Gocuk Burnu birleştiren çizgi ile güneyde Kum Burnu'ndan Büyük Kemikli Burnu'na çekilen çizgi arasında kalan deniz alanı olarak tanımlamıştır (Madde 4). Bu alan Çanakkale Boğazı'nın büyük bir kesimini (yaklaşık üçte ikisini) kapsamaktadır.

Görüldüğü gibi İstanbul Boğazı'nın tamamı ve Çanakkale Boğazı'nın ise büyük bir bölümü, 2674 Sayılı Karasuları Kanununun 4. maddesi, 1958 ve 1982 Sözleşmeleri dikkate alındığında iç sular rejimine dahil olmaktadır. İç suların tabi olacağı hukuki rejim 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde düzenlenmemesine rağmen, karasularının statüsüne benzer şekilde kıyı devletinin kara sınırı olarak kabul edilmekte ve kıyı devleti, karasularından farklı olarak bu sularda yasama, yürütme ve yargı yetkilerinin tümünü kullanabilmektedir.²⁰² Ancak bu statünün hiçbir şekilde Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenen geçiş rejimini etkilemesi söz konusu değildir.²⁰³

Türkiye'nin milli kanunlara göre düzenlenmiş bulunan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği Türk akademik hayatında çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır. Yapılan bu eleştirilere göre Türkiye, ulusal hukukunda liman kavramını uluslararası hukukta öngörülenden farklı bir biçimde tanımlayarak, uluslararası hukukun tanımına girmeyecek olan suları iç sular rejimine tabi tutmuştur. Türkiye'nin buralarda iç sularda haiz olduğu yetkileri kullanabileceğini ileri sürmesi söz konusu olmayacaktır. Ayrıca bu düzenlemelerin bazı hükümlerinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine uygun olduğu konusunda şüpheler de mevcuttur.²⁰⁴

²⁰⁰ 1996 tarihli tüzükten önce yürürlükte olan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü'ne (*Resmî Gazete*, 21 Nisan 1982, Sayı:17671) göre bu alan, güneyde daha geniş bir alanı içermekteydi. 1982 tüzüğü Madde 2.

²⁰¹ *Resmî Gazete*, 11 Eylül 1982, Sayı:17809.

²⁰² İçsular ve tabi olacağı hukuk kuralları hakkında geniş bilgi için bakınız, Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 70-75.

²⁰³ Prof. Dr. Mahmut Belik'e göre, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde kabul edilen geçiş serbestliği ilkesi (Madde 1), süresiz olup (Madde 28) objektif hukuk niteliği kazanmıştır. Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, 1962, s. 17.

²⁰⁴ Eleştiriler için bakınız, Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 166-168, 197/a nolu dipnot.

1982 B.M.D.H.S. ise liman sisteminin ayrılmaz parçasını oluşturan daimi tesislerden en uç noktayı kıyıdaş devletin kara ülkesinin bir parçası saymış, ancak kıyının açığındaki tesisleri ve yapay adaları daimi liman tesisi olarak kabul etmemiştir (1982 B.M.D.H.S. Madde 11). Uluslararası bir sözleşme niteliğinde olan 1982 B.M.D.H.S.'nin tanımı dikkate alındığında İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın liman olarak nitelenen büyük bir bölümünü liman alanı olarak nitelemek pek doğru olmayacaktır. Boğazların iki yakası boyunca uzanan iskele rıhtım gibi daimi liman tesisleri birbirine temas edecek kadar uzunlukta olmadığı gibi bütün bu bölgeyi kapsayacak nitelikte daimi liman tesisi de mevcut değildir. Dolayısıyla Boğazların daimi liman tesisinin dış kısmında kalan deniz alanı karasuları rejimine dahil olacaktır. 1982 B.M.D.H.S.'nin 8/2. maddesi de, sözleşmenin 7. maddesinde belirtilen yöntemle uygun olarak çizilen düz hattın, daha önce iç su olarak kabul olmayan suları iç sulara dahil etmesine rağmen bu sulara zararsız geçiş rejimi uygulanacağını düzenlemektedir.

İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği bir bütün olarak değerlendirildiğinde, bu düzenlemelerin sadece 1. maddelerinde belirtildiği gibi liman sınırlarını, demirleme yerlerini, yükleme ve boşaltma yöntemleri ile liman güvenliği ve disiplinin sağlanmasını içermediği aynı zamanda artan boğaz trafiğini düzenleme, boğazlarda olası deniz kazalarını önleme ve geçiş güvenliğini sağlamaya da yönelik kaygılar taşıdığı görülecektir.²⁰⁵ Bu nedenle Boğazlar bölgesinin büyük bir kısmı liman sınırlarının içine dahil edilerek tüm bu sorunlara anında çözüm bulunabilmesi için İstanbul ve Çanakkale Liman Başkanlıklarının sorumluluk alanı belirlenmek istenmiştir.²⁰⁶ İdarenin boğazlar bölgesini iç sulara dahil etme gibi bir uygulaması olmamıştır. Zaten düzenlemelerde liman alanı ilan edilen bölgelerin iç

²⁰⁵ Düzenlemelerin tartışma yaratan hükümleri de bu maddelerdir. Ancak Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliği sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesi gerçekleştirmek için hazırlanan *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün* yürürlüğe girmesinden sonra (1994 ve 1998) hazırlanan, 1996 tarihli İstanbul Liman Tüzüğünde bu tür hükümlere yer verilmemiştir. Ayrıca 1982 Çanakkale Liman Yönetmeliğinin geçiş düzenlemesine yönelik hükümlerinin de (21 ve 40. maddeler gibi) uygulama alanınının kalmadığı görüşünderiz.

²⁰⁶ Türkiye Boğazlar Bölgesi dışında kalan limanlarda da benzer bir metodu uygulayarak liman başkanlıklarının sorumluluk sahasını belirlemek amacıyla, liman sınırları tespit etmiştir. Örneğin *Trabzon Liman Tüzüğü'nün* liman sınırlarını belirleyen 3. Maddesi; "Trabzon Limanı doğuda, Narlık Burnu (Enlemi:40¼ 57'30" Kuzey, Boylamı 40¼ 02'30" Doğu) ile batıda, Işıklı Burnu'ndan (Enlemi: 41¼ 06' 36" Kuzey, Boylamı: 39¼ 25'00" Doğu) genel kuzey istikametine çizilen hatlar ve ona bitişik Türk Karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanıdır (Ek-1)." *Resmî Gazete*, 12 Ağustos 1999, Sayı:23784.

sulara dahil olacağını belirten bir hüküm de mevcut değildir. Kaldı ki Türkiye'nin 1982 B.M.D.H.S.'nin 7. maddesinde belirtilen yöntemle göre tespit ettiği düz hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dahil etse bile bu bölgede yine 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlene zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır (1982 B.M.D.H.S. Madde 8/2).

Türk Boğazlarının hukuki statüsünün belirlenmesinde ikinci sorun, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde düzenlenen geçiş rejimi dışında, Marmara Denizi'ne uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesi ile ilgilidir. Konu özellikle Marmara Denizi'nin *iç deniz* yada *açık deniz* statülerinden hangisine dahil olduğu açısından önem taşımaktadır.

Açık deniz bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına, iç sularına veya takımada sularına²⁰⁷ dahil olmayan tüm deniz alanları olarak tanımlanmıştır (1982 B.M.D.H.S. Madde 11). Bu alan kıyısı olsun yada olmasın tüm devletlerin kullanımına açık olduğu gibi (1982 B.M.D.H.S. Madde 87) hiçbir devlet bu deniz alanı üzerinde egemenlik iddiasında bulunmamaktadır (1982 B.M.D.H.S. Madde 89). Geçmişte bir açık deniz olduğu iddia edilen Marmara Denizi'nin²⁰⁸ 1982 B.M.D.H.S.'nin 11. maddesinde yapılan tanım gereği, bir açık deniz statüsünde olmayacağı anlaşılmaktadır.

Uluslararası hukuki düzenlemelerde iç denizin tanımı açık bir şekilde yapılmamıştır. Fakat 1958 K.B.B.S.'nin açık denizi tanımlayan 1. maddesine esas oluşturulan *Uluslararası Hukuk Komisyonunun* 1956 tarihli tasarısının 26. maddesinin açıklamasında, bir boğaz veya deniz geçidi ile açık denize bağlanan ve kıyıları aynı devlete ait olan iç denizlerin kıyı devletinin iç suları olduğu belirtilmiştir.²⁰⁹ Marmara Denizi bir değil iki boğaz ile açık denize bağlandığı için komisyonun yapmış

²⁰⁷ Takımada suları terimi ilk kez 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenmiş olup, adı geçen sözleşmenin 47. maddesine göre çizilecek hattın takımada kısmında kalan suları kapsamaktadır (1982 B.M.D.H.S. Madde 48/1). Takımada suları, karasuları veya açık deniz rejiminden farklı bir düzenlemeye tabidir (1982 B.M.D.H.S. Madde 50-54).

²⁰⁸ Marmara Denizi'nin açık deniz statüsünde olduğuna dair iddialar için bakınız, Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2.Cilt, s. 133.

²⁰⁹ Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, s. 277-278.

Coğrafi açıdan hiçbir kıstasa dayanmayan bu tasarımı eleştiren Türkiye, hem kendi konumunu dikkate alarak hem de uluslararası hukukta bu boşluğu doldurmak amacıyla, tasarının "körfezler" adını taşıyan 7. madde başlığının "körfezler ve iç denizler" olarak değiştirilmesini ve maddeye "kıyıları tek bir devlete ait olan ve açık denize 12 mil veya daha az genişlikte bir veya daha fazla boğazla bağlanan denizlerin, o devletin iç deniz" alanı olacağı, iç denizlerin de "iç sular" olarak sayılacağı ibaresinin eklenmesini önermiş ancak öneri kabul edilmemiştir. Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, s. 74.

olduğu bu tanıma girmemektedir. Ancak Marmara Denizi'nin geçmişte uygulanan statüsü²¹⁰ ve geçiş rejiminin tarih boyunca özel andlaşmalarla belirlenmesi bu denizin bir iç deniz olduğunu desteklemektedir. Eğer Marmara Denizi açık deniz statüsünde olsaydı, açık denizlerde zaten geçiş serbestliği olduğundan, geçiş rejiminin özel bir andlaşma ile düzenlenmesine gerek kalmayacaktı. Tarihte böyle özel düzenlemelerin yapılması Marmara Denizi'nin bir iç deniz olduğunu teyit etmektedir.²¹¹

Ayrıca Marmara Denizi'nde güney-kuzey kıyılarında ve kıyılara yakın adalarda çizilecek olan 12 millik daire kavisleri iki yerde birleşmemektedir. Birincisi Marmara Adası'nın kuzeydoğusunda bulunan ve doğu-batı istikametinde uzunluğu 24,6 mil ve kuzey-güney istikametinde uzunluğu 139 mil olan sahadır. İkincisi ise İmralı Adası'nın kuzeydoğusundadır. Ancak İmralı Adası ile bu adanın doğusundaki Bozburun'u (aradaki mesafe 10,6 mildir) birleştiren düz bir hat çizildiği ve bu hattın güney ve doğusunda kalan bölgenin de Gemlik Körfezi olarak kabul edildiği takdirde 12 mil yayının kesişmediği ikinci bölge (İmralı Adası'nın kuzeydoğusu) ortadan kalkmaktadır. Bu bilgiler coğrafi açıdan da Marmara Denizi'nin büyük bir bölümünün Türkiye'nin karasularına dahil olduğunu göstermektedir.²¹²

1958 ve 1982 Sözleşmelerinde iç suların tabi olacağı statü açıkça belirtilmemekle beraber, daha önce iç sular olarak kabul edilmeyen deniz alanının, iç sulara dahil olması durumunda da zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı düzenlenmiştir (1982 B.M.D.H.S. Madde 8). Bu hükümden iç sularda zararsız geçiş rejiminin geçerli olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak bu durum Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde belirlenen geçiş rejimini etkilenmeyecektir. Kaldı ki böyle bir sözleşme olmasaydı bile Marmara Denizi'nin iç sular rejimine dahil olduğu gerekçesi ile uluslararası ulaşımaya kapatılması söz konusu olmayacaktır.²¹³ Marmara Denizi'nin bu statüsü sadece geçiş rejimi dışında önemli olacaktır.

²¹⁰ Osmanlı İmparatorluğu döneminde Marmara Denizi'ne iç deniz statüsü uygulanmış ve bu statü 1 Ekim 1914 yılında, İstanbul'daki elçiliklere çekilen nota ile duyurulmuştur. Bu uygulama ve diğer uygulamalar için bakınız, Mehmet Gönlübol, *Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü*, Ankara: SBF Yayınları No. 93-75, 1959, s. 129-130.

²¹¹ Gönlübol, *Barış Zamanında Sahil*, s. 131.

²¹² Harp Akademileri Komutanlığı, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, 1999, s.22.

²¹³ Marmara Denizi'nin bu özelliği, uluslararası ulaşırmada önemli yegane ulaşım yolu olmasından kaynaklanmaktadır. Gönlübol, *Barış Zamanında Sahil*, s. 158.

rihli Komisyon Tasarısının 26. maddesi gereği birden fazla devletin kıyısı bulunması sebebiyle Karadeniz açık deniz statüsündedir. Fakat 1958 Cenevre Konferansı sırasında Romanya ve Ukrayna²¹⁶ Karadeniz'in özel yapısını örnek göstererek, açık denize dar bir boğaz ile bağlanan ve az sayıda devletin kıyısı bulunan denizlerde, tarihi nedenlerle veya uluslararası andlaşmalarla özel bir ulaştırma rejiminin kabul edilebileceği hükmünün konulmasını önermişlerdir. Ancak bu öneriye özellikle ABD, Türkiye, Japonya ve İngiltere, Sovyetler Birliği'nin uluslararası hukukta olmayan bir *kapalı denizler doktrini* yaratmayı amaçladığı gerekçesi ile karşı çıkmıştır. Bu sert tepki nedeniyle öneri oylanmadan geri çekilmiştir.²¹⁷

Sonuç olarak Türk Boğazları, coğrafi açıdan ulusal boğaz olma özelliği taşımasına rağmen, geçiş rejimi özel bir sözleşme ile düzenlendiği için uluslararası nitelikte bir su yoludur.

1. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Türk Boğazları

Birinci Kısımda da ayrıntılı bir şekilde açıkladığımız gibi 1982 B.M.D.H.S., uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarla ilgili olarak, 1958 K.B.B.S.'den farklı olarak, transit geçiş rejimi adı altında yeni bir geçiş rejimini benimsemişti. Transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine göre daha serbest olup kıyı devletinin yetkileri daha fazla kısıtlanmıştır.²¹⁸ Örneğin transit geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlarda,

²¹⁴ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 155-156; İnan, *Türk Boğazlarının Hukuksal*, s. 3-4.

²¹⁵ İlhan Lütem, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı*, Ankara: A.Ü. Hukuk Fakültesi Yayınları No: 137, 1959, s. 29.

²¹⁶ Ukrayna, o yıllarda, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ne bağlı bir devlettir.

²¹⁷ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 157.

²¹⁸ Ferit Hakan Baykal, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bil-*

yabancı sivil ve askeri uçaklara boğaz üzerindeki hava sahasından geçiş hakkı tanınmışken, zararsız geçiş rejimi uygulanan boğazlarda böyle bir uçuş hakkı söz konusu değildir (1982 B.M.D.H.S. Madde 19/2 e-f). Aynı zamanda denizaltı ve diğer su altı araçları zararsız geçiş rejimine tabi boğazlarda su üzerinden ve bayraklarını göstererek geçiş hakkını kullanabilirken, transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda ise normal modlarında, yani suya dalmış vaziyette geçebilmektedirler.

Yukarıda yapılan kısa açıklamadan da anlaşılacağı üzere transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejiminden tamamen farklı olup, 1982 B.M.D.H.S.’ne taraf devletler açısından tamamen bağlayıcı bir nitelik taşımaktadır. 1982 B.M.D.H.S., 1958 K.B.B.S. gibi bir “kodifikasyon andlaşması olmayıp, ortaya koyduğu kurallar uluslararası teamül kurallarının kanıtı niteliğinde”²¹⁹ olmadığından dolayı bütün devletleri bağlaması söz konusu değildir. Andlaşmaya taraf olmayan devletler bu andlaşmadan, transit geçiş rejiminin teamül hukukuna girdiği oranda yararlanabileceklerdir. 1982 B.M.D.H.S.’nin imzaya açılmasından itibaren aralarında ABD, İngiltere, Fransa, Avustralya, Finlandiya, Papua Yeni Gine ve Tayland’ında bulunduğu pek çok devlet bu iki geçiş rejiminin de teamül hukukuna girdiğini savunmaktadırlar. Bunun yanında Şili, Danimarka, Mısır, Yunanistan, İran, Endonezya, İtalya, Japonya, Kore, Malezya, Hollanda, Umman ve İspanya gibi bir çok boğaz devleti ise transit geçiş rejiminin teamül hukukuna girmediğini iddia etmektedirler.²²⁰ Bu devletlerin dünyanın en önemli boğazlarına kıyıdaş ülkeler oldukları dikkate alındığında, bu devletlerin uygulamaları teamül hukukunun belirlenmesinde önemli rol oynayacaktır. Bununla birlikte transit geçiş rejiminin teamül hukukuna girdiği genel kabul görmüş olsa bile, bu geçiş rejimine oluşumundan itibaren ısrarla muhalefet etmiş devletler bakımından teamül kuralı oluşturmayacağı için bağlayıcı olmayacaktır.²²¹

diriler Kitabı, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 32.

²¹⁹ Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, s. 261.

²²⁰ Nihan Ünlü, “Türk Boğazlarının Hukuki Rejimi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün Etkileri (IMO),” *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk, İstanbul: TÜDAV, Yayın no: 5, 2000, s. 40.

²²¹ Turgut Turhanlı, “Türk Boğazları’nda Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi,” *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar*, (der.) Faruk Sönmezoğlu İstanbul: Der Yayınları, 1998, s. 73, 25 nolu dipnot.

2. Transit Geçiş Rejimi Bağlamında Türk Boğazları

1982 B.M.D.H.S.'nin 35/c. maddesi gereğince, sözleşmenin uluslararası boğazlara uygulanacak olan "Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" adını taşıyan Üçüncü Bölüm hükümleri, geçişi tamamen yada kısmen yürürlükte bulunan uluslararası andlaşmalarla düzenlenmiş boğazlara uygulanmamaktadır. Her ne kadar bu boğazların hangileri olduğu sözleşmede açıkça belirtilmemiş olsa da, 1982 B.M.D.H.S. görüşmeleri esnasında bu boğazların Türk Boğazları, Aailand Boğazı,²²² Danimarka Boğazları, Magellan Boğazı ve Kiel Kanalı olduğu delegeler tarafından bildirilmiştir.²²³

Türk Boğazları, geçiş rejimi Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlendiği için, 1982 B.M.D.H.S. 35/c hükmü nedeniyle zararsız yada transit geçiş rejimlerine tabi boğazlar statüsünde değildir. Bununla birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki hükümlerinin nasıl doldurulacağı, sözleşmenin feshi ve yeni bir sözleşmenin imzalanamaması durumunda hangi rejimin geçerli olacağı çözüm bulunması gereken sorunlar olarak ortada durmaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ticaret gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçişi açısından sadece genel ilkeleri ortaya koymuş, geçiş konusunda ortaya çıkabilecek tüm hukuki sorunları ortadan kaldıracak ayrıntılı bir düzenleme getirmemiştir.²²⁴ Bu bağlamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin boşluklarının, sözleşmenin özüne dokunmamak şartıyla, geçerli uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde yorumlanarak doldurulması gerekmektedir.

Andlaşmaların nasıl yorumlanacağı 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde (V.A.H.S.) belirlenmiştir. Buna göre andlaşma giriş kısmı ve ekleri

²²² İsveç ile Finlandiya'ya bağlı Aailand (Ahvenanmaa) Adası arasında bulunan boğazın geçiş rejimi Cenevre'de İsveç ve Finlandiya arasında 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan "Aailand Adaları'nın Tahkim Edilmemesi ve Tarafsız Hale Getirilmesine İlişkin Sözleşme" ile düzenlenmiştir. Taraflar adaların çevresindeki 3 deniz mili genişliğindeki alanda uluslararası hukuk kurallarının uygulanacağını kabul etmişlerdir. Geniş bilgi için bakınız, Alp Kenanoğlu, "Baltık Denizi'nde Silahsızlandırılmış Statüdeki Aland Adaları," *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Temmuz 2002), Sayı 584, ss. 68-73.

²²³ Ünlü, "Türk Boğazlarının Hukuki Rejimi," s. 40.

²²⁴ İnan, *Türk Boğazlarının Hukuksal*, s. 85; Sevin Toluner, *Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, İstanbul: Beta, 2000, s. 309; Sevin Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri," *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 10.

ile birlikte bir bütün olarak değerlendirilmeye dahil edilecektir (1969 V.A.H.S. Madde 31/1-2). Ancak “ tarafların bir terime özel bir mana vermek istedikleri tespit edilirse, o terime o mana” verilecektir (1969 V.A.H.S. Madde 31/4). Bu bağlamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin birinci ve ikinci maddelerinde düzenlenen “geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesine” tarafların özel bir anlam verip vermediklerinin tespit edilmesi gerekmektedir. Ayrıca andlaşmaların yorumunda, hazırlık çalışmaları ve yapıma şartları da tamamlayıcı bir yorum aracı olarak kullanılmaktadır (1969 V.A.H.S. Madde 32). Bu anlamda Montrö Boğazlar Konferansı’nda tarafların tezleri ve maddeler üzerindeki görüşleri sözleşmenin yorumlanmasında önemli verileri teşkil etmektedir.

Türkiye’nin konferansa sunduğu 22 Haziran 1936 tarihli tasarısının 12. maddesi, Boğazlardan geçişin her durumda zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması ilkesi gereği, sözleşme hükümlerinin, sözleşmede öngörülen bölgeler üzerinde Türkiye’nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemeyeceğini ve yorumlanamayacağını içermiştir. Bu maddeye özellikle Birleşik Krallık (İngiltere) delegesi, “*ileride Türkiye’nin böyle bir maddeyi yorumlayarak kendi egemenliğini sözleşme ile üstlendiği yükümlülüklerin üzerinde tutma ihtimalinin bulunduğu gerekçesi*”²²⁵ ile itiraz etmiş ve İngiltere’nin, ilgili maddenin değiştirilmiş biçimini teşkil eden “*Türkiye’nin özgürce kabul etmiş bulunduğu iş bu sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye’nin iş bu sözleşme ile göz önünde tutulan ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle kalmaktadır*” şeklindeki önerisi²²⁶ (Madde 22) Konferansın 9 Temmuz 1936 günü yapılan on birinci oturumunda tartışılmıştır.

Oturumda söz alan Türk delegasyonu üyesi Numan Menemencioğlu Türkiye’nin “... *yönetimsel kolluk (Polis) yetkisiyle ... yargısal yetkisinin*” mevcut olduğunu ve bu yetkilerin sözleşme hükümlerinden etkilenmediği gibi sözleşmenin de dışında kaldığını ve “... *günün birinde ... gemilerin, Boğazlardan sanki açık denizdeymiş gibi gidip-gelebileceklerinin*” söylenemeyeceğini savunmuştur. Fakat Türk delegasyonu başkanı T. Rüştü Aras Boğazlar bölgesinin Türkiye’nin ayrılmaz bir parçası olması, egemenlik haklarının kullanımı konusunda herhangi bir çekinmelerinin bulunmaması ve konferansta sadece Boğazlardan geçiş rejiminin düzenlen-

²²⁵ Turhanlı, “Türk Boğazları’nda Trafik,” s. 68.

²²⁶ Türkiye’nin ve İngiltere’nin tasarılarının karşılaştırma metinleri için bakınız, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, (Ocak 1998), Sayı 12, ss. 26-37.

mesi gerekçesi ile bu maddenin (Madde 22) metinden tümtüyle çıkarılmasını önermiş ve bu hüküm metinden çıkarılmıştır.²²⁷

Taraflar Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. maddesinde, uluslararası hukukta zaten var olan bir kuralı tekrarlayarak, “geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini” kabul etmişlerdir. Dolayısıyla tarafların 2. madde de belirtilen “... geçiş ve ulaşım tam serbestliği ...” ilkesini uluslararası hukukta ifade ettiği anlamdan daha mutlak bir anlamda kullanmış olmaları, Türkiye'nin yeni bir düzenleme yapılması konusundaki talepleri dikkate alındığında mümkün görünmemektedir.²²⁸ Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemde uluslararası deniz hukukunda geçerli olan geçiş rejiminin sadece zararsız geçiş rejimi olduğu düşünüldüğünde, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliğini koruma amacı güden bir anlaşmada²²⁹ zararsız geçiş rejiminden daha aleyhte bir düzenlemenin örtülü bir biçimde de olsa benimsenmesi teknik olarak imkansız görünmektedir. Prof. Dr. Sevin Toluner Türkiye'nin yetkilerinin sözleşmede açık olarak belirtilmemesinin nedenini, tarafların Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde bu ilkeye özel bir anlam vermemiş olmasından kaynaklandığını savunmaktadır.²³⁰ Bu bağlamda Türkiye'nin, sözleşmenin özüne dokunmamak şartıyla, sözleşmenin boşluklarını “geçiş ve ulaşım serbestliği” ve “zararsız geçiş hakkı” kapsamında düzenleme hakkı mevcuttur.²³¹

Türk Boğazlarında geçiş serbestliği ilkesi bağlamında özellikle Türkiye ile Rusya Federasyonu'nu karşı karşıya getiren önemli bir gelişme de, kamuoyunda “S-

²²⁷ Seha Meray ve Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler*, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:390, 1976, s.240; Ayrıca Turhanlı, “Türk Boğazları'nda Trafik,” s. 68.

²²⁸ Toluner, *Türkiye'nin Bazı*, s. 311; Toluner, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri,” s. 12 ; Geçiş ve Ulaşım Serbestliği ilkesi konusunda benzer bir yorum için bakınız, Gündüz Aybay, *Türk Boğazları*, İstanbul: Aybay Yayınları, 2000, s.7-8.

²²⁹ Montrö Boğazlar Sözleşmesi “giriş” kısmı.

²³⁰ Yazara göre sözleşmede bu ilkeye böyle özel bir anlam verilmesi durumunda, hem bu kavramların genel hukukta öngörülen anlamı az yada çok değiştirilmiş olacak hem de bu kavramlar anlaşmada öngörüldüğü biçimde dondurulmuş olacaktı. Aynı zamanda bu şekilde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yaratılacak yeni “zararsızlık” ve “yetki” kavramının, genel hukukta öngörülende saptığı ölçüde, sözleşmeye taraf olmayan devletleri, rızası olmaksızın, bağlaması söz konusu olmayacaktır. Toluner, *Türkiye'nin Bazı*, s. 315; Toluner, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri,” s. 13.

²³¹ İnan, *Türk Boğazlarının Hukuksal*, s.86; Toluner, *Türkiye'nin Bazı*, s. 311; Toluner, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri,” s. 11; Turgut Turhanlı, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Yetkileri Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisine İlişkin Genel Hukuki Çerçeve,” *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, s. 112.

300 Krizi” olarak bilinen, Rus yapımı 70 adet S-300 füzelerinin Güney Kıbrıs’a konuşlandırılma girişiminde²³² meydana gelmiştir. Füzelerin Güney Kıbrıs’a konuşlandırılması ile ilgili olarak yaşanan tartışmalar bir yana, füzelerin Türk Boğazları üzerinden taşınması ihtimali Türkiye’de Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin yeniden incelenmesini gündeme getirmiştir.²³³

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 21. maddesi Türkiye’ye, kendisini yakın bir savaş tehdidi altında görmesi halinde savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesini önleme yetkisi verirken aynı yetki ticaret gemileri için tanınmamıştır. Ancak kendine karşı kullanılacağı açıkça belli olan askeri teçhizatın, ticaret gemileri vasıtasıyla Türk Boğazları üzerinden taşınması, Türkiye’nin özellikle askeri güvenliğine açıkça tehdit oluşturmaktadır. Bu açıdan Türkiye Boğazlardan geçen şüpheli gemileri yakın takibe almıştır.

Sözleşmenin 2. maddesinde belirtilen yükü ne olursa olsun ibaresi gereği, başlangıçta Güney Kıbrıs’a S-300 füzeleri taşıyan ticaret gemilerinin Türk Boğazlarından geçişinin engellenmeyeceği düşünülebilir. Ancak Türkiye’nin ve Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin bu denizdeki güvenliğini sağlamayı amaçlayan bir andlaşmaya dayanarak, açıkça Türkiye’nin güvenliğine tehdit oluşturan bu ticaret gemilerinin serbest geçiş hakkından yararlanacaklarını net bir şekilde söyleyebilmek bize göre pek mümkün görünmemektedir. Zira sözleşme için toplanan konferansta Türk delegasyonun da belirttiği üzere Türkiye’nin bu bölgede denetim ve yargı yetkisi olduğu gibi, kendi barışına, düzenine ve güvenliğine açıkça aykırı olan geçişi engelleme hakkına sahiptir.²³⁴

a. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde Transit Geçiş

Fransızca olarak kaleme alınan Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 2. maddesinde belirtilen “... hiçbir limanda durmaksızın transit olarak geç(iş) ...” ile 15 ve 16. maddelerindeki “transit” sözcükleri uğraksız geçen gemiyi anlatmak için

²³² S-300 krizi ile ilgili olarak bakınız, S. Güldem Ayman, *Tırmandırma Siyasetine Bir Örnek: S-300 Krizi*, Ankara: Avrasya Bir Vakfı Yayınları, 2000.

²³³ Lale Sarıbrahimoğlu, “Boğazlara Silah Süzgeci,” *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ocak 1997, s. 9.

²³⁴ Ferit Hakan Baykal, “Boğazlar’dan Geçiş Ne Kadar Serbest,” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Mayıs 1997) Yıl 14, s. 85.

kullanılmıştır.²³⁵ Uğraksız geçen gemi ise Türk Boğazları bölgesinde her hangi bir liman yada iskeleye uğramadan geçiş yapan yabancı bandıralı gemileri ifade etmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinden ancak uğraksız geçiş yapan yabancı bandıralı ticaret gemileri yararlanabilmektedir. Türk Boğazları'nda herhangi bir liman yada iskeleye uğramak üzere boğazlar bölgesine giren yabancı bandıralı ticaret gemileri ise Türkiye'nin uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde hazırladığı ulusal hukuk mevzuatına göre hareket etmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerinde düzenlenen ve uğraksız olarak geçecek ticaret gemilerinin tabi olacakları hukuksal düzenlemeyi anlatmakta kullanılan "geçiş ve ulaşım serbestliği" ilkesi orijinal Fransızca metinde "... *liberte de passage et de navigation* ..." olarak kaleme alınmıştır. Bu ibare İngiliz dışişleri bakanlığınca "... *freedom of transit and navigation* ..." olarak İngilizce'ye çevrilmiştir. Ancak sözleşmenin İngiltere'nin resmi çevirisinde ki "transit geçiş" ile 1982 B.M.D.H.S. ile ilk defa düzenlenen "transit geçiş rejimi" arasında hukuki hiçbir benzerlik yoktur.²³⁶ Bilindiği gibi transit geçiş rejimi kıyı devletinin yetkilerini zararsız geçişe göre daha fazla kısıtlayan özel bir geçiş rejimidir. Oysaki İngiliz resmi çevirisindeki transit geçiş, uluslararası hukukta zaten mevcut olan geçiş serbestliği ilkesini ifade etmektedir. Doktrinde bir kısım yazar tarafından İngiltere'nin böyle bir ekleme yapmasının yanılığın kaynaklanmadığı aksine demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığında transit geçen araca hangi kuralların uygulanacağını gösteren "Barselona Sözleşmesi"nden (1921) yararlanmak amacıyla bilinçli olarak yapıldığı iddia edilmektedir.²³⁷

1994 tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük'te²³⁸ uğraksız geçen gemiyi tanımlamak için kullanılan "transit geçen gemi" kavramı, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde düzenlenmiş bulunan kendisine özgü

²³⁵ Transit sözcüğü İngilizce ve Fransızca'da da aynı şekilde yazılmakta ve aynı anlamda kullanılmaktadır.

²³⁶ İ. Reşat Özkan, *Dış Kapının Dış mandalı -Dış Politika*, İstanbul: Çınar Yayınları, 1996, s. 168.

²³⁷ Bu konuda geniş bilgi için bakınız, Aybay, *Türk Boğazları*, s. 9-17; Gündüz Aybay, *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Numaralandırılmış Yargıtay Kararları*, İstanbul: Aybay Yayınları, 2000, s.719-723; İ. Reşat Özkan, *Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 1998, s. 96 ve 104.

²³⁸ *Resmi Gazete*, 11 Ocak 1994, Sayı:21815.

geçişini belirtmek²³⁹ ve muhtemel anlam karışıklığını önlemek için iptal edilmiş ve 1994 tarihli tüzüğün yerine konulan 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde "uğraksız geçen gemi" kavramı konulmuştur (1998 Tüzüğü Madde 2/g).

b. Sözleşmenin Sona Ermesi ve Transit Geçiş Rejimi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlük süresi sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak yirmi yıl olarak belirlenmişti (Madde 28/1). Sözleşme 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girdiğine göre yirmi yıllık süre 9 Kasım 1956 günü dolmuştur. Sözleşmeye taraf devletlerden bugüne kadar herhangi bir fesih bildirim gelmediği için sözleşme halen yürürlüktedir. Ancak sözleşmenin feshi, 28. madde gereğince her an için mümkündür. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin bu şekilde fesih edilmesi ve yerine yeni bir sözleşmenin konulamaması durumunda Boğazlar rejiminin nasıl olacağı konusu çözüm bulunması gereken bir sorun olarak durmaktadır. Bu durumda bazı yazarlar Türk Boğazlarının açık denizin bir kısmı ile açık denizin diğer bir kısmı arasında uluslararası ulaşımda kullanılan bir su yolu (1982 B.M.D.H.S. Madde 37) olduğu gerekçesi ile 1982 B.M.D.H.S. 37-44. maddeleri arasında düzenlenen *transit geçiş rejiminin* uygulanacağını savunmaktadırlar.²⁴⁰

Sözleşmeye taraf olmayan devletler açısından 1982 B.M.D.H.S. hükümleri, bu hükümler örf ve adet hukuku (teamül) niteliği kazandığı oranda bağlayıcı olacaktır.²⁴¹ Türkiye 1982 B.M.D.H.S.'ne, sözleşmenin deniz yetki alanlarına ilişkin bazı düzenlemelerinin ileride ulusal çıkarları açısından olumsuz yansımaları olacağı gerekçesi ile, karşı oy kullanmış ve daha sonra da bu sözleşmeyi imzalamaya yoluna gitmemiştir. Bu nedenle daha önce teamül kuralı niteliği kazanmamış 1982 B.M.D.H.S. hükümleri Türkiye açısından bağlayıcı olmayacaktır. İlk kez 1982 B.M.D.H.S. ile düzenlenen ve teamül kuralı haline geldiği hususu tartışmalı olan

²³⁹ Dönemin denizcilikten sorumlu devlet bakanı Burhan Kara'nın "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni ve Boğazlardaki Seyir Güçlükleri ile Alınan Önlemler" hakkında 6 Kasım 1998 tarihli basın açıklaması.

²⁴⁰ Görüşler için bakınız, Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 147; İnan, *Türk Boğazlarının Hukuksal*, s.84; Aslan Gündüz, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982)'nin Yarattığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi" *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, s. 91.

²⁴¹ Aydoğan Özman, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler," *Ege'de Deniz Sorunları Semineri*, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları : 552, 1986, s. 18; Gündüz, "Birleşmiş Milletler Deniz," s. 88.

transit geçiş rejiminin ileride tartışmasız bir şekilde teamül kuralı niteliği kazanması ve Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün 38/1. maddesi gereği sözleşmeye taraf olmayan devletler için de bağlayıcı olması söz konusudur.

Uluslararası kişilerin belli durumlar karşısında her zaman aynı biçimde davranmaları ile biçimlenen başlayan teamül kuralı, uluslararası hukuk kurallarının asıl kaynaklarından olup (Uluslararası Adalet Divanı Statüsü, Madde 38/1), taraflar açısından bağlayıcı bir nitelik taşımaktadır. Teamül kuralı kuramsal düzeyde “maddi” ve “psikolojik” ögenin birleşmesi ile oluşmaktadır.²⁴²

Teamül kuralında maddi öge belli durumlarda aynı davranış ve tutumların sürekli olarak tekrarlanmasını belirtmektedir. Bununla birlikte tekrarlanan tutum ve davranışların uluslararası teamül kuralının maddi ögesi olabilmesi için davranışın uluslararası ilişkilere ait, sürekli ve genel bir uygulama olması gerekmektedir.²⁴³ Bu genel uygulama olumlu davranışlar biçimde olabileceği gibi olumsuz davranışlar biçimde de olabilmektedir. Başka bir deyişle teamül kuralını oluşturan bu genel uygulama bir şeyi yapma, bir şeyin yapılmasına karşı çıkma ya da bir şeyi yapmama şeklinde ortaya çıkabilmektedir.²⁴⁴

Teamül kuralının psikolojik (manevi) ögesi ise belli bir olay karşısındaki davranışların hukuksal bir zorunluluktan kaynaklandığı konusundaki bir inancın varlığını ifade etmektedir. Bu hukuksal zorunluluk inancı, teamül kuralını çeşitli ahlak veya nezaket kurallarından ayırmaktadır.

Bu bağlamda, 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen *transit geçiş rejiminin* bir teamül kuralı haline geldiği iddia edilse bile²⁴⁵ uygulamada teamül kurallarının oluşumu için bütün devletlerin bu yöndeki rızalarını açıkça belirtmiş olmaları gerekmeyip genel bir uygulamanın yeterli olacağı kabul edilirken, böyle bir oluşuma başından beri karşı çıkan devletler bakımından herhangi bir bağlayıcı teamül kuralı doğmamaktadır.²⁴⁶ Bu bakımdan Türkiye'nin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku (B.M.D.H.) Konferansı sırasında ve sonrasında takındığı tavır önem taşımaktadır.

²⁴² Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 1. Cilt, s. 209; Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 1. Cilt, s. 157.

²⁴³ Geniş bilgi için bakınız, Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 1. Cilt, s. 158-159.

²⁴⁴ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 1. Cilt, s. 210.

²⁴⁵ ABD, İngiltere, Fransa, Avustralya, Finlandiya, Papua Yeni Gine ve Tayland gibi

²⁴⁶ Uluslararası Adalet Divanı (UAD), 18 Aralık 1951 tarihli İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davasına ilişkin verdiği kararında bir teamül kuralına sürekli ve kuşkuyla yer vermeyecek

Türkiye 1982 B.M.D.H. Konferansı'nda, Ege Denizi'nin özel durumundan dolayı boğaz devleti olarak değil de boğazları kullanan devletler grubuna girebileceği için çok net bir tavır takınmamıştır.²⁴⁷ Ancak 1982'den itibaren katıldığı her uluslararası toplantıda 1982 B.M.D.H.S.'nin kendisi bakımından kabulü anlamına gelecek her türlü beyandan kaçınırken, uluslararası sözleşmelere de 1982 B.M.D.H.S.'ne karşı olan tutumunu belirtmek amacıyla çekince belirtmektedir.²⁴⁸ Görüldüğü üzere transit geçiş rejiminin, 1982 B.M.D.H.S.'ne karşı oy kullanan ve daha sonra bu sözleşmeyi imzalama yoluna da gitmeyen ancak bu geçiş rejimine başından beri ısrarla muhalefet etmemiş olan Türkiye açısından da bir teamül kuralı oluşturacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen *transit geçiş rejimi* Türkiye'yi bağlayacak nitelikte bir teamül kuralı haline gelse bile, Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlükte kaldığı sürece, bu geçiş rejiminin Türk Boğazlarında uygulanması bize göre hukuken mümkün görünmemektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 35/c). Montrö Boğazlar Sözleşmesi rejiminin ortadan kalkması durumunda Türk Boğazları, her ne kadar uluslararası ulaşımda kullanılan boğaz konumunda olsa da, özel konumu nedeniyle *transit geçiş rejimi* değil, *zararsız geçiş rejiminin* uygulandığı boğazlar kapsamına girecektir. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi rejiminin ortadan kalkması halinde İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'ni kapsayan Türk Boğazları teriminin kullanılması gerekmeyecek İstanbul ve Çanakkale Boğazları ayrı olarak değerlendirilecektir. Marmara Denizi tarihsel nedenlerden dolayı Türkiye'nin içdenizi statüsünde olduğundan dolayı İstanbul ve Çanakkale Boğazları, 1982 B.M.D.H.S. 45. maddenin b bendinde düzenlenen "bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına" bağlayan boğazlar statüsüne gireceğinden, bu boğazlarda geçiş rejimi *zararsız geçiş rejimi* (1982 B.M.D.H.S. Madde 45/2) olacaktır.²⁴⁹

Bununla birlikte böyle bir uluslararası nitelikli bir tartışmanın yaşanmaması amacıyla Türkiye, 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen transit geçiş rejiminin teamül

biçimde karşı çıkan devletler bakımından bu teamül kuralının geçerli olmayacağını açıkça kabul etmiştir. Geniş bilgi için bakınız, Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 1. Cilt, s. 215.

²⁴⁷ Salih Güngör, *Türk Boğazları ve Geçiş*, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 1999), s. 33.

²⁴⁸ Denizcilik Müsteşarlığı, *2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Raporları*, Ankara: 2000, s. 91.

²⁴⁹ Benzer görüşler için bakınız, Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, s.161-262; Özkan, *Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, s. 104.

kuralı haline gelmemesi için kendisi açısından itirazlarına devam etmeli ve 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi rejiminin boşluklarının transit geçiş rejimi hükümleri ile doldurulmasına izin vermemelidir.²⁵⁰

C. Türkiye'nin Boğazlarda Düzenleme Yapabilme Yetkisi

Türkiye Boğazlarda artan deniz trafiğini düzene koyabilmek, bölgede ekolojik güvenliği sağlayabilmek amacıyla çeşitli tarihlerde ulusal düzenlemeleri yürürlüğe koymuştur.²⁵¹ Bu düzenlemelerin içinde en çok ses getireni ise, içeriği çalışmamızın üçüncü bölümünde açıklanacak olan, 1994 tarihli “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”²⁵² olmuştur. Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik olarak ayrıntılı düzenlemeler getiren tüzük, uluslararası düzeyde çeşitli eleştirilere maruz kalmış ve çeşitli tartışmaların yaşanmasına neden olmuştur.

1994 Boğazlar tüzüğünün, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile uyumu çerçevesinde yaşanan bu tartışmaların temelinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinde geçen “barış zamanında ticaret gemileri gündüz ve gece bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıda 3. madde hükmü saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın Boğazlardan geçişi ve ulaşım tam özgürlüğünden yararlanacaklardır...” hükmünün, bu bölge üzerinde politikalar üreten devletler tarafından, Türkiye'nin Boğazlar konusunda hiçbir şekilde düzenleme yapamayacağı şeklinde yorumlanması yatmaktadır.²⁵³ Ancak daha önce belirtildiği gibi Montrö Boğazlar Sözleşmesi, sadece Boğazlardan geçişi düzenleyen bir sözleşme olup, Türkiye'nin bölge üzerindeki egemenliğini veya tasarruf yetkisini ortadan kaldırmamıştır. Dolayısıyla Türkiye'nin bu bölgede, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin özüne dokunmamak şartıyla, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik düzenleme yapma yetkisi mevcuttur.

²⁵⁰ Gündüz, “Birleşmiş Milletler Deniz,” s. 93.

²⁵¹ Örneğin İstanbul Liman Tüzüğü, *Resmi Gazete*, 25 Aralık 1965, Sayı:12186.

²⁵² *Resmi Gazete*, 11 Ocak 1994, Sayı:21815.

²⁵³ Ömer Özkan ve Murat Akdeniz, “1994 Boğazlar Tüzüğünü Hazırlayan Sebepler ve Eleştirisi,” *Türk Hukuk Enstitüsü Dergisi*, (Kasım 1997), sayı 24, s. 19.

1. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden Kaynaklanan Yetkiler

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin giriş kısmında, Lozan Barış Andlaşması'nın 23. maddesinde belirtilen Türk Boğazlarından geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesinin yeniden düzenlenmesinde, Türkiye'nin güvenliğini ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin ise bu denizdeki güvenliklerini koruma amacı güdüldüğü düzenlenmiş ancak bu güvenliğin içeriği, nasıl sağlanacağı ve ne gibi önlemler alınacağı belirtilmemiştir. Bu nedenle bir kısım yazar, sözleşmede belirtilen güvenlik kavramının, o dönemin siyasi ve askeri ilişkileri gereği, sadece askeri güvenliği kapsadığı şeklinde yorumlamıştır.²⁵⁴

1936 yılının siyasi ve askeri gelişmeleri Montrö Boğazlar Konferansı'na damgasını vurmuştur. Konferansta Türkiye Boğazlar Bölgesi üzerinde, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler ise bu denizde askeri güvenliği pekiştirme gayretleri içine girmişlerdir. Bu nedenle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ve Karadeniz'de kalma şartları ayrıntılı olarak düzenlenirken, ticaret gemilerinin geçişi ise zaten uluslararası hukukta var olan geçiş serbestliğine tabi kılınmıştır. Ancak o dönemin konjonktürü gereği yapılan bu düzenlemeleri gerekçe göstererek, sözleşmenin giriş kısmında belirtilen *güvenlik kavramının sadece askeri güvenlik* ile sınırlı olduğunu iddia etmek, bize göre, çok dar bir yorum olacaktır.

Türkiye'yi Boğazlar Bölgesi'nde yeni bir düzenleme yapma girişimine iten temel etken, 10 Nisan 1936 tarihli notada da belirtildiği gibi, dünyada yaşanan siyasi ve askeri gelişmelerdir. Bu nedenle sözleşmede askeri güvenlik endişeleri öne çıkmıştır. Konferans tutanaklarından anlaşıldığına göre tartışmalar yabancı bayraklı savaş gemilerinin geçişi konusunda yoğunlaşmış, ticaret gemilerinin geçişi tartışma konusu olmamıştır. Bunda Boğazlar Bölgesini, çevreyi ve insanları tehdit eden yoğun deniz trafiği ya da dev petrol tankerlerinin, o dönemde, bir sorun oluşturmaması etkili olmuştur. 1936 yılının son altı ayında Boğazlardan uğraksız

²⁵⁴ Bu görüşe göre, Türkiye'nin 10 Nisan 1936 tarihli notasında Boğazlar Bölgesinin yeni rejime ihtiyacı olduğu iddiasına gerekçe olarak dünyadaki askeri ve siyasi değişiklikleri göstermiş olması ve sözleşmenin Karadeniz'e geçecek olan yabancı savaş gemilerini türlerine ve kalış sürelerine getirilen kısıtlamaları ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi nedeniyle, sözleşmedeki güvenlik kavramı "askeri güvenlik" olarak anlandırılmalıdır. Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s.174-175.

geçen gemi sayısı sadece 380 iken,²⁵⁵ Türk Bayraklı en büyük ticaret gemisi 13 grostonluk *Selamet* gemisidir.²⁵⁶ O dönemde Türkiye'nin savaş gemilerinin toplam tonajı ise sadece 45,000 tondur.²⁵⁷ Ancak bu durum, Montrö Boğazlar Konferansı sırasında sadece askeri güvenlik konusunun üzerinde durulduğu can, mal ve çevre güvenliğinin ise ihmal edilmiş olduğu anlamına gelmemektedir. Zira konferansın on birinci oturumunda söz alan Türk delegasyonu üyesi Numan Menemencioğlu da, Türkiye'nin bu bölgede yönetsel kolluk (Polis) yetkisiyle, yargısal yetkisinin mevcut olduğunu ve bu yetkilerin sözleşme hükümlerinden etkilenmediği gibi, sözleşmenin de dışında kaldığını ve gemilerin Boğazlardan açık denizdeymiş gibi hareket edemeyeceklerini²⁵⁸ belirtmiştir. Sonuç olarak Montrö Boğazlar Konferansı sırasında özellikle askeri (savunma) boyutunu ön plana çıkarmış olsa da, bize göre sözleşmenin giriş kısmında belirtilen güvenlik kavramı, sadece askeri güvenlik kavramı ile sınırlı olmayıp Türk Boğazlarından geçiş, mal, can ve çevre güvenliğini de kapsadığını düşünmekteyiz.²⁵⁹

Dolayısıyla eskiden sadece askeri-stratejik güvenlik olarak algılanan kavrama bugün ekolojik güvenlik de dahil olmuştur. Türkiye'nin bazı gemi ya da yüklerin geçişi sırasında gerek kendi gerekse de Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği için, teknolojinin ve dar sularda gemi seyrine ilişkin bilgi birikimin ışığında, tehlikeyi ortadan kaldırmaya yönelik önlemleri alması Montrö Boğazlar Sözleşmesi

²⁵⁵ 15 Ağustos-31 Aralık 1936 tarihleri arasında Türk Boğazlarından geçen toplam gemi sayısı 2,603'dür. Bu rakam 1937'de 3,876'ü uğraksız olmak üzere 5,806 olmuştur. Kemal Baltalı, *1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi*, Ankara: Yeni Desen Matbaası, 1959, s. 15.

²⁵⁶ Eşref Cerrahoğlu, "Açış Konuşması," *Uluslararası Denizde Güvenlik Konferansı 12 Kasım 1992*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayını No:30, 1993, s.11.

²⁵⁷ 1936 yılında Türk Genel Kurmay Başkanlığı, yardımcı gemilerle birlikte (25,000 ton) donanmanın toplam tonajı 70,000 ton olarak bildirmiştir. Ancak direk olarak savaşacak donanma miktarı 25,500 tondur. Ertuğrul Zekai Ökte (haz.), "Montreux Boğazlar Konferansı Sürecinde Türk Dış Politikasını Yönlendiren Gizli Yazışmalar," *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, (Kasım 1998), Sayı 22, s. 71 (Belge 63).

²⁵⁸ Montrö Boğazlar Konferansı tutanakları için bakınız, Seha Meray ve Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler*, Ankara: S.B.F. Yayını no:390, 1976, s. 240.

Ayrıca Yargıtay Ceza Genel Kurulu, 19 Haziran 1978 tarihinde verdiği kararda, giriş kısmında belirtilen güvenlik kavramından hareket ederek, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'ye zararlı olan geçişi durdurma yetkisi verdiğini kabul etmiştir (E. 8-189, K.245).

²⁵⁹ Benzer görüş için bakınız, Tahir Çağa, "Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri," *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 39, 2 nolu dipnot.

ile çelişmemekte aksine bağdaşmaktadır.²⁶⁰ Deniz hukuku alanında Rusya'nın önde gelen uzmanlarında Kamil Bekeyev'e göre de, sözleşmede belirtilen güvenlik kavramı Türkiye'ye Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve uluslararası hukuk normları içinde olmak şartıyla, Boğaz sularının kirlenmesini önlemek için gerekli düzenlemeleri yapma yetkisi vermektedir.²⁶¹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinde ticaret gemilerine tanınan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesi, bugünkü uluslararası hukuk anlayışı açısından asla "sorumsuz ve sınırsız" bir geçiş özgürlüğünü ifade etmemektedir. Boğazlardaki geçişin Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin bu denizdeki güvenliği çerçevesinde icra edilmesi gerekmektedir. Bize göre buradaki çerçeve sözleşmenin akdedildiği dönemde genel olarak boğazlarda geçerli olan tek hukuki rejim olan "zararsız geçiş ilkesi" olmalıdır. Dolayısı ile sözleşmenin boşluklarının bu ilke çerçevesinde doldurulması gerekmektedir.²⁶² Montrö Boğazlar Konferansı sırasında yapılan müzakerelerde, Türk delegasyonunun geçişin Türkiye'ye yönelik bir zarara neden olmaması ve geçişin eylemiyle ilgili olarak Türkiye'nin idari ve adli kolluk yetkileri saklı tuttuğuna ilişkin beyanları hep bu hukuki rejimin teyidi niteliğindedir.²⁶³ Sonuç olarak Türkiye'nin Boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğini sağlanmaya ve ticaret gemilerinin geçişinden kaynaklanan muhtemel riskleri en aza indirmeye yönelik düzenlemeler yapması²⁶⁴ değişen güvenlik anlayışı çerçevesinde, Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine aykırı değildir.

²⁶⁰ 100 Soruda Boğazlar ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Genel Kurmay Başkanlığı, Ankara: 2001, s.48.

²⁶¹ Vladimir Miheev, "Moskova Boğazları Kirlenmemeyi Vaat Ediyor," <http://www.turkishpilots.org.tr/izvestia2.html> (12 Şubat 2002).

²⁶² Sevin Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 14; Sevin Toluner, "Rights and Duties of Turkey Reading Merchant Vessels Passing Through the Straits," *Turkish Straits New Problems New Solutions*, (ed.) İsmail Soysal, İstanbul: ISIS, 1995, s. 30.

²⁶³ Turgut Turhanlı, "Stratejik Güvenlikten İnsan ve Çevre Güvenliğine," *İstanbul*, (Ekim 2001) sayı 39, s. 115.

²⁶⁴ Boğazlarda seyir güvenliğinin sağlanması, uluslararası denizlere tek çıkış yolu Boğazlar olan Karadeniz devletlerinin ekonomik çıkarlarını da korunmaktadır. Örneğin 13 Mart 1992 günü meydana gelen *Nassia-Shipbroker* kazasında Boğaz bir hafta süre ile kapalı kalmış ve Boğazın her iki girişinde yaklaşık 350 kadar gemi birikmiştir.

2. Boğazlar Komisyonu'na Ait Yetkilerin Türkiye'ye Geçişi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereği kurulan “Boğazlar Komisyonu”nun yetkilerini, Türkiye'ye bırakmıştır (Madde 24/ birinci paragraf). Bu hükümden hareketle Türk Boğazlarında güvenli geçişi sağlamaya yönelik düzenlemeler yapma yetkisine sahip Boğazlar Komisyonu'nun bu yetkilerinin Türkiye'ye geçmesi, Boğazlarda güvenli geçişi sağlamaya yönelik bazı düzenlemelerin Türkiye tarafından tek başına yapılabileceği şeklinde değerlendirilmiştir.²⁶⁵ Ancak bu değerlendirmelerin incelenmesine geçmeden önce, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Boğazlar Komisyonu'na ne tür yetkilerin tanındığının ortaya konulması gerekmektedir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazlar Komisyonu'nun görevlerini düzenleyen 14. maddesine göre, “Komisyon, ikinci maddeye bağlı olan Lahikanın ikinci, üçüncü ve dördüncü bentlerinin konusunu teşkil eden savaş gemilerinin ve savaş uçaklarının geçişine ilişkin kurallara uyup uymadıklarına bakmakla (kontrol etmekle) yükümlü olacaktır.” Komisyon bu görevin icrası için gerekli olan düzenlemeleri yapabilecektir (Madde 16). Ayrıca sözleşmede komisyonun, görevin icrasına ilişkin olarak her yıl Milletler Cemiyeti'ne sunacağı raporun yanında, ticaret ve geçiş (ulaşım) açısından faydalı gördüğü her türlü bilgiyi de ileteceği düzenlenmiştir (Madde 15). Görüldüğü üzere komisyon sadece Sözleşmenin 2. maddesinin Lahika 2'de düzenlenen; savaş gemilerinin, askeri nakliye gemilerinin, uçak gemilerinin ve savaş uçaklarının (Tüm askeri uçaklar dahil) sözleşme hükümlerine uyup uymadıklarının kontrolüne yetkili olup hastane gemileri, yatlar, balıkçı tekneleri ve sivil uçaklar bu yetkinin dışında tutulmuştur.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi savaş gemilerinin geçişine ilişkin her kuralın uygulanması konusunda Türkiye'ye açık yetki vermiştir (Madde 24/üçüncü paragraf). Ancak aynı şeyi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin uluslararası komisyona verdiği maddelerin yorumu gereği, ticaret gemileri için söylemek oldukça zordur. Sadece ilgili sözleşmenin 15. maddesi gereği, Boğazlardan geçişin kolaylaştırılmasına

²⁶⁵ Değerlendirmeler için bakınız, İsmail Soysal, “1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Sonradan Çıkan Sorunlar,” *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç* (haz.) İsmail Soysal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1999, s. 313. Ayrıca İsmail Soysal, “The 1936 Montreux Convention 60 Year Later,” *Turkish Straits New Problems New Solutions*, (ed.) İsmail Soysal, İstanbul: ISIS, 1995, s. 4; Özkan, *Dış Kapının Dış mandalı*, s. 164-167.

yönelik bilgileri, ki bize göre buna can, mal ve çevre güvenliği de dahildir, Milletler Cemiyeti'ne (Birleşmiş Milletler) iletebilecektir. Sonuç olarak sadece söz konusu komisyon yetkilerinin Türkiye'ye geçmiş olması, Boğazlarda ticaret gemilerinin geçişine yönelik düzenleme yapma yetkisini Türkiye'ye vermemektedir.

3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Sonrasında Yaşanan Hukuki Gelişmeler

Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra, İstanbul Boğazı'nda geçişi ve seyir güvenliğini sağlamaya yönelik ulusal düzenlemeleri daha 1965 yılında yürürlüğe koymuştur. 1933 tarihli "İstanbul Liman Nizamnamesi"nin²⁶⁶ yerine konulan ve İstanbul Boğazı'nın tamamını, "İstanbul Liman Alanı" olarak tanımlayan İstanbul Liman Tüzüğü²⁶⁷ "Liman Seyir Emniyeti" (Beşinci Bölüm) ve "Limanda Disiplin" (Altıncı Bölüm) başlıkları altında düzenlenen bölümlerinde bir kıyı devletinin kendi iç sularında veya karasularında ulaşım güvenliğinin ve deniz trafiğinin düzenlenmesi çerçevesinde sahip olduğu yetkilerin uygulanmasına benzer hükümler mevcuttur.²⁶⁸ Örneğin trafik ayırım düzenine benzer şekilde, Boğazda "sol geçiş" uygulaması tesisi edilmiştir (Madde 26). Buna göre kuzeyde Tarabya Burnu'ndan Umurbankı Feneri'ne çekilen hat ile güneyde Kızkulesi'nden Ortaköy Cami'sine çekilen hat arasında, Karadeniz yönünde ilerleyen gemiler Boğaz orta hattının Avrupa tarafını, Marmara Denizi yönünde ilerleyenler ise Anadolu tarafını takip edeceklerdir. Ayrıca boğazda gemilerin 10 deniz milinden fazla hız yapmaları yasaklanmıştır (Madde 29).

Türkiye, İstanbul Boğazı'nda değişen koşullara paralel olarak 1965 tarihli tüzüğün yerine 1982 tarihli "İstanbul Liman Tüzüğü"nü yürürlüğe koymuştur.²⁶⁹ Yeni tüzük de eski uygulamalara benzer şekilde boğazda, geçişi ve seyir güvenliğini düzenleyen hükümler içermiştir. İstanbul Boğazı'nın tamamını İstanbul Liman Alanı olarak tanımlayan (Madde 2) tüzükle, Boğazdan geçiş yapacak tüm gemiler için "tüzükte yer alan kurallara ve Liman Başkanlığı ya da yetkili makamlarca seyir, can

²⁶⁶ Resmi Gazete, 7 Ağustos 1933, Sayı:2471.

²⁶⁷ Resmi Gazete, 25 Aralık 1965, Sayı:12186. Montrö Boğazlar Sözleşmesinden önce konulan ulusal düzenlemeler için bakınız, İnceci, *İstanbul Boğazında Deniz Trafiği*, s. 56-58.

²⁶⁸ Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 185.

²⁶⁹ Resmi Gazete, 21 Nisan 1982, Sayı:17671.

ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata dayanarak belirlenen ya da belirlenecek her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere” uyma zorunluluğu getirilmiştir (Madde 9). Boğazda geçiş, zorunlu nedenlerle Liman Başkanlığı’na geçici olarak durdurabilecekken (Madde 13), 1965’teki sol geçiş uygulamasına son verilerek 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG/72)’e uygun olması amacıyla “sağ geçiş” uygulaması getirilmiştir (Madde 10). Gemilerin zorunlu nedenler olmadıkça 10 deniz milinden fazla hız yapmaları da yasaklanmıştır (Madde 10). Ayrıca yeni tüzükle tehlikeli madde taşınmasına yönelik özel hükümler de getirilmiştir (Madde 29-33).²⁷⁰ Türkiye 1994 yılında uygulamaya koyduğu Boğazlar Tüzüğü ile liman tüzüğünü uyumlu hale getirmek amacıyla 1996 yılında yeni “İstanbul Liman Tüzüğü”nü yürürlüğe koyarak²⁷¹ 1982 tarihli liman tüzüğünü yürürlükten kaldırmıştır (Madde 56). 1996 tarihli tüzükte eski uygulamaların tersine seyir güvenliğine yönelik (Üçüncü Bölüm Madde 6-10) daha az ayrıntılı düzenleme mevcuttur. Bununla birlikte “tehlikeli maddelerin taşınması”na yönelik özel hükümler mevcuttur (Beşinci Bölüm Madde 21-25).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne taraf olan devletlerin özellikle 1965 ve 1982 tarihli liman tüzüklerine bilinen herhangi bir itirazı veya yapılan uygulamalara aykırı bir davranışları olmamıştır. Devletlerin bu tutumu, uluslararası hukuk kurallarına aykırı olmaması şartıyla, Türkiye’nin tek taraflı hukuki işlemler ile Boğazlardan geçiş ve ulaşımı düzenleme yetkisini üstü kapalı olarak kabul etmişlerdir şeklinde yorumlanabilecektir.²⁷² Dolayısı ile sözleşmeye taraf devletlerin, özellikle 1994 yılında yürürlüğe koymuş olduğu Boğazlar tüzüğüne ilişkin olarak Türkiye’nin Boğazlar konusunda ulusal bir düzenleme yapmasının, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne aykırı olduğu yönündeki itirazları²⁷³ tutarsız olmaktadır.

²⁷⁰ Türkiye, 11 Eylül 1982 tarihinde yürürlüğe koyduğu “Çanakkale Liman Yönetmeliği” ile, İstanbul Boğazı’ndakine benzer bir uygulamayı, Çanakkale Boğazı’nda gerçekleştirmiştir. Yönetmelik için bakınız, *Resmi Gazete*, 11 Eylül 1982, Sayı:17809.

²⁷¹ *Resmi Gazete*, 6 Eylül 1996, Sayı:22749.

²⁷² Benzer yorum için bakınız, Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 187.

²⁷³ 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü’nün yürürlüğe konulmasından sonra yaşanan bu tartışmaların içeriği ve değerlendirilmesi Üçüncü Bölümde geniş olarak inceleneceğinden burada bu konuya değinilmeyecektir..

4. Uluslararası Düzenlemelerin Türkiye'ye Tanıdığı Yetkiler

Uluslararası hukuk doktrininde imzacı taraflar arasındaki andlaşmalardan aynı nitelikli olanlar arasında bir çatışma²⁷⁴ meydana geldiği takdirde, sonraki tarihli andlaşmanın öncekini ilga ettiğine dair genel bir kabul mevcuttur.²⁷⁵ Ayrıca sonraki uluslararası andlaşma önceki ile çatışmıyor onu tamamlıyor ya da ondaki boşlukları dolduruyorsa, ilk andlaşma hükümlerinin, sonraki andlaşma hükümleri ışığında anlamlandırılması gerekmektedir.²⁷⁶

Türk Boğazlarının hukuki statüsünü belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonra, uluslararası deniz hukuku alanında pek çok sözleşme yapılmış ve yürürlüğe konulmuştur. Bu sözleşmelerin pek çok hükmü Türk Boğazlarına da uygulanabilir niteliktedir. Örneğin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde gece geçiş yapacak gemilerin göstermek zorunda oldukları fenerler hakkında herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Boğazdan gece geçiş yapan gemiler sözleşmede böyle bir düzenleme olmadığı için fener göstermek zorunda olmadıklarını iddia edebilir. Ancak COLREG/72 gereği gemiler denizlerin her kesiminde, güneşin batışından doğuşuna kadar geçen sürede, geminin niteliklerine göre belirlenmiş seyir fenerlerini göstermek zorundadırlar (Kural 20/b). Dolayısı ile böyle bir iddia hukuka aykırı olacaktır. Aslında genel nitelikli bir sözleşmesinin bu tür düzenlemeleri yapması teknik olarak imkansızdır. Bu nedenle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olmayan özel nitelikli sözleşme hükümlerinin bu sözleşmenin boşluklarının doldurulmasında kullanılması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesine taraf olan tüm devletler tarafından kabul edilmiş olan²⁷⁷ ve daha çok denizde güvenlik ve çevre sorunlarına ilişkin olan Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS 1974/78) ve COLREG/72

²⁷⁴ Buradaki çatışmadan iki andlaşma hükümlerinin birbirleriyle çelişmesi veya ters düşmesi kastedilmektedir.

²⁷⁵ Edip F. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 1. Cilt, İstanbul: Filiz Kitapevi, 1987, s. 134; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 1. Kitap, Ankara: Turhan Kitapevi, 1999, s. 192.

²⁷⁶ Aybay, "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Hakkında," s. 28.

²⁷⁷ Bu sözleşmelere taraf olan tüm devletlerin listesi için bakınız, "List of Conventions," Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/includes/blastdataOnly.asp/data_id%3D4781/Status.xis (18 Mart 2002).

sözleşmeleri²⁷⁸ Türkiye'ye Boğazlar Bölgesinde düzenlemeler yapma yetkisi vermektedir. 1 Mayıs 1981 tarihinde yürürlüğe giren SOLAS/74 Sözleşmesi uluslararası sefer yapan bütün ticaret gemilerine uygulanmaktadır (Kural 1/a). Bu bağlamda Türk Boğazlarından uğraklı ya da uğraksız geçiş yapan bütün gemilerin SOLAS/74 kurallarına uygun nitelikte olması gerekmektedir. Aynı zamanda Türkiye'nin Boğazlardan geçen gemilerin SOLAS/74 Sözleşmesi'ne uygun olup olmadıklarını denetleme yetkisi de mevcuttur (SOLAS Kural 19/a).

Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe giren COLREG/72 Kural 1/d ve Kural 10 hükümleri kıyı devletine “trafik ayırım düzeni” kurma yetkisi vermektedir. Türkiye yürürlüğe koyduğu 1994 ve 1998 tarihli Boğazlar tüzüğünde COLREG/72 Kural 10'a dayanarak trafik ayırım düzeni tesis etmiştir (Madde 3/1). Türkiye hazırlamış olduğu trafik ayırım şemaları COLREG/72 Kural 10 gereği de IMO'nun onayına sunmuştur. Ancak sözleşme hükümlerinden de anlaşılacağı gibi, bu sözleşmeler sadece Türkiye'ye gemileri teknik açıdan denetleme ve trafik ayırım düzeni kurma yetkisi vermektedir.

²⁷⁸ COLREG/72 Tüzüğü ve SOLAS Sözleşmeleri, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) düzenlemeleri olup, bu düzenlemeler hakkında İkinci Bölümde bilgi verilecektir.

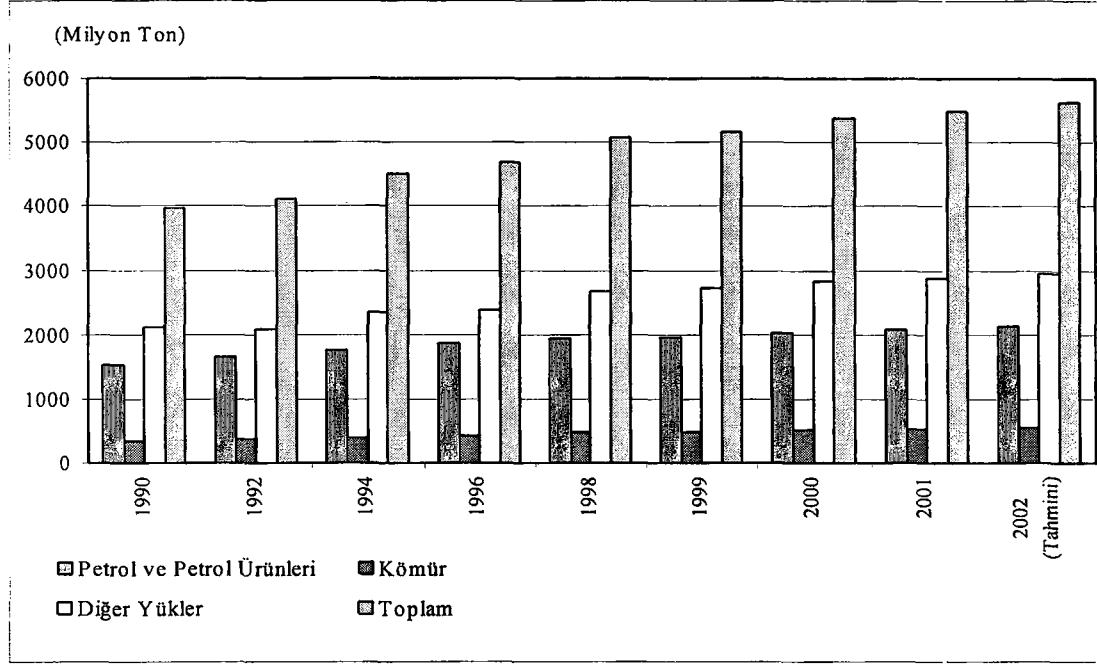
İkinci Bölüm

TÜRK BOĞAZLARI VE GÜVENLİK SORUNU

I. GENEL OLARAK BOĞAZLARIN GÜVENLİK SORUNU

Uluslararası deniz ticaretinin ve ulaşımının gelişimine paralel olarak, özellikle son elli yıl içerisinde, bir yandan gemi sayısı artarken diğer yandan da gemi boyutları büyümüştür. Teknolojik gelişmeler sonucu 350 metre uzunluğunda süper tankerlere kadar dev gemiler inşa edilmiştir. Gemi sayısı ve kapasitesinde yaşanan bu artış, beraberinde deniz trafiğinin düzenlenmesi zorunluluğunu getirmiştir. Deniz trafiğinin düzenlenmesi hem can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanabilmesine hem de deniz ticaretinin kesintisiz olması ilkesinin uygulanabilmesine yardımcı olmaktadır. Bu bağlamda seyir güvenliği açısından pek çok olumsuzluk içeren dar suyolları ve limanlarda geçiş güvenliğinin sağlanabilmesi için ek güvenlik önlemleri uygulanmak zorunda kalmıştır.

Uluslararası diğer taşımacılık türlerine göre daha ucuz ve pek çok yönden avantajlı olan deniz taşımacılığı bugün gelinen noktada, geçmişle kıyaslanamayacak kadar karmaşık ve değişken bir yapıya bürünmüştür. Bu gelişmelere paralel olarak deniz yolu taşımacılığı hızlı bir artış göstermiştir. Grafik I'de de görüldüğü gibi 2001 yılında 5.5 milyar tona ulaşan dünya deniz taşımacılığı bu seviyesi ile 1960 yılına göre beş katı, 1990 yılına göre ise %30 artmıştır. 1990 yılında 3,977 milyon ton olarak gerçekleşen dünya deniz ticareti, doğrusal bir artış göstererek 1996 yılında 4,687 milyon tona ulaşmıştır. 2000 yılında ise bu rakam 5,375 milyon tona ulaşmıştır. Özellikle son on yılda deniz ticaretindeki en önemli artışın ham petrol taşımacılığında gerçekleştiği dikkate alındığında, boğazlar gibi dar su yollarındaki doğal çevrenin, nasıl bir tehlike altında olduğu, daha net değerlendirilecektir.



Grafik I. Dünya Deniz Ticareti 1990-2002*

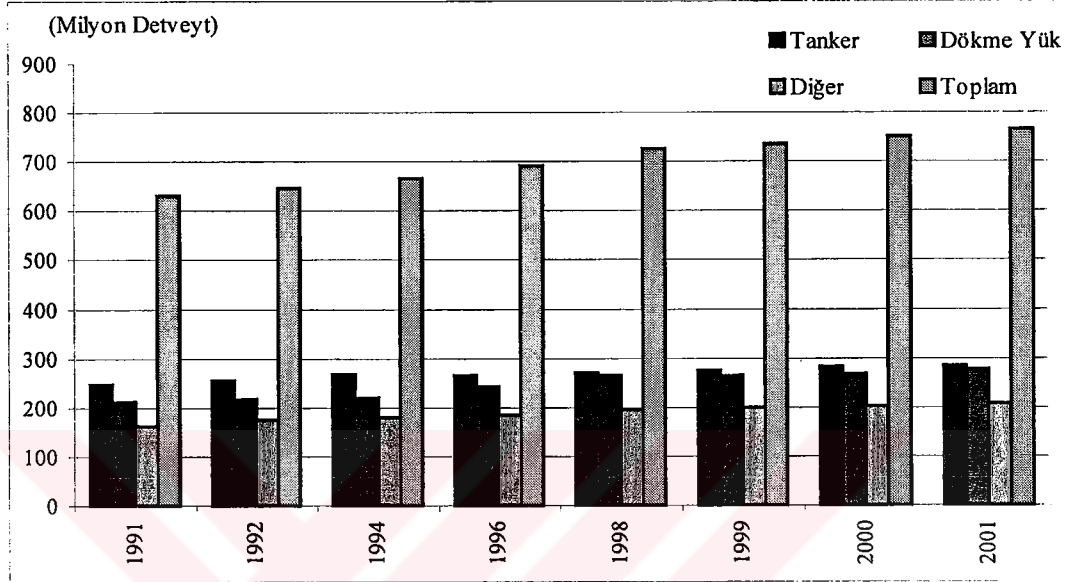
Deniz ticaretinde yaşanan bu gelişmeler, dünya deniz ticaret filosunun sayı ve tonaj olarak büyümesine neden olmuştur. Grafik II’de de görüldüğü üzere 1991 yılında 629.6 milyon detveyt¹ ton olan dünya deniz ticaret filosu doğrusal bir artış göstererek 1996 yılında 690.6 milyon detveyt tona, 2000 yılında 749.7 milyon detveyt tona ve 2001 yılında da 766.3 detveyt tona ulaşmıştır.² Bunun yanında 2000 yılında 300 groston ve üzeri 38,564 adet olan gemi sayısının 2005 yılında 42,420’e ulaşacağı tahmin edilmektedir. 1995-99 yılları arasında dünya toplam detveyt tonajındaki %2,4 artışına karşılık gemi sayısında artışın %1,6’da kalması gemi tonajlarının giderek daha da büyüdüğünü göstermektedir. Ayrıca bu gemilerin, günümüzdeki su yollarını ve deniz alanını, sayıları giderek artan gezinti ve sportif amaçlı tekneleriyle, açık deniz petrol ve sondaj platformlarıyla, su altı ve üstü araştırma gemileriyle, enerji, boru ve iletişim hatları döşeme gemileriyle paylaşması deniz güven-

* Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2000 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul: 2001, s. 41.

¹ Detveyt Tonaj: Bir geminin yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su ile tam olarak yüklendiği zaman tuzlu suda yaz draftına kadar battığında, 2240 librelilik ton olarak taşıdığı ağırlıktır. Bu tonaj geminin taşıyabileceği maksimum ağırlığın hesaplanmasında kullanılmaktadır. Yaşar Yücel, *Kaptanın Kılavuzu*, Geliştirilmiş 4.b. İstanbul: Beta Yayınları, 1998, s.22.

² Deniz Ticaret Odası, 2000 Deniz Sektörü Raporu, s. 45.

liğinin sağlanmasını önemli ölçüde zorlaştırmaktadır.³ Gemi yaş ortalamalarının hızla artması⁴ ve bayrak devleti kontrollerinin yeteri kadar yapılamaması⁵ nedeniyle gemilerin fonksiyonlarını kaybetmeleri de seyir güvenliği açısından büyük tehlikeler doğurmaktadır.



Grafik II. Dünya Filo Gelişimi (1991-2001)*

Deniz ticaretinin çeşitlenmesi ve gemilerin tonaj bakımından bu denli büyümesi gemi kazalarının etki alanını da genişletmiştir. Eskiden sadece gemi ve yük sahibi ile gemi personelini ilgilendiren gemi kazaları, taşınan yükün özelliğine bağlı olarak bugün doğal çevreyi de içine alacak şekilde çok daha kapsamlı ve büyük boyutlarda etkiler yaratmaktadır. Örneğin 30,000 detveyt tonluk sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) taşıyan bir tankerin patlaması ile ortaya Hiroşima'ya atılan atom

* Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2000 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul: 2001, s. 45.

³ Ender Asyalı, "Su Yolları Yönetim Kavramı İçerisinde Türk Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 161.

⁴ 1980'li yıllarda dünya deniz ticareti filosunun detveyt tonaj olarak %25'i 15 yaş ve üzeri iken bu rakam 2000 yılı başlarında %57,5'e ulaşmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı, *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*, Ankara: 2001, s.10.

⁵ Bayrak devletlerinden açık sicil sistemini uygulayan devletler dünya toplam filosunun %40'ını oluşturmaktadır. Bu devletlerin, bayrak devleti olmanın gerek ve sorumluluklarını yeteri kadar yerine getirdiklerini söylemek pek mümkün görünmemektedir. Deniz Ticaret Odası, *2000 Deniz Sektörü Raporu*, s. 47.

bombasının on bir katı eşdeğerinde bir enerji çıkmaktadır. Amonyak gazı taşıyan bir tankerin kaza yapması durumunda havaya metreküpte 3,7-7,5 gram amonyak gazı karışması halinde ise toplu ölümler yaşanabilecektir.⁶

Gemi sayısındaki bu artış, doğal kapasitesi arttırılamayacak olan dar su yollarında (Boğazlar ve kanallar gibi) ve limanlarda büyük tehlikelere neden olmakta ve kaza riskini yükseltmektedir. Dünyadaki tüm mal hareketlerinin %95'inin deniz yolu ile yapıldığı göz önüne alındığında deniz taşımacılık sisteminin kesintisiz, verimli, güvenli ve çevreyle uyumlu olarak sürdürülmesi gerekmektedir. Bu gereklilik "suyolları yönetim kavramının" ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Suyolları yönetimi deniz taşımacılığının kesintisiz, verimli, güvenli ve çevreyle uyumlu olarak akışının sağlanması amacıyla limanlar ve suyollarındaki altyapı, sistem ve hizmetlerine yönelik yapılan planlama, örgütlenme ve kontrol faaliyetlerinin bütünüdür. Suyolları yönetiminin faaliyet alanını liman tarama, markalama, seyir yardımcılarının tesisi (fener ve şamandıra), gemilerin seyir güvenliğine yönelik yapılan altyapı çalışmaları, hukuki düzenlemeler ve gemi trafik hizmetleri oluşturmaktadır. Bu yöntem deniz ulaştırmasında emniyetin, verimliliğin sağlanması yanında suyollarında doğal hayatın, doğal kaynakların ve çevrenin de korunmasını hedeflemektedir.⁷

A. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Düzenlemeleri

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organization) Birleşmiş Milletler tarafından 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de yapılan "Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı (United Nations Maritime Conference)" ile kurulmuş bir Birleşmiş Milletler organıdır.⁸ Denizcilik alanında uluslararası tek yetkili kuruluş olan IMO çalışmalarına aralıksız olarak devam etmektedir. Denizcilik sorunları, deniz taşımacılığı, deniz kirlenmesi gibi pek çok önemli konuda uluslararası düzenleme yapan IMO hakkında bilgi verilmesi, Türk Boğazlarının güvenliği

⁶ Mersin Deniz Ticareti Odası, *Mersin Deniz Ticareti*, (Temmuz 2001), Yıl 10, Sayı 110, s.15.

⁷ Asyalı, "Su Yolları Yönetim Kavramı," s. 163.

⁸ Böyle bir uluslararası örgütün kurulması için 1889'dan beri girişimlerde bulunulmuş olsa da araya iki büyük dünya savaşının girmiş olması bunun gerçekleştirilmesini geciktirmiştir. Gündüz Aybay, *Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üzerine Bir Deneme*, İstanbul: Aybay Yayınları, 1998, s.69.

hakkında gerekli düzenlemelerin yapılabilmesinin koşullarının daha net ortaya konulmasına yardımcı olacaktır.

IMO Sözleşmesinin yürürlüğe girebilmesi için gerekli olan 21 devletin sözleşmeye katılma şartı, 1958 yılında Japonya'nın katılımı ile gerçekleşmiş ve kuruluş resmen çalışmalarına başlamıştır.⁹ IMO esas itibariyle bir "icra" organı değil bir "danışmanlık" örgütü¹⁰ olarak kurulmuştur. IMO'nun işlevleri:

(i) Kendisine bildirilen sorunları incelemek ve tavsiyelerde bulunmak,

(ii) Andlaşma, sözleşme ve diğer uluslararası belgelerin taslaklarını hazırlayıp bunları hükümetlere ve sivil toplum kuruluşlarına tavsiye etmek ve gerektiğinde konferanslar düzenlemek,

(iii) Üyeler arasında danışma ve hükümetler arasında bilgi alışverişi için gerekli mekanizmaları kurmaktır.¹¹

IMO üç organdan oluşmaktadır. Kural olarak her birinin işlevi farklı olan bu organlar: Genel Kurul, Konsey ve Komitelerdir.

IMO'nun en yetkili idari organı olan Genel Kurul (Assembly) tüm üyelerin¹² katılımı ile oluşmaktadır. Görevleri arasında IMO'nun uygulayacağı yıllık izlenecek programları ve parasal düzenlemeleri onaylamak, konsey üyelerini seçmek, konsey raporlarının incelenmek ve kabul etmek, Deniz Güvenliği Komitesi (MSC - Maritime Safety Committee)'nin, Örgüt tarafından kendisine gönderilen iş güvenliği ile ilgili kanunların, veya bu kurallarda yapılacak düzeltmelerin kabulünü ilgili devletlerin onayına sunmak ve devletlerin özel gereksinimlerini hesaba katarak teknik işbirliğini

⁹ IMO, 1958 tarihinde IMCO (International Maritime Consultative Organisation - Uluslararası Denizcilik Danışma Örgütü) adı ile kurulmuştur. 1975 yılında yapılan değişiklik ile örgütün adı IMO olarak değiştirilmiş ve bu değişiklik 1982 yılında yürürlüğe girmiştir. "Introduction to IMO," Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=3 (18 Mart 2002).

İsim değişikliği hakkında özellikle Japonya'nın tutumu için bakınız, Nilüfer Oral, "IMO ve Türk Boğazları," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: TÜDAV Yayın no: 5, 2000, s. 43.

¹⁰ IMO'nun işlevleri temelde danışmanlık olmasına karşılık, 1982 B.M.D.H.S. madde 41/4'de ve COLREG (Uluslararası 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) madde 1/d bu örgüte bazı icrai yetkiler tanımıştır.

¹¹ <http://www.turkishpilots.org.tr.>; Aybay, *Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üzerine Bir Deneme*, s.70.

¹² IMO'nun 158 üyesi mevcuttur. Türkiye ise IMO'ya 1958 yılında üye olmuştur. IMO'ya üye olan devletlerin ve üye oldukları tarihlerin listesi için bakınız, *Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 - 2001 Yılı Faaliyet Raporu*, Ankara: 2002, s. 83-85.

ilerletmek için uygun olabilecek bazı faaliyetleri kabul etmek olan kurul iki yılda bir kez toplanmaktadır.

Genel Sekreterlik tarafından hazırlanan taslak programı ve bütçe hesaplarını dikkate alarak organizasyonların genel itibar ve önceliklerine göre onların bütçe ve çalışma programlarını genel kurula tanıtmak ve sunmaktan sorumlu olan Konsey (Council), Genel Kurul'dan iki yıl için seçilen 32 üyeden oluşmaktadır.¹³ Konsey IMO'nun icra organıdır. Genel Kurulun bir sonraki oturumuna kadar görevde kalır ve Genel Kurul toplantıda olmadığı zamanlarda, bu kurulun faaliyetlerini yürütür ancak deniz kirlenmesi ve önlenmesi konularında herhangi bir tavsiyede bulunamaz.

Örgütün uygulamaya yansıyan çalışmaları bakımından en önemli işlevi Komiteler (Committees) üstlenmektedir. Dört ana komite vardır ancak bunların en önemlisi Deniz Güvenlik Komitesidir (MSC - Maritime Safety Committee).¹⁴ Deniz ulaştırmasına yapılacak yardımlar, gemilerin yapımı, donanımı ve mürettebatının güvenliği ile ilgili sorunlar, denizde çatmayı önlemeye yönelik kurallar, tehlikeli yüklerin taşınması, deniz güvenliği işleri ve gereksinimleri, hidrografik bilgiler, gemi jurnali ve seyrüsefer kayıtları, deniz kazaları araştırmaları, denizde can ve mal kurtarma gibi konular bu komitenin görev alanını oluşturmaktadır.

Uluslararası boğazlarda güvenliğin sağlanması konusunda en önemli işlevi, IMO tarafından hazırlanan ve uygulamaya konulan düzenlemeler (konvansiyonlar-sözleşmeler) yerine getirmektedir. Bu düzenlemelerin alt yapısı konusunun uzmanı

¹³ 1993 yılında yapılan IMO 18. Genel Kurulu'nda alınan A.735(18) sayılı karar ile konseyin üye sayısı 40'a yükselmiştir. IMO 22. Genel Kurulu'nda (19-30 Kasım 2001) alınan kararla 7 Kasım 2002 tarihinden itibaren konsey A Kategorisinden 10, B Kategorisinden 10 ve C Kategorisinden 20 devlet olmak üzere 40 üye ile çalışmaya başlayacaktır. A kategorisine uluslararası gemicilik hizmetlerinin sağlanmasından ve uluslararası deniz ticaretinden en büyük çıkarı olan devletler (Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Norveç, Rusya, İngiltere, ABD - 7 Kasım 2002'den sonra Panama ve Kore Cumhuriyeti), B kategorisine uluslararası deniz ticaretinde en fazla çıkarı bulunan diğer devletlerden (Arjantin, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İsveç - 7 Kasım 2002'den sonra Bangladeş ve İspanya), C kategorisine ise deniz taşımacılığı konularında özel ilgi ve çıkarları bulunan devletler (Avustralya, Bahamalar, GKRY, Mısır, Endonezya, Malta, Meksika, Nijerya, Panama, Filipinler, Polonya, G.Kore, Singapur, G.Afrika, İspanya, Türkiye - 7 Kasım 2002'den sonra Şili, Danimarka, Gana, Honduras, Kenya, Lübnan ve Veneziella) seçilmektedir. Ayrıca coğrafi dağılımda dikkate alınmaktadır. Ancak her üyenin eşit oy hakkı vardır. "Council Members," Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=312=3 (18 Mart 2002)

¹⁴ Diğer komiteler, Deniz Çevresi Korunması Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee–TCC) ve Hukuk Komitesi'dir (Legal Committee–LEG). Ayrıca Örgütün Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee–FAL) ve Alt Komiteleri (Sub-Committees) mevcuttur.

Geniş bilgi için bakınız, "Structure," Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=312, (18 Mart 2002); Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 - 2001 Yılı Faaliyet, s. 81-82.

kişilerden oluşan teknik komiteler tarafından hazırlanmaktadır. Düzenlemelere katılım üye devletin takdirine bırakılmış olmasına rağmen pek çok devlet tarafından kabul edilmiştir. Güvenlik bağlamında büyük öneme sahip olan IMO düzenlemelerinden en önemlileri şunlardır:

(i) Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG/72): Tüzük, gemilerdeki seyir fenerlerinin pozisyonlarının, ses ve işaret aletlerinin nasıl olması gerektiğini belirlemektedir. 20 Ekim 1972 tarihinde kabul edilen tüzük, 15 Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Değişen yeni duruma ayak uydurabilmek amacıyla 1981, 1987, 1989, 1993 ve 2001 yıllarında tüzüğe eklemeler yapılmıştır.¹⁵

Türkiye COLREG/72'ye taraf 1978 yılında taraf olurken¹⁶ 1981 yılında yapılan tadilat ise 20 Eylül 1984 tarih ve 84/8541 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile onaylanmıştır.¹⁷

(ii) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlemesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 1973/78): 1973 yılında sadece “deniz kirliliği konusunda” yapılan IMO Genel Kurul toplantısı sonucunda kabul edilmiştir. Sözleşmenin denizlerin petrol, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöpler ile kasıtlı kirletilmesinin önlenmesi ve gemilerin neden olduğu kaza sonucu doğabilecek deniz kirlenmesinin en aza indirilmesi olmak üzere iki amacı vardır.

MARPOL 73 Sözleşmesi, 1978 yılında yapılan protokolle geliştirilmiştir. Beş bölümden oluşan sözleşmenin 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe giren birinci bölümünde, özelliklerine göre belirli zamanlarda gemilerden denizin kirlenmesini önleyecek sistemlerin uygulanması önerilmektedir. Ayrıca deniz taşımacılığında taşınan yükler ve gemilerden kaynaklanan kirlenmeler esas alınarak MARPOL 73/78'in 5 eki hazırlanmıştır. Türkiye MARPOL 73/78 ve I, II ve V nolu ekine 1990 yılında taraf olmuştur.¹⁸

(iii) Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS 1974/78): IMO'nun en önemli işlevlerinden biri olan denizlerde can güvenliğinin sağlanması

¹⁵ “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs),” Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257#top (18 Mart 2002).

¹⁶ *Resmi Gazete*, 29 Nisan 1978, Sayı: 16273.

¹⁷ *Resmi Gazete*, 18 Kasım 1984, Sayı: 18579.

¹⁸ *Resmi Gazete*, 24 Haziran 1990, Sayı: 20558. MARPOL 73/78 ekleri hakkında bilgi için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet*, s. 99.

amacıyla yapılan en kapsamlı ve temel çalışmadır. Gemilerdeki inşaat-tali bölünme, yangından korunma donanımları, makine ve elektrik tesisatı, teçhizat, telsiz ve seyir aletlerine ilişkin kuralları kapsamakta olup, gemi belgeleri ile gemi sörveylerin nasıl yapılacağı konusunda temel hükümleri içermektedir. 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe giren SOLAS/74 Sözleşmesi, değişen koşullara uygun olarak pek çok kez tadil edilmiştir.¹⁹

SOLAS/74 Sözleşmesi 11 bölümden oluşmaktadır. Bunlardan V. Bölüm seyir güvenliği konusunda standartları saptamaktadır. Türkiye SOLAS/74 Sözleşmesine 1980 yılında taraf olurken²⁰ 1983 yılından sonra yapılan tadilatları onaylamamıştır.²¹

B. Uluslararası Bazı Boğaz ve Kanallarda Güvenlik Önlemleri

Uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlar açık denizlerin diğer alanlarına göre daha fazla tehlike içermektedirler. Bu tehlikeler boğaz trafiğinin yoğunluğundan kaynaklanan çatismalar şeklinde olabileceği gibi boğazın coğrafi veya oşinografik özelliklerinden de kaynaklanabilmektedir. Özellikle uluslararası ulaşırmada daha yoğun kullanılan boğazlarda tehlike riski daha fazla olmakta ve bu risk geçiş yapan gemileri, çevreyi ve bölgede yaşayan insanları tehdit etmektedir.

Teknolojik gelişmelere ve ticaretin çeşitlenmesine paralel olarak artan bu tehlikeleri önlemek veya telafi edilebilir seviyeye indirebilmek amacıyla pek çok boğaz devleti, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde tedbirler almak zorunda kalmıştır. Bu önlemler arasında trafik ayırım şemalarının, gemi trafik hizmetlerinin (VTS)²², raporlama sistemlerinin kurulması gibi teknik ve modern bazı sistemler yanında,

¹⁹ SOLAS Sözleşmesi hakkında geniş bilgi ve tam metin için bakınız, “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974,” Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647 (18 Mart 2002).

²⁰ *Resmi Gazete*, 25 Mayıs 1980, Sayı: 16998.

Türkiye'nin taraf olduğu ve olma aşamasında olduğu diğer IMO düzenlemelerinin listesi için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *Denizcilik Bakanlığına Doğru*, Ankara: 2002, s. 77-78; “Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri, Protokoller, Ekler ve Yürürlüğe Giriş Tarihleri,” Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/deniz/anlasmalar/sozlesme/imo.htm> (25 Nisan 2002).

²¹ 18 Mart 2002 tarihi itibarıyla SOLAS/74'e 144 devlet, SOLAS/78'e 98 devlet, MARPOL 1973/78'e (I ve II) 118 devlet, COLREG/72'ye de 140 devlet katılmıştır. IMO'nun tüm düzenlemeleri ve katılan devletlerin listesi için bakınız, “List of Conventions,” Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/includes/blastdataOnly.asp/data_id%3D4781/Status.xis (18 Mart 2002).

²² VTS, Vessel Traffic Services (Gemi Trafik Hizmetleri) kavramının kısaltmasıdır. Türkiye'de de oldukça sık kullanılan bu kısaltmayı bizde “Gemi Trafik Hizmetleri” yerine kullanacağız.

kılavuzluk hizmetlerini yaygınlaştırma hatta zorunlu kılma gibi eski güvenlik metodu da mevcuttur.

Uluslararası ulaştırmada yoğun olarak kullanılan bazı su yollarında can, mal ve çevre güvenliği bağlamında alınmış olan tedbirlerin belirlenmesi, statüsünün farklı olmasına rağmen Türk Boğazlarında da ne tür güvenlik önlemlerinin alınması gerektiği konusunda kaynak verileri oluşturacaktır.

1. Malaka Boğazı

Malaka Boğazı,²³ Malezya ve Endonezya'nın Sumatra Adası arasında yer alan, Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizi'ni birbirine bağlayan önemli bir geçiş yoludur. Boğaz kuzeyden güneye doğru 500 mil uzunluğunda, en geniş noktasında 300 mil, en dar noktası (Singapur Adası yakını) ise 3 mil genişliğindedir. Boğazın dar ve sığ olması geçişi tehlikeli hale getirmektedir. 1869'da Süveyş Kanalı'nın hizmete girmesi ile jeoekonomik önemi artan boğaz, dünyanın en yoğun su yollarında bir tanesidir. Boğazdan günde ortalama günde 600 gemi geçiş yapmaktadır.

Endonezya ve Malezya'nın karasularını 12 mile çıkarma girişimleri neticesinde 1969'da imzaladıkları bir andlaşma ile bu devletler Malaka Boğazı'nda, boğazı kullanan gemilere geçiş esnasında kıyı devletlerinin hukuk kurallarına uymaları şartıyla, zararsız geçiş hakkı tanıdıklarını açıklamışlardır. Bununla birlikte 16 Kasım 1971 tarihinde bu iki devlet yayınladıkları bir bildiri ile, Malaka Boğazı'nın uluslararası bir su yolu olmadığını, ancak daha önce tanıdıkları zararsız geçiş hakkının geçerli olmaya devam edeceğini duyurmuşlardır. Malaka Boğazı'nın doğu girişinde kıyısı bulunan Singapur ise, boğazda tarihsel nedenlerden dolayı serbest geçiş hakkının kullanılması gerektiğini bildirerek bu bildiriye katılmamıştır.²⁴

²³ Malaka Boğazı genelde bu boğazın doğu çıkışını oluşturan Singapur Boğazı ile birlikte anılmaktadır. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), "International Conference on the Malacca and Singapore Straits," http://www.imo.org/mainframe.asp?topic_id=476&doc_id=1339, (14 Mart 2002). Ancak Malaka Boğazı terimi, bu çalışmada, tüm boğazı kapsayacak şekilde kullanılmıştır.

²⁴ D. P. O'Connel, *The International Law of the Sea*, New York: Clarendon Press, 1989, s. 318-319 ; B. Selen Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 2001, s. 38. İngiltere, Sovyetler Birliği, Avustralya ve Japonya, Mart 1972'de Endonezya ve Malezya'ya verdikleri notalarda boğazın uluslararası bir su yolu olduğunu ve boğazda serbest geçiş rejiminin uygulanması gerektiğini bildirmişlerdir. O'Connel, *The International Law*, s. 319, 76 nolu dipnot.

1971 ve 1975 yıllarında meydana gelen kazalar nedeniyle²⁵ Endonezya, Singapur ve Malezya seyir güvenliği çerçevesinde boğazda çeşitli güvenlik önlemleri almaya başlamışlardır. Bu amaçla üç devlet boğazda yoğunlaşan tanker trafiğinin neden olabileceği kirliliğe karşı deniz çevresinin güvenliğini sağlamak üzere 24 Şubat 1977'de trafik ayırım şemaları ve diğer güvenlik önlemlerini içeren bir uzlaşma metnini yayınlamışlardır. Buna göre:

(i) Malaka Boğazı'ndan geçiş yapacak tüm gemilerin geçiş süresince omurgası ile deniz dibi arasındaki asgari mesafe 3,5 metre olacaktır. Bu gemiler kritik bölgelerden geçerken tüm güvenlik önlemlerinin alması olacaktır.

(ii) Su çekimi 15 metre ve daha üzeri olan gemiler belirlenen "derin su rotasını" izleyeceklerdir.

(iii) Kılavuz almak isteğe bağlıdır.

(iv) Çok büyük ham petrol gemileri ve derin su çekimli gemiler 12 knot'dan (mil/saat) daha süratli seyretmeyeceklerdir.

(v) Kurulacak trafik ayırım düzenlerinde 1972 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG/72) 10. madde hükümleri uygulanacaktır.

(vi) Trafik ayırım şemalarının uygulamasından doğacak masraflara boğaz kullanıcıları katlanacaktır.

(vi) Malaka Boğazından geçecek olan bütün tankerler ve büyük gemiler sigorta kapsamında olacaklardır.²⁶

Malaka Boğazına ait trafik ayırım şemaları ve güvenlikle ilgili alınan diğer önlemler IMO'ya sunulmuş ve 14 Kasım 1977 tarihinde kabul edilmiştir. 1979 yılında geliştirilen trafik ayırım düzeni, 1981'de yeniden gözden geçirilerek 1998 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Ancak Mayıs 1994'de *Damansara* adlı tanker ile *Ming Wisdom* adlı tankerin boğazın trafik ayırım şemaları içinde kalan batı girişinde çatışması, Ağustos 1994 ise *Arktis Island* adlı geminin batması özellikle kimyasal madde taşıyan *Eastern Bliss* tankeri ile *Samrat Ashok* adlı şilebin Mayıs 1995'te çatışması²⁷ boğaza kıyıdaş olan devletleri yeni önlemler almaya zorlamıştır.

²⁵ 1975 yılında ham petrol yüklü *Showamau* tankerinin karaya oturması nedeniyle 7,300 ton petrol denize akmış ve Singapur kıyılarında yaklaşık 10 Km'lik bir alana yayılmıştır.

²⁶ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 39.

²⁷ Raja Malik Saripulazan bin Raja Kamaruzaman, "Navigational Safety in the Strait of Malacca, Managing Traffic," <http://www.marine.gov.my/2pub1mt.html>. (16 Mayıs 2002).

1994'den itibaren IMO nezdindeki çalışmalar neticesinde 1 Aralık 1998 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere boğazda, geçişi kolaylaştırmak amacıyla, *zorunlu raporlama sistemi* faaliyete geçirilmiştir.²⁸ Bu sistem uyarınca boğazdan geçmek isteyen 300 grostondan büyük, 50 metreden uzun gemiler ile tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler boğaza girmeden 8 saat önce isimlerini, tonajlarını, su çekimlerini, hızlarını ve boğaz içindeki belirlenmiş noktalardan tahmini geçiş saatlerini trafik istasyonuna bildirmek zorundadırlar. Kılavuz alınması ise isteğe bağlı bırakılmıştır.²⁹

2. Danimarka Boğazları

Baltık Denizi ile Kuzey Denizi arasındaki tek doğal bağlantıyı sağlayan Danimarka Boğazlarından Küçük Belt, sığ kısımlarının bulunması ve şiddetli akıntıya sahip olması nedeniyle uluslararası ulaşımda pek kullanılmamaktadır.³⁰ Derinliği 20-25 metre arasında değişen Büyük Belt ise Küçük Belt'in aksine çok değişken meteorolojik koşullar dışında pek seyir gücünü içermemektedir.³¹

Boğazda artan deniz trafiğini kontrol edebilmek ve seyir güvenliğini sağlayabilmek amacıyla rotalama çalışmaları ilk olarak 1960 yılında Büyük Belt Boğazı'nda başlamıştır. Tüm boğazlar bölgesini kapsayacak şekilde hazırlanan trafik ayırım şemaları ve derin su noktaları, 1982 B.M.D.H.S. uyarınca IMO'nun onayından geçirilerek, 1991 yılında yürürlüğe konulmuştur. 1,000 grostondan büyük ve 18 metreden yüksek gemilere fiziki olarak geçiş imkanı vermeyen Küçük Belt Boğazı'ndan geçiş yapacak gemilerin yürürlüğe konan bu trafik kontrol sistemine katılması zorunlu tutulmuştur. Köprü yüksekliğinin 65 metre olduğu Büyük Belt Boğazı'nda ise trafik kontrol sistemine katılmak 1996 yılına kadar isteğe bağlıyken bu tarihten sonra zorunlu hale getirilmiştir.

²⁸ Cahit İstikbal, "Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mıkyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: TÜDAV Yayın no: 5, 2000, s. 138; "Maritime and Port Authority of Singapore," <http://www.mpa.gov.sg/homepage/pcp/98-69.html> (16 Mayıs 2002).

²⁹ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 41; O'Connell, *The International Law*, s. 321.

³⁰ Boğaz üzerine 1935'de inşa edilen köprünün alçak olması nedeniyle 33 metreden yüksek gemilerin geçişi fiziki olarak mümkün değildir.

³¹ Ancak bu boğaz üzerinde de 1998'de tamamlanan asma köprü 65 metreden yüksek gemilerin geçişini engellemektedir.

IMO genel kurulu 1985 yılında, tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin³² Sund Boğazı'nı kullanırken Danimarka ve İsveç tarafından sağlanan kılavuzluk hizmetlerinden yararlanmaları konusunda tavsiye kararı almıştır.³³ IMO benzer bir kararı 1987 yılında Baltık Denizi'ne giriş yapacak, su çekimi 13 metre ve daha fazla olan gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemiler için almıştır.³⁴

3. Panama Kanalı

Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanusu birleştiren 81 km uzunluğundaki Panama Kanalı'nın hukuki statüsü,³⁵ kanalın işletilmeye açılmasından çok önce ABD ile İngiltere arasında ki 18 Kasım 1901 tarihli *Hay-Pauncefote* ve ABD ile Panama arasında 18 Kasım 1903 tarihinde imzalanan *Hay-Buau-Varilla Andlaşmaları* ile belirlenmiştir. Andlaşmalar ile kanal tarafsızlaştırılarak bütün devletlerin gemilerine barış ve savaş zamanında geçiş serbestliği tanınırken, ABD'ye kanalın güvenliğini ve düzenini korumak amacıyla çok geniş yönetim ve polis yetkileri tanınmıştır.³⁶

Panama Kanalı'nın bugünkü statüsü 7 Eylül 1979 tarihinde ABD ile Panama arasında 20 yıllık bir süre için imzalanan *Washington Andlaşması* (Panama Kanalı Andlaşması) ile belirlenmiştir.³⁷ 18 Kasım 1903 tarihli andlaşmanın yerine geçmek üzere akdedilmiş andlaşma ile ABD, Panama Kanalı'nın idaresi, işletilmesi, bakımı, kanaldan geçişin düzenlenmesi ve kanala ait her türlü ulaştırma ve denizcilik sorunlarıyla ilgili düzenlemeler yapma konusunda yetkili kılınmıştır (Madde 2 ve 3). Yine bu andlaşma ile aynı tarihte yürürlüğe girmesi kararlaştırılan "*Panama Kanal-*

³² Buna göre su çekimi 7 metre ve fazla olan petrol veya gaz yüklü tankerler ile boyutları ne olursa olsun nükleer madde taşıyan gemiler kılavuz hizmetlerinden faydalanacaklardır.

³³ IMO Documents, IMO Assembly Resolution A.579(14), 20 Kasım 1985.

³⁴ IMO Documents, IMO Assembly Resolution A.579(14), 20 Kasım 1985; Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 42-43.

³⁵ Uluslararası kanallar insan yapısı suyolları olmaları nedeniyle, hukuki açıdan, uluslararası boğazlardan farklılık göstermektedir. Boğazlarda olduğu gibi uluslararası kanallara ilişkin genel bir uluslararası hukuk ilkesi mevcut değildir. Bu nedenle her bir kanalın hukuki statüsü o kanala ait özel andlaşmalarla belirlenmektedir. Bununla birlikte kanalların da doğal su yolları gibi büyük risk altında olmaları, bu bölgelerde özel güvenlik önlemlerinin alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bu spesifik önlemlerin boğazlar açısından da uygulanabilir nitelikte olması, Türk Boğazlar Bölgesinde alınması düşünülen güvenlik tedbirlerine kaynak teşkil edecektir.

³⁶ Geniş bilgi için bakınız, Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, s. 165; Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 150-151.

³⁷ Andlaşmanın süresi 31 Aralık 1999 tarihinde dolduğundan ABD'ye verilen tüm yetkiler Panama'ya geçmiştir.

ının Daimi Tarafsızlığına ve İşletilmesine Dair Andlaşma'nın 1. maddesinde kanalın sonsuza kadar tarafsız bir uluslararası su yolu olarak kalacağı, 2. maddesinde ise kanalın barış ve savaş zamanında bütün devletlerin barışçı transit geçişlerine açık tutulacağı düzenlenmiştir. Aynı andlaşma ile kanalın korunması ABD ve Panama'ya bırakılmıştır (Madde 4 ve 5).³⁸

Panama Kanalı'nda geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla kanaldan geçiş yapacak tüm gemilere 48 saat önceden kanal trafik istasyonuna isim ve bayraklarını, kanal kimlik numaralarını, kanala varış zamanlarını, su çekimlerini, taşıdıkları yükün niteliğini ve son 15 günde uğradıkları limanları bildirme yükümlülüğü getirilmiştir. Bunu dışında 300 grostonun üzerindeki tüm gemiler ile 100 grostonun üzerindeki yolcu gemileri geçiş boyunca kanal trafik bölümü irtibat halinde olacaklardır. Panama Kanalı seyir kuralı gereği kanaldan geçiş yapmak isteyen nükleer madde taşıyan gemiler 30 gün önceden *Kanal Deniz Güvenlik Danışmanından* izin almak için başvurmak zorundadırlar. Ayrıca kanalda kılavuzluk hizmeti zorunlu olmakla birlikte ücretsizdir.³⁹

Yukarıdaki bilgilerden de anlaşılacağı gibi, suyolları kendine özgü riskler içermesi, geçiş güvenliği bağlamında her su yolu için özel güvenlik önlemleri geliştirilmiştir. Bu önlemlerin bazıları ulusal düzenlemelerle alınırken bazıları IMO sürecinden geçirilerek uluslararası düzeyde alınmıştır. Türk Boğazlarında da, kendine özgü çeşitli riskler içermesi nedeniyle, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik spesifik güvenlik önlemlerin alınmasını zorunlu kılmıştır. Çeşitli zamanlarda yürürlüğe konulan güvenlik önlemlerinden "trafik ayırım düzeni" "hız kısıtlaması" "sigorta" ve "kılavuzluk sistemi" gibi önlemler, Türk Boğazlarının özel yapısına uyarlanarak uygulamaya konulmuştur.

II. TÜRK BOĞAZLARININ GÜVENLİĞİNİ TEHDİT EDEN UNSURLAR

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak gemi boy ve kapasitelerinin büyümesi, deniz ticaretinin çeşitlenmesi, Karadeniz'in hinterlandının genişlemesi ve Main-Tuna Kanalı vasıtasıyla Baltık Denizi üzerinden yapılan ticaretin Ren-Main-Tuna su yolu

³⁸ Geniş bilgi için bakınız, Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 151-152.

³⁹ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 46-47.

üzerinden Karadeniz'e kayması, Boğazlardaki deniz trafiğini arttırmıştır. Artan ve artma eğiliminde olan bu deniz trafiği Boğazlar Bölgesini, özellikle İstanbul'da yaşayan on milyondan fazla insanı ve UNESCO tarafından dünyanın kültür merkezi olarak ilan edilen Boğaziçi'ni tehdit etmeye başlamıştır. Bölgede can ve mal kaybına yol açan ve büyük çevre felaketine yol açan deniz kazalarının yaşanması, 1936 yılından beri bazı istisnalar hariç 76 yıldır sorunsuz bir şekilde uygulanan ve uygulanmaya da devam edilen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni tartışmaya açmıştır.

A. Doğal Yapı

Türk Boğazlarının doğal yapısı giderek artan deniz trafiğini kaldırmaya elverişli olmadığı gibi, kapasitesi ve ebatları her geçen gün daha da büyüyen dev gemilerin bu bölgeden güvenli geçişleri fiziki olarak kolay olmamaktadır. Seyir güvenliğini ve dev gemilerin geçişini zorlaştıran en önemli faktörler Boğazların jeolojik ve oşinografik yapısıdır.

Dünyanın en dar su yollarından biri olan ve uzunluğu orta hat boyunca 31 km olan İstanbul Boğazı'nda bir geminin, geçişini tamamlayabilmesi için 15 noktada önemli dönüşler yapması gerekmektedir. Özellikle Boğazın en dar noktası olan Kandilli'de (690 metre) bu dönüş yaklaşık 45 derece iken Yeniköy Şamandırası açıklarındaki dönüş 80 dereceye ulaşmaktadır.⁴⁰ Bu keskin dönüşlerde çoğu zaman gemiler arka taraflarını görememekte ve akıntılar nedeniyle geminin kontrolü güçleşmektedir. Akıntılar uzun boylu gemilerin savrulmalarına neden olmakta, özellikle uzunlukları 350 metreyi bulan dev gemilerin bu bölgelerden geçişinde kaza riskini arttırmaktadır. Akıntı ile geminin aynı yönde olması durumunda ise geminin hızı artacağı için bu bölgelerde karaya oturmalar ve karşı yönden gemilerle çatışma riski daha da artmaktadır.

⁴⁰ Nil Güler ve Özkan Poyraz, "İstanbul Boğazı'nda Deniz Trafik ve Seyir Güvenliği", *Türkiye'nin Kıyıları ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, (der.) Erdal Özhan, Ankara: ODTÜ ve TÜBİTAK, 1997, s. 535; Özkan Poyraz ve Ahmet Paksoy, "İstanbul Boğazı'nda Risk Yönetimi," *Denizati Dergisi* (Mayıs-Haziran-Temmuz 1998), Yıl 12, Sayı 5-6-7, s. 27.

Bazı kaynaklarda ise gemilerin yapmak zorunda kaldığı rota değişikliği 12-13 olarak verilmektedir. Bakınız, Özersay, s. 101; Erhan Başyut, *Ateş Yolu*, İstanbul: Timaş yayınları, 1998, s. 78; Devlet Bakanı Burhan Kara, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni ve Boğazlardaki Seyir Güçlükleri ile Alınan Önlemler Hakkında Basın Açıklaması (6 Kasım 1998), <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/turkhaber/1998/11kasim/t2.htm> (22 Mart 2002).

İstanbul Boğazı'nın vadi tipli yapısının dikeydeki olumsuz etkileri olan banklar,⁴¹ diğer sığlıklar ve kayalıklar ile boğaz boyunca serpilmiş olan adalar boğazda güvenli geçişi tehdit eden doğal engellerdir. Özellikle kıyından 100-200 metre uzaklıkta ve İstinye Burnu ile Yeniköy Burnu boyunca uzanan Yeniköy Bankı (Kaybaşı Sığılığı), su derinliği 1-10 metre arasında değişen Sarayburnu Bankı, Karataş Burnundan Garipçe Burnuna doğru bir yay gibi kıvrılarak uzanan ve kıyından 250 metre mesafede bulunan Büyükliman Bankı ve güneyden kuzeye doğru ilk bank olan Kızkulesi Bankı seyir güvenliğini tehdit etmektedir. Ayrıca Boğazın güney girişinden kuzeye doğru uzanan; Kızkulesi, Kuruçeşme, Bebek ve Dikili Kaya Adaları,⁴² Salacak, Kandilli, Arnavutköy, Kanlıca ve Yeniköy Burunları ile Bebek, İstinye, Beykoz ve Tarabya Koyları seyir güvenliği açısından dikkate alınması gereken önemli coğrafik, topoğrafik ve jeomorfolojik yapılarıdır.⁴³

İstanbul Boğazı'nda seyir güvenliğini olumsuz yönde etkileyen en önemli etkenlerden birisi de boğazın hidrografik yapısıdır. Karadeniz daha yüksek olmak üzere, Karadeniz ile Marmara Denizi arasında 25 cm'lik düzey ve yoğunluk farkı Boğazlarda ve Marmara Denizi'nde iki yönlü bir akıntı sisteminin oluşmasına neden olmaktadır.⁴⁴ Dipten Akdeniz kökenli daha tuzlu su (Binde 38,5) Marmara Denizi'nden Karadeniz'e doğru akarken, yüzeyde Karadeniz kökenli daha az tuzlu sular (Binde 18) bu denizden Marmara Denizi'ne doğru akmaktadır.⁴⁵

⁴¹ Banklar, denizlerde taş yada mercan kayalıklardan oluşmuş, gemiler için tehlikeler yaratan sığlıklardır. Bazen deniz yüzeyinin üstüne de çıkabilmektedirler. Deniz haritalarında (+) işaretiyle gösterilirler.

⁴² İstanbul Boğazı'ndaki banklar ve adalar hakkında geniş bilgi için bakınız, M. Efruz İnceceli, *İstanbul Boğazında Deniz Trafik ve Çevrenin Can – Mal Güvenliği*, İstanbul: Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Yayınları No. 3, 1968, s. 23-24; Murat Öztürk, Boğazlardaki Deniz Kazalarının Tehlike Değerlendirme Teknikleri ile Analizi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2001), s. 6.

⁴³ Gül ve Poyraz, "İstanbul Boğazı'nda Deniz Trafik ve Seyir Güvenliği," s. 536.

⁴⁴ Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki düzey farklılığı tuzluluk oranından kaynaklanmaktadır. Karadeniz ile Ege Denizi arasındaki düzey farklılığı 60 cm'dir. Devlet Bakanı Burhan Kara, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni ve Boğazlardaki Seyir Güçlükleri ile Alınan Önlemler Hakkında Basın Açıklaması (6 Kasım 1998), <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/turkhaber/1998/11kasim/t2.htm> (22 Mart 2002).

⁴⁵ Yüzey akıntısı alt akıntı şeklinde tekrar Karadeniz'e döndüğünden, Karadeniz'in suyu yılda 2,5 kez değişmiş olmaktadır. Geniş bilgi için bakınız, Emin Özsoy, Şükrü Beşiktepe ve Mohammed A. Latif, "Türk Boğazları Sistemi'nin Fiziksel Oşinografisi," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 298-304.

Boğazlardan güvenli geçişi olumsuz etkileyen ve gemi kazalarının oluşumuna katkıda bulunan doğal faktörlerden biri de yüzey akıntı sistemidir. İstanbul Boğazı'nda yüzey akıntısının hızı, güney bölgelerinde daha hızlı olmakla birlikte, ortalama 4 mil/saattir. Güçlü kuzey rüzgarlarının katkısıyla bu hız bazen 7-8 mil/saate kadar çıkmaktadır.⁴⁶ Güçlü kuzey rüzgarlarının esmesi yada yüzey akıntısının burunlara çarpması veya koylara girmesi ile "orkoz" olarak adlandırılan ters akıntılar meydana gelmektedir. Akıntı yapısının bu denli karışık yön ve şiddete sahip olması gemilerin manevra yeteneğini olumsuz etkilemektedir. Zira Karadeniz'den gelen bir gemi Marmara Denizi'ne çıkış yapana kadar yüzey akıntı sisteminin etkisinde olduğundan, dönüş noktalarında kıvrımların keskinliğine bağlı olarak geminin başı ile kıçı aynı anda farklı yön ve kuvvetteki akıntının tesiri altında kalacağı için karaya oturma veya çatışma riski artmaktadır. Boğazlarda daha çok Karadeniz'den Marmara Denizi'ne doğru seyreden gemilerin kazaya sebep olmaları, yüzey akıntı sisteminin güvenli geçişi ne kadar olumsuz etkilediğini göstermektedir.⁴⁷

İstanbul Boğazı'nda seyir güvenliğine tesir eden meteorolojik olaylar ise rüzgar ve sistir. Ocak ayında daha etkili olmak üzere, eylül ayından itibaren görülmeye başlanan kuvvetli rüzgarlar (fırtınalar) boğaz kıyılarının korunması sayesinde yüksek dalgalar oluşturmazken yüzey akıntılarının şiddetini artırmaktadır. Özellikle boş gemilerin üst yapılarını iterek yelken etkisi oluşturarak gemilerin kontrolünü güçleştirmektedir. Ayrıca kılavuz kaptanların gemilere çıkışını engellemektedir. Seyir güvenliği açısından önemli bir yere sahip olan sis⁴⁸ ise en çok mart aylarında görülmektedir. Görüş uzaklığı ocak, şubat ve mart aylarında 1 ila 5 gün arasında⁴⁹ olmak üzere yılda ortalama 17 gün süre ile 1 km'nin altına düşmektedir.⁵⁰ Boğazda

⁴⁶ Güler ve Poyraz, "İstanbul Boğazı'nda Deniz Trafik ve Seyir Güvenliği", s.536.

⁴⁷ İnceci, *İstanbul Boğazında Deniz Trafik ve Seyir Güvenliği*, s. 30.

⁴⁸ Sis gibi olumsuz meteorolojik koşullar, Boğazlarda çeşitli kazalara neden olmaktadır.Örneğin yoğun sis nedeniyle Üsküdar-Eminönü Hattı'nda çalışan ve yaklaşık 1500 yolcu taşıyan *Şehit Temel Şimşir* isimli şehir hatları vapuru ile Rus bayraklı 1432 grostonluk kereste yüklü *Ajaks-1* isimli kuru yük gemisi 20 Kasım 2002 günü çarpışmıştır. Kaza büyük bir şans eseri ucuz atlattırılmıştır. Rıdvan Tezel, "Boğaziçi'nde Yine Faciadan Dönüldü," *Sabah*, 21 Kasım 2002, s.5.

⁴⁹ Necmettin Akten ve Barbaros Gönençgil, "İstanbul Boğazı'nda Deniz Kazaları," *Türkiye'nin Kıyıları ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı (22-25 Eylül 1998) Bildiriler Kitabı*, (der.) Erdal Özhan, Ankara: ODTÜ ve TUBİTAK, 1997, s. 405. Kandilli Rasathanesi denizden 114 metre yüksekte olduğundan alçak seviyede oluşan sisler bazen kayıt dışı kalmaktadır.

⁵⁰ Özkan Poyraz, *Gemi Kazalarından Doğan Deniz Krizlerin Kıyısız Yönetimi ve Türk Boğazlar Bölgesinde Uygulanması*, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1998), s. 49.

en iyi görüş kasım, aralık ve ocak aylarında akşam saatlerinde olurken diğer aylarda öğle saatlerinde olmaktadır.

Çanakkale Boğazı'nda da İstanbul Boğazı'nın sahip olduğu coğrafi ve oşinografik yapı görülmektedir. Geçişini tamamlayabilmesi için bir gemi Nara ve Kilitbahir noktalarında önemli rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadır. Ayrıca 50-80 metre arasında ortalama derinliğe sahip olan boğazda, her iki kıyı boyunca uzanan sığılıklar gemilerin güvenli geçişini tehdit etmektedir. Kuzeyde kıyıda bir mil açıkta bulunan Zincirbozan Bankı, bu bankın üç mil güneyinde bulunan Çardak Bankı, Saltık Burnu ile Nara Burnu arasında bulunan Musa Bankı ve Abidas Bankı seyir güvenliğini tehdit eden coğrafi etkenlerdir.

Marmara Denizi daha yüksekte olmak üzere, Marmara Denizi ile Ege Denizi arasında bulunan 20 cm'lik düzey farkı üst ve alt iki akıntı sisteminin oluşmasına neden olmaktadır. Marmara Denizi'nin suları Ege Denizi'ne doğru bir yüzey akıntısı şeklinde akarken, Ege Denizi'nin suları ise alt akıntı şeklinde Marmara Denizi'ne doğru akmaktadır. Alt akıntı saniyede ortalama 50 cm hızla akarken bu hız yüzey akıntısının yaklaşık üç katıdır.⁵¹ Yüzey akıntısı Gelibolu önlerinde 2 mil/saat, Nara önlerinde 4 mil/saattir. Ancak bu akıntıların hızı 6-7 mil/saate kadar çıkabilmekte ve kenarlarda kıyı şeklinin neden olduğu bazı ters akıntılara neden olmaktadır.⁵²

B. Yapay Engeller

Özellikle İstanbul Boğazı'nda, coğrafi yapıdan kaynaklardan nedenlerden başka asma köprüler, enerji nakil hatları, batıklar gibi yapay bazı engellerin bulunması da seyir güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. İstanbul Boğazı üzerinde iki yakayı birleştiren iki adet asma köprünün (Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüleri) hava çekimi 58 metreden daha yüksek gemilerin Boğazlardan geçişini fiziki açıdan tehlikeli kılmaktadır.⁵³ Bu nedenle İstanbul Boğazı'ndan hava çekimi 58 metreden daha yüksek olan gemilerin geçişi yasaklanırken, hava çekimi 54-58 metre

⁵¹ Özsoy, Beşiktepe ve Latif, "Türk Boğazlar Sistemi'nin Fiziksel Oşinografisi," s. 307-308 ; Murat Öztürk, Boğazlardaki Deniz Kazalarının, s. 11.

⁵² Türk Boğazlar Bölgesindeki akıntı sistemleri hakkında daha geniş ve teknik bilgiler için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *İkinci Ulusal Denizcilik Şurası Türk Boğazları Seyir Güvenliği Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler*, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2000, ss. 5-9.

⁵³ Her iki köprünün de denizden yüksekliği 64 metredir.

arasında olan gemilere römorkör alma zorunluluğu getirilmiştir (1998 Boğazlar Tüzüğü Madde 33/2).

İstanbul Boğazı üzerinde Kandilli-Bebek ve Anadolu Kavağı-Rumeli Kavağı arasında bulunan enerji nakil hatları da seyir güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu yüksek gerilim hatları yükseklik açısından sorun yaratmamakla birlikte gemilerin radarlarında, tam pruva yönünde (önünde) bir başka gemi varmış gibi “yalancı eko” yaratmaktadır. Ayrıca deniz dibinde bulunan tatlı su nakil boruları ve deniz dibi telefon hatları da, seyir güvenliği açısından tehlike yaratabilecek yapay engellerdir.

İstanbul Boğazı’nda seyir güvenliği açısından olumsuzluk yaratan sorunlardan biri de boğaz sularında bulunan 23 adet batık deniz taşıtıdır. Her bir batığın denizden çıkarılma maliyetinin 800 bin dolar ile 1 milyon dolar arasında değiştiği hesap edilmektedir. Bu kadar yüksek maliyetli bir işin yapılabilmesi için 23 milyon dolara ihtiyaç olduğu gibi boğazında 7-8 ay süreyle deniz trafiğine kapatılması gerekmektedir. IMO, önceleri bu batıkların çıkarılmasını istemiş ancak boğazın 7-8 ay deniz trafiğine kapatılması ihtimalini düşünerek, batıkların seyri çok fazla etkilemediği gerekçesi ile, bunun gerekli olmadığına karar vermiştir.⁵⁴

C. Yoğunlaşan Deniz Trafik

Türk Boğazlarında 1936 yılından bugüne kadar artan ve artma eğiliminde olan deniz trafiği can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eder boyuta ulaşmıştır. Panama Kanalı’nın dört katı, Süveyş Kanalı’nın ise üç katı daha fazla yoğunluğun yaşandığı Türk Boğazlarında⁵⁵ bu yoğunluk deniz kazası riskini arttırmaktadır. Boğazlardan geçen gemilerin sayısında meydana gelen artış bir deniz kazası yaşanmasa dahi çevrenin kirlenmesi sonucunu doğurabilmektedir.

⁵⁴ Hücum Tulgar, “Boğazlar’da Güvenliği Sağlamaya Yönelik 3 Unsur” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Nisan 2001), Yıl 18. s 21. İstanbul Bölge Müdürlüğü’nün sınırları içinde bulunan batık deniz araçlarının listesi için bakınız, Tulgar, 22.

⁵⁵ “Türk Boğazlarının Geçiş ve Güvenlik Sorunları,” *UTA-Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi*, Yıl: 6 Sayı: 11 s. 25; A. Güldem Cerit, “Deniz Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları,” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/A_G_CERIT_Turk_Bogazlari.htm (4 Nisan 2002).

1. Deniz Trafiğini Arttıran Sebepler

Türk Boğazlarında trafik hacmini son yıllarda tehlikeli ve kritik seviyeye ulaştıran en önemli sebep yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmelerdir. Türk Boğazlarının da dahil olduğu coğrafyada meydana gelen siyasi ve ekonomik gelişmeler, bu trafik yoğunluğunun gelecek yıllarda daha da arttıracığı savını desteklemektedir.⁵⁶ Bu potansiyel artış zaten çok yoğun olan boğaz trafiğini içinden çıkılmaz hale getirecektir.

a. Hinterlandtaki Büyüme

1991 yılında SSCB'nin resmen dağılması ve Soğuk Savaşın sona ermesi Türk Boğazlarını yakından ilgilendiren önemli gelişmelere neden olmuştur. SSCB'nin dağılması ile Karadeniz'e doğrudan kıyısı olan devletlerin sayısında önemli bir artış yaşanmış, bu da Türk Boğazlarındaki deniz trafiği üzerinde olumsuz bir etki yapmıştır. Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın yanı sıra SSCB'nin dağılması ile ortaya çıkan Ukrayna, Gürcistan ve Rusya Federasyonu da Karadeniz'e doğrudan kıyıdaş devletler olmuşlardır. Böylece tarihte ilk kez 6 devlet aynı anda Karadeniz'e kıyıdaş hale gelmiştir.⁵⁷ Bulgaristan, Ukrayna ve Gürcistan'ın da dünyaya açılan tek su yolu olan Türk Boğazlarındaki deniz trafiği, bu devletlerin uluslararası ekonomik sisteme entegre olmaları ile daha da artacaktır.

Tablo I'de 1984-2000 arası döneme ait bazı yıllarda Türk Boğazlarından geçiş yapan Karadeniz devletlerine ait gemilerin istatistikleri verilmiştir. Tabloda da görüldüğü üzere Ukrayna, Gürcistan ve Bulgaristan gemilerini Boğazlardan geçiş sayılarında yıllara göre istikrarlı bir artış söz konusu iken Romanya ve Rusya Federasyonu'nun geçiş sayılarında ise 1998 yılından sonra bir düşüş yaşanmıştır. Azerbaycan, Gürcistan ve Ukrayna için geçiş miktarındaki artış %100'leri geçerken SSCB'yi temsil eden Rusya Federasyonu açısından eskiye oranla göre önemli bir azalma olmamıştır. Rusya Federasyonu'nun SSCB'nin sahip olduğu Baltık Denizi'nde bulunan Leningrad ve doğrudan sınırı bulunmadığı Kallingrad hariç tüm li-

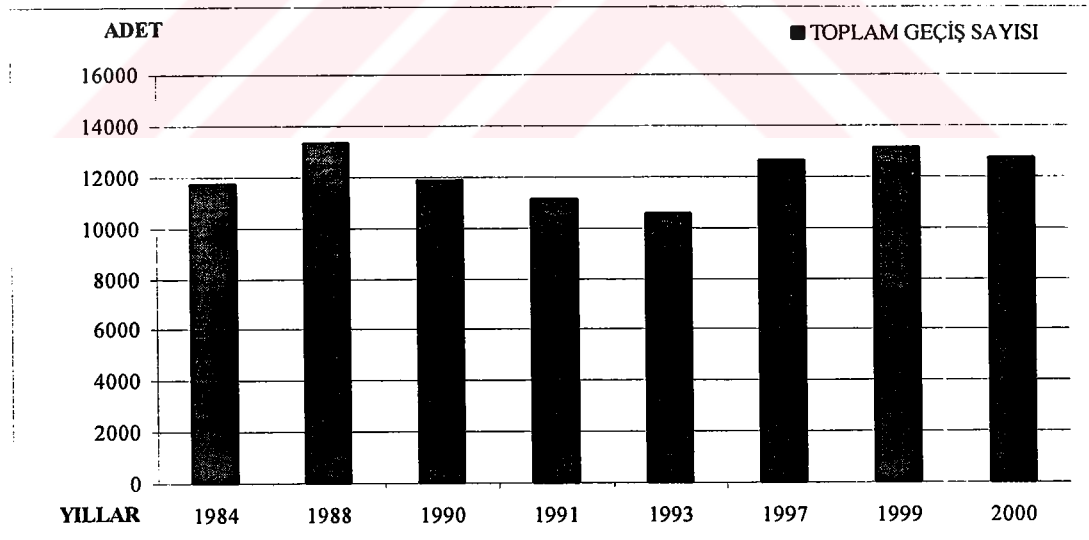
⁵⁶ Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 105.

⁵⁷ Başyurt, *Ateş Yolu*, s. 83.

manlarını kaybetmesi ve Barant Denizi'nde bulunan limanların yılın önemli bir bölümünde buzlanması bu devleti, Karadeniz limanlarına ağırlık vermeye zorlamıştır.⁵⁸

ÜLKELER	1984	1988	1990	1991	1993	1997	1999*	2000*
AZERBAYCAN	---	---	---	---	299	452	356	370
BULGARİSTAN	866	1193	1130	1133	861	1014	1503	920
GÜRCİSTAN	---	---	---	---	48	30	156	330
ROMANYA	1842	2308	1505	1133	861	1142	413	476
RUSYA FED.	---	---	---	---	6322	7133	5225	5419
S.S.C.B.	9019	9857	9255	8877	---	---	---	---
TÜRKMENİSTAN	---	---	---	---	23	19	25	16
UKRAYNA	---	---	---	---	2151	2842	5453	5195
TOPLAM	11727	13358	11890	11143	10565	12632	13131	12726

Tablo I. Karadeniz'e Kıyısı Bulunan Devletlerin Boğazlardan Geçişii**



Grafik III. Karadeniz'e Kıyısı Bulunan Devletlerin Toplam Geçişii

⁵⁸ Mustafa Yılmaz, Türk Boğazlarının Önemi ve Geçiş Statüleri, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 1996), s. 160.

* Sadece İstanbul Boğazı'na aittir.

** Kaynak: T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Rapport Annuel 1985,1989,1991,1992,1994,1998,2000, 2001.*

Ayrıca yine SSCB'nin dağılması ile bağımsızlığını kazanan Azerbaycan, Ermenistan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin (Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan) deniz yolu ile dünyaya açılmaları Don-Volga suyolu üzerinden Karadeniz ile mümkün olmaktadır. Söz konusu devletlerin Karadeniz'e doğrudan kıyıları bulunmamasına rağmen bu durum Karadeniz ve dolayısı ile Türk Boğazları ile ilgili devlet sayısını 13'e yükseltmektedir.⁵⁹

Türk Boğazlarının hinterlandı ve kullanıcılarının sayılarındaki bu artış sadece eski Doğu Bloku devletleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri yönünde gerçekleşmemiştir. 1921 yılından beri üzerinde çalışılan ve 3.4 milyar dolar harcanarak tamamlanan Main-Tuna iç su yolları bağlantısının 25 Eylül 1992 tarihinde faaliyete geçmesi,⁶⁰ Karadeniz'e doğrudan sınırı bulunmayan 15 Avrupa devletini dolaylı olarak bu denizi kullanabilecek duruma getirmiştir. 171 km uzunluğunda ve 16 havuzdan oluşan Main-Tuna bağlantısı, Avrupa iç suyolları ağına, 2,850 km uzunluğundaki Tuna Nehri'ni de dahil etmiştir.⁶¹ 55 metre genişliğe ve 4 metre derinliğe sahip olan kanal bu hali ile ancak 3,300 tonluk gemilerin geçişine imkan tanımaktadır. Sadece küçük tonajlı gemilerin kullanabileceği bu su yolu Boğazlar trafiğindeki küçük tonajlı gemi sayısında artışa neden olmuştur. Özellikle küçük tonajlı gemilerin bu su yolu vasıtasıyla taşıyıp Karadeniz limanlarında biriktireceği yüklerin uluslararası pazarlara büyük gemilerle taşınması projeleri, Türk Boğazlarındaki büyük gemi trafiğinde artışa neden olacaktır.⁶²

b. Hazar Petrollerinin Uluslararası Pazarlara Taşınması

Türk Boğazlarında can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden en önemli gelişme, kuşkusuz Hazar petrollerinin (Azeri ve Kazak) boru hatları ile Karadeniz'e, oradan da tankerler ile Boğazlar üzerinden uluslararası pazarlara taşınması olmuştur. Soğuk savaş döneminde tamamen kendi kontrolünde olan ve bu bölgedeki enerji

⁵⁹ Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği" (haz.) Sabahattin Şen, *Yeni Dünya Düzeni ve Geleceği*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1992, s.198.

⁶⁰ Atakan Gül ve Ayfer Yazgan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1995, s. 70.

⁶¹ Böylece Rotterdam'dan (Hollanda) hareket eden bir geminin, Avrupa iç su yolu bağlantısı ile Köstence Limanı'na (Romanya) gelmesi mümkün hale gelmiştir.

⁶² Harp Akademileri Komutanlığı, *Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumlar İçinde Geleceği*, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1993, s.68-69.

kaynaklarını kendi siyasi ve ekonomik çıkarları doğrultusunda kullanan SSCB'nin dağılması ile birlikte tüm dünyanın ilgisi Hazar Denizi'ne ve kıyıdaş devletlere yönelmiştir. Bu ilginin temelinde hiç kuşkusuz 200 milyar varil olarak hesaplanan petrol⁶³ ve 600 Tcf'e (Trilyon kübik fit) varan doğalgaz rezervleri yatmaktadır.⁶⁴ Sadece Kazakistan'daki Tengiz Bölgesinin 10 milyar varil petrol rezervi, Avrupa'nın petrol açısından kendi kendine yeterli olmasında önemli bir kaynak teşkil eden 3 milyar varillik Kuzey Denizi'ndeki petrol rezervleri ile mukayese edildiğinde, Hazar petroleri için ortaya konulmaya çalışılan politikaların ne denli önemli ve haklı olduğunu ortaya koymaktadır.⁶⁵

Bakü ve Hazar Havzası'ndaki petrolün 2010 yılında tam kapasite ile işletilmeye başlanacağı hesaplanmaktadır. Bölgeden çıkarılacak petrolün nasıl ve nereden dünya pazarlarına taşınacağı hala belli olmamakla beraber, 9 Ekim 1995 günü erken üretim petrolü olarak tanımlanan Azerbaycan'a ait Azeri, Çerağ ve Güneşli petrol havzalarından çıkarılacak ham petrolün bir konsorsiyum⁶⁶ aracılığıyla Bakü-Supsa ve Bakü-Novorossisk boru hatlarından piyasalara ulaştırılmasına karar verilmiştir.⁶⁷ 30 yıl içinde 4,5 milyar varillik üretilebilir petrol rezervini işletmek ve pazarlamak amacıyla kurulan konsorsiyum, erken üretim petrolünü Karadeniz'e taşıyacak boru hatlarını 1998 yılında faaliyete geçirmiştir. 2012 yılına kadar yıllık 40 milyon ton üretim kapasitesine ulaşacak olan konsorsiyum⁶⁸ dünya petrol üretim dengesini, bölge koşullarını ve ihraç boru hattı çalışmalarını da göz önünde tutarak yılda en çok

⁶³ Hazar Denizi'nde ve çevresindeki bu petrol rezervi, dünya petrol rezervinin %17'sini oluşturmaktadır. Bu rezervin bugünkü değerinin 3 trilyon dolar civarında olduğu hesaplanmaktadır. İsmail Soysal, "Hazar Bölgesinde Petrol ve Gaz Kaynakları," *Türk Cumhuriyetleri ve Petrol Boru Hatları*, (der.) Alaaddin Yalçinkaya, İstanbul: Bağlam yayınları, 1998, s. 20.

⁶⁴ Hazar Bölgesinin ispatlanmış toplam petrol rezervleri 32,5 milyar varil, doğalgaz rezervleri ise 337 Tcf'dir. A. Necdet Pamir, *Bakü-Ceyhan Boru Hattı*, Ankara: ASAM Yayınları, 1999, s.94. Hazar Bölgesinin ispatlanmamış rezervin ise 15-200 milyar varil ham petrol, 6,5-18 trilyon m³ doğalgaz olduğu tahmin edilmektedir. Cenk Pala, "Hazar Boru Hatları, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi ve Türkiye," *Avrasya Dosyası, Kazakistan-Kırgızistan Özel*, (Kış 2001-2002), Cilt 7, Sayı 4, ss. 231-252.

⁶⁵ A. Mehmet Kocaoğlu, *Petro-Strateji*, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1996, s.108.

⁶⁶ AIOC (Azerbaijan International Operating Company) adıyla anılan konsorsiyumu; Türkiye (%6,75 hisse), Azerbaycan, ABD, İngiltere, Norveç, Rusya, Japonya ve Suudi Arabistan oluşturmaktadır.

⁶⁷ İ. Reşat Özkan, *Dış Kapının Dış mandalı -Dış Politika*, İstanbul: Çınar Yayınları, 1996, s. 178.

⁶⁸ Pamir, *Bakü-Ceyhan Boru Hattı*, s.55.

6 milyon ton ham petrolün üretilmesine karar vermiştir. Ancak bu rakam daha sonra 10 milyon tona çıkartılmıştır.⁶⁹

Hazar petrollerinin pazarlanması konusunda en önemli gelişme yaklaşık 7 milyar üretilebilir petrol ve 283 milyar metreküp doğalgaz rezervine sahip Kazakistan'ın Tengiz petrol sahasından üretilen petrolün Rusya sınırları içinden, Karadeniz'deki Novorossisk yakınına inşa edilecek limana taşınmasıdır. 1999 yılı başlarında inşaat faaliyetlerine başlanan CPC⁷⁰ (Caspian Pipeline Consortium -Hazar Denizi Boru Hattı Konsorsiyumu) boru hattı 26 Kasım 2001 tarihinde hizmete girmiştir. İlk aşamada yılda 26 milyon ton petrolü Karadeniz'e ulaştırmayı amaçlayan proje, 2014 yılında bu miktarı yılda 70 milyon tona çıkarmayı hedeflemektedir.⁷¹ Halen yılda 40 milyon ton petrol ve petrol türevi yüklü geminin geçiş yaptığı Boğazlarda bu ek yük ile mevcut risk iki katına çıkacaktır. Zira bu petrolün 25,000 ton kapasiteli orta büyüklükteki tankerlerle taşınması halinde boğazlardan yılda 1040 adet yüklü tanker daha geçecektir. Yük almaya giden boş tanker trafiği de göz önüne alındığında bu rakam ikiye katlanacaktır.

2000 yılında Boğazlardan geçen tanker sayısı 4937 adet olduğuna göre, bu ek tanker trafiği ile yıllık geçiş yapan tanker miktarı 7000 adedi geçecektir. CPC boru hattından taşınan petrolün miktarının yıllık 70 milyon tona çıkarılması durumunda ise bu rakam %50 daha artacaktır. 2010 yılında Hazar Havzası'ndan 150-180 milyon ton kadar ham petrolün ihraç edileceği planlanmaktadır. Bu petrolün uluslararası piyasalara ulaştırılması konusunda çeşitli projeler üretilmeye çalışılsa da, 70-80 milyon ton civarında ilave bir petrol miktarının yine Türk Boğazları üzerinden taşınacağı tahmin edilmektedir.⁷² Bu miktardaki petrolün taşınması Boğazlardan

⁶⁹ Harp Akademileri Komutanlığı, *Orta Asya-Hazar-Ceyhan Boru Hattı ve Milli Güce Etkileri*, İstanbul: 1999, s. 93.

⁷⁰ Tengiz-Novorossisk hattını kullanacak olan petrol konsorsiyumu CPC'deki hisse dağılımı: Ülkeler; Rusya %24, Kazakistan %19, Umman %7. Şirketler; Chevron %15, Mobil %7,5, Oryx %1,75, LUKArco B.V. (Rus-ABD ortaklığı) %12,5, Rosneft-Shell Caspian Ventures Ltd. (Rus-İngiliz ortaklığı) %7,5, İtalyan Agip International %2, British BG Overseas Holdings Ltd. %2 ve Kazakistan Pipeline Ventures L.L.C. %1,75; Guntay Şimşek, "Tengiz-Novorossisk, Bakü-Ceyhan'a Engel mi?" *Zaman*, 27 Mart 2001.

⁷¹ 11 Eylül saldırıları sonrası meydana gelen siyasi ve ekonomik gelişmeler nedeniyle 2001 yılının ikinci yarısı için düşünülen miktarın 13,5 milyon ton ham petrolün taşınmasına imkan vermiştir. Ancak 2002 yılında üretim planlandığı gibi sürdürülürse Boğazlardan yılda geçen petrolün miktarının 135 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, *Denizcilik Bakanlığı'na Doğru*, Ankara: 2002, s. 46.

⁷² Deniz Kutluk, *Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları ve Çevresel Tehdit*, (Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001), s. 112.

geçen tanker sayısını %300 arttıracaktır. 2020 yılında ise bu rakam %100 daha artacaktır.⁷³

Artan petrol tankerleri yoğunluğu Türk Boğazlarında can, mal ve çevre güvenliğini tehdit etmektedir. Zira Türkiye'nin, tarafsız bir kuruluş olan *Çalışma Grubu Murray Fenton & Associates Ltd.*'e yaptırdığı bir çalışma, Türk Boğazlarının böyle bir trafik yükünü kaldırmasının imkansız olduğu sonucuna varmıştır.⁷⁴

Hazar havzası petrollerinin uluslararası pazarlara taşınması konusundaki gelişmelerin en önemlisi kuşkusuz inşaatına 18 Eylül 2002 tarihinde başlanan⁷⁵ Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı (BTC boru hattı) projesi olmuştur. 1750 km uzunluğunda (Azerbaycan bölümü 468 km, Gürcistan bölümü 225 km ve Türkiye bölümü 1037 km) olacak boru hattının 2005 yılında tamamlanması ile yılda 50 milyon ton Azeri ham petrolünün uluslararası pazarlara taşınması planlanmaktadır.⁷⁶ Hazar havzası petrol rezervinin önemli bir ayağını oluşturan Azerbaycan petrolünün boru hattı ile Akdeniz'e taşınması, Boğazlar üzerindeki tanker trafiğinin daha fazla artmasına engel olacaktır. Ayrıca BTC boru hattına, önemli bir petrol rezervine sahip olan Kazakistan'ında bu projeye dahil olması durumunda⁷⁷ ise hem petrolün uluslararası pazarlara taşınması konusundaki belirsizlik ortadan kalkacak hem de Türk Boğazlarındaki deniz trafiğinin artmasının önüne geçilebilecektir.

2. Yerel Trafik

Boğazlar bölgesinde özellikle nüfusu on milyonun üzerinde olan İstanbul Boğazi'nda seyir güvenliğini olumsuz yönde etkileyen faktörlerin başında gelen

⁷³ Kutluk, Kafkas Petrolleri, s.149.

⁷⁴ Harp Akademileri Komutanlığı, *Orta Asya-Hazar*, s. 97.

⁷⁵ Çiğdem Tokel Sangachal, "2.9 Milyar Dolarlık Rüya Gerçek Oldu," *Hürriyet Gazetesi*, 19 Eylül 2002, s. 11.

⁷⁶ BTC boru hattı şirketi (BTC Company), inşaatı 30 ayda tamamlamayı hedeflemektedir. İnşaat için oluşturulan bu konsorsiyuma; İngiliz BP %38.21, Azeri SOCAR %25, Norveç STATOIL %9.58, Amerikan UNOCAL %8.90, Türk TPAO %7.55, İtalyan ENI %5, Fransız Total Final ELF %5, Japon ITOCHU %3.40, Amerikan-Arap ortaklığı AMERADA HESS %5 ve Japon Inpeks %2.5 (Bu şirketin hissesi BP ve TPAO'a ait hisselerden karşılanacaktır.) ile ortak olmuşlardır. Utku Çakır Özer, "Asrın Projesi Temellendi," *Milliyet Gazetesi*, 19 Eylül 2002, s. 9 ; Guntay Şimşek ve Veysel Aksu, <http://www.zaman.com/2002/09/19/ekonomi/h1.htm>. (19 Eylül 2002).

⁷⁷ Kazakistan'ın Tengiz petrol sahasının, Hazar Denizi altından bir boru hattı vasıtasıyla, bu projeye katılması planlanmaktadır. http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/2002_05_17_weekday_Magazine.html, (28 Mayıs 2002).

yerel trafik, kıyılara paralel olarak oluşan *kıyasal yerel trafik* ve karşılıklı iki kıyı arasında oluşan *serbest geçişe aykırı yerel trafik* olarak iki alt gruba ayrılmaktadır.⁷⁸ İstanbul Boğazı'nda karşılıklı seferlerin yapıldığı ve deniz trafiğine etki eden yerel trafik şehir hatları taşımacılığı, deniz otobüsleri, özel yolcu motorları, balıkçı tekneleri, gezinti ve spor tekneleri ve kum kosterleridir.

İstanbul Boğazı'nda iki kıyı arasındaki taşımacılık temeli 1843 yılında atılan Türkiye Denizcilik İşletmesi tarafından yapılmaktadır. 83 gemilik bir filoyla 22'si Boğaziçi'nde olmak üzere toplam 47 hatta⁷⁹ hizmet veren Şehir Hatları İşletmesi (ŞHİ) iş günlerinde 949, Cumartesi günleri 846, Pazar ve bayram günlerinde ise 828 sefer yapmaktadır. 15'i yolcu ulaşımı olmak üzere 16 hatta toplanan kent içi deniz ulaşım hizmetlerinin yıllık sefer sayısı 330,000'in üzerindedir.⁸⁰

İstanbul Boğazı'nda gemilerin karşıdan karşıya sefer yaptıkları diğer bir hat ise 7 Haziran 1987 tarihinde hizmete başlayan ve bugün 22 deniz otobüsüyle, 12 hatta hizmet veren İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) hattıdır. Özellikle Bostancı-Karaköy-Kabataş-Yenikapı, Kabataş-Büyükdada ve Yalova hatlarında sefer yapan ve saatte 24-32 mil hız yapabilen deniz otobüsleri, uluslararası sefer yapan gemilere karşı seyir güvenliğini tehdit etmektedir.⁸¹

İstanbul Boğazı'nda "S.S. Gezi ve Yolcu Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi" ve "İstanbul Yolcu Taşıyan Küçük Deniz Nakil Vasıtaları Esnaf Odası'na" kayıtlı 130 tekne tarafından yapılan taşımacılık da seyir güvenliğini olumsuz olarak etkilemektedir. Beş iskelede sürdürülen seferler günlük 1000, yıllık 365,000'e ulaşmaktadır. Ayrıca seferlerinin düzensiz olmaları sebebiyle sayısı kesin olarak hesaplanması mümkün olmayan balıkçı tekneleri ve özel gezinti tekneleri de geçiş yapan gemileri pek çok kez zorunlu ve tehlikeli manevra durumuna sokarak seyir güvenliğini tehlikeye sokmaktadır.⁸²

⁷⁸ Poyraz ve Paksoy, "İstanbul Boğazı'nda Risk Yönetimi," s. 27.

⁷⁹ Yavuz Can, "İstanbul'da Denizyolu Taşımacılığı," *Deniz Ticareti Dergisi*, (Temmuz 1999) Yıl 16, s. 58.

⁸⁰ Ayrıntılı bilgi için bakınız, Necmettin Akten, *İstanbul Ulaşımında Deniz'den Yararlanma*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları Yayın No: 1994-29, 1994, s. 24.

⁸¹ Günlük 142 adet sefer yapan deniz otobüslerinden 125'i Trafik Ayırım Düzeni içinden geçmektedir. Akten, *İstanbul Ulaşımında Deniz'den Yararlanma*, s. 28; Öztürk, Boğazlardaki Deniz Kazalarının, s. 20.

⁸² Nil Güler ve Özkan Poyraz, "İstanbul Boğazı'nda Deniz Trafik ve Seyir Güvenliği," s.537.

3. Uğraklı ya da Uğraksız Gemi Trafığı

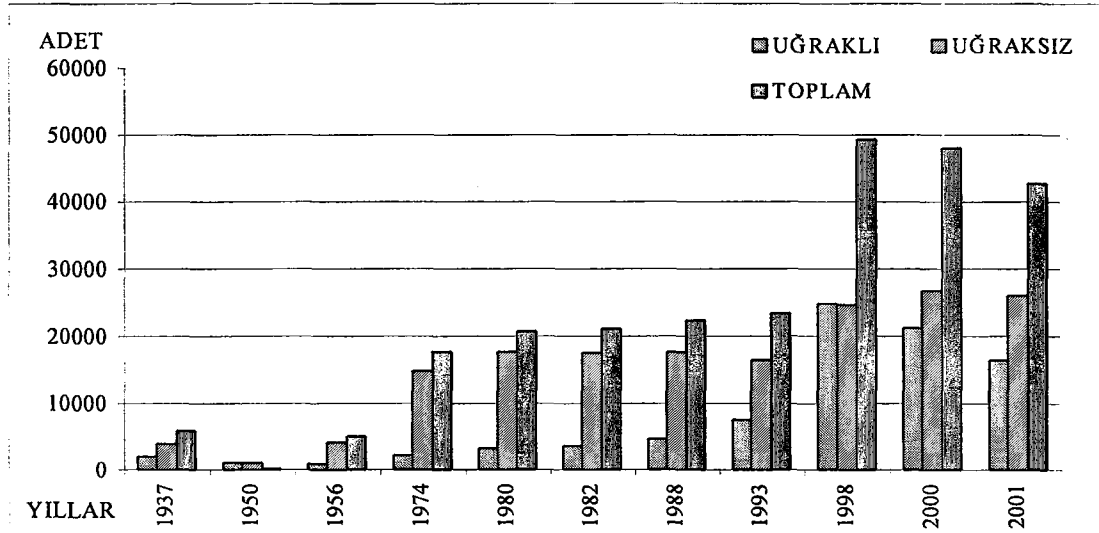
Türk Boğazlarındaki gemi hareketleri içinde Türk veya yabancı bayraklı ticaret gemilerinin uğraklı ya da uğraksız geçişleri önemli bir yer teşkil etmektedir. 1998 Boğazlar Tüzüğü'nde de tanımlandığı gibi uğraksız geçiş, gemi kaptanının Boğazlara girişten önce Türk makamlarına bildirmesi şartıyla, bir geminin Akdeniz'den Karadeniz'e veya tam tersi yönde, Boğazlar Bölgesinde hiçbir liman ya da iskeleye uğramadan Türk Boğazlarından geçişini ifade ederken⁸³ uğraklı geçiş, seferi Türk Boğazlarında bir liman ya da iskeleye varmak üzere planlanmış bir geminin Türk Boğazlarından geçmesi olarak tanımlanmıştır.⁸⁴

İstanbul Boğazı'ndan 2000 yılında 48,077 gemi uğraklı ya da uğraksız geçiş yapmıştır. Günde yaklaşık 150 gemiye tekabül eden bu trafiğe bir de gemi ebat ve tonajlarının büyüklüğü ve taşıdığı yüklerin çeşitliğinin eklenmesi risk faktörlerini çoğaltmaktadır. Grafik IV ve V'de 1936-2001 yılları arasındaki bazı yıllarda Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin sayı ve tonajları verilmiştir. Görülebileceği gibi 1937 yılında yıllık 5,806 olan geçiş sayısı 2000 yılında 48,077'e yükselmiştir. Tonaj miktarı ise 1937 yılında 12,957,364 groston iken 2000 yılında 309,361,869 groston 2001 yılında da 318,195,250 grostona ulaşmıştır. Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı 66 yılda 9 kat artarken gemi tonajındaki artış 24 kat olmuştur.

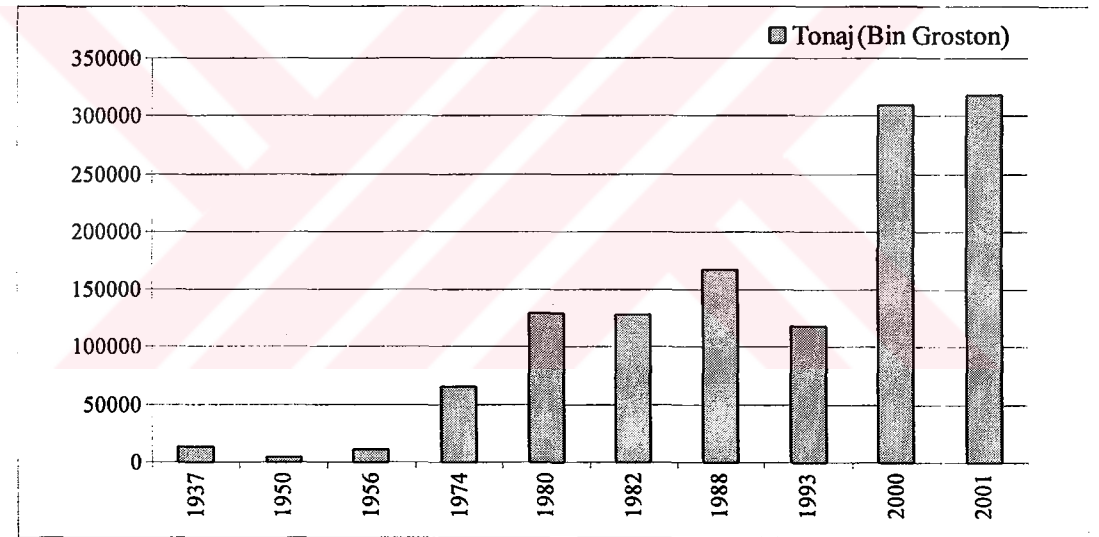
2000 yılında 48,079 olan geçiş sayısının 2001 yılında 42,637'ye düşmesine rağmen, tonaj miktarının yaklaşık 9,000,000 groston artması, Türk Boğazlarından geçen gemilerin ebat ve tonaj bakımından büyüdüğünü göstermektedir. Boğazlar bölgesinde seyir güvenliğini en fazla bu dev gemilerin tehdit ettiği dikkate alındığında, deniz trafiğindeki bu artışın can, mal ve çevre güvenliğini ne kadar çok tehdit eder boyuta ulaştığını göstermektedir.

⁸³ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Madde 2/g. Bu geçiş, daha öncede belirtildiği gibi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2 ve 4. maddelerinde "transit geçiş" biçiminde ifade edilmiştir. Ancak bu geçişin 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen "transit geçiş rejimi" ile hiçbir bağlantısı yoktur. Aybay, *Türk Boğazları*, s. 9-17; Özkan, *Dış Kapının Dış mandalı*, s. 168.

⁸⁴ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Madde 2/f.



Grafik IV. Türk Boğazlarında Deniz Trafiğinin Yıllara Göre Dağılımı*

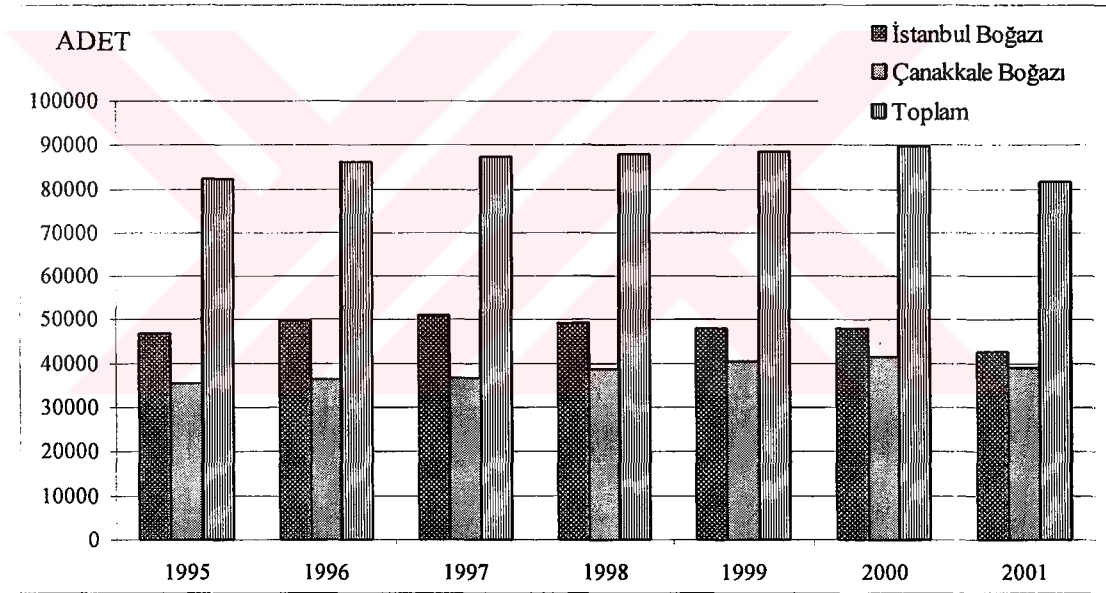


Grafik V. Türk Boğazlarından Geçen Yük Miktarının Yıllara Göre Dağılımı•

Grafik VI ve Tablo II'de ise 1995-2001 yılları arasında Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin ayrıntılı açıklaması verilmiştir. Tabloda da görüldüğü üzere yılda 50,000'e yakın geminin geçtiği boğazlarda 200 metrenin üzerinde 2,203

* Kaynak: Kemal Baltalı, *1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi*, Ankara: Yeni Desen Matbaası, 1959, s. 15; L. Cristos Rozakis ve Petros N. Stagos, *The Turkish Straits, International Straits of the World*, (ed.) Gerard Mangone, Boston: 1987, s. 9; Deniz Ticaret Odası, 2000 Deniz Sektörü Raporu; T.C. Denizcilik Müsteşarlığı.

gemi geçiş yapmıştır.⁸⁵ Bu sayı günde 6 süper tankere karşılık gelmektedir. Toplam geçişin yaklaşık 5,000 adedini tanker geçişleri oluşturmaktadır ki bu toplam geçişin %10-15'ine tekabül etmektedir.⁸⁶ Tehlikeli yük taşıyan gemilerin büyüklüğü ve tonajı yıllar içinde artış göstermekte olup aralarında 200,000 tona ulaşan gemiler bulunmaktadır. Boğazlar bölgesinin seyir güvenliği açısından yüksek risk oluşturan coğrafi özelliklerine karşın, geçiş yapmakta olan gemilerin yarısının, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde kılavuzluk hizmetlerinin ihtiyari olması nedeniyle (Madde 2), kılavuz kaptan almadığı, buna karşılık Türk Boğazları Rapor Sistemine (TUBRAP)'a dahil oldukları görülmektedir. Gemi trafiğindeki artışın yanı sıra gemilerin hacim ve tonaj bakımından büyümesi ekolojik sorunları beraberinde getirmekte ve deniz kazaları riskini arttırmaktadır.



Grafik VI. Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Gemi Sayısı*

⁸⁵ 1997 yılında 6,487 olan geçişin 1998 yılında azalmasının nedeni, bize göre, Türkiye'nin 1 Temmuz 1994 yayınladığı ancak 1998'de değiştirilerek tekrar yürürlüğe koyduğu "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" uygulamaya başlamış olmasıdır. III. Bölümde de ayrıntılı bir şekilde açıklanacağı gibi tüzük, 200 metreden büyük gemiler için özel hükümler getirmiştir (Madde 25).

⁸⁶ 2000 yılında İstanbul Boğazı'ndan 4,937 adet tanker, 474 adet LPG ve 682 adet kimyasal madde taşıyan gemi geçiş yapmıştır. Çanakkale Boğazı'ndan ise 5,543 adet tanker, 672 adet LPG ve 1,184 adet kimyasal madde taşıyan gemi geçiş yapmıştır. Deniz Ticaret Odası, *2000 Deniz Sektörü Raporu*, s. 45.

* Kaynak: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği; T.C. Denizcilik Müsteşarlığı.

Yıllar	Boğazlar	Geçiş Yapan Gemiler	Kılavuz Kaptan Alanlar	SP-1 Verenler	150 m. den Uzun	500 GT.dan Büyük	Uğraksız geçiş yapanlar	Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler
1995	İstanbul	46954	17772	9571	6491	40724	24325	---
	Çanakkale	35459	8292	12382	8164	31662	23249	---
1996	İstanbul	49952	20317	12777	7236	44636	23 755	4248
	Çanakkale	36198	10307	13473	8304	34789	24061	5658
1997	İstanbul	50942	19752	15503	6487	45849	24568	4303
	Çanakkale	36543	11047	13570	8511	35426	24568	6043
1998	İstanbul	49304	18881	24432	1943	44829	24561	5142
	Çanakkale	38777	11448	17692	2394	37295	25136	6546
1999	İstanbul	47906	18424	30619	2168	44354	26323	4452
	Çanakkale	40582	10002	24533	2568	44354	26900	5445
2000	İstanbul	48079	19079	38574	2203	44734	26858	4937
	Çanakkale	41561	11130	33861	2697	40163	27033	5543
2001	İstanbul	42637	17767	38940	2453*	40482	26113	6516
	Çanakkale	39149	10704	37525	2960*	38316	26452	7054

Tablo II. Türk Boğazlarında Deniz Trafiğinin Yıllara ve Gemi Türlerine Göre Dağılımı**

4. Türk Boğazlarının Kapasitesi Tartışmaları

Deniz trafiğinin her geçen gün arttığı ve daha da artma eğiliminde olduğu Türk Boğazlarının kaldırabileceği trafik yoğunluğu tartışma konusu olmaktadır. Azerbaycan Uluslararası Petrol Konsorsiyumu (AIOC) başkanı Terry Adams “Boğazlardaki kapasitenin neyi kaldırabileceği konusunda bağımsız bir kuruluşa araştırma yaptırılmasını”⁸⁷ isterken, Türk makamlarca yapılan resmi açıklamalarda Türk Boğazlarının daha fazla gemini geçmesine elverişli olmadığı savunulmaktadır.⁸⁸

* 200 metreden büyük gemi sayısı.

** Kaynak: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği; T.C. Denizcilik Müsteşarlığı.

⁸⁷ Özkan, *Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, s. 99.

⁸⁸ Özkan, *Dış Kapının Dış mandalı*, s. 190; Özkan, *Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, s. 104. Denizcilik Müsteşarlığı yapmış yazara göre, Boğazlardaki kapasite şu anda en üst düzeyde kullanılmaktadır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlarında geçiş kapasitesini, geçişin en zor olduğu İstanbul Boğazı belirleyecektir. Buna göre gemilerin en fazla 10 mil/saat hız yapabildiği (1998 Tüzüğü madde 13) ve aynı yönde geçiş yapan gemilerin arasında en az 8 gomina (1400 metre) aralık bulunduğu (1998 Tüzüğü madde 14/a) İstanbul Boğazı'ndan bir yönde, 12 dakikada bir olmak üzere, günde 120 gemi geçebilecektir. Aynı varsayım ters yönde geçiş için de kabul edildiğinde, 240 gemi boğazlardan geçiş yapabilecektir. Bugün Boğazlardan günde 160 geminin geçiş yaptığı düşünüldüğünde matematiksel olarak bir kapasite sorununun olmadığı düşünülebilecektir.

Ancak değişkenlerin çok olduğu bir sistemde matematiksel hesaplardan çok mantıksal sonuçlar gerçeği yansıtacaktır. Bu değişkenler:

(i) Gemilerin Boğazlara girişleri belli aralıklarla olmaması ve bazen saatlerce hiç gemi geçmemesi,

(ii) Gemi boy ve durma mesafelerinin çok değişken olması nedeniyle 1400 metre aralığın güvenlik için yeterli olmaması (Örneğin 180 metre boyunda yüklü bir gemi 10 mil hızla seyrederken ancak 3-4 mil uzaklıkta durabilmektedir),

(iii) İstanbul Boğazı'nın coğrafi yapısı nedeniyle boyu 250 metre olan bir geminin karşı şeride geçmeden seyredememesi nedeniyle tek yönlü seyir zorunluluğu,

(iv) Sis, tipi, kuvvetli ve yönü yer yer değişen akıntılar gibi doğal engeller nedeniyle seyir güçlüğü ve bazen boğazın bu nedenlerden ötürü tümüyle trafiğe kapanmasıdır.⁸⁹

Görüldüğü üzere salt matematiksel hesaplara dayalı sonuçlarla Türk Boğazlarının kaldırabileceği azami geçiş miktarının belirlenmesi mümkün olmamaktadır.⁹⁰ Zira mevcut durumda dahi Türk Boğazlarında büyük gemi geçişlerinin artması nedeni ile boğazların girişinde bekleme artmıştır.

⁸⁹ Türk Boğazlarının kapasite hesapları için bakınız, S. Orhun Kuran, Türk Boğazları Güvenlik Sistemi; Deniz İşletmeciliği Açısından Bir Analiz, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000), s. 62-65.

⁹⁰ Türk Boğazlarının kapasitesi tartışmaları hakkında geniş bilgi için bakınız, Aybay, *Türk Boğazları*, s. 31-34. Ayrıca Türk Boğazlarının kapasitesinin belirlenmesi ve ekonomik bir model oluşturulma çalışmaları için bakınız, Birsen Koldemir, Türk Boğazlar Trafik Ayırım Şeritlerinde Ekonomik Deniz Ulaştırma Kapasitesi Modelinin Geliştirilmesi, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2000).

D. Gemi Boy ve Tonajlarının Büyümesi

Türk Boğazlarının güvenliğini tehdit eden en önemli gelişmelerden biri de boğazlardan geçen gemi sayısındaki artışın yanında gemi hacim ve tonajlarındaki büyümedir. Gemi teknolojisinde yaşanan gelişmelere paralel olarak gemi boyları ve tonajları her geçen gün büyümüş ve büyümeye de devam etmektedir. 1936 yılında Türk Bayraklı en büyük gemi 13 bin tonluk *Selameti Derya* gemisi ve Türkiye'nin 1962 yılında ticari gemi yapım kapasitesi sadece 10,800 detveyt ton⁹¹ iken bugün 500,000 detveyt tonluk dev gemiler inşa edilmiştir. Yine o dönemde en büyük gemi 60 metre boyundayken bugün 350 metre boyunda dev gemiler bulunmaktadır.

İlk olarak 1890 yılında inşa edilen ve ancak 300 groston ham petrol taşıyabilen tankerlerin ebatları teknolojik gelişmeye de bağlı olarak hızla büyümüştür.⁹² İkinci Dünya Savaşı sırasında gemi yapım sanayisindeki gelişmeler sonucunda T-2 olarak adlandırılan 14,000 detveyt tonluk 162 metre uzunluğunda 21 metre genişliğinde tankerler inşa edilmiştir. 1940'lı yılların sonuna kadar kullanılan bu tankerlerin boyutları hızla büyümeye başlamıştır. İnşa edilen en büyük tanker 1944 yılında 22,600 detveyt, 1948 yılında 30,000 detveyt, 1954 yılında 50,000 detveyt, 1956 yılında 85,000 detveyt taşıma kapasiteli iken 1960'lı yılların başında 100,000 detveyt ton taşıma kapasitesine ulaşılmıştır. 1970'li yıllarda, Süveyş Kanalı'nın uzun süre kapalı kalmasının etkisiyle⁹³ 500,000 detveyt tonluk dev tankerler yapılmıştır.⁹⁴ Tablo III'te verilen ve Türk Boğazları için diğer gemi tiplerine göre daha fazla risk içeren petrol ve türevi taşıyan tankerlerin 1946-1997 yılları arasındaki tonaj ve sayı

⁹¹ Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), *Gemi İnşa ve Rekabet Edilebilirlik Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara: 2001, s.6.

⁹² İlkay Bilgişin, "Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu" Deniz Kazaları Sempozyumuna sunulan bildiri, İstanbul 13-15 Ekim 1982, s. 321.

⁹³ Ortadoğu petrolü, Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya taşınırken bu kanalın kapanması ile tankerler Afrika Kıtasını dolaşmak zorunda kalmışlardır. Mesafedeki bu artış maliyeti yükseltmiştir. Maliyeti düşürmek ve artan petrol ihtiyacını karşılamak için dev petrol tankerleri VLCC (Very Large Crude Carriers -Çok Büyük Ham Petrol Tankerleri) ve ULCC'ler (Ultra Large Crude Carriers -Ultra Büyük Ham Petrol Tankerleri) yapılmıştır. John C.S. Horrocks, "Uluslararası Deniz Taşımacılığı ve Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişmesi," *Uluslararası Deniz Taşımacılığı ve Eğitim Sempozyumu 1986*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1987, s. 95.

⁹⁴ 250,000 detveyt tonluk tankerin boyu 348 metre, eni 52 metre ve su çekimi 20 metredir. 500,000 detveyt tonluk tankerin ise boyu 397 metre, eni 71 metre ve su çekimi 25 metredir. Aybay, *Türk Boğazları*, s. 30

ULCC sınıfından bir tankerin boş olduğu zaman bile yakıt tankında 14,000 detveyt'lik T-2 tankerinin taşıma kapasitesinden fazla petrol bulunmaktadır. Bilgişin, "Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi," s. 21.

karşılaştırmasında da görüldüğü gibi, tankerler sayı ve tonaj bakımından doğrusal bir artış göstermektedir.

YIL	TONAJ (Milyon Detweyt)	TOPLAM (Adet)	ORTALAMA BÜYÜKLÜK (Detweyt)
1946	23,7	1946	12,200
1966	97,1	3023	32,100
1976	320,7	3636	88,200
1980	324,8	3339	97,300
1990	258,2	3052	84,500
1997	292,4	3323	87,800

Tablo III. Dünya Tanker Filosunun Tarihi Gelişimi (1946-1997)*

Gemiler niteliklerindeki gelişmeye ve tonajlarındaki büyümeye orantılı olarak manevra yeteneklerini kaybetmişlerdir. Özellikle yüksek tonajlı tankerler ve dökme yük gemilerinde ters yönde bir gelişim meydana gelmiştir.⁹⁵ İstanbul Boğazı'nın coğrafi ve oşinografik yapısı nedeniyle bu tür tankerlerin geçişi büyük risk taşımaktadır. Taşıdıkları yükün çeşidine göre (kimyasal, LPG veya LNG) bu risk daha da büyümektedir. Zira LPG -50 °C, LNP ise -165 °C'ye kadar soğutularak hacimleri 1600 katı kadar daha küçültülerek taşınmaktadır. Bu tür gemilerde yaşanacak bir kaza çok daha vahim sonuçlar doğuracaktır. Her ne kadar LPG ve LNG gemileri, ham petrol tankerlerine göre sayıları daha az, yaşları genç ve ileri teknoloji ürünü olmaları nedeniyle önemli bir deniz kazası yaşanmamıştır. Ancak meydana gelen sadece iki kazada 600'den fazla kişinin ölmesi,⁹⁶ ciddi bir deniz kazasının sonuçları konusunda daha net bilgi verecektir. Ayrıca 1997-1999 yılları

* Kaynak: Kuran, Türk Boğazları Güvenlik Sistemi, s.17.

⁹⁵ İnceci, *İstanbul Boğazında Deniz Trafiği*, s. 13.

⁹⁶ 1978 yılında İspanya'nın Valencia şehri yakınlarında bir LPG tankerin patlaması ile 100'den fazla kişi ölürken, 1984 yılında 12 000 m³ LPG depolanmış bir tankerin patlaması ile 500 kişi ölmüştür. Özkan Poyraz, *Gemi Kazalarından Doğan Deniz Krizlerin Kıyısal Yönetimi*, s.83.

arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısının %6 azalmasına karşılık tanker sayısının %28 artması⁹⁷ çevresel riskleri de artırmıştır.

E. Tehlikeli Yük Taşımacılığı

Türk Boğazlarında özellikle can ve çevre güvenliğini yakından ilgilendiren gelişmelerden biri de 6 Haziran 2001 günü Rusya Parlamentosu'nun alt kanadı olan Duma'da kabul edilen bir yasa ile gelecek on yıl içerisinde 20 bin ton nükleer atığın Rusya topraklarında saklanması kabul edilmesi olmuştur.⁹⁸ Zira bu atıkların deniz yolu ile Karadeniz'deki Novorossisk Limanı'na getirilip buradan iç kısımlara taşınması mevcut planlar arasındadır.⁹⁹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yükü ne olursa olsun tüm gemilere serbest geçiş hakkı tanınması (Madde 2), nükleer atık taşıyan bu gemilerin Boğazlardan geçişinin kontrolüne engel olmaktadır. Mevcut sorun sadece Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinden kaynaklanmamakta, uluslararası hukuk kuralları da bu gemilerin geçişinin, belirli dokümanları bulundurmamak ve bir takım önlemleri almak şartıyla, engellenemeyeceğini düzenlemektedir (1982 B.M.D.H.S. madde 23). Ayrıca Türkiye'nin de taraf olduğu Bazal Sözleşmesi'nin¹⁰⁰ belirsizlikler içermesi nedeniyle bu gemilerin geçişi engellenememektedir.¹⁰¹ Bununla birlikte radyoaktif madde taşımacılığına ilişkin risklerin çok büyük olması, bu tür maddelerin taşınması ve depolanması hakkında çok sıkı kurallar rejiminin oluşturulmasına neden olmuştur. Ancak bu güvenlik kuralları zararsız olan geçişin engellenmesine yönelik olmayıp,

⁹⁷ Barbaros Gönençgil, "Çevre Güvenliği Açısından İstanbul Boğazı'nda Gemi Kazaları," *İstanbul (Dergi)*, (Ekim 2001), sayı 39, s. 123.

⁹⁸ Ekonomik sorunlar yaşayan Rusya bu nükleer atıklar sayesinde 20 milyar dolar kazanmayı hedeflemektedir. "Putin Nükleer Atıklar Yasasını İmzaladı," *NTVMSBC*, <http://www.ntvmsnbc.com/news/93700.asp> (3 Mart 2002).

⁹⁹ Bu atıkların getirilebileceği güzergahlar konusunda çeşitli alternatifler olmakla birlikte, Avrupa'dan gelecek atıkların Almanya ve Polonya topraklarını kat ederek Rusya'ya ulaşmasının, çevreci kuruluşların muhtemel engellemeleri nedeniyle çok güç olacağı tahmin edilmektedir. Bu olasılık, Avrupa'dan Türk Boğazlarından geçirilerek Novorossisk'e ulaştırılması ihtimalini güçlendirmektedir.

Atıkların Novorossisk'e ulaşmasının Boğazlar dışında tek alternatifi Karadeniz'e kıyıdaş diğer ülkelerden Bulgaristan, Romanya veya Ukrayna limanlarına karayoluyla getirilerek, buradan Novorossisk'e ulaştırılmasıdır. Ancak bu güzergahın kullanılması, birçok ülkeden geçişi gerektirdiği için mümkün görünmemektedir. Rusya'nın Nükleer Planında Boğazlar da Var," *NTVMSBC*, <http://www.ntvmsnbc.com/news/87367.asp> (3 Mart 2002).

¹⁰⁰ *Resmi Gazete*, 15 Mayıs 1994, Sayı: 21935.

¹⁰¹ Nihan Ünlü, "Nükleer Atık Taşıyan Gemilerin Geçişleri Engellenebilir mi?" http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_UNLU_Nukleer_Atık_Gemiler_html. (4 Nisan 2002).

toplumu, çalışanları, muhtemel acil müdahale ekiplerini ve çevreyi radyoaktivitenin etkisinden korumayı amaçlamaktadır.¹⁰²

Tehlikeli maddelerin deniz yolu ile taşınmasına ilişkin uluslararası kuralların temeli 1929 SOLAS konferansı ile atılmış 1948 ve 1960 tarihli SOLAS sözleşmelerinde tehlikeli maddeler sınıflandırılarak bunların gemilerle nasıl taşınacağına ilişkin kurallar yer almıştır. Kasım 1965’de toplanan IMO Genel Kurulu’nda ise “uluslararası denizde tehlikeli madde taşımacılığı kodu” (IMDG Code) kabul edilmiştir. 1973/78 MARPOL sözleşmelerinde de tehlikeli maddelerin istiflenmesi, miktarının sınırlandırılması ve liman devletinin kontrolü konusunda genel hükümler getirilmiştir. SOLAS sözleşmeleri ve IMDG Kodu’na ek olarak IMO 1993 yılında radyoaktif maddelerin taşınması ile ilgili olarak “radyoaktif nükleer yakıt, yüksek seviye radyoaktif ve plütonyumun gemilerde varillerle güvenli taşınmasına ilişkin kodu” (INF Code) kabul etmiştir. Başlangıçta zorunlu olması düşünülmeyen INF Kodu, 1997 yılındaki 71. Dönem IMO Deniz Güvenliği Komitesi’nde kabul edilen kararlar, ismindeki “varillerle taşıma” ibaresi çıkarılarak, zorunlu hale dönüştürülmüştür.¹⁰³

Türkiye’nin kendi iç hukukunda da nükleer gemilerin Boğazlardan geçişi ile ilgili kurallar mevcuttur. Türkiye 1994 tarihli Boğazlar tüzüğünde Mısır, İran, Malezya, Umman, Suudi Arabistan ve Yemen’in yaptığı gibi¹⁰⁴ nükleer gemilerin Boğazlardan geçişini izne bağlı tutmuşken, bu kural Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 2. maddesine aykırı olduğu gerekçesi ile, 1998 Boğazlar Tüzüğü’nde yer verilmemiştir. Buna göre nükleer yük veya atık taşıyan gemiler geçiş koşullarını taşımak şartıyla geçişini idareye 72 saat önceden bildirerek geçebileceklerdir (Madde 26). Boğazların mevcut yapısı dikkate alındığında, 20 bin ton nükleer atığın Boğazlar üzerinden taşınması, özellikle can ve çevre açısından telafisi asla mümkün

¹⁰² Cahit İstikbal, “Nükleer Atık Taşıyan Gemiler Boğazdan Geçebilir mi?” *Denizcilik Dergisi* (Ağustos 2001), sayı 4, s. 15.

¹⁰³ IMO Deniz Güvenliği Komitesi 71. Dönem toplantısı sonuçları için bakınız, Ayhan Çekiç, “Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde görev yapan Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)’nin 71nci Dönem toplantısı, 19-28 Mayıs 1999,” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic_MSC71.html (4 Nisan 2002).

¹⁰⁴ Bu devletler 1982 B.M.D.H.S.’ne taraf olmalarına rağmen, sözleşmenin 22. ve 23. maddelerine aykırı olarak, kendi iç hukuk düzenlemeleri ile kıyılarını koruyucu tedbirler almışlardır. Nihan Ünlü, “Nükleer Atık Taşıyan Gemilerin Geçişleri Engellenebilir mi?” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_UNLU_Nukleer_Atık_Gemiler_html (4 Nisan 2002).

olmayan tehlikeler içermektedir. Bu nedenle konu, Türkiye tarafından IMO'ya götürülmüştür.¹⁰⁵

F. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Yetersizlikleri

İkinci Dünya Savaşı'ndan günümüze kadar doğrusal bir artış gösteren deniz trafiğinin, Boğazlar bölgesinde can, mal ve çevre güvenliği açısından tehdit oluşturmasının temelinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesi yatmaktadır. Bu madde gereği ticaret gemileri barış zamanında, gece ve gündüz, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, sağlık denetimi hariç hiçbir işleme tabi tutulmaksızın, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanmaktadır (Madde 2/1). Bugünkü koşullarda sözleşmenin 2. maddesinde düzenlenen böyle bir geçiş serbestliği, Boğazların güvenliği açısından büyük bir tehdit oluşturmaktadır.¹⁰⁶ Özellikle "yükü ne olursa olsun" ibaresi ciddi sorunlar doğurabilecek nitelik taşımaktadır. Boğazlardan geçişi engellenemeyen patlayıcı, yanıcı veya zehirli maddeler taşıyan gemilerin, geçiş esnasında kaza yapmaları ya da gemilerden bir sızıntının meydana gelmesi, özellikle nüfusu on milyonu aşan İstanbul'da bir felakete yol açabilecektir. Resmi verilere göre yılda ortalama 45 bin geminin geçiş yaptığı Türk Boğazlarında, 11 bin gemiden fazlasını petrol ve kimyasal madde taşıyanlar oluşturmaktadır. Özel tasarlanmış bir LPG tankerinin bir kaza sonucu patlaması durumunda bir atom bombası etkisi meydana getireceği düşünüldüğünde, Boğazları tehdit eden tehlikenin boyutları daha iyi anlaşılacaktır.¹⁰⁷

Sözleşmenin ikinci maddesi ticaret gemilerinin gece de geçişine izin vermektedir. Ancak Boğazların fiziki ve oşinografik yapısı özellikle büyük tankerlerin gece geçişlerini çok riskli kılmaktadır. Ayrıca Boğaz boyunca uzanan şehirlerin gece yanan ışıklarının gemilere yön gösteren deniz fenerleri ile karışması kaza riskini arttırmaktadır.

¹⁰⁵ Ahmet Dinç, "İstanbul Petrol ve Nükleer Atık Boğazı," <http://212.154.21.41/2001/341/haberler/4.htm>. (25 Aralık 2001).

¹⁰⁶ İsmail Soysal, "1936 Montreux Sözleşmesi ve Sonradan Çıkan Sorunlar," *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, (haz.) İsmail Soysal, Ankara:TTK Basımevi, 1999, s. 312.

¹⁰⁷ Farklı meteorolojik şartlar, değişik tipte yakıtlar ve tanker boyları ile yapılan bir risk çalışmasında Boğazlardan geçen tanker trafiğinin İstanbul'u sel, deprem ve kasırga gibi doğal afetlere oranla 43 kat daha fazla tehdit ettiği hesaplanmıştır. Mersin Deniz Ticareti Odası, *Mersin Deniz Ticareti*, (Temmuz 2001), Yıl 10, Sayı. 110, s.15.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesi açısından en önemli husus, kılavuz ve römorkaj hizmetlerinin isteğe bağlı bırakılmış olmasıdır (Madde 2/3). Bu hükümlere dayalı olarak geçiş hakkını kullanmak isteyen gemi kaptanlarının önemli bir kısmının işlerini koruma kaygısı, kılavuzluk hizmetini güvenlik sorunu olmaktan ziyade bir tasarruf unsuru olarak görmesi, mesleki başarı ya da itibar görme kompleksi gibi nedenlerden dolayı kılavuz hizmetlerinden yararlanmadıkları gözlenmektedir.¹⁰⁸ Yapılan araştırmalara göre İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin %40'ı, Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin ise %30'u kılavuzluk hizmetlerinden yararlanmaktadır.¹⁰⁹ Ancak deniz trafiğinin yoğunlaştığı Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmetlerinin ihtiyari olması kaza riskini arttırmaktadır. 1982-1994 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda 208 kaza üzerinde yapılan bir çalışmaya göre, kazalarda 269 gemiden sadece %15'inde (40 gemi) kılavuz kaptan bulunmasına karşılık %85'inden fazlasında kılavuz kaptan olmaması, ayrıca çarpışmaya karışan gemilerden her ikisinde de kılavuz kaptanın olduğu bir kazanın yaşanmamış olması, seyir güvenliği açısından kılavuz kaptanlık hizmetinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.¹¹⁰

Römorkaj hizmetleri açısından da benzer bir sorun yaşanmaktadır. Boğazlardan geçen bir geminin ana makinesinin ve dümen kolunun arızalanması her an mümkündür. Böyle bir anda gemiyi yönlendirecek bir römorkörün olmaması halinde gemi kontrolünü yitireceği için bir gemiye çarpabileceği gibi karaya da oturabilecektir. Bu geminin tehlikeli yük taşıyan bir tanker olması durumunda can, mal ve çevre güvenliği açısından ciddi tehlikeler meydana gelebilecektir. Bu nedenle özellikle tehlikeli yük taşıyan büyük tonajlı dev tankerlerin ve teknik nedenlerden dolayı manevra kabiliyetini belirgin bir biçimde yitirmiş olan gemilerin bir ya da birkaç römorkör eşliğinde Boğazlardan geçmesi kaza riskini önemli ölçüde azaltacaktır.

¹⁰⁸ Mustafa Elmas, "Boğazlarda Serbest Geçiş, Güvenli Geçiş ve Bu Geçişlerde Kılavuz Kaptan Almanın Teşvik Edilmesi Üzerine Düşünceler," http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ELMAS_boğazlarda_Serbest_Geçiş_html. (25 Aralık 2001).

¹⁰⁹ Aykut Erol, "Boğazlarımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye nasıl İndirilir?" *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadıoğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 213.

¹¹⁰ Erol, "Boğazlarımızda Kaza Olasılığı," s. 213 ; A. Güldem Cerit, "Deniz Güvenlik Yönetimi," http://www.turkishpilots.org.tr / DOCUMENTS/A_G_CERIT_Turk_Bogazlari.htm. (4 Nisan 2002).

IV. CAN, MAL VE ÇEVRE GÜVENLİĞİ AÇISINDAN ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR

A. Deniz Kazaları

Türk Boğazlarının güvenliği açısından en önemli sorunu, can ve mal kaybına yol açması yanında doğal çevreyi tehdit eden deniz kazaları oluşturmaktadır. Deniz kazası, “bir ya da birden fazla geminin güvenli seyir yapmasını engelleyen olumsuz koşulların ortaya çıkması halinde, kontrolden çıkan gemilerin birbirine, bir başka yüzer nesneye, karaya ya da karadaki nesneye çarpması veya karaya oturması, alabora olması, su alması, yanması ve benzeri tüm olaylara verilen ortak isim” olarak tanımlanmaktadır.¹¹¹ Ayrıca IMO Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), 69. Dönem Toplantısı’nda deniz kazalarının tanımlanmasında uluslararası standart sağlamak amacıyla “Türlerine Göre Deniz Kazalarının Tanımı” belgesini yayınlamıştır. Buna göre deniz kazaları “çatışma (çatma), dokunma (temas), yangın, patlama, tekne bütünlüğünün yitirilmesi, su-etme, oturma, tokuz oturma, makine ile ilgili kazalar, tehlikeli madde kazaları ve çalışanlara yönelik kazalardır.”¹¹²

Seyir güvenliği ile ilgili tüm tedbirlerin alınmasına rağmen denizlerin kendisine özgü yapısı nedeniyle deniz kazası riskinin sıfıra düşürülmesi imkansızdır. Japonya’da 1985-1997 yılları arasında yapılan yedi yıllık araştırmaya göre, bu dönemde meydana gelen deniz kazalarının, %38,3’ünün COLREG/72’ye uyulmaması, %37,6’nın gemi kullanıcılarının hatalı manevraları, %9’unun gemi adamlarının yetersizliği, %4,4’ünün hava koşullarına dikkat edilmemesi, %2,5’inin de gemi makinelerinin arızası nedeniyle meydana geldiği gözlemlenmiştir.¹¹³ Yine IMO gözlemlerine göre meydana gelen kazaların %80’inin insan faktöründen kaynaklandığı tahmin edilmektedir.¹¹⁴

¹¹¹ Güler ve Poyraz, “İstanbul Boğazı’nda Deniz Trafiği ve Seyir Güvenliği,” s.538.

¹¹² Kazaların tanımı ve örnekleri için bakınız, G. Aybay ve Ö. Öztaşkın, “Deniz Kazalarına İlişkin Terimler,” *Deniz Ticareti*, (Haziran 2001), Yıl 18, ss. 40- 44.

¹¹³ Cahit İstikbal, “Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları,” *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 138.

¹¹⁴ “İngiltere Denizcilik Bakanı Keith Hill’in IMO 21. Genel Kurulu Açılış Konuşması,” Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, http://www.turkishpilots.org.tr/IMO/IMO_21nci_Genel_Kurul_Raporu.html (10 Nisan 2002). Ayrıca Japonya tarafından araştırmada da insan faktöründen kaynaklanan deniz kazasının oranı, COLREG/72’ye uyulmama ile birlikte, %76 civarında ulaşmaktadır.

Seyir güvenliği açısından çok fazla olumsuz faktörler içeren ve son on yılda 217 kazanın meydana geldiği Türk Boğazları deniz kazaları açısından en riskli bölgelerden birini oluşturmaktadır. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalar incelendiğinde, 1948 yılından 1982 yılına kadar meydana gelen 113 kazanın 87'sinin (%77) çatışma şeklinde meydana geldiği görülecektir.¹¹⁵ Yine Tablo IV'te ayrıntılı olarak verildiği gibi 1982-1994 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazaların; %57'si çatışmalar, %22'si karaya oturmalar, %16'si karaya çarpma ve yangınlar, %5'i ise diğer şekillerde meydana gelmiştir. Yine 1982-1999 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalar üzerinde yapılan çalışmaya göre¹¹⁶ toplam 218 kazanın; %40'ı çarpma, %24'ü karaya oturma, %22'si batma, %3'ü ise sabotaj şeklinde gerçekleşmiştir.

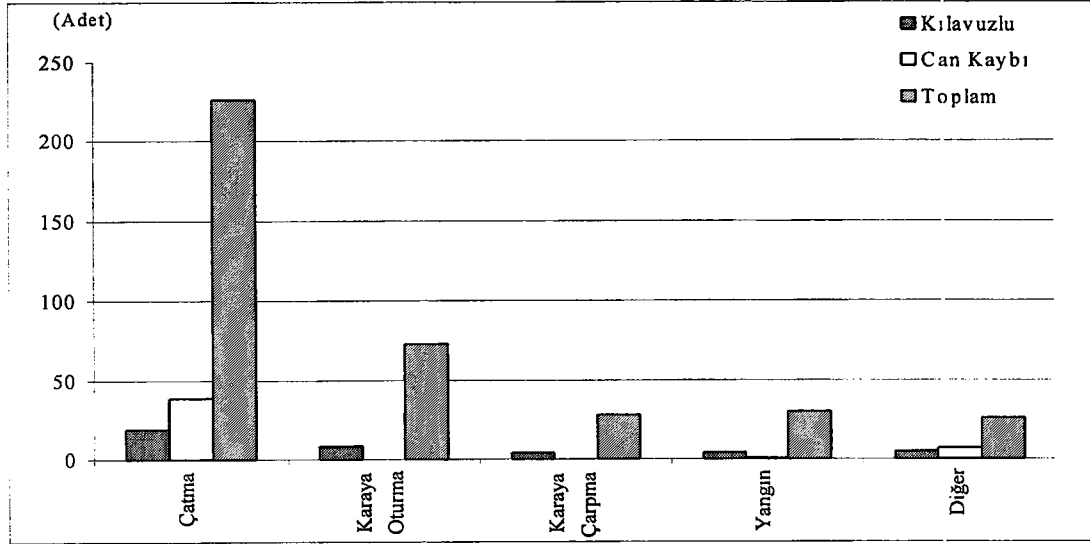
KAZA TÜRÜ	KAZAYA UĞRAYAN GEMİLER	TOPLAM KAZA İÇİNDEKİ ORANI (%)	KILAVUZLU	CAN KAYBI
ÇATMA	168	57	19	39
KARAYA OTURMA	65	22	8	-
KARAYA ÇARPMA	24	8	4	-
YANGIN	25	8	4	1
DİĞER	14	5	5	7
TOPLAM	208 VAKADA 269 GEMİ	100	40	47

Tablo IV. İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının Ayrıntılı Dökümü (01.05.1982/01.07.1994)*

¹¹⁵ Bu tarihler arasında meydana gelen kazaların listesi için bakınız, Gündüz Aybay ve Necmettin Akten, "Türkiye'de Deniz Kazaları," Deniz Kazaları Sempozyumuna Sunulan Tebliğ, İstanbul 13-15 Ekim 1982, s. 17-19.

¹¹⁶ Araştırmaya göre kazaya uğrayan gemilerin %70'i kılavuz kaptansız iken %30'unun kılavuz aldığı görülmüştür, ayrıca kaza açısından en riskli bölgeler olarak; Umuryeri, Bebek, Yeniköy, Kireçburnu, Tarabya, Karaköy, Haydarpaşa, Üsküdar ve Çubuklu olarak tesbit edilmiştir. Funda Sezgin ve Mikyat Kadioğlu, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 149-160.

* Kaynak: "Casualties in the Strait of Istanbul," Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, http://www.turkishpilots.org/CASUALTY/casualties_istanbul_strait.htm (25 Mart 2002).



Grafik VII. İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Kazalar (01.05.1982/01.07.1994)*

Görüldüğü üzere İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazaların büyük oranı çatışma şeklinde meydana gelmiştir. Bu şekilde meydana gelen kazalar çok tehlikeli sonuçlar doğurabilmektedir. Kaza anında gemilerde meydana gelen can ve mal kayıplarının yanında çatışma anında meydana gelen kıvılcımlar, özellikle tankerlerde yangınlara neden olmaktadır. Bu durum Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Üsküdar, Çubuklu ve Paşabahçe'de Türk Petrol, Shell, Mobil ve Petrol Ofisine ait akaryakıt depo ve tesislerinin bulunduğu İstanbul Boğazı'nda telafisi asla mümkün olmayan vahim sonuçlar doğurabilecektir.

Tablo V'teki 1990-1999 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazaların dökümünde de görülebileceği gibi, 1994 Türk Boğazlar Tüzüğü'nün uygulanmaya başlandığı 1994 yılına kadar İstanbul Boğazı'nda yılda ortalama 30'un üzerinde kaza meydana gelirken, bu oran tüzüğün uygulanmaya başlanmasından sonra büyük bir düşüşe geçmiştir. Ancak meydana gelen kazalarda Hazar petrollerinin Boğazlar üzerinden taşınmaya başlandığı 1996 yılından sonra, 1990-1993 yılları kadar olmasa da, 1994 ve 1995 yıllarına göre bir artışın meydana geldiği görülmektedir.

* Kaynak: "Casualties in the Strait of Istanbul," Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, http://www.turkishpilots.org/CASUALTY/casualties_istanbul_strait.htm (25 Mart 2002).

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ	ÇARPIŞMA	MOTOR ARIZASI	YANGIN	KARAYA OTURMA	TOPLAM
1990	-	-	-	-	-	43
1991	-	-	-	-	-	49
1992	-	-	-	-	-	39
1993	-	-	-	-	-	25
1994 (Tüzükten Önce)	-	-	-	-	-	10
1994 (Tüzükten Sonra)	-	-	-	-	-	2
1995	46,954	4	-	-	0	4
1996	49,952	2	-	-	5	7
1997	50,942	2	-	-	9	11
1998	49,304	3	-	-	8	11
1999	47,906	4	3	3	6	16

Tablo V. İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazaları ve Nedenleri (1990-1999)*

Türk Boğazlarında yaşanan önemli bazı deniz kazalarını ve bu kazaların yol açtığı zararların incelenmesi Boğazları tehdit eden tehlikenin büyüklüğünün anlaşılması için önemli veriler olacaktır:

(i) 14 Aralık 1960 günü Yunanistan bayraklı *World Harmony* tankeri ile Yugoslavya bayraklı *Peter Zoranic* adlı kuru yük gemisi çatışmıştır. Kazada her iki geminin kaptanları dahil 20 kişi hayatını kaybetmiştir. Yara alan gemilerden denize dökülen petrolün yanması ile Boğaz trafiği günlerce kesintiye uğramış, Paşabahçe açıklarında demirli *Tarsus* adlı Türk yolcu gemisi de hasara uğramıştır.¹¹⁷

(ii) 1 Mart 1966 günü SSCB bayraklı *Luts* ve *Crasky Oktiabr* adlı tankerler çatışmış ve binlerce ton petrol denize yayılmıştır. Çatışmanın etkisiyle Karaköy

* Kaynak: "Casualties in the Strait of Istanbul," Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, http://www.turkishpilots.org/CASUALTY/casualties_istanbul_strait.htm (25 Mart 2002).

¹¹⁷ Harp Akademileri Komutanlığı, *Orta Asya-Hazar*, s. 108; Sibel Turan, "Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostratejiden Ekostratejiye" http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Sibel_Turan_Bogazlar.htm. (12 Nisan 2002).

vapur iskelesi ve iskelede bağı bulunan bir yolcu gemisinde büyük hasar meydana gelmiştir.¹¹⁸

(iii) 15 Kasım 1979 Perşembe günü Romanya bayraklı *Indepententa* tankeri (88,285 groston) ile Yunanistan bayraklı *Evriyalı* yük gemisi (5,298 groston) Haydarpaşa mendireği ile Harem arasında bir noktada çatışmıştır. Yunan yük gemisinde çıkan yangının kısa bir sürede söndürülmesine rağmen Romen tankerindeki yangın, meydana gelen patlamalar ve petrol sızıntıları nedeniyle, ancak 14 Aralık 1979 günü söndürebilmiştir. Patlamaların şiddetiyle Kadıköy, Üsküdar, Yenikapı, Eminönü, Cihangir ve Maçka gibi semtlerde bulunan pek çok yapının camları kırılırken önemli miktarda balık ölmüştür. Kazada, çoğunluğu Romen tankerinde olmak üzere 43 kişi hayatını kaybetmiştir.¹¹⁹

Romen tankerinden 48,000 ton petrol denize dökülmüş, dökülen petrolün yayılmasını önlemek için konulan bariyerlerin mevcut akıntılar sebebiyle hiçbir faydasının olmaması ve meydana gelen patlamalar sebebiyle deniz yüzeyindeki ölü alan genişlemiştir. Denize dökülen petrol nedeniyle dip canlılarının %96'sında ölüm görülmüştür. Denizdeki bu kirlenme, kaza alanına uzak olmasına rağmen, Tekirdağ, Silivri ve İzmit körfezlerini de içine alan geniş bir alanı etkilemiştir.¹²⁰

(iv) 28 Ekim 1988 günü Panama bayraklı ve sıvılaştırılmış amonyak yüklü *Blue Star* tankeri, Ahırkapı açıklarında demirli bulunan Türk bayraklı ve ham petrol yüklü *Gaziantep* tankerine bindirmiştir. Çatışmanın etkisiyle bin tonu aşkın amonyak denize ve havaya karışarak çevre kirlenmesine neden olmuştur. Havaya karışan amonyak gazının, büyük bir şans eseri rüzgarın ters yönde esmesi ile yerleşim yerinden uzaklaşarak Marmara Denizi'ne doğru yönelmesi, 25 Km çapındaki bir bölgede yaşanabilecek toplu ölümlerin meydana gelmesini önlemiştir.

¹¹⁸ Harp Akademileri Komutanlığı, *Orta Asya-Hazar*, s. 97 ; Gündüz Aybay, "Tankerlerin Doğurduğu Sorunlar," *Cumhuriyet*, 9 Haziran 1996, s.7.

¹¹⁹ Romen tankerinden sadece 3 kişi sağ kurtulabilmiştir.

¹²⁰ Kaza sonucu 60 millik bir alan petrole kaplanırken, 5.5 km yarıçapında bir alanda katranlaşma meydana gelmiştir. Bayram Öztürk, "Çevre Denizlerde ve Türk Boğazlar Bölgesinde Ekoloji ve Çevre Sorunları," *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, ss.212.

(v) 29 Şubat 1990 günü Irak bayraklı *Jambur* tankeri ile Çin bayraklı *Datton Shang* adlı kuru yük gemisi çatışmış, çatışma ile denize yayılan binlerce ton ham petrolün temizlenmesi haftalarca sürmüştür.¹²¹

(vi) 14 Kasım 1991 günü Filipinler bayraklı *Madonna Lily* adlı kuru yük gemisi (37,284 groston) ile Lübnan bayraklı *Rabunion-18* adlı canlı hayvan yüklü gemi (1,598 groston), seyir hatası nedeniyle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün altında çatışmıştır. Çatışmanın etkisiyle batan Lübnan gemisinde bulunan 21,000 adet koyun telef olmuştur. Koyun ölüleri insan sağlığı, çevre ve deniz açısından telafisi yıllar süren zararlara yol açmıştır.¹²²

(vii) 20 Nisan 1992 günü Lübnan bayraklı *Rabinion-14* adlı canlı hayvan yüklü gemi (396 groston) ile Romanya bayraklı *Bazias-1* adlı gemi, Çanakkale Boğazı'nda çatışmıştır. Çatışmanın etkisiyle her iki gemi de batmış ve Lübnan gemisinde bulunan yaklaşık 1,500 adet büyük ve küçük baş hayvan boğulmuştur. Kaza sonucu denize dökülen yakıt ve canlı hayvanlar, insan ve çevre sağlığı açısından büyük tehlike yaratmıştır.¹²³

(viii) 13 Mart 1992 günü Güney Kıbrıs bayraklı *Nassia* adlı tanker (66,822) ile yine Güney Kıbrıs bayraklı *Shipbroker* adlı büyük dökme yük gemisi (14,000) İstanbul Boğazı'nın kuzey girişinde çatışmıştır. Kazada 29 denizci (*Nassia*'dan 6, *Shipbroker*'dan 23 kişi) hayatını kaybetmiştir. Denize yayılan 13,500 ton ham petrol 5 gün boyunca yanmış ve çok ciddi boyutta deniz kirliliği meydana getirmiştir. Lodos rüzgarının etkisi ile güneye doğru olan Boğaz akıntısının, şans eseri ters yönde (Kuzeye doğru) akması, İstanbul Boğazı'nı büyük bir felaketten kurtarmıştır. Bu kaza nedeniyle Boğaz bir hafta süre ile kapalı kalmış ve Boğazın her iki girişinde millerce uzunlukta gemi kuyrukları meydana gelmiştir.¹²⁴

(ix) 26 Şubat 1998 günü *Siboeva* adlı tanker trafik ayırım şeridini, akıntı nedeniyle, terk ederek *Vitastar* adlı gemi ile Çanakkale Boğazı'nın en tehlikeli

¹²¹ Harp Akademileri Komutanlığı, *Orta Asya-Hazar*, s. 98.

¹²² Meydana gelen kirlenmelerin boyutları hakkında geniş bir değerlendirme için bakınız, H. Şerafettin Suveren, 1988-1992 Yılları Arasındaki İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazındaki Deniz Kazaları ve Etkilerinin İncelenmesi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 1993), s. 87-89 ; Bayram Öztürk, "The Istanbul Straits, a Closing Biological Corridor," *Turkish Straits New Problems New Solutions*, (ed.) İsmail Soysal, İstanbul: ISIS, 1995, s. 150.

¹²³ Meydana gelen kirlenmelerin boyutları hakkında geniş bir değerlendirme için bakınız, Suveren, 1988-1992 Yılları Arasındaki İstanbul Boğazı, s. 90-92.

¹²⁴ Gündüz Aybay, "Tankerlerin Doğurduğu Sorunlar," *Cumhuriyet Gazetesi*, 9 Haziran 1996 s. 3.

bölgesi olan Nara dönüşünde çatışmıştır. *Siboeva* adlı tankerin boş olması büyük bir faciayı önlemiştir.¹²⁵

(x) 29 Aralık 1999 günü 4000 ton kalorifer yakıtı yüklü Rusya Federasyonu bayraklı *Volganeft-248* adlı tanker şiddetli lodosun etkisi ile Menekşe kıyılarına doğru sürüklenerek karaya oturmuştur. Oturma esnasında gemi ikiye bölünmüş¹²⁶ ve ilk aşamada denize dökülen 1,300 ton yakıt beş kilometrelik bir kıyı şeridini kirletmiştir. Ayrıca geminin pruva kısmında bulunan 2,000 ton petrol, geminin çıkarıldığı 2000 yılının yaz aylarına kadar denizi kirletmeye devam etmiştir.¹²⁷

Görüldüğü üzere meydana gelen kazalarda Türk Boğazları büyük bir şans eseri olarak telafisi imkansız bir felakete maruz kalmamıştır. Ancak Boğazlar Bölgesi her zaman bu kadar şanslı olmayacağına göre muhtemel deniz kazalarına karşı şimdiden gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir. Örneğin 260,000 detveyt tonajlı bir süper tankerin İstanbul Boğazı'nın Kavaklı açıklarında bir başka tankerle çarpıştığında, o sırada boğazda seyretmekte olan onlarca geminin kaçamayarak yanmayacağını, yangının Çubuklu'da bulunan kimyasal tanklara, Haliç'e, Unkapanı'na, Sarayburnu'na, Topkapı Sarayı'na, Üsküdar'a, Beşiktaş'a, Kadıköy'e sıçrayarak buraları yok etmeyeceğini ve tarihin yaşanmış en büyük felaketine yol açmayacağını hiç kimse garanti edemeyecektir.

Aslında deniz kazaları sadece Boğazlar Bölgesi için bir tehdit oluşturmaktadır. Dünyanın her bölgesinde buna benzer çevre felaketleri yaşanmıştır. Kuşkusuz meydana gelen kazalarının içinde en önemlisi, İngiltere'nin güneybatı kıyılarında kayalıklara çarparak batan ve 117 bin ton ham petrolün denize döküldüğü Liberya bayraklı *Torrey Canyon* tanker kazasıdır (18 Mart 1967).¹²⁸ Kaza sonucunda denizlerdeki petrol sızıntısı ya da boşaltılmasından doğan kirliliğin önlenmesinin

¹²⁵ Devlet Bakanı Burhan Kara, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni ve Boğazlardaki Seyir Güçlükleri ile Alınan Önlemler Hakkında Basın Açıklaması (6 Kasım 1998), <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/turkhaber/1998/11kasim/t2.htm> (22 Mart 2002).

¹²⁶ *Voganeft-248* gemisi ve 1999 yılında Boğazlarda meydana gelen kazalar için bakınız, Deniz Ticareti Dergisi, "Denizlerimizde Sıkıntılı Günler," *Deniz Ticareti Dergisi*, (Aralık 1999), Yıl 16. ss. 14-18.

¹²⁷ Meydana gelen kirlenmelerin boyutları hakkında geniş bir değerlendirme için bakınız, Emre N. Otay ve Orhan Yenigün, "Vogoneft-248 Marmara Denizi'ne Petrol Sızıntısı," *Deniz Ticareti Dergisi*, (Mart 2001), Yıl 18. ss. 6-12.

¹²⁸ Yeşim Kasap, "En Büyük Tanker Kazaları," *Radikal Gazetesi Yaşam Eki*, 30 Kasım 2002, s. 4.

yanında kirlilikten doğan sorumluluk çerçevesinde yeni bir düzenlemenin yapılmasını gündeme gelmiştir.

Yaşanan tanker kazaları içinde en çok ses getireni ise, ABD bayraklı 168 bin ton ham petrol yüklü *Exxon Valdez* tankerinin 24 Mart 1989 günü Alaska Körfezi'nin 24 mil açığında Prens William Boğazı'nda karaya oturarak,¹²⁹ 42 bin ton ham petrolün (42 milyon litre) denize dökülmesidir. Kaza ile meydana gelen çevre kirliliği sonucu yarım milyondan fazla deniz kuşu, binlerce su samuru ve çok sayıda gri balina ölmüştür. Kaza yaklaşık 2000 km'lik kıyı şeridini etkilemiştir. Federal Mahkeme 24 Eylül 1994 tarihinde verdiği kararda Exxon firmasını, kazadan dolayı zarara uğrayan Alaskalı balıkçılara ve yerli halka ödenmek üzere, 5 milyar dolar tazminata mahkum etmiştir.¹³⁰

Yaşanan bu çevre felaketlerine ve alınan tüm tedbirlere rağmen deniz kazaları günümüzde de meydana gelmeye devam etmektedir. Örneğin 15 Kasım 2002 günü İspanya kıyılarından 244 km açıkta fırtınaya kapılarak gövdesinde çatlak oluşan 77 bin ton ham petrol yüklü Bahama bandıralı *Prestige* tankeri, tüm kurtarma çalışmalarına rağmen 19 Kasım 2002 günü ikiye bölünmüş ve 5-6 bin ton ham petrol denize dökülmüştür. Yakıt tanklarının okyanus zeminine inerek (yaklaşık 3,600 metre) basınç nedeniyle tüm petrolün denize dökülmesi durumunda, *Exxon Valdez* tankerinin yol açtığı ekolojik felaketin iki katı bir felaketin yaşanabileceği tahmin edilmektedir.¹³¹

¹²⁹ Alaska hükümeti kazada kusuru olduğu gerekçesi ile gemi kaptanı Joseph J. Hazelwood hakkında dava açmıştır. Gemi kaptanı, kazadan önce geminin idaresinin kendisinde olmadığını ve kaza anında barda dinlendiğini belirtmiştir. Mart 1990'da tamamlanan dava sonucunda jüri, kaptanın kaza anında kanuni alkol sınırında bulunduğu karar vermiştir. Largest U.S. Oil Spill Fouls Alaska Marine Habitat, <http://www.facts.com/cd/89008990.htm> (28 Kasım 2002); "Almanac: Captain Hazelwood and his Ship Today," Living on Earth, <http://www.loe.org/series/exxon/almanac.htm> (28 Kasım 2002).

¹³⁰ "Key Event: *Exxon Valdez* Oil Spill Fouls Alaska Coast," <http://www.facts.com/cd/v00034.htm>, (28 Kasım 2002).

¹³¹ "Batan Tanker Saatli Bomba Gibi," *Hürriyet Gazetesi*, <http://www.hurriyetim.com.tr/haber/0,,sid~3@tarih~2002-11-20-m@nvid~199247,00.asp> (23 Kasım 2002); "İspanya'da Çevre Felaketi Korkusu," *NTVMSBC*, <http://www.ntvmsbc.com.tr/news/188730.asp?cp1=1> (26 Kasım 2002).

B. Çevre Kirliliği

Günümüzde doğayı ve doğal dengeleri en fazla tehdit eden tehlikelerin başında çevre kirliliği¹³² gelmektedir. Sanayi devriminin olumsuz bir sonucu olarak ortaya çıkan çevre kirliliği günümüzde bütün insanlığın ortak sorunu olarak karşımızda durmaktadır. Artan gemi trafiğinin yol açtığı kirlenme, Türk Boğazlar Bölgesi'ni deniz ve hava kirliliği şeklinde etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir.

Özellikle son on yılda büyük bir artış gösteren deniz kirliliği Türkiye'nin geleceği açısından büyük önem taşımaktadır. Deniz kirliliğinin artması deniz canlılarını, uluslararası alanda Türk Denizciliğinin konumunu, Türkiye'de denizcilik kuruluşları, deniz turizmini ve denizden ya da denizcilikten elde ettikleri gelirle geçinen kişilerin yaşamlarını olumsuz yönde etkilemektedir.¹³³ Deniz kirliliğinin başlıca nedenini deniz kazaları oluşturmakla birlikte, gemilerin uygunsuz biçimde denize boşattıkları safra suları, atık sular ve katı atıklar da deniz kirliliğine neden olmaktadır.¹³⁴ Deniz taşımacılığının ana ögesini oluşturan gemilerden kaynaklanan bu kirlenme gemilerin türüne, büyüklüğüne ve belirleyici niteliklerine göre önemli farklılıklar göstermektedir.

Deniz taşımacılığında kaynaklanan deniz kirliliği 1950'li yıllarda özellikle denizyolu ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının büyük ölçüde artış göstermesine paralel olarak çözümlenmesi gereken çok önemli bir sorun olarak uluslararası düzeyde gündeme gelmiştir. IMO'nun bu yöndeki girişimleri ile 1954 yılında hazırlanan "Denizlerin Petrol ile Kirletilmesini Önlemeye Yönelik Sözleşme" 26 Temmuz 1958 tarihinde yürürlüğe konulmuştur. Deniz taşımacılığında kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki girişimler başta IMO tarafından gerçekleştirilen bir dizi uluslararası sözleşme, protokol ve yönerge gibi

¹³² Çevre kirliliği su, hava, toprak ve gürültü kirliliği olarak dört başlık altında toplanmaktadır.

¹³³ Serap İncaz-Güner, İ. Kudret Rodopman ve Günay Bilican, "Marmara Denizi'nde Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Boyutları," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 521.

¹³⁴ Yapılan araştırmaya göre denizler her yıl insanlardan kaynaklanan 2,12 milyon ton petrol hidrokarbonları tarafından kirletilmektedir. Bunun %65'i evsel ve endüstriyel atıklardan, kentsel ve ırmak akışından, okyanus deşarjlarından ve atmosferik yağıştan, %26'sı balast deşarjı, havuzlama ve deniz kazaları (deniz taşımacılığı) ve %9'un da rafinerilerden, açık deniz araştırmaları ve üretim aşamalarından ve deniz terminallerinden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Başak Kısakürek, "Büyük Kazalar Okyanusta Bir Damla mı?" *Deniz Postası-Türk Deniz araştırmaları Haber Bülteni*, (Kasım 1998), Yıl 2, Sayı 4, s. 2.

düzenlemelerle veya uluslararası kuruluşlarca oluşturulan özel anlaşmalarla sürdürülmüştür.¹³⁵ Bugün gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda en önemli sözleşme 1973 yılında kabul edilen ve 1978 yılında yapılan protokolle geliştirilen “Gemilerden Denizlerin Kirletilmesini Önlemeye İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)’dir.”

Türkiye’nin deniz kirliliğini önlemeye yönelik ulusal düzenlemelerin çerçevesini 2872 sayılı “Çevre Kanunu”¹³⁶ oluşturmaktadır. Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler, hukuk kuralları açısından ulusal mevzuat statüsünde olacağı için (1982 T.C. Anayasası Madde 9), Türkiye’nin taraf olduğu, onayladığı veya katıldığı sözleşmeler de deniz kirliliğini önlemeye yönelik ulusal mevzuatın önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bunlar; “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 1973/78)”¹³⁷ “Akdeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme (Barselona Sözleşmesi)”¹³⁸ ve “Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme (Bazel Sözleşmesi)”dir.¹³⁹ Ayrıca 1380 sayılı “Su Ürünleri Kanunu,”¹⁴⁰ 2692 sayılı “Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu,”¹⁴¹ ve “Su Kirliliğini Kontrol Yönetmeliği”¹⁴² gibi düzenlemeler de Türkiye’nin deniz taşımacılığında kaynaklanan deniz kirliliğini önlemeye yönelik ulusal mevzuatını oluşturmaktadır.

Günümüzde artan deniz trafiği ve sıklıkla yaşanan deniz kazaları Türk Boğazlar Bölgesi’nde kirliliğin boyutlarının her geçen gün artmasına neden olmaktadır. Son elli yılda bölgede meydana gelen 500’e yakın deniz kazasında pek çok yaşam kaybıyla beraber, büyük boyutlarda çevre kirliliği de meydana gelmiştir. Özellikle tanker kazaları sonrasında deniz yüzeyine dökülen petrolün yanarak deniz dibine çökmesi, balık yuvalarının ve balık yumurtalarının yok olmasına sebep olmaktadır. Denize sızan petrol ve türevlerinin suda kendi bileşimleri veya denizde bulunan deterjan artıklarının etkisiyle erimesi deniz canlılarının hücrelerinde fizyolo-

¹³⁵ İncaz-Güner, Rodopman ve Bilican, “Marmara Denizi’nde Deniz Taşımacılığında,” s. 525.

¹³⁶ *Resmi Gazete*, 11 Ağustos 1983, Sayı:18132.

¹³⁷ *Resmi Gazete*, 24 Haziran 1990, Sayı: 20558.

¹³⁸ *Resmi Gazete*, 12 Haziran 1981, Sayı:17368.

¹³⁹ *Resmi Gazete*, 15 Mayıs 1994, Sayı:21935.

¹⁴⁰ *Resmi Gazete*, 4 Nisan 1971, Sayı:13799.

¹⁴¹ *Resmi Gazete*, 13 Temmuz 1982, Sayı:17753.

¹⁴² *Resmi Gazete*, 4 Eylül 1988, Sayı:19919.

jik faaliyetlerinin kısıtlanması sonucunu doğuran toksik etkilere neden olmaktadır.¹⁴³ Ayrıca yine deniz yüzeyine yayılan petrol yoğunluk farkından dolayı deniz yüzeyini kapladığından su ile havanın teması kesilmekte ve deniz suyunda oksijen eksikliği meydana gelmektedir. Zamanla bu petrolün çözülmesi ve uçucu kısımların havaya geçmesi sonucu kalan moleküller, deniz dibine çökerek bir tabaka oluşturmakta ve deniz tabanındaki bitki ve diğer canlıların ölümüne yol açmaktadır. Bu tabakanın uzun süre kalması ekolojik bozulmanın yıllar sürmesine neden olmaktadır. Akıntı ve gel-git olayları ile deniz yüzeyine yayılan petrolün kıyılara ulaşması da kıyılarda uzun süre kalacak kirliliğe neden olmaktadır.¹⁴⁴ Bununla birlikte bazı yazarlarca ham petrol kirliliğinin uzun vadede canlılara hiçbir zarar vermediği hatta denizdeki bazı canlıları beslediği ve geliştirdiği iddia edilmiştir.¹⁴⁵ Birbirine zıt bu iki görüşün değerlendirilmesine çalışmamızın ve uzmanlık alanımızın dışında olduğu için girilmeyecektir. Ancak denizdeki petrol kirliliğinin, ekolojik denge açısından, yıllar süren olumsuz etkiler yaptığı paylaşılan yaygın görüştür.

1970'li yıllarda biyolojik olarak zengin ve üretken bir bölge olan İstanbul Boğazı hem bölgeden geçiş yapan gemilerin hem de deniz kazalarının yol açtığı kirliliğin, bölgedeki bitkiler ve küçük deniz hayvanları üzerinde olumsuz tesir yapması buralardan beslenen balık çeşit ve miktarı üzerinde olumsuz etki yapmıştır. Örneğin *Rabinion-18* adlı geminin batması sonucunda denize dökülen 20,000 canlı koyunun çevrede yarattığı organik ve biyolojik kirlenme nedeniyle bölgede bulunan yeşil ve kırmızı yosunlar tamamen ölmüştür.¹⁴⁶ Yine 1979 yılında meydana gelen kazada *Independenta* tankerinden denize dökülen 48,000 ton ham petrol plaj ve deniz ekosistemlerine zarar verirken, bölgedeki turizm geliri %40, avlanan balık miktarı ise %25 azalmıştır.¹⁴⁷ 1999 yılında meydana gelen kazada *Volganeft-248* tankerinden denize dökülen bin ton kadar kalorifer yakıtı 5 mm'lik bir alanı tamamen kirletirken,

¹⁴³ Petrol Kirliliğinin biyolojik ve mekanik etkileri için bakınız, M. İlhan Artüz, "Denizlerde Petrol Kirlenmesinin Ekolojik Etkileri," Deniz Kazaları Sempozyumuna sunulan bildiri, İstanbul 13-15 Ekim 1982, ss. 231-234.

¹⁴⁴ Orhan Uslu ve H. Avni Benli, *Deniz Kaynaklarının Yönetimi ve Kirlilik Kontrolü*, Ankara: DPT Yayınları, 1998, s.30.

¹⁴⁵ İlkey Bilgişin, "Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu," Deniz Kazaları Sempozyumuna Sunulan Bildiri, İstanbul 13-15 Ekim 1982, ss. 321-330.

¹⁴⁶ Suveren, 1988-1992 Yılları Arasındaki İstanbul Boğazı, s. 88.

¹⁴⁷ İncaz-Güner, Rodopman ve Bilican, "Marmara Denizi'nde Deniz Taşımacılığından," s. 530.

kıyıda yaşayan canlıların (martı, karabatak, sakarmeke) büyük bir kısmında toplu ölümlere yol açmıştır. Özellikle dil, pisi, kırlangıç, omurgasız deniz canlılarından deniz kestaneleri, istiridyeler, deniz yıldızları ölerək kıyıya vurmıştır. Küçükçekmece lagünü gibi çok verimli bir sucul ortama yaşadığı bir bölgede meydana gelen kaza, deniz ile lagün arasında geçiş yapan sucul canlıların göçlerine zarar vermiştir.¹⁴⁸ Uzmanlara göre bölgenin eski hale gelmesi için 40 yıl kadar bir sürenin geçmesi gerekmektedir.¹⁴⁹

Boğazlardaki deniz trafiği özellikle İstanbul Boğazı gibi yoğun yapılaşmanın yer aldığı ekolojik, tarihi, kültürel ve kentsel özelliklere sahip olan bölgede, doğal ve yapay çevre bakımından çok ciddi çevre riskleri taşımaktadır. Bunlar; gemilerin normal operasyonlarından kaynaklanan sintine ve balast¹⁵⁰ gibi atıkların ve maddelerin denize boşaltılması, gemilerin yasal ve yasal olmayan yollarla taşıdıkları tehlikeli atık ve maddelerin denize boşaltılması ve kaza durumunda ortaya çıkan can ve mal güvenliğine bağlı sorunlar ile petrol ve tehlikeli maddelerin denize dökülmesidir.¹⁵¹

Tarihsel nedenlerden dolayı bir iç deniz statüsünde olduğunu düşündüğümüz Marmara Denizi'nde ise deniz taşımacılığında kaynaklanan kirlenmeyi; kirli su, kirli balast suları, yağ kaçıırma, ambar sintinesi, yakı taşıırma, boya yapma, güverte yıkama, ambar yıkama, raspa, deterjanlı su, sintine basmak gibi faaliyetler yaratmaktadır.¹⁵² Bu kirlenmeye evsel atık suları, endüstriyel atık suları, akarsular ile taşınan azot, fosfor ve zirai ilaçların da etkilenmesi ile Marmara Denizi'nin su

¹⁴⁸ Bayram Öztürk, "Volganefit 248 Kazasından Neler Öğrendik?" *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Nisan 2000), Yıl 4, Sayı 9, ss. 2-3.

¹⁴⁹ Deniz Ticareti Dergisi, "Denizlerimizde Sıkıntılı Günler," (Aralık 1999), Yıl 16. s. 17.

¹⁵⁰ Tanker Balast Suları, tankerlerin boş ya da yüklü iken baş ve yan bölmelerine aldıkları deniz suyudur. Denizden alınan bu su sayesinde yük ve geminin dengesi sağlanır. Bu şekilde istenmeyen deniz canlıları ile denizlerde kirletici ve bakteriyel niteliğe sahip sular bir bölgeden başka bir bölgeye taşınmaktadır. Özellikle çok yoğun bir tanker trafiğinin yaşandığı Boğazlarda balast suları büyük bir tehlike yaratmaktadır. Bayram Öztürk, "Tanker Balast Suları Bütün Dünya Denizlerini Tehdit Ediyor," *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Mart 1999), Yıl 3, Sayı 5, s. 3.

Balast sularının yol açtığı kirlilik konusunda geniş bilgi için bakınız, Selda Öztürk, "Balast Suları ile Taşınan İstenmeyen Sucul Organizmaların Kontrolü," (Basılmamış Denizcilik Uzmanlık Tezi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2001), ss. 65-114.

¹⁵¹ Uslu ve Benli, *Deniz Kaynaklarının*, s. 28; Fatma Yonsel ve Cahit İstikbal "Günümüzün Öncelikli Konusu Kirlilik," *Deniz Ticareti Dergisi*, (Kasım 2001), Yıl 18. s. 95. Bu yazarlara göre İstanbul Boğazı'ndaki kirlenmenin kaynakları; Karadeniz'den gelen kirlilik, İstanbul şehri yaşayanların oluşturduğu evsel ve endüstriyel kirlilik, gemi ve diğer deniz araçlarından kaynaklanan katı ve sıvı atıklar ile yoğun bir şekilde her gün yaşanan deniz trafiğidir.

¹⁵² İncaz-Güner, Rodopman ve Bilican, "Marmara Denizi'nde Deniz Taşımacılığında," s. 531.

kalitesinde ciddi bir kötüleşme meydana gelmiş ve ekolojik dengesi bozulmuştur. 1960'lı yıllarda bu denizde yaşayan yaklaşık 125 tür balık çeşidinden pek çoğu, bozulan su ortamının etkisiyle yok olmuş¹⁵³ ve günümüzde bir nevi kuluçkalık görevi yapan Marmara Denizi'nde çok az balık türü ve miktarı kalmıştır.¹⁵⁴



¹⁵³ Orhan Kural, "Deniz Kirliliği ve Marmara Denizi," *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Nisan 2000), Yıl 4, Sayı 9, s. 4.

¹⁵⁴ Bayram Öztürk, "Marmara Denizi Korunmalı, Çok Geç Kalmadan," *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Şubat 2001), Yıl 6, Sayı 11, s. 3.

Üçüncü Bölüm

TÜRK BOĞAZLARINDA GÜVENLİĞİ SAĞLAMAYA YÖNELİK ÖNLEMLER

I. İDARİ ÖNLEMLER

A. Fener ve Şamandıralar

Klasik suyuolları güvenlik yöntemi araçları olarak da tanımlanabilen fener ve şamandıralar, tarih boyunca gemilerin denizlerde güvenli seyir yapmalarını sağlamak amacıyla kullanılmıştır. Günümüzde de etkin bir şekilde kullanılan bu araçlar, gemilere kıyı seyirleri sırasında mevkilerinin saptanmasında referans noktalarını belirleme konusunda ve seyri olumsuz etkileyebilecek olan tehlikelerin denizciler tarafından önceden tespitine yardımcı olmaktadır. Deniz trafiğinin çok yoğun olduğu Türk Boğazlarında seyir güvenliğinin son yıllara kadar sadece fenerler ve şamandıralar vasıtasıyla sağlanmaya çalışıldığı düşünüldüğünde bu araçların seyir güvenliğinin sağlanmasındaki önemi daha iyi anlaşılacaktır.

Türk kıyılarında ilk fener 1839 yılında kurulmuş¹ olsa da bu günkü anlamda ilk modern fener 15 Mayıs 1856 tarihinde Fransızlar tarafından, İstanbul Boğazı'nın kuzey girişine (Türkeli Feneri) ve Çanakkale Boğazı'nın güney girişine (Mehmetçik Feneri) yapılmıştır. Mevcut fenerler Osmanlı İmparatorluğu ile Fransa arasında yapılan bir imtiyaz sözleşmesi ile kurulan "Fenerler İdaresi Umumiyesi Müdürlüğü" tarafından işletilmiştir. Müdürlük 1 Ocak 1938 tarihinde millileştirilmiştir. Günümüzde ise Boğazlar ve diğer kıyı bölgelerinde bulunan seyir yardımcılarını "Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü" tarafından işletilmektedir. 12 Mayıs 1997 tarihinde bir kamu iktisadi teşekkülü şeklinde yeniden organize edilen müdürlüğün faaliyetleri arasında Türk karasularında seyir yardımcılarını

¹ Türkiye Denizcilik İşletmeleri, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye'de Denizcilik İşletmeleri Tarihi I*, İstanbul : Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, 1997, s. 221.

kurmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma işlerini gerçekleştirmek, bunlarla ilgili cihazları ve tesisleri kurmak ve işletmek, can, mal ve gemi kurtarmak, çeki, ve batık çıkartma işleri, römorkaj ve dalgıçlık hizmetleri yapmak bulunmaktadır.²

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda halen Türk Karasularında (30 Kasım 2002 tarihi itibariyle) 412 adet Fener, 16 adet sis düdüğü, 33 adet ışıklı şamandıra, 26 adet işaret şamandırası, 3 adet radyofar istasyonu,³ 2 adet racon⁴ ve 2 adet sis çanı mevcuttur. İstanbul Boğazı'nda 37 adet fener, 11 adet ışıklı şamandıra, 4 adet sis düdüğü, 5 adet işaret şamandırası, 1 adet radyofar, 1 adet sis çanı, Marmara Denizi'nde 57 adet fener, 5 adet sis düdüğü, 7 adet işaret şamandırası, 7 adet ışıklı şamandıra, Çanakkale Boğazı'nda ise 28 adet fener, 3 adet ışıklı şamandıra, 2 adet işaret şamandırası, 1 adet racon ve 1 adet sis düdüğü mevcuttur.⁵ Son yıllarda gerçekleştirilen modernizasyon faaliyetleri ile mevcut fenerlerin ve şamandıraların ışık kapasiteleri yükseltilmiş ve çalışma sistemleri çağdaş hale getirilmiştir.⁶ Önümüzdeki yıllarda özellikle Boğazlarda seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik olarak 41 adet fenerin güneş enerjili sisteme dönüştürülmesi, 10 adet fenere uzaktan kumanda ile kontrol sistemi kurulması, ayrıca dünya denizlerinde sis gibi kötü hava koşullarında özellikle Boğazların giriş çıkışlarında radarla seyirde mevki tayininde kullanan raconların tesisi planlanmaktadır.⁷

² Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, *145 Yıldır Görev Başındayız*, İstanbul: 2000, s. 1-2.

³ Yayımladığı radyo sinyalleri ile gemilerin yerini ve yönünü belirlemesi için gerekli radyo sinyallerini sağlayan radyo vericidir.

⁴ Fener veya şamandıra gibi sabit deniz araçları üzerinden bölgeden geçen gemilerin radarlarına uzaklık, tanımlama gibi bilgileri göndererek, gemilerin konumunu tayin etmesinde kullanılan bir seyir güvenlik aracıdır.

⁵ Türk Karasularında ve Boğazlar bölgesinde bulunan seyir yardımcılarının listesi ve buldukları bölge hakkında geniş bilgi için bakınız, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, "Deniz Sinyalleri Tablosu," <http://www.salvage.gov.tr/faaliyetler/dsinyaltab.shtml> (20 Aralık 2002).

⁶ Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, *145 Yıldır*, s. 6; Ender Asyalı, "Su Yolları Yönetim Kavramı İçerisinde Türk Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 162.

⁷ Denizcilik Müsteşarlığı, *Yeni Bin Yılda Denizciliğimiz ve İkinci Denizcilik Şurası Sonuçları 28-30 Eylül*, Ankara: 2000, s. 27.

B. Gemi Trafik Hizmetleri (VTS - Vessel Traffic Services)

Gemi Trafik Hizmetleri (VTS), tam yetkili teşkilat⁸ tarafından çevrenin korunması ve gemi trafiğinin güvenliğini ve işlerliğini arttırmak için verilen hizmettir. Bu hizmet trafikle karşılıklı etkileşim olanağına sahip olmalı ve VTS sahasında trafikle ilgili oluşumlara yanıt verebilmelidir. Hükümet ya da tam yetkili teşkilat, verilecek olan hizmetin türü ve düzeyi ile IMO'nun yürürlükteki VTS operatörlerinin yeterlikleri ve eğitimi için ana hatları da dikkate alarak, VTS otoritesinin⁹ çalıştırdığı personelin yeterli sayıda, nitelikli ve yükümlü oldukları işi yapabilecek düzeyde eğitilmiş olmalarını garanti edecektir.

VTS'nin verdiği hizmetler aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir:¹⁰

(i) Bilgi Hizmetleri: Verilen hizmetlerin temelini oluşturur ve belirlenmiş saatlerde, talep durumunda ya da VTS tarafından gerekli görülen zamanda her gemiye trafik durumu, hava koşulları ve benzeri konularda bilgi sağlamayı kapsamaktadır.

(ii) Seyir Yardımı Hizmetleri: Geminin talep etmesi halinde veya VTS tarafından gerekli görülmesi durumunda belirli bir gemiye her durumda veya çoklukla hava şartlarının kötülüğü veya gemideki bir teknik arıza veya bir donanımın çalışmaması gibi zor durumlarda verilen hizmettir.

(iii) Trafik Düzenleme Hizmeti: Seyir planı yapılarak trafiğin belirlenmesi ve böylece trafiğin daha etkin akışının sağlanmasını ve/veya tehlikeli karşılaşmaların önlenmesini kapsar. Bu hizmet aynı zamanda "kuralların uygulanması" işlevini de içerir.

(iv) Benzer Etkinliklerin Desteklenmesi: Diğer VTS veya kılavuzluk otoritelerine bilgilerin gönderilmesi, kurtarma ve yardım çalışmalarının eşgüdümü gibi etkinlikleri kapsamaktadır.

⁸ Tam yetkili teşkilat, hükümet tarafından çevre güvenliği ve gemi trafiğinin işlerliği ile çevrenin korunması dahil olmak üzere güvenlikten bütünüyle veya kısmen sorumlu kılınmış olan teşkilattır.

⁹ VTS otoritesi VTS'in yönetimi, çalışması ve eşgüdümü ayrıca katılan gemilerle karşılıklı haberleşme ile hizmetin güvenli ve etkin bir şekilde yürütülmesinden sorumlu olan otoritedir. Bu otorite devletin bir denizcilik kuruluşu, tek bir liman teşkilatı, bir kılavuzluk kuruluşu ya da bunların bir birleşimi (kombinasyonu) de olabilmektedir.

¹⁰ Hein Mehrkens ve Kurt Steuer, "Kılavuz Kaptanların VTS Merkezlerine Sürekli Çalışacak Şekilde Entegre Edilmesi Üzerine Bir Tez," (Çev.) Cahit İstikbal, http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_vtspilotage.htm (25 Nisan 2002).

VTS adının yeni olmasına karşın limanlar tarafından verilen bu tür hizmetler yeni değildir. Bu tür yardımlar başka şekillerde ve ismi konmadan denizdeki araçlara karadaki insanlar tarafından tarih boyunca verilmiştir. Önceleri bu hizmet karadan duman veya ses ile sinyal verilerek başlatılmış, daha sonra bu sistemler bayrak ve ışık ile işaret vermek şeklinde geliştirilmiştir ki bu tür yardım yöntemleri günümüzde de hala kullanılmaktadır. Panama ve Süveyş Kanalları tamamlandığında da ilgililer buralardan geçecek gemiler için etkili kontrol sistemlerini geliştirme arayışlarına girmişlerdir.

Günümüzden elli yıl önce, limana varan bir gemi yanaşacağı yere gitmeden önce liman dışında kendisine kılavuz kaptan getirecek olan motoru beklemek, eğer liman içerisinde ise olumsuz hava koşullarında ve özellikle siste, hava koşulları düzelinceye kadar demirli bulunması olağan bir durumdu. O dönemlerde telsiz haberleşmesi (VHF) de çok yaygınlaşmamış olduğundan, liman otoritelerinin gemilerin gelip gelmediğinden ya da hangi gemilerin geldiğinden haberleri olmazdı. Bu anlamda İngiltere'deki Liverpool Limanı modem VTS sistemlerinin öncüsü olarak kabul edilmektedir. 1948 yılında *Mersey Liman Otoritesi*, kılavuz kaptanların, özellikle uygunsuz hava koşullarında, gemilerin mevkilerini belirlemeye yardımcı olması için bir radar istasyonu kurmuştur.¹¹ 1951 yılında California'daki *Long Beach* limanında radar ve VHF'nin kombinasyonu olan bir sistem kurulmuştur. Bu şekilde gemiler doğrudan limanla temasa geçebiliyorlar ve burada konumları (mevkileri) radar ekranında belirlenebiliyordu. Takip eden yıllarda çeşitli limanlarda değişik şekillerde bu sistem kullanılmaya devam etmiştir. 1980'lerin ortalarında, *Londra Liman Otoritesi* (PLA/Port of London Airthority) bilgisayar teknolojisinden yararlanmaya karar vermiş ve VTS merkeziyle kılavuz kaptanlar iletişimde olacak şekilde Thames Nehri üzerindeki trafikle ilgili bütün bilgileri merkezi bilgisayarda toplamıştır. Radar sistemi gemi trafiğini bilgisayara aktarmakta operatörler de görsel olarak bölgedeki trafiği izleme olanağı bulmaktaydı. Londra Liman Otoritesi aynı zamanda kılavuz kaptanlar ve VTS personeli için oldukça başarılı bir eğitim programı yürütmüştür.

¹¹ Cahit İstikbal, "Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 140.

Günümüzde ise sadece ABD’de tam anlamıyla çalışan yirmi kadar VTS sahası bulunmaktadır. Bunlardan bazıları federal hükümet tarafından işletilmektedir ve kullanıcıya doğrudan bir maliyeti yoktur. Bazıları da kamu/özel sektör ortaklığı ile yönetilmekte ve maliyetleri limana giriş ücretlerinden karşılanmaktadır. Avrupa’da ise Belçika ve Yunanistan’da 1, Danimarka, Norveç, Portekiz ve Finlandiya’da 2, Fransa, Almanya ve İspanya’da 12, Hollanda ve İsveç’te 8, İngiltere’de 6 bölgede VTS hizmeti verilmektedir.¹²

VTS teknolojisi telsiz, video kamera ve otomatik izleme yapabilen radar donanımlarından oluşmaktadır. İzlemenin yapılabilmesi için belli bölgelere yerleştirilen radar kulelerine ihtiyaç bulunmaktadır. Ancak teknolojik gelişmelere bağlı olarak gelecekte küresel konum (mevki) belirleme sistemleri ile birden fazla işleve sahip olan tanıyıcı alıcıların kullanılmaya başlanmasıyla, bir gemi dünyanın neresinde olursa olsun istendiğinde onun konum belirlemesini ve izleme işleminin kıyıda yapılmasına olanak verebilecektir. Tüm bu teknolojik gelişmelere ve IMO’nun 20 Kasım 1985 (Res.A.578-14) ve 27 Kasım 1997’de (Res.A.857-20) VTS konusunda iki “ilke” (Guidelines) çıkarmasına rağmen, VTS günümüzde tam anlamıyla gelişmesini tamamlayamamış ve bu konudaki tüm sorunlar çözülememiştir.¹³ Zorunlu rapor sisteminin yaygınlaşmasına ve bir çok bölgede uygulanmasına rağmen bugüne kadar rapor sistemine girme isteğe bağlı bir uygulama olarak kalmıştır.

1. Türk Boğazları ve Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)

Türk Boğazlarında VTS’in kurulması 1998 Boğazlar tüzüğü’nün 4. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre idare (Denizcilik Müsteşarlığı) trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliğinin sağlanması amacıyla “Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonlarını” kuracaktır. Kurulacak olan bu sistem geçiş yapan gemilere kesintisiz bilgi desteği sağlamak, acil durumlara müdahale ile görevli kuruluşlara bilgi aktarmak, her iki boğaz yaklaşımlarında uğraksız geçiş yapan deniz trafiğini izlemek ve düzenlemekle görevli olacaktır.¹⁴

¹² Asyalı, “Su Yolları Yönetim Kavramı,” s. 167.

¹³ Aykut Erol, “Gemi Trafik Hizmetleri ve Boğazlarımız,” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/A_Erol_VTS_Ve_Bogazlarimiz.htm (12 Nisan 2002).

¹⁴ B. Selen Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, İzmir: Dokuz Eylül yayınları, 2001, s. 81.

Türk Boğazlarında radar ve uydu kontrolüne dayalı ve bilgisayar destekli Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi çalışmalarına 1990'lı yılların başında başlanmıştır. 14 Ağustos 1990 tarihinde işin gerçekleştirilmesi görevi Ulaştırma Bakanlığı'nca Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Genel Müdürlüğü sorumluluğuna verilmiştir. İlgili kuruluşça 1991 ve 1994 yılında iki kez ihaleye çıkılmasına rağmen bir sonuç alınamamıştır. Söz konusu proje, 24 Temmuz 1996 tarih ve 96/8370 sayılı Bakanlar Kurulu kararınca "Denizcilik Müsteşarlığı" yatırım programına alınmıştır. 18 Temmuz 1998 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığı tarafında üçüncü kez uluslararası ihaleye çıkılmış ancak ihale teknik ve idari sebeplerle iptal edilmiştir. Proje 15 Aralık 1998 tarihinde yeniden ihaleye çıkarılarak Amerikan "Lockheed Martin Overseas Corporation" firmasına ihale edilmiştir.¹⁵

Türk Boğazları Rapor Sistemi (TUBRAP) gereği Türk Boğazlarından geçiş yapan tehlikeli yük gemileri ile 500 groston ve büyük gemilerin "trafik kontrol merkezlerine" SP-1 raporu vermeleri gerekmektedir (1998 Tüzüğü Madde 6/a). Trafik kontrol merkezleri, gemilerin verdiği bu SP-1 raporlarına göre Boğaz geçiş planı hazırlayarak, uç istasyonları bu konuda bilgilendirmektedir. Yine TUBRAP gereği Boğazlardan geçiş yapacak gemilerin Boğaz girişine 20 mil mesafe kala ya da Boğaz girişinden 2 saat önce, "trafik kontrol istasyonu"na VHF vasıtasıyla temas kurarak SP-2 raporunu vermeleri gerekmektedir. (1998 Tüzüğü Madde 6/b). Trafik kontrol istasyonları, geminin bilgilerini jurnallerine kaydederek, trafik kontrol merkezlerini bu konuda bilgilendirmektedir.¹⁶ Trafik kontrol merkezleri ve trafik kontrol istasyonları i-) Gerektiği takdirde arızalı veya kaza yapan gemilere demirleme yeri belirleyerek, geminin durumuna göre geçişin yapılabilmesi için gerekli tedbirlere karar verebilmekte (1998 Tüzüğü Madde 7/2), ii-) Seyir halindeki tüm gemiler arasındaki mesafenin artırılmasını isteyebilmekte (1998 Tüzüğü Madde 14/a), iii-) Trafik ayırım şemaları içindeki seyir zorlukları olan gemiler için idare tarafından trafiğin tek yönlü askıya alınması, tehlike halinde trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra, biriken trafiğin geçiş için Boğaza giriş sırasını belirleyerek bunu gemilere duyurmakta (1998 Tüzüğü Madde 20, 35/d, 36, 42/d ve 43) ve iv-) Trafik kontrol merkezleri ayrıca Boğazlarda akıntının şiddetli olduğu dönemlerde, Tüzük

¹⁵ Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet Raporu*, Ankara: 2002, s. 204.

¹⁶ Denizcilik Müsteşarlığı, *Denizcilik Müsteşarlığı 1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar*, Ankara: 1999, s. 257.

hükümleri uyarınca geçebilecek gemilere niteliklerine uygun römorkör sayısını belirlemektedir (1998 Tüzüğü Madde 35/a, 43/a).

1994 Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden sonra, Boğazlar ve Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için deniz trafiğini, Tüzük hükümleri çerçevesinde düzenlemek ve kontrol etmek amacıyla "Deniz Trafik Kontrol Düzen Başkanlığı" kurulmuştur. Başkanlığa bağlı olarak da "İstanbul Deniz Trafik Kontrol (DTK) Merkezi" ve "Çanakkale DTK Merkezi" olmak üzere iki merkez faaliyete geçirilmiştir. İstanbul DTK Merkezi'nin bünyesinde "Türkeli DTK İstasyonu," "Ahırkapı DTK İstasyonu," "Kandilli DTK İstasyonu" ve "Umuryeri Deniz Trafik Gözcü İstasyonu" faaliyet göstermektedir. Çanakkale DTK Merkezi'ne ise "Mehmetçik DTK İstasyonu," "Gelibolu DTK İstasyonu" ve "Çanakkale DTK İstasyonu" bağlı olarak faaliyet göstermektedir.¹⁷

DTK merkezlerine gelen SP-1 raporları ile gelen gemi bilgileri hava kontrol merkezlerinde yapılan benzer uygulamalarda olduğu gibi operatörlerce kontrol formlarına geçirilerek planlamaya alınmaktadır. Aynı bilgiler fax yolu ile bağlı merkezlere aktarılarak bilgi alış verişi sağlanmaktadır. Bu bilgiler Boğazlardan gemilerin güvenli geçişini sağlamak için kullanılmaktadır.¹⁸

2. Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS)

Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS), trafik ayırım düzeni (TAD), trafik hizmetleri ve raporlama sisteminin hepsini içinde barındıran ve bunların eşgüdüm içinde çalışmasına yönelik bir bilgi akış sistemidir.¹⁹ Bu sistemle, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve her iki boğazda içinde tesis edilmiş ve edilecek olan TAD içerisinde seyir emniyetini ve verimini arttırmak, can, mal ve çevreyi korumak amaçlanmaktadır.²⁰ Sistem başta radar cihazları olmak üzere meteorolojik ve oşinografik algılayıcılar, uydu haberleşme sistemi gece ve gündüz 24 saat süre ile izleme yapabilen kameralar, haberleşme teçhizatları, kayıt ve denetim sistemleri ile birlikte hizmete alındığında Türk Boğazlarındaki her türlü gemi hareketi, İstanbul ve

¹⁷ Denizcilik Müsteşarlığı, *2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Raporları*, Ankara: 2000, s. 48.

¹⁸ Deniz Trafik Düzen Başkanlığı hakkında geniş bilgi için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *Denizcilik Bakanlığı'na Doğru*, Ankara: 2002, s. 48-50.

¹⁹ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 84.

²⁰ Denizcilik Müsteşarlığı, *Denizcilik Müsteşarlığı 1999 Yılı Faaliyetleri*, s. 245.

Çanakkale Boğazlarındaki trafik kontrol merkezlerinden izlenecek, kontrol edilecek gereğinde yönlendirme yapılabilecektir. Sistemle her geminin hareketini bağımsız olarak izlenmesi mümkün olacağı gibi gemilerin birbirlerine göre hareketleri de takip edilebilecektir. Yakın geçiş, yakın takip, çarpışma, karaya oturma riski sistem tarafından algılanarak gerekli uyarı yapılabilecek ve “Türk Boğazlar Deniz Trafik Tüzüğü Hükümleri” uygulanabilecektir.²¹

Türk Boğazları geçiş güvenliği bağlamında sahip olduğu olumsuzluklar nedeniyle modern bir GTYBS tesisinin en zorunlu olduğu bölgelerden biridir. Bu olumsuz etkenlerden dolayı Boğazlarda meydana gelen ciddi kazalar seyir güvenliğini ve çevreyi tehdit etmekte, can ve mal kaybına ve çevre kirliliğine neden olmaktadır.²² Mevcut imkanlarla Türk Boğazlarındaki gemi trafiğinin istenilen biçimde sevk ve idaresi mümkün görülmemektedir. Geçiş güvenliği bağlamında Türk boğazlarında kurulacak GTYBS sistemi ile;

- (i) Boğazlarda güvenli bir gemi trafiğini düzenli olarak sağlamak,
- (ii) Gemi seyir emniyetini, gemi kaptanının sorumluluğunu esas alarak, etkin bir şekilde gerçekleştirmek,
- (iii) Gemilere acil durumlarda gerekli ikaz ve tavsiyelerde bulunmak,
- (iv) Sorumluluk sahasındaki gemi trafiğinin "trafik görüntüsünü" tesis ve idame etmek ve bu bilgileri talep eden gemilere aktarma imkanına sahip olmak, bu amaçla kullanılacak seyir bilgilerini hassasiyetle ölçmek ve kayıtları tutmak,
- (v) Boğazlarda gemi trafiği ile ilgili olarak ulusal ve uluslararası mevzuatın getirdiği kural ve usullerin uygulanmasını sağlamak,
- (vi) İşletici personeli, ulusal ve uluslararası standardı karşılayacak şekilde seçmek ve eğitmek,
- (vii) Çarpma, karaya oturma gibi deniz kazalarını ve bundan doğacak riskleri asgariye indirmek,
- (viii) Kaza durumunda doğabilecek olaylara etkin bir şekilde ve süratle müdahale etmek, can ve mal güvenliği, deniz kirlenmesi ve diğer ekonomik kayıpları asgariye indirmek ve trafiğin en kısa zamanda güvenle devamını sağlamak,

²¹ Kemal Danacı ve Ercan Bikliç, “Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS – VTMS),” *Boğazlara Teknolojik Güven*, Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara: 2001, s. 43.

²² Danacı ve Bikliç, “Türk Boğazları Gemi Trafik, s. 43; Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet*, s. 198.

(ix) Geçiş yapan gemilerle ilgili ulusal kuruluşların ihtiyacı olan kayıt ve bilgileri bu kuruluşlara aktarmak,

(x) Boğazlardaki gemi trafiğinin ve trafiği etkileyebilecek hususlara ilişkin bilgileri, isteyen gemi, kuruluş ve limanlara aktarmak,

(xi) Kaza riskini asgariye indirmek için, gemi kaptanlarının seyir ile ilgili kararlarına yardımcı olabilecek gerekli bilgileri zamanında temin etmek,

(xii) Gemi ile "Boğazlar Trafik Kontrol Merkezleri" arasındaki sesli muhabereyi asgaride tutmak veya mümkünse tamamen ortadan kaldırmak,

(xiii) Sistemin muhabere olanaklarının, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın görevlerini yapmakta kullanabileceği yapıda olmasını sağlamak,

(xiv) Boğazlardaki gemi trafiğini her türlü çevre şartında, gece ve gündüz devamlı olarak yüksek bir hassasiyet ile izlemek ve desteklemek,

(xv) Sistem tasarımı ve teminini hareket ihtiyaçları önceliklerine göre safhalandırmak ve sistemin gelişmeye açık olmasını sağlamak,

(xvi) Gemilerde özel cihaz ihtiyaçlarını asgariye indirmek, gemilerin mevcut cihaz, imkan ve kabiliyetleri dışında kalan hizmetleri sağlayabilmek,

(xvii) Sistem tasarımını, bu alanda mevcut ve gelişmekte olan uluslararası standartlara uygun olarak gerçekleştirmek,

(xviii) Denizcilere her konuda yetkili bir temas noktası ile haberleşme olanağı sağlamak amaçlanmaktadır.²³

GTYBS, taşıdığı risk nedeniyle öncelikle İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını kapsayacak şekilde tasarlanmış, Marmara Denizi'ndeki trafiğin izlenmesi ikincil amaç olarak düşünülmüştür. Sistemin işletmeye alınması ve performansının gözlenmesini takiben, ihtiyaçlar doğrultusunda Marmara Denizi'nde de Boğazlardaki kontrole eşdeğer bir genişleme ve entegrasyon sağlayabilecektir.²⁴ GTYBS projesi kapsamında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında iki adet "trafik kontrol merkezi" ve İstanbul Boğazı'nda 8, Çanakkale Boğazı'nda ise 5 adet olmak üzere 13 adet "trafik

²³ Danacı ve Bikliç, "Türk Boğazları Gemi Trafik, s. 44; Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 - 2001 Yılı Faaliyet, s. 199.

²⁴ Denizcilik Müsteşarlığı, 2. Ulusal Denizcilik Şurası, s. 58. Boğazların yanı sıra özellikle uğraksız geçişlerin 1998 Tüzüğü hükümlerine göre izlenebilmesi amacıyla Marmara Denizi'nin de sistem kapsamına alınması çalışmaları devam etmektedir. Bu deniz için tasarlanan sistem yapısının, 3 adet "trafik gözetleme istasyonu" ilavesi ile sistem kapsamına alınabileceği düşünülmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, 2000 - 2001 Yılı Faaliyet, s. 205.

gözetleme istasyonu (TGI),”²⁵ ayrıca İstanbul ve Çanakkale de birer adet “uydu haberleşme sistemi (dGPS) istasyonu” ve anten parkı inşa edilmesi planlanmış olup,²⁶ inşasına 28 Ocak 2001 tarihinde başlanmıştır. GTYBS’nin tam anlamıyla Haziran ya da Temmuz 2003’de faaliyete geçirilmesinin hesaplanmaktadır.²⁷ Proje ayrıca;

(i) İstanbul ve Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Bölgelerinde birer tane dGPS referans istasyonu, ve 50 adet dGPS Transponder,

(ii) 4 adet VNF/DF istasyonu (İstanbul ve Çanakkale GTH Bölgelerinde ikişer tane),

(iii) 5 Racon İstasyonu (İstanbul GTH Bölgesinde 4 tane, Çanakkale GTH Bölgesinde 1 tane),

(iv) 5 Otomatik Meteoroloji İstasyonu (İstanbul GTH Bölgesinde 3 tane, Çanakkale GTH Bölgesinde 2 tane),

(v) 5 Yüzev Suyu Ölçüm Algılayıcısı (İstanbul GTH Bölgesinde 3 tane, Çanakkale GTH Bölgesinde 2 tane),

(vi) 3 Tuzluluk Sıcaklık Profilleyci (İstanbul GTH Bölgesinde 2 tane, Çanakkale GTH Bölgesinde 1 tane),

(vii) 14 tane Doppler Akıntı Algılayıcı İstasyonu (İstanbul GTH Bölgesinde 9 tane, Çanakkale GTH Bölgesinde 5 tane),

(viii) 13 adet CCTV, 13 adet IR Kamera

(ix) Tüm verilerin kayıt altına alındığı ve sergilendiği kayıt ve denetim sistemleri

(x) 24 adet VHF, 2 Adet MF/HF Telsiz Teçhizatı (İstanbul ve Çanakkale Boğazları için 12’şer adet)

²⁵ İstanbul Bölgesinde; TKM İstinye’de, TGI’ler Üsküdar, Kandilli, Kanlıca, Beykoz, Yönburnu, Ahırkapı, Garipça ve Rumelikavağı’nda, dGPS İstasyonu Rumelikavağı’nda ve VHF/DF İstasyonu ise Türkeli Fenerinde kurulması planlanmaktadır. Çanakkale Bölgesinde; TKM Akbaş mevkiinde, TGI’ler Kumkale, Gocukburnu, Poyraztepe, Zincirbozan ve Kepez’de, VHF/DF İstasyonu ise Mehmetçik Burnu’nda kurulması planlanmaktadır. Danacı ve Bikliç, “Türk Boğazları Gemi Trafik,” s. 46

²⁶ Ramazan Mirzaoğlu, “Denizcilikte Yeniden Teşkilatlanmanın Önemi,” *Boğazlara Teknolojik Güven*, Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara: 2001, s. 12.

²⁷ Sistemin daha önce 2002 yılı sonuna doğru faaliyete geçirileceği açıklanmıştı. Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet*, s. 208.

Ancak GTYBS’nin faaliyete geçirilmesi açıklanan bu tarihe yetişmemiştir. Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileri bu gecikmenin, elektronik donanımın yüklenici firma tarafından zamanında tamamlanmamasından kaynaklandığını bildirmişlerdir.

(xi) Tüm bu konfigürasyon ve entegrasyonunu sağlayacak iletişim birimleri ile uygulama yazılımları, elektronik seyir haritaları ve enerji destek sistemlerini içermektedir.²⁸

C. Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri

Deniz ticaretinde her zaman bir geminin seferini güvenlik içinde ve gecikmeden tamamlaması hedeflenmektedir. Kılavuzluk hizmetlerinin varoluş nedeni de gemileri dar sular olarak adlandırılan limanlar ve boğazlar gibi kaza riski yüksek yerlerde güvenlik içinde ve olabilecek en kısa zamanda seyrettirmek, yanaştırmak veya kaldırmaktır.²⁹ Bu bağlamda özellikle günümüzde deniz trafiği, taşınan yükün ve geminin niteliği, kıyılarıdaki yerleşim bölgeleri dikkate alındığında, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması açısından önemi daha iyi değerlendirilecektir.

Genel olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, denizlerde ve boğazlarda gemilerin, ulusal mevzuat ve uluslararası kurullarla tesis edilmiş seyir kurallarına uygun seyrin sağlanarak can, mal ve çevrenin korunması, yine bu kapsamda gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıralara bağlanmalarında, demirlemelerinde, buraları terk etmelerinde ve herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmetlerdir.³⁰

Kılavuzluk faaliyetleri, düzenlenmesi her bir devletin mutlak egemenlik alanına girdiği bir kamu hizmetidir. Çünkü devletlerin “liman devleti sıfatıyla” egemenlik yetkisine sahip olduğu deniz alanları ve limanlarda can, mal ve seyir güvenliğine yönelik tedbirleri de alması gerekmektedir. Söz konusu hizmetlerin içerisinde meydana gelebilecek aksaklıklar, hizmeti veren kuruluşla ilgili olduğu düşünülmekle birlikte, konunun muhatabı olarak denizcilikten sorumlu idare görülmektedir. Bu anlamda kılavuzluk ve römorkaj hizmetinin diğer hizmet gruplarından farklı bir yapısı bulunmaktadır.

²⁸ Denizcilik Müsteşarlığı, *Denizcilik Müsteşarlığı 1999 Yılı Faaliyetleri*, s. 248; Denizcilik Müsteşarlığı, *2000-2001 Yılı Faaliyet*, s. 203.

²⁹ Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, Ankara: 2000, s. 166.

³⁰ Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet*, s. 43.

Kılavuzluğun başlangıcının günümüzden 4.000 yıl öncesine kadar uzandığı tahmin edilmektedir. M.Ö. 1700 yıllarındaki Babil'in yazılı Hammurabi kanunlarında da kılavuz kaptanlardan söz edilmekte ve kaptanın ücreti bir gümüş sikke olduğunda, kılavuzunkinin iki gümüş sikke olacağı özellikle belirtilmektedir.³¹ Kılavuzluğa ilişkin düzenlemeleri içeren ilk metinler Rodos Kanunları, Oleron Kanunları ve 16. yüzyılda Visby Kanunlarıdır. Roma hukukunda ise gemi kaptanının, kılavuz alma zorunluluğunu düzenlemiş, Almanya'da 1457 tarihli bir talimnamede kaptanın kılavuz alma zorunluluğu olduğunu kabul etmiştir.³²

Kılavuzluk faaliyetlerinin uluslararası sulardan ziyade iç sularda ya da karasularında yapılıyor olmasından dolayı, IMO'nun kılavuzluk konusundaki çalışmaları diğer seyir güvenliği çalışmalarına göre daha azdır. Ancak IMO 1968 yılında aldığı kararda, hükümetlerin faydalı olacağına inandıkları liman ve yaklaşımlarında kılavuzluk hizmeti verecek teşkilatların kurulmasını desteklenmelerini ve zorunlu kılavuzluğa tabi gemilerin niteliklerini belirlemelerini tavsiye etmiştir.

IMO, kılavuzluk konusunda yaptığı çalışmalarda ne tür bölgelerde zorunlu kılavuzluk uygulamasının yapılması veya hangi tipteki gemilerin kılavuz alması gerektiği konusunda herhangi bir kural ya da standart oluşturmamış, genel olarak kılavuzların yetiştirilmeleri, belgelendirilmeleri ve kılavuz teknelerinin sahip olması gerekli standartlar konusunda çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmaların içinde özellikle, kılavuz kaptanların görev yapacakları gemilere çıkış ve inişlerinde karşılaştıkları güvenlik problemlerinin çözümü önemli yer tutmuştur.³³ Bununla birlikte IMO bazı bölgelerde, özellikle tehlikeli yük taşıyan gemiler için, 'kılavuz kaptan bulundurmalarını önermiştir. Örneğin Baltık Denizi'nin meteorolojik ve oşinografik koşulları dikkate alınarak, su çekimi 13 metre üzerinde olan gemiler ile radyoaktif madde taşıyan gemilerin kılavuz kaptan almalarını tavsiye edilmiştir. Benzer bir tavsiye kararı da Sund Boğazı için alınmıştır. Bu karar uyarınca su çekimi 7 metre veya daha fazla olan yüklü petrol, kimyasal madde, LPG ve LNG tankerleri ve boyutları ne olursa olsun radyoaktif madde taşıyan gemilerin, Sund Boğazı'ndan geçerken kılavuz kaptan bulundurmaları gerekmektedir. İstanbul Boğazı'nda seyre-

³¹ Cahit İstikbal, "Denizkızı 2000 Kongresi Açılışında Yaptığı Konuşma," http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/DENIZKIZI_2000_SONUC.htm. (12 Mart 2002).

³² Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 91.

³³ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 91.

den bütün gemilerin kılavuz kaptan bulundurmaları IMO tarafından “önemle” tavsiye edilmiştir (IMO, A827-19).³⁴ IMO ayrıca kılavuz kaptanların eğitimi kapsamında gerekli standartları oluşturmak için çalışmalarda bulunmuştur. IMO, A485 (XII) sayılı kararında, kılavuzluk hizmetlerini geliştiren devletlerde eğitim, yeterlilik ve çalışma usulleri konularında asgari standartların tesis edilmesinin deniz güvenliğine katkı sağlayacağı, hükümetlerin güvenlik ve yeterli kılavuzluk sistemlerini yönetecek yetkili kılavuzluk teşkilatları oluşturma konusunda teşvik edilmesi gerektiği ifade etmiştir.

Hukuki açıdan kılavuzun gemide bulunması gemi kaptanının sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. IMO kurallarınca gemi kaptanı ile kılavuz kaptanın işbirliği içinde çalışması gerekmektedir. Buna göre gemi kaptanı kılavuz kaptandan hava koşulları, akıntılar ve deniz trafiğinin durumu gibi seyre ilişkin tüm bilgileri alırken, seyir güvenliğine etkisi olacak bilgileri de (geminin boyu, manevra kabiliyeti, direklerinin yüksekliği, sürati gibi) kılavuz kaptana bildirmesi gerekmektedir.

Kılavuz kaptanların seyir güvenliğini sağlamaları yanında, görevlerini ifa ettikleri sırada can, mal ve çevre güvenliğinin korunması açısından gerekli gördükleri bir konuyu yetkili makamlara rapor etme yükümlülüğü de mevcuttur.³⁵ Benzer bir yükümlülük de 1998 Boğazlar Tüzüğü ile getirilmiştir. Buna göre kılavuz kaptanlar, Boğazlarda yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri (1998 Tüzüğü Madde 31/b) veya görevini ifa ettiği gemide meydana gelen deniz kazalarını ve seyir güvenliği bakımından sakıncalı gördüğü hususları “trafik kontrol istasyonuna” bildirerek 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir (1998 Tüzüğü Madde 31/c).

Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri 1827 yılında bir kamu iktisadi şeklinde kurulmuştur.³⁶ 1892 yılında ise özel bir şirket, dönemin Osmanlı Devleti Hükümeti’ne başvurarak, İstanbul Limanı’nın kılavuzluk imtiyazını almak istenmiş ancak bu talep, kılavuzluğun önemine binaen reddedilerek kılavuzluk hizmetinin hükümet adına idare edilmesine karar verilmiştir. Bu konu hakkında yapılan çalışmalar sonucunda 1914 yılında çıkarılan bir nizamname ile Marmara Denizi, İstanbul Limanı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nda kılavuzluk hakkının

³⁴ IMO kararları ve diğer bölge uygulamaları için bakınız, Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s.115-116.

³⁵ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 114.

³⁶ Türkiye Denizcilik İşletmeleri, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye’de Denizcilik İşletmeleri*, s. 232.

Türk gemilerine ait olduğu kabul edilmiştir. Kılavuzluk hizmetlerinin idaresi, sırası ile, 1924 yılında “Türkiye Seyrisefain İdaresi”ne, 1925 yılında “İstanbul Liman İnhisarı T.A.Ş.”ne, 1938 yılında Denizbank’a ve 1939 yılında ise “Devlet Limanları Umum Müdürlüğüne” devredilmiştir. Bugün Boğazlarda bu hizmet “Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)” tarafından 1997 yılında Avrupa’daki örneklerine uygun olarak çıkartılan “Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik”³⁷ ve “Kılavuz Kaptan Yeterlikleri Hakkındaki Yönetmelik”³⁸ uyarınca verilmektedir.³⁹ İstanbul Boğazı’nda Tellitabya ve Harem’de, Çanakkale Boğazı’nda ise Gelibolu ve Mehmetçik’de kılavuz kaptan istasyonu bulunmaktadır. Her bir pilot istasyonu saatte 9-10 knot hız yapabilen iki adet motor ile hizmet vermektedir.⁴⁰

Dünyanın pek çok suyolundaki uygulamaların aksine Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmetlerinden yararlanmak ihtiyari kılınmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 2. maddesindeki açık hüküm nedeniyle Boğazlarda kılavuzluk zorunlu hale getirilememektedir. Söz konusu maddeye göre “kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı” bırakılmıştır. Söz konusu düzenleme ışığında 1994 Tüzüğü’nün aksine, 1998 Tüzüğü’nde “...Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye ...” edilmiştir (1998 Tüzüğü Madde 27). 1994 Tüzüğü’nde ise 150 metre ve daha büyük Türk gemilerine kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilmiştir (1994 Tüzüğü Madde 31). Boğazlarda kılavuzluğun zorunlu hale getirilmesi açısından örnek bir uygulama olarak düzenlenen bu madde, Türk Bayraklı gemilerle diğer gemiler arasında haksız rekabete yol açtığı için yeni tüzük ile kaldırılmıştır.

³⁷ *Resmi Gazete*, 28 Ocak 1998, Sayı:23244.

³⁸ *Resmi Gazete*, 31 Aralık 1997, Sayı:23217.

³⁹ Limanlarda kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri 1998 yılına kadar sadece TDİ, TCDD gibi kamu kurum ve kuruluşlarınca verilirken, bu kuruluşların hizmet vermekte zorlandıkları bölgelerde kılavuzluk ve römorkaj hizmeti özel sektöre devredilmiştir. Kamu kuruluşları ve özel sektör tarafından kılavuzluk hizmetlerinin verildiği limanların listesi için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet*, s. 39-40.

⁴⁰ İstanbul Boğazı’nda bulunan Harem kılavuz kaptan istasyonunun, gerek limana hakimiyet ve gerek mesafe avantajı sağlamak amacıyla, Kadıköy İnciburnu mevkiinde inşaatına devam edilen yeni yerine nakledilmesi planlanmaktadır. Aynı zamanda İkinci Ulusal Denizcilik Şurası Türk Boğazları Çalışma Grubu’nda, İstanbul Boğazı’nın kuzey girişinde bulunan Tellitabya kılavuz kaptan istasyonunun ise zaman yönünden avantaj sağlamak ve olumsuz meteorolojik koşulların en aza indirilmesi amacıyla, Çalı Burnu-Fil Burnu hattının hemen altına nakledilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir. Denizcilik Müsteşarlığı, *İkinci Ulusal Denizcilik Şurası Türk Boğazları Seyir Güvenliği Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler*, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2000, s. 22.

1994 Tüzüğü'nde Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemiler dışında kalan gemiler için, İdarenin Boğazlar Bölgesinin gerekli gördüğü yerlerinde mecburi kılavuzluk ihdas edilmişti (1994 Tüzüğü Madde 31/3). Benzer bir düzenleme 1998 tarihli tüzüğün 50. maddesinde⁴¹ düzenlenmişti. Ancak söz konusu madde, 5 Mayıs 1999 Tarihli Resmi Gazetede yayınlanan, 99/12660 numaralı karar ile yürürlükten kaldırılmıştır. Yapılan bu değişikliğe rağmen, limanlarda kılavuzluk mecburi olduğundan, Boğazlardan uğraklı geçiş yapan gemiler kılavuz almak zorundadır.

Türk Boğazlar Bölgesinde kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri konusundaki sorunlar şu şekilde sıralanabilir:⁴² “(i) Gemi yoğunluğuna uygun sayıda kılavuz kaptan olmaması nedeniyle her birine düşen yük emniyetli çalışma limitlerinin üzerinde bulunmaktadır. (ii) Mevcut kılavuz istasyonları günümüz deniz trafiğine uygun ve emniyetli yerlerde bulunmamaktadır. (iii) Kılavuzluk hizmeti veren kurumlar, gelişmiş ülkelerdeki uygulama standartlarına ulaşamamıştır. (iv) Mevcut tesislerde vardiyacı kılavuz kaptanların istirahati için ayrılmış bölümler yetersizdir. (vi) Römorkörlerin teknik kapasitesi oldukça yetersizdir.”

Türk Boğazlarının, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri bağlamında, seyir güvenliği için yapılması gerekenleri ise şu şekilde saymak mümkündür:

(i) Özellikle Türk Boğazlarında, Avrupa ülkelerinde ve ABD de olduğu gibi, kılavuzluğun özerk yapılanma içerisinde bir kuruluş haline gelmesi sağlanmalıdır.

(ii) Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin azalma eğilimi gösteren kılavuz kaptan alma oranının artırılması için, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ters düşmeyen alternatif önlemler düşünülmelidir.

(iii) Kılavuz kaptan almayı caydırıcı açıklama ve yayınlardan kaçınılmalıdır.

(iv) Özellikle Türk Boğazlarında verilen kılavuzluk hizmetlerinin teknik altyapısı süratle yenilenmelidir.

⁴¹ 1998 Tüzüğü Madde 50 “Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler Montreux Sözleşmesinin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür.”

⁴² Bu bilgiler 28-30 Eylül 2000 tarihleri arasında düzenlenen 2. Ulusal Denizcilik Şurası bünyesinde yapılan “Kıyı ve Deniz Güvenliği Çalışma Grubu (7. Grup)”nun öneri ve değerlendirmeler kitapçığından alınmıştır. Geniş bilgi için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 69-70.

(v) Hizmetin etkin bir şekilde uygulanabilmesi amacıyla bir “Kılavuzluk Kanunu” çıkarılmalıdır.⁴³

(vi) Boğazlar Bölgesinin can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması bağlamında römorkaj hizmetleri gerekirse ücretsiz verilmelidir.⁴⁴

D. Deniz Trafiğinin Düzenlenmesine Yardımcı Yeni Bir Teknoloji Olarak Otomatik Tanıma Sistemi (AIS)

Denizcilik alanında yaşanan teknolojik gelişmeler sadece gemilerin kapasitelerini veya niteliklerini değiştirmemiş aynı zamanda seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik pek çok donanımı veya sistemi de denizcilerin kullanımına sunmuştur. Bunun sonucunda hem deniz kazalarının sayısında azalmalar meydana gelmiş hem de gemiler daha az personel ile seyir imkanına kavuşmuştur.

Otomatik Tanıma Sistemi (AIS - Automatic Identification System), deniz trafik güvenliğinin gemi dışından yönetim sistemleri bulunmayan bölgelerde geliştirilmesi, bulunan bölgelerde ise bu sistemlerin işleyişine yardımcı olması amacıyla son yıllarda geliştirilmiş bir sistemdir. Bu sistemle seyir halinde bulunan bir geminin adı, çağrı işareti, mevkisi, o anki rotası, eni ve boyu, tipi, tehlikeli yük taşıyor ise cinsi gibi teknik verileri diğer gemilere veya kıyılardaki trafik kontrol noktalarına iletebilmektedir. Gemiden gemiye güvenilir ve sık iletişim sağlayan bu teknoloji ile (dakikada 2000 kez) iletilen bilgiler, diğer gemilerden veya kıyıdan görülmekte ve gemiler civarda bulunan bütün gemi trafiğini izleyebilmektedir. Önceleri sadece modern VTS operasyon merkezlerinde bulunan ekran bilgileri, AIS ile donatılmış her gemide bulunabileceğinden⁴⁵ seyir güvenliğinin sağlanması kolaylaşacaktır.

AIS'e geçiş konusundaki tartışmalar devam etmektedir. Örneğin Japonya elektronik sanayiinde ileri olmasına rağmen, gemilere sürekli yeni elektronik donanımlar lanse edilmesine karşı çıkmaktadır. Ancak IMO “Deniz Güvenliği Komitesi

⁴³ Geniş bilgi ve değerlendirme için bakınız, Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s.175-176.

⁴⁴ Hücum Tulgar, “Boğazlar'da Güvenliği Sağlamaya Yönelik 3 Unsur,” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Nisan 2001), Yıl 18, s. 19.

⁴⁵ Cahit İstikbal, “Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları,” *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 142.

(NAV)’ın 45. dönem toplantısında AIS zorunluluğunun hangi aşamalarda getirileceği konusunda görüş birliğine varılmıştır.⁴⁶ Buna göre:

(i) AIS zorunluluğu her tonajdaki yolcu gemileri ile uluslararası sefer yapan 300 grostondan büyük yük gemileri ve uluslararası sefer yapsın ya da yapmasın 500 grostondan büyük her yük gemisi için uygulanacaktır.

(ii) 1 Temmuz 2002 tarihinden itibaren inşa edilecek gemiler AIS ile donatılmak zorunda olacaktır.

(iii) 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilen gemiler ise Tablo VI’da gösterilen takvime göre AIS’le donatılacaktır.

GEMİ TİPİ VE TONAJI	AIS SİSTEMİNİN BULUNDURULACAĞI EN SON TARİH
Yolcu Gemisi	1 Temmuz 2003
50,000 groston ve yukarısı yük gemisi ile bütün tankerler	1 Temmuz 2004
10,000 ile 50,000 groston arası yük gemileri	1 Temmuz 2005
3,000 ile 10,000 groston arası yük gemileri	1 Temmuz 2006
300 ile 3,000 groston arası yük gemileri	1 Temmuz 2007
Tonajına bakılmaksızın ulusal sularda sefer yapan gemiler	1 Temmuz 2008

Tablo VI. 1 Temmuz 2002 Yılından Sonra İnşa Edilecek Gemiler İçin AIS Donanımı Bulundurma Takvimi*

Tablo VI’da da görüldüğü üzere ulusal ya da uluslararası sefer yapan gemiler en geç 2008 yılına kadar AIS donanımı bulundurmaya başlayacaklardır.⁴⁷ Bu

⁴⁶ Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, Ankara: 2000, s. 157.

* Kaynak: İstikbal, “Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi,” s. 143 ; Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 158-159.

⁴⁷ Ancak, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), *deniz güvenliği* konusunda Aralık 2002’de IMO’da yapılacak konferansta AIS donanımı bulundurma tarihlerinin öne çekilmesini istemeyi planlamaktadır. G8 ülkeleri bu tarihin Aralık 2004 olmasını isterken, Rusya Federasyonu bu tarihin Aralık 2006’ya çekilmesini istemiştir. A.B.D ise yürürlüğe koyduğu ulusal nitelikli yeni güvenlik yasasında, A.B.D.’ye taşımacılık yapan tüm gemilerin Temmuz 2004’den itibaren AIS taşımalarını zorunlu tutmuştur. “AIS Uygulamasının Erken Başlatılmasının Önerilmesi,” <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/sirkulerDetay.asp?id=277> (12 aralık 2002).

sistemin gemiler için ek mali külfet getirmesinin yanında, seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik katkısı ise kuşkusuz çok önemli olacaktır. Gemiler bu sistem sayesinde VTS olmayan bölgelerde hatta VTS kontrol sahalarında dahi, neredeyse VTS tarafından sağlanacak bilgilerin tamamına, VTS'e gerek kalmadan ulaşabileceklerdir.⁴⁸ Çok teknik bir konu olmakla birlikte AIS, Türk Boğazlarında kurulmaya başlanan VTS' in yükünü azaltarak, seyir güvenliğinin sağlanmasına önemli katkıda bulunacaktır.

E. Zorunlu Sigorta Uygulamaları

Sorumluluk sigortaları, hukuki açıdan bir deniz kazasının akabinde sonuç doğurmasından dolayı, deniz kazalarını önleyici bir tedbir olarak değerlendirilmemektedir. Bununla birlikte deniz kazası sonucu oluşan zararların tazmini ve özellikle doğal çevrenin daha kısa sürede eski haline getirilebilmesi için gerekli mali kaynağın sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle gemi donatanları genel olarak “tekne ve makine” ve kulüp sigortaları olarak adlandırılan “koruma ve tazmin (P&I - Protection and Indemnity)” sigortalarını yaptırmaktadırlar.

Tekne ve makine sigortası, deniz tehlikeleri yüzünden gemiye gelen hasarlar ile geminin başka yüzen nesnelere verdiği zararları tazmin etmektedir. Kulüp sigortası (P&I) ise gemi sahibi, gemi kazası, gemi müdür veya gemi işletmecisinin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ile ilgili olarak, geminin işletilmesi yüzünden üçüncü kişilere verilen ve tekne sigortası dışında kalan zarar ve hasarları karşılamaktadır. Uluslararası sefer yapan gemilerin yaklaşık %90'ını kapsayan P&I sigorta sistemi, gemilerde mevcut personel ve yolcuların kaza, yaralanma, ölüm gibi olayları, yağ kirliliği sorumluluğunu, rıhtım hasarları, eşyaya verilen hasarlar, çatışma olmaksızın diğer gemilere ve yüke verilen hasarlar, yüzdürülen batık gemiler, batık gemilerin kaybı veya hasarı ile bordalarındaki yük ve diğer eşyada olabilecek hasarlar ile ilgili talep edilebilecek tazminatları kapsamaktadır.⁴⁹

Denizcilik sektöründe yaygınlaşan bu sigorta güvencelerine rağmen, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan “çevre sorunları,” seyir güvenliğinin sağ-

⁴⁸ Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 159.

⁴⁹ Ayhan Çekiç, “Deniz Kirliliği Sonucu Ortaya Çıkan Zararın Tazmin Edilmesine Dair Sorumluluklar ve İlgili Uluslararası Sözleşmelerin Gözden Geçirilmesi,” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html (12 Mart 2002).

lanmasının yanı sıra meydana gelen zararların giderilmesi açısından özel önlemlerin alınmasını gerektirmiştir. 18 Mart 1967 tarihinde meydana gelen *Torrey Canyon* tanker kazası, denizlerdeki petrol sızıntısı ya da boşaltılmasından doğan kirliliğin önlenmesinin yanında kirlilikten doğan sorumluluk çerçevesinde yeni bir düzenlemenin yapılmasını gündeme getirmiş⁵⁰ ve “Hidrokarbürler Nedeni ile Kirlenmeden Doğan Zararlar Hakkında” hukuki sorumluluğa ilişkin olarak 29 Kasım 1969 tarihli “Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (1969 Civil Liability Convention – CLC/69)” imzalanmıştır. 24 Mart 1989 Tarihinde yaşanan büyük bir ekolojik kirlenmeye neden olan *Exxon Valdez* tanker kazasından sonra ise ABD, ulusal bir düzenleme ile limanlarına gelen tankerlerden çok kapsamlı bir sigorta güvencesini içeren ve zorunlu sigorta uygulaması olan OPA (US Oil Pollution Act 1990)’yı uygulamaya koymuştur.

Kural olarak gemilerin işletilmesinden doğan zararların giderilmesini sağlayan sigortalar (Tekne ve P&I sigortaları) donatanın isteğine bağlı olan sigortalardır. Ancak uygulamada küçük gemiler hariç, diğer gemilerin büyük bir oranının sigorta kapsamında olduğu görülmektedir. Bununla birlikte tekne ve P&I sigortası olmayan gemilerin bulunması, gemilerin poliçe hükümlerine aykırı davranması nedeniyle poliçe kapsamı dışında kalması ve bazen üçüncü kişilere ya da çevreye verilen zararın sigorta güvencesinin sınırını aşması “zorunlu sigorta” uygulamasını gündeme getirmiştir.⁵¹ CLC/69 ve ABD’nin kendi karasularında uyguladığı sigortalar bu kapsamdaki sigortalardır.

Uluslararası alanda petrol ve petrol türevi taşıyan gemilerin/tankerlerin yol açtığı petrol kirliliğinin tazmin edilmesini sağlayacak mekanizmaları kurmak amacıyla 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC/69) hazırlanmıştır. Sözleşmeye taraf olan devlet gemilerinden 2000 tondan fazla petrol ya da türevlerini taşıyan gemilerin sigorta ettirilmesi zorunludur (CLC/69 Madde 7). Sözleşmeye taraf

⁵⁰ Oya Özçayır, “Deniz Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğun Sınırlandırılması (Uluslararası Konvansiyonlar),” *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: TÜDAV Yayın no: 5, 2000, s. 81; I. A. Shearer, *Starke’s International Law*, London: Butterworths, 1994, s. 230.

⁵¹ Gündüz Aybay, *Türk Boğazları*, İstanbul: Aybay Yayınları, 2000, s. 36.

olmayan devlet gemilerinin ise, sözleşmeye taraf olan bir devlet limanına girmesi halinde de bu sigorta hükümlerine uyması gerekmektedir.⁵²

CLC/69 sözleşmesi gemi sahibinin kusursuz sorumluluğunu öngörmüştür. Bu nedenle gemi sahibinin kusursuz olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Gemi sahibi mevcut kirliliğin hasarlarından sorumlu olmadığını, ancak zararın savaş hali, doğal afet gibi nedenlerden kaynaklandığını, üçüncü kişilerin kasten zarar vermek niyetiyle yaptığı fiilden kaynaklandığını ve tamamen seyre yardımcı unsurların bakımından sorumlu olan kişilerin ihmalinden kaynaklandığını ispatlaması durumunda kurtulabilecektir.

1969 CLC/69 Sözleşmesi ile oluşturulan tazminat sisteminin yetersizliği ve büyük kirlilik olaylarında bu sözleşmede öngörülen tazminat miktarının yeterli olmayacağı görüldüğünden, mevcut sisteme ilave bir fon kurulması amacıyla 1971 yılında uluslararası bir fon oluşturulmuştur. Genel olarak 1971 fonunun amacı, hidrokarbür kirliliğinden doğan zararlar nedeni ile CLC/69 sözleşmesi altında sorumluluğun bir kısmı için teminat sağlanmasıdır. Fona sadece CLC/69 sözleşmesine taraf olan devletlerin katılması mümkündür. Fona karşı yapılacak olan talepler için müracaat süresi, kirliliğe neden olan olayın meydana gelmesinden itibaren üç yıldır. Fon zararı sadece, gemi malikinin CLC/69 sözleşmesinde belirtilen istisna durumundan yararlanarak zararı tazmin etme yükümlüğünden kurtulması durumunda, malikin CLC/69 sözleşmesi gereği tazmin etmesi gerekli zararları mali durumunun yetersiz olması nedeniyle yerine getirememesi veya zararın malikin CLC/69 sözleşmesi altındaki sorumluluğu aşması durumunda tazmin etmektedir.

CLC/69 ve 1971 sözleşmeleri ile sağlanan tazminat miktarlarının yükseltilmesi ve sözleşmelerin uygulama alanlarının genişletilmesi amacıyla 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC/92) ve 1992 Fon sözleşmesi kabul edilmiş ve 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. CLC/92 Sözleşmesi, sözleşmeye taraf olan devletlerin kirlilikten zarar gören kara parçalarını, karasularını ve münhasır ekonomik bölgelerini veya eşdeğer bölgeyi kapsamaktadır. Uygulama alanının tespitinde tanker devletinin ya da gemi sahibinin uyuşu önem taşımamaktadır.⁵³

⁵² Özçayır, "Deniz Kirliliğinden Doğan," s. 83.

⁵³ Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 102.

CLC/92 Sözleşmesi eski sözleşmeden farklı olarak sadece petrol ve türevi taşıyan gemiden sızan veya bırakılan petrolden meydana gelen zararları karşılamamakta aynı zamanda kirliliğin oluşmamasına rağmen, hemen oluşması muhtemel büyük bir kirlilik tehlikesini önlemek amacıyla alınan koruma giderlerini ve petrol veya türevi taşımayan gemilerin yakıt tankerlerinden sızan petrolleri de kapsam içine almıştır.⁵⁴

CLC/92 Sözleşmesi, gemi sahipleri için katı kurallar ortaya koyarak zorunlu sorumluluk sigorta sistemi oluşturmuştur. Sözleşmenin yürürlüğe girmesi ile CLC/69 ve 1971 Fon sözleşmeleri bir çok devlet tarafından fesh edilmiş ve önemini yitirmiştir.⁵⁵ 18 Mart 2002 itibariyle CLC/92 Sözleşmesine 82, 1992 Fon Sözleşmesine ise 76 devlet taraf olmuştur.⁵⁶ CLC/92 Sözleşmesi 24 Temmuz 2001 tarihinde, 1992 Fon Sözleşmesi ise 18 Temmuz 2001 tarihinde yürürlüğe girmiş olup⁵⁷ Türkiye her iki sözleşmeye de taraftır.

Türkiye CLC/69 ve 1971 Fon sözleşmelerine değilse de CLC/92⁵⁸ ve 1992 Fon⁵⁹ sözleşmelerine taraf olmuştur. Bu açıdan Türkiye karasularına, limanlarına hatta münhasır ekonomik bölgelerine girip çıkan gemilerde sözleşme gereği bulundurulması gereken sertifikaların olup olmadığını denetleme yetkisine sahiptir. Türkiye'nin, Türk Boğazlarından CLC/92 sözleşmesine taraf olmayan devletlerin uğraksız geçiş yapan gemileri üzerinde de aynı yetkilere sahip olduğunu söyleyebilmek kolay değildir. Konunun özel bir çalışma alanını ilgilendirmesine ve çok yönlü bir araştırma yapılmasını gerektirmesine rağmen, bize göre 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinde belirtilen "hiçbir işlem (formalite) olmaksızın" kuralı böyle bir denetimin yapılmasına engel olmaktadır. Ancak Türkiye'nin CLC/92 ve 1992 Fon sözleşmelerine taraf olan devlet gemileri üzerinde böyle bir yetkisinin olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. 2000 yılında Boğazlar

⁵⁴ Özçayır, "Deniz Kirliliğinden Doğan," s. 85.

⁵⁵ Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 103.

⁵⁶ "List of Conventions," Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/includes/blastdataOnly.asp?data_id%3D4781/Status.xis (18 Mart 2002).

⁵⁷ "Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri, Protokoller, Ekler ve Yürürlüğe Giriş Tarihleri," Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/deniz/anlasmalar/sozlesme/imo.htm> (25 Nisan 2002).

⁵⁸ *Resmi Gazete*, 24 Temmuz 2001, Sayı : 24472.

⁵⁹ *Resmi Gazete*, 18 Temmuz 2001, Sayı : 24466.

üzerinden en fazla ham petrol ve türevi taşıyan beş devletin⁶⁰ de bu sözleşmelere taraf olması deniz kazalarını önlenmesi de felaketlerin açacağı yaraların sarılmasında önemli rol oynayacaktır.

Daha önce de belirttiğimiz gibi, sorumluluk sigortaları kazayı önleyici ya da can, mal ve çevre güvenliğini sağlayıcı önlemlerden değildir. Ancak Boğazlarda seyir güvenliği açısından en fazla riske sahip olan gemilerin tankerler olduğu düşünüldüğünde, bölgeden geçiş yapan tankerlerin böyle bir zorunlu sigorta kapsamında olması, meydana gelebilecek bir deniz kazasında petrol ya da türevlerinden kaynaklanan kirliliğin giderilmesinde ek kaynak teşkil edecektir. Bu açıdan Türkiye, Boğazlardan geçecek tüm gemilerden *P&I* ve *Tekne* sigortası kapsamında, sınırsız mali sigorta talep edebilme hususunu incelemelidir.⁶¹ Bu yapılan kadar Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerde, CLC/92 sözleşmesi kapsamında gemide bulunması gerekli sertifikanın bulunup bulunmadığı Türk Boğazları Rapor sistemi (TUBRAP) ile kontrol edilmelidir.⁶²

II. YASAL ÖNLEMLER

İkinci Bölümde de açıklamaya çalıştığımız gibi özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ticaretindeki hızlı gelişme, yoğun petrol taşımacılığı ve deniz ticaret filolarının istikrarlı bir biçimde büyümesi gibi sebeplerden dolayı Türk Boğazlarındaki deniz trafiği son derece yoğunlaşmıştır. Artan deniz trafiği ve beraberinde yaşanan deniz kazaları, Türk Boğazlarının güvenliğini tehdit etmeye başlamış ve deniz trafiğinin düzenlenmesi zorunluluğunu yaratmıştır.

Türk Boğazları Bölgesinde, artan deniz trafiğinden kaynaklanan problemlerin çözümü için geniş çaplı yeni bir düzenleme hazırlanması ile ilgili ilk teklifler 1968 yılında “Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği” tarafından yapılmıştır. M. Efruz İnceci tarafından hazırlanan raporun önsözünde de belirtildiği gibi, özellikle “İstanbul Boğazı'nın deniz trafiğinin sorunları hızla büyümüş, Boğazdan uğraksız

⁶⁰ 2000 yılında İstanbul Boğazı'nda en fazla ham petrol ve türevi taşıyan devletler: Malta %44, Yunanistan %30, Norveç %7, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi %5 ve Türkiye % 4'dür. Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 186. Bu devletlerin hepsi de hem CLC/92 sözleşmesine hem de 1992 fonuna taraf olmuştur.

⁶¹ Denizcilik Müsteşarlığı, *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 193.

⁶² Gündüz Aybay ve Nilüfer Oral, “CLC Nedir?”
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/clc_nedir.html (4 Nisan 2002).

geçen gemilerin sayısındaki ve boyutlarındaki artışla orantılı olarak Boğazda yaşanan kazaların sayısındaki artış ve doğurduğu ürkütücü sonuçlar, konu üzerine eğilmeyi zorunlu kılmıştır.”⁶³ Teknolojik gelişmelere bağlı olarak büyüyen gemi boyutları ve yüklerin çeşitlenmesinden doğan tehlikeler daha 1960’lı yıllarda Türk Denizcilik çevrelerinde üzerinde önemle durulan konular olmuştur.

Boğazları tehdit eden muhtemel tehlikeleri işaret eden, mevcut sorunlar ve geçiş güvenliği için çözüm önerileri sunan ikinci önemli çalışma 1987 yılında “Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği” tarafından yapılmıştır. Kılavuz kaptanlarının da katkısıyla hazırlanan ve Ulaştırma Bakanlığına da sunulan “Boğazlar ve Marmara’da Trafik Ayırım Düzeni Önerisi” başlıklı raporda, Boğazlar Bölgesinin hukuksal yapısını da içine alan genel bir değerlendirme yapılarak, Boğazlar Bölgesinde trafik ayırım düzeni kurulması gerekliliği ve böyle bir düzenlemenin başta Montrö Boğazlar Sözleşmesi olmak üzere uluslararası sözleşmelere aykırı olmayacağı belirtilmiştir.⁶⁴

Türk Boğazlarının güvenliği konusundaki çalışmalardan en önemlisi 1990 yılında, Ulaştırma Bakanlığı tarafından İstanbul’da yapılmıştır. Konusunun uzmanı yaklaşık 30 kişilik komisyon tarafından iki buçuk yıl süren bir çalışma sonucunda hazırlanan rapor 1993 yılının sonlarına doğru Ulaştırma Bakanlığı’na sunulmuştur. Söz konusu rapor, 1 Temmuz 1994’de yürürlüğe giren “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”ün⁶⁵ taslağını oluşturmuştur. 1994 Tüzüğü dört yıllık uygulama sonucu elde edilen tecrübeler ışığında, çekilen sıkıntıların giderilmesi, uluslararası kamuoyunun taleplerinin karşılanması amacıyla, yürürlükten kaldırılmış ve 1998 yılında “Türk Boğazları Deniz trafik Düzeni Tüzüğü”⁶⁶ yürürlüğe konulmuştur. 1998 tarihli tüzüğün Boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğini sağlamayı amaçlayan düzenlemelerinin incelenmesine geçmeden önce, konuyu daha iyi anlaşılması amacıyla, 1994 Boğazlar tüzüğünün yürürlüğe

⁶³ Gündüz Aybay, *Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üzerine Bir Deneme*, İstanbul: Aybay Yayınları, 1998, s.32.

⁶⁴ Gündüz Aybay, “Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Hakkında,” *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Cilt XVIII, Sayı 168, s. 27. O dönemde derneğin başkanlığını yapmakta olan yazara göre, Türkiye’nin çıkarıyla ilgili olması dolayı ile bu rapor sadece Ulaştırma Bakanlığı’na sunulmuştur. Raporun sunulmasından yaklaşık iki hafta sonra, çok düzgün Türkçe konuşan ve kendisini “İngiliz Konsolosluğu ile yakın ilişkisi olan bir gazeteci” olarak tanıyan bir zat kendisinden raporun bir nüshasını istemiş, verilmeyeceği söylenince de önce ısrar sonra da tehdit etmiştir .

⁶⁵ *Resmi Gazete*, 11 Ocak 1994, Sayı: 21815.

⁶⁶ *Resmi Gazete*, 6 Kasım 1998, Sayı: 23515.

girmesinden sonra yaşanan siyasi gelişmelerin, tartışma yaratan hükümlerinin ve özellikle Karadeniz'e kıyısı bulunan bazı devletlerin Boğazlar hakkındaki görüşlerinin ortaya konulması konunun daha kolay anlaşılmasına yardımcı olacaktır.

A. 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük

1994 tarihli “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” esas itibariyle, Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik olarak çeşitli tedbirler içeren ulusal nitelikli bir düzenlemedir. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak düzenlenen ve ekolojik güvenliğin sağlanmasını amaçlayan tüzük, ana hatları ile gemilerin tip ve özelliklerine göre belli hız limitlerine uymasını (Madde 17), Boğazlarda dönüş yeri saptamak, ayırım çizgisi çizmek gibi değişik yol ve yöntemler içeren trafik ayırım düzeni (TAD) kurulmasını (Madde 4), sis (Madde 41 ve 51), akıntı (Madde 40 ve 50) gibi bazı meteorolojik şartlarda ve tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişinde (Madde 42 ve 52) Boğaz trafiğinin kısmen ya da tamamen kapatılmasını ve güvenli geçişin sağlanması amacıyla gemilerin belli bilgileri Trafik Kontrol Merkezine vermesini içermekteydi (Madde 7, 8, 9 ve 10).

1. Tüzüğün Yürürlüğe Konulması ve IMO Süreci

Türkiye, hazırladığı yeni tüzüğü yürürlüğe koymadan önce, TAD'ı belirleyen kısmını hem uluslararası alanda bilgilendirme hem de muhtemel tepkileri önlemek amacıyla, “Uluslararası Denizcilik Örgütü”nün (IMO) incelemesine sunmuştur (26 Mart 1993). İlk olarak Mayıs 1993'te yapılan “Deniz Güvenlik Komitesi”nin (Maritime Safety Committee - MSC) 62. dönem toplantısına getirilen Türkiye'nin TAD kuralları, “Seyir Güvenliği Alt Komitesi”nin (NAV) Eylül 1993'te yapılan 39. dönem toplantısında, Rusya Federasyonu'nun itirazlarına rağmen,⁶⁷ trafik şemaların-

⁶⁷ IMO'daki Rus Delegasyonu yeni TAD'ların 1972 COLREG'in yerel otoriteye trafik akışıyla ilgili daha fazla hak tanıyan Kural 10'a göre değil de, 1982 İstanbul Liman Tüzüğü'nde olduğu gibi, gemi kaptanına yetki tanıyan Kural 9'a göre düzenlenmesini talep etmiştir. IMO, NAV 39/31, *Report to Maritime Safety Committee, New and Amended Traffic Separation Schemes*, London: 1994; Mensur Akgün ve Turan Aydın, *Türkiye- Rusya İlişkilerindeki Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, İstanbul: TÜSİAD Yayın No: 99/264, 1999, s.53.

daki bazı düzeltmelerden sonra kabul edilmiş ve MSC'nin 63. dönem toplantısına sunulması kararlaştırılmıştır.

MSC'nin 10 gün süren 63. dönem toplantısında 1994 tüzüğü ile ilgili tartışmalar ise çok çetin geçmiştir. Özellikle büyük tankerlerin geçişleri için yapılan özel düzenlemeler nedeniyle tüzüğe başından beri karşı olan Rusya Federasyonu, trafik ayırım şemalarının görüşülmesi esnasında, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1982 B.M.D.H.S. ve geleneksel uluslararası deniz hukuku kurallarına aykırı olduğu gerekçesi ile yeni düzenlemeye itiraz etmiştir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi heyeti de Rusya Federasyonu'nunkine benzer görüşler ileri sürerek, Türkiye'nin kendi bayraklarını taşıyan gemilere ayırım yaptığını iddia etmiştir. Bu iki devlet delegasyonun görüşleri Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve Umman tarafından da desteklenmiştir. Sonuç olarak komite, Türkiye'nin sunduğu TAD ve Boğazlar Bölgesi ile ilgili kurallar ve tavsiyeleri, IMO'nun 19. genel kurulu toplantısında kabul edilmek şartıyla benimsemiş ve TAD'lerin 24 Kasım 1994 tarihinde (Saat 00:00'da) uygulanmasının başlanmasını⁶⁸ kararlaştırmıştır. Ayrıca komite, Türkiye'nin ulusal düzenlemelerinin mevcut kurallar ve tavsiyelerle uyum içinde olması gerektiğini belirten ilave şartı kapsayan Yunanistan ve Bulgaristan'ın teklifini de kabul etmiştir.⁶⁹

MSC 63. dönem toplantısında (16-25 Mayıs 1994) alınan bu karardan sonra Rusya Federasyonu, uluslararası ortamda devamlı dile getirdiği itirazlarını IMO Hukuk Komitesi'nin 71. oturumuna, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün MSC tarafından kabul edilen "Kural ve Tavsiyelerle" uyuşmadığını belirten bir belge sunarak (LEG, 71/12) taşımıştır. Rusya Federasyonu bu belgede IMO Hukuk Komitesi'nden, Türkiye'nin 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu tüzüğün, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H.S. ile bağdaşmadığı gibi MSC'nin 63. dönem toplantısında kabul edilen IMO Kural ve Tavsiyeleriyle uyuşup uyuşmadığı konusunda görüş bildirmesini talep etmiştir. Ayrıca Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu bazı tüzük hükümlerine itirazlar ile sürerek,⁷⁰ uygulamalardan dolayı şikayetçi olmuştur.

⁶⁸ Türkiye'nin hazırlamış olduğu 1994 tarihli Tüzük, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁶⁹ IMO, NAV 39/31, *Report to Maritime Safety Committee*, London: 1994; Nilüfer Oral, "IMO ve Türk Boğazları," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: TÜDAV Yayın no: 5, 2000, s. 48; Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları No:22, 1999, s. 128.

⁷⁰ Bazı durumlarda geçişi askıya alman ve bazı sınıf gemilerin geçişi için özel düzenlemelerin yapıldığı 29, 30 ve 43. maddeler gibi.

Hukuk Komitesi, Rusya Federasyonu'nun sunduğu belgede ileri sürdüğü hususlara ilişkin uzun müzakerelerden sonra sorunun, Hukuk Komitesi'nin içinde çözümlenebilecek nitelikte olmadığı gerekçesi ile, MSC veya onun bünyesindeki bir çalışma grubuna gönderilmesine karar vermiştir.⁷¹ Rusya Federasyonu'nun taleplerinin hukuksal nitelikli olmasına rağmen Hukuk Komitesi'nin, konuyu çözümlenmesi için teknik bir komite olan MSC'ye havale etmesi, IMO'nun işlevi hakkında tereddütlerin oluşmasına neden olmuştur. IMO Ana Sözleşmesi'nin 33. maddesi gereğince Hukuk Komitesi sadece IMO'nun çalışma alanına giren herhangi bir konuyu ele alıp inceleyebilmektedir. Rusya Federasyonu'nun taleplerinin Türkiye'nin ulusal yetkisine müdahale anlamına gelmesine ve IMO'nun kendisine getirilmeyen herhangi konuyu görüşmemesine rağmen Hukuk Komitesi, bize göre, yetkisini aşarak konuyu değerlendirmeye almıştır.

MSC de hukuk komitesinin bu kararına uyarak 64. dönem toplantısında (5-9 Aralık 1994) konuyu ele almıştır. Komite toplantısında Rusya Federasyonu, daha önce yaptığı itirazları tekrarlarken, Yunanistan da Türkiye'nin belirlediği TAD ile ilgili olarak İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın dar bölgelerinde (Yeniköy ve Nara gibi) COLREG/72 Kural 10'un yerine Kural 9'un uygulanmasını talep etmiş⁷² bu görüşler Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Ukrayna ve Polonya tarafından da desteklenmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda MSC, IMO Kural ve Tavsiyeleri ile ilgili olarak yeni bir girişimde bulunmanın erken olacağına, Türk Boğazlarında seyir güvenliğinin artırılması ve çevrenin korunmasıyla ilgili olarak gerekli olduğu düşünülen önerilerin MSC'nin 65. dönem toplantısında değerlendirilmesinin uygun olacağı kararına varmıştır.

MSC 65. dönem toplantısında da (9-17 Mayıs 1995) Rusya Federasyonu, Türkiye'nin ulusal düzenlemelerinin IMO kural ve tavsiyelerine, uluslararası hukukun genel kurallarına, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uğraksız geçiş özgürlüğü, yetki prosedürü ve kılavuzluk konusundaki hükümlerine aykırı olduğu yönündeki

⁷¹ IMO, NAV 39/31, *Outcome of the Seventy-First Session of the Legal Safety Committee*, London: 1994; Oral, "IMO ve Türk Boğazları," s. 50; Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 131.

⁷² COLREG/72 Kural 10 Trafik Ayrım Düzenini düzenleyen bir hükümdür ve kıyı devletine geniş yetkiler vermektedir. COLREG/72 Kural 9 ise dar kanallarda seyir güvenliğini sağlamaya yönelik tedbirler içermekte ve gemi kaptanına bu alanlardaki hareket tarzları hakkında daha geniş yetki tanımaktadır. COLREG/72 her ne kadar IMO'nun yetki alanına girse de, bir devletin COLREG/72'le ilgili olarak yaptığı ulusal uygulama konusunda, IMO'dan görüş bildirmesini istemediği halde, IMO'nun ulusal düzenleme konusunda "doğru" ya da "yanlış" şeklinde görüş bildirme yetkisi tartışmalıdır. Oral, "IMO ve Türk Boğazları," s. 50.

itirazını tekrarlamıştır. Ayrıca komiteden, bölgeyi kullanacak olan denizcilere, bölgede Türk ulusal mevzuatını yok sayarak sadece 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen transit geçiş rejimine göre hareket etmelerinin önerilmesini talep etmiştir. Yunanistan bu talepleri desteklediğini açıklarken, Bulgaristan kendi bayraklarını taşıyan gemilerin boğazlardan geçişinin geciktirildiğini iddia etmiştir. Türkiye yaptığı uzun açıklamada, bu iddiaların asılsız olduğunu açıklamış ve tüzüğün yürürlüğe konulmasından sonra bölgede yaşanan kazalarda önemli azalmalar meydana geldiğini belirtmiştir.⁷³ Komite Rusya Federasyonu'nun bu teklifini kabul etmeyerek, Türkiye'nin ulusal mevzuatının sadece 1982 B.M.D.H.S. ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi' ne uygun olması gerektiği sonucuna varmıştır. Ayrıca komite, 1994 tüzüğünün IMO Kural ve Tavsiyeler çerçevesinde yeniden gözden geçirilmesini kararlaştırmıştır.⁷⁴

IMO'nun 19. genel kurulunda da (13-24 Kasım 1995) hukuksal bir sorun olan, Türkiye'nin ulusal düzenlemesinin meşruluğu tartışmaları hakim olmuştur. Aslında IMO'nun, ulusal düzenlemelerin uluslararası hukukla veya sözleşmelerle uyumlu olup olmadığını tetkik etme gibi bir yetkisinin olmamasına rağmen hukukçu olmayan çeşitli delegasyonlar, IMO'nun bu tür tartışmaları önleyecek mekanizmalarının da olmaması nedeniyle, Türkiye'nin ulusal mevzuatının IMO Kural ve Tavsiyeler ile uluslararası hukuka uygun olup olmadığı tartışmalarını başlatmıştır.⁷⁵

Türk Boğazları ile ilgili olan gündem maddelerini belirleyecek olan teknik komitede Rusya Federasyonu, 1994 tüzüğü hakkında daha önce belirttiği görüşlerini tekrarlayarak, genel kurula sunulacak taslakta IMO Kural ve Tavsiyeleri'nin sürekli olarak gözden geçirilmesine ilişkin bir hüküm konulması yönünde değişiklik önergesi vermiştir.⁷⁶ Söz konusu değişiklik önergesi 5'e karşı 12 oyla kabul edilerek⁷⁷ IMO 19. Genel Kurul'una sunulmuştur. Genel kurul MSC tarafından sunulan bu

⁷³ Oral, "IMO ve Türk Boğazları," s. 50; Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 134.

⁷⁴ Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 136.

⁷⁵ A. Nihan Ünlü, "Türk Boğazlarının Hukuki Rejimi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Etkileri (IMO)" *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: TÜDAV Yayın no: 5, 2000, s. 41.

⁷⁶ Değişiklik önergesi Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, İspanya, Ukrayna, Saint Lucia, Saint Vincente- Grenadies tarafından da imzalanmıştır.

⁷⁷ Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Letonya, Rusya Federasyonu, Saint Lucia, Saint Vincente-Grenadies, İspanya, Ukrayna, Yunanistan, Panama, Çek Cumhuriyeti, Uruguay ve Bulgaristan kabul yönünde, Türkiye, Hollanda, Malezya, Fas ve Tunus red yönünde oy kullanırken, 33 devlet çekimser kalmıştır.

kural ve tavsiyeleri A.827(19) sayılı kararı ile onaylamıştır. Söz konusu kararda, Türk Boğazlarına ilişkin “kural ve tavsiyelerin” sadece seyir güvenliği ve çevrenin korunması amacıyla oluşturulduğunu vurgulanarak, MSC’nin Türk Boğazlarında konulmuş olan kural ve tavsiyelerin işleyişi ve değiştirilmesi hakkında delegasyonlardan gelecek önerileri değerlendirerek IMO 20. Genel Kurul’una bir rapor şeklinde sunması kararlaştırılmıştır.

Özellikle 19. genel kurulun “kural ve tavsiyelerin” devamlı incelenmesi hakkındaki kararı, IMO üyesi bir devletin diğer bir üye devletin işlerine karışabilme niteliği taşımaktaydı. Bu da teknik bir kuruluş olan IMO’nun amaçlarına açıkça ters düşmekteydi. Aslında IMO, seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunması amacıyla yönelik olarak uluslararası düzenlemeler ve kurallar çerçevesinde çalışan ve bunun için hükümetler arasında işbirliğini gerçekleştirecek bir zemin hazırlayan bir kuruluştur. IMO’nun bu kararı Türk Boğazları ve 1994 Boğazlar Tüzüğü hakkındaki tartışmanın uzamasına yol açmıştır. Zira MSC’nin 67. dönem toplantısında (Aralık 1996) Rusya Federasyonu, bu karar uyarınca hazırlanacak rapor için, Türk Boğazlarında IMO kural ve tavsiyelerinin uygulanmasını gözetmek amacıyla uluslararası bir komisyon kurulması önerisinde bulunmuştur. Ayrıca Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (OCIMF - Oil Companies International Marine Forum),⁷⁸ Türk Boğazlarında bir similatör çalışması yapılarak Boğazlardaki deniz trafik akışının ölçülmesini önermiştir. MSC’nin bu iki önerinin tartışılmak üzere gündeme alınmasına karar vermesi üzerine (Türkiye ve Pakistan aleyhte oy kullanmıştır) Türkiye görüşmelerden çekilmiştir. Buna rağmen komite Türkiye’nin yokluğunda çalışmalarına devam ederek⁷⁹ NAV’ın, OCIMF tarafından yapılan önerileri teknik açıdan ele alarak IMO 20. Genel Kuruluna bir rapor şeklinde sunmasını kararlaştırmıştır.⁸⁰

Türkiye NAV 43. dönem toplantısı (Mayıs 1997) bünyesinde oluşturulan “Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Grubu”na itiraz ederek katılmamıştır. Buna rağmen⁸¹ hazırladığı sonuç raporunda, Türk Boğazlarında TAD içinde “ön ikaz

⁷⁸ Bu tür bazı sivil toplum örgütleri, IMO tarafından danışman olarak kabul edilmiştir. Bu örgütlerin oy verme hakları yoktur ancak IMO üzerinde büyük etkisi vardır.

⁷⁹ İ. Reşat Özkan, *Türkiye’nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 1998, s.116; Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 143.

⁸⁰ Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 144-147.

⁸¹ Çalışma grubunun üyeleri; Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Mısır, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Japonya, Malta, Hollanda, Norveç, Romanya, Rusya Federasyonu, İsveç,

alanları (Precautionary Areas)” kurulması gerektiğini, SOLAS V/8-1 hükmüne uygun olarak zorunlu rapor sistemi benimsemesini ve Boğazlardaki deniz trafik akışının uluslararası uzman bir grup tarafından izlenmesini tavsiye etmiştir. Çalışma grubu ayrıca, “ön ikaz alanları” olarak belirlenmiş bölgelerde, kıyı devletine geniş yetkiler tanıyan COLREG/72 kural 10’un değil de, inisiyatifi gemi kaptanına bırakan COLREG/72 kural 9’un uygulanmasını ve geçişin tek yönlü duruma getirilmesinin ancak görüşün 1 milin altına düşmesi gibi istisnai durumlarda, tamamen durdurulmasının ise mücbir sebep veya görüşün yarım milin altına düşmesi durumunda mümkün olabileceğini belirtmiştir.⁸² 1994 Boğazlar Tüzüğü’nde ise görüş uzaklığının düşmesinin yanında, tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin (150 metre ve daha büyük, Madde 2/j) geçişinde de trafiğin geçici olarak durdurulacağı düzenlenmişti (Madde 42 ve 52). Oysa söz konusu raporda trafiğin geçici olarak durdurulması sadece olağanüstü durumlar için mümkün kılınmıştır. Dolayısı ile bir üye devletin ulusal düzenlemesine müdahale anlamı taşıyan rapor teknik bir kuruluş olan IMO’nun hukuksal yetkisini aşmaktaydı.

IMO 20. Genel Kurulunda söz alan Türkiye, çalışma grubuna karşı tutumunu korumakla birlikte, Türk Boğazlar Bölgesi’nde bilgisayar ve radar kontrollü bir “gemi trafik hizmetleri (VTS)” sistemi kurmaya çalıştığını, bölgedeki trafik uygulamasından elde edilen deneyim ve bulgular ile Türk Boğazlarını kullanan denizci devletlerin teknik içerikli görüş ve önerilerini değerlendireceğini ve sözü edilen her iki konuda da MSC’nin 69. dönem toplantısında bilgi vereceğini ifade etmiştir. Bu açıklamalar ve IMO’da gerçekleştirilen tartışmalar sonucunda söz konusu çalışma grubu, raporu gündeme almamıştır.⁸³

Türkiye MSC 69. dönem toplantısında da (Mayıs 1998), çalışma grubu tarafından hazırlanan raporun içeriğine karşı olduğu yönündeki görüşünü tekrarlayarak, Türk Boğazlarında güvenliği arttırmak amacıyla diğer üyelerle işbirliği yapmaya hazır olduğunu ve 1994 Boğazlar Tüzüğü’nde gerekli değişikliklerin yapılması amacıyla çalışmaların devam ettiğini belirterek, NAV 43 çerçevesinde hazırlanan çalışma grubu raporu konusunda hiçbir işlem yapılmamasını ve NAV 44. dönem toplantı-

Ukrayna, İngiltere, ABD, ICS (Uluslararası Deniz Ticaret Odası), OCIMF, IAIN (Uluslararası Seyir Enstitüleri Birliği) ve IFSMA (Gemi Kaptanları Birlikleri Uluslararası Federasyonu).

⁸² Oral, “IMO ve Türk Boğazları,” s. 52; Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 149-150.

⁸³ Özkan, *Türkiye’nin Deniz ve*, s. 116.

sında yeni bir rapor hazırlanmasını önermiştir. Türkiye'nin bu yaklaşımı komitede destek bulmuş, söz konusu rapor hakkında hiçbir işlem yapılmayarak Türk Boğazlarında güvenli geçiş ve çevrenin korunması konularında kapsamlı bir raporun NAV 44. dönem toplantısında hazırlanması kararlaştırılmıştır.⁸⁴

MSC'nin 71. dönem toplantısında tartışılan asıl konu, yine Türk Boğazlarında gemi rotasının tespiti için COLREG/72 kural 10 yerine COLREG/72 kural 9'un uygulanması ve 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün, başta Montrö Boğazlar Sözleşmesi olmak üzere, 1982 B.M.D.H.S. ve uluslararası hukuka uygun olmadığı iddiası olmuştur. Komitede söz alan Türk delegasyonu, Boğazlarda kurulacak modern VTS sistemi, kılavuz inme/ binme noktalarındaki değişiklik, İstanbul Boğazında tesis edilen acil yardım merkezi ve Çanakkale Boğazında tesis edilen kurtarma istasyonu hakkında bilgi vererek, Türk Boğazları Rapor Sistemi'nin (TUBRAP) trafik kontrol sisteminin yönetim etkinliğinin artırılmasında taşıdığı önemi vurgulamıştır. Ayrıca 5 yıldır uygulanmakta olan TAD'ın seyir güvenliği ve çevrenin korunması konularında başarısını kanıtladığını açıklayarak IMO'nun bu uygulamayı desteklemesini talep etmiştir. Teklifi başta ABD delegasyonu olmak üzere birçok üyenin desteklemesi üzerine, mevcut sistemin seyir güvenliğinin sağlanmasında getirdiği olumlu ve olumsuz yanları araştırmak amacıyla bir çalışma grubu oluşturulmuştur. İncelemesini tamamlayan bu grup, uzun tartışmalardan sonra, şu görüşleri benimsemiştir:

(i) Mevcut deniz trafik sisteminde büyük gemilerin Boğazların dar ve bükümlü bölümlerinde karşılaşmalarını önlemek amacıyla çift yönlü trafiğin durdurulmasının lüzumlu olduğu,

(ii) Boğazlardan geçen gemilerden TUBRAP'a uymayan ve kılavuz kaptan almayanların, TUBRAP'a uymaları ve kılavuz kaptan alma yönünde kuvvetle teşvik edilmeleri,

(iii) Türkiye'nin en kısa zamanda VTS sistemini tesis etmesi için teşvik edilmesi,

(iv) Mevcut IMO tarafından onaylanmış Trafik Düzeninin etkin olduğu,

(v) Türkiye'nin mevcut sistemi düzeltme teşebbüsü olmadığını, bu itibarla mevcut sisteme değişiklik yapılması üzerinde anlaşma sağlanamadığı,

⁸⁴ Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 152-453.

(vi) Çalışma grubunun yoğun teknik müzakerelerden sonra Boğazlarda seyir güvenliğine katkıda bulunacak açık bir değişiklik yapma neticesine ulaşamadığı,

(vii) Herhangi bir rotalandırma sistemi üzerinde IMO tarafından bir düzeltme yapılabilmesi için kıyıdaş devletin mutabakatının alınması gerektiği sonucuna varmış ve 71. MSC'ye sunmuştur.

MSC de, Çalışma Grubu'nun bu çoğunluk görüşünü benimsemiş⁸⁵ ve IMO'nun 1994'te kabul ettiği (Karar no:A. 827) halihazırdaki deniz trafik düzeninin etkinliğini ve başarısını kanıtladığı ölçüde uygulanmasına devam edilmesine, 19. IMO Genel Kurulundan (1995) itibaren yapılan çalışma ve tartışmaların komitenin gündeminden çıkarılarak kesilmesine ve Türkiye'nin VTS ve kılavuzluk hizmetlerinin iyileştirilmesine ilişkin bilgileri IMO'ya göndermesine karar vermiştir.⁸⁶

IMO 21. Genel Kurulunda da (Aralık 1999) MSC'nin 71. Oturumunda alınan kararları içeren raporu değerlendirilmeye alınmıştır. Rusya Federasyonu'nun bu konudaki tartışmaların devam etmemesi yönündeki talebine rağmen genel kurul, yürürlükteki IMO onaylı rotalandırma sistemi ve buna ilişkin 1994 Tarihli A.827(19) kararı olan "Kurallar ve Tavsiyeler'in" başarılı olduğundan dolayı değiştirilmeden uygulanmasına devam edilmesi gerektiği kararına varmıştır. Ayrıca IMO tarafından onaylanan rotalandırma sistemi ve Kurallar ve Tavsiyeler ile ilgili gelecekte IMO'ya getirilecek bilgi ve gelişmeler olursa, IMO'nun bunu değerlendireceği kaydedilmiştir.⁸⁷

2. Ulusal ve Uluslararası Alanda Yaşanan Tartışmalar

Türkiye'nin hazırlamış olduğu Boğazlar Bölgesi tüzüğünü, 1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren yürürlüğe koyması ve TAD'lerin onaylanması için IMO'ya götürülmesi, ulusal ve uluslararası nitelikli bazı tartışmaların yaşanmasına neden olmuş-

⁸⁵ Çalışma Grubunda alınan bu kararın okunması sırasında yapılan genel oturumda; Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Rusya Federasyonu ve Ukrayna temsilcileri yeniden söz alarak aksi yönde beyanatlarda bulunmuşlarsa da, ABD, İngiltere, Almanya, Fransa, Hollanda, Japonya ve Panama Delegasyonları grup çoğunluğunun ortak fikrini savunmuşlardır.

⁸⁶ Ayhan Çekiç, "Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde görev yapan Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)'nin 71inci Dönem toplantısı," http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic_MSC71.html (11 Mart 2002); Murat Tuncer, "IMO Deniz Güvenliği 71. Dönem Toplantısı," http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/MSC_71.html (11 Mart 2002).

⁸⁷ Cahit İstikbal, "IMO 21. Genel Kurulu (21st IMO Assembly) Hakkında Rapor," http://www.turkishpilots.org.tr/IMO/IMO_21inci_Genel_Kurul_Raporu.html (11 Mart 2002).

tur. Ulusal nitelikli tartışmalar, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde bulunan egemenlik hakkının kullanımı konusunda yaşanırken, uluslararası alanda ve özellikle Tüzüğün IMO sürecinde yaşanan tartışmaların ağırlık merkezini daha çok siyasi ve ekonomik çıkarlar oluşturmuştur. Özellikle Hazar petrollerinin dünya pazarlarına taşınması projeleri, Türkiye ile Rusya Federasyonu'nu karşı karşıya getirmiştir.

1994 Tüzüğü'nün IMO onayına sunulması Türkiye'de çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır. Buna göre Türkiye, Boğazlar Bölgesinde can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik olarak hazırlamış olduğu ulusal düzenlemeyi IMO'ya götürerek egemenlik haklarından doğan yükümlülüklerini hatalı kullanmıştır. Böylece ulusal hukuk alanında bulunan bir konu gereksiz yere uluslararası alana taşınmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H.S.'nin Türkiye'ye böyle bir düzenlemeyi tek başına yapma yetkisi vermesine rağmen konunun uluslararası platforma taşınması, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne yeni yorumların getirilmesine ve Türk Boğazlarının hukuki statüsünün tartışılmasına neden olmuştur.⁸⁸

Uluslararası boğazların hukuki rejimini açıkladığımız Birinci Bölümde de belirttiğimiz gibi, uluslararası boğazlarda boğazın coğrafi durumuna göre, zararsız ve transit geçiş rejimlerinden birisi uygulanmaktadır. Her iki geçiş rejiminde de kıyı devleti gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları belirleyebilmektedir (1982 B.M.D.H.S. Madde 22 ve 41). Zararsız geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda kıyı devleti, ulaşım yollarını tespit ederken veya trafik ayırım şemalarını düzenlerken yetkili uluslararası kuruluşun (IMO) tavsiyesini alması yeterli olurken (1982 B.M.D. H.S. Madde 22/3-a),⁸⁹ transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda ise kıyı devleti; hazırladığı gidiş-geliş yollarını veya trafik ayırım şemalarının uygulanmasını istemeden önce, tekliflerini onaylanmak üzere yetkili uluslararası kuruluş (IMO) sunmak zorundadır. Kıyı devlet(ler)i ancak bu kuruluşun onayından sonra ulaşım yolları tespit edebilmekte ve bu şemalara uyulmasını isteyebilmektedir (1982

⁸⁸ Eleştiri sahipleri görüşlerini uluslararası boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen 1982 B.M.D.H.S. ve 1972 COLREG'e dayandırmışlardır. Eleştiriler için bakınız, Özkan, *Türkiye'nin Deniz ve*, s. 123; Taner Baytok, *Bir Asker Bir Diplomat*, 3. b., İstanbul: Doğan Kitapçılık, 2001, s. 180.

⁸⁹ 1982 B.M.D.H.S. Madde 22/3 "Kıyıdaş devlet işbu madde uyarınca ulaşım yollarını tespit ederken ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken, aşağıdaki hususları göz önünde bulunduracaktır:

- a. Yetkili Uluslararası Kuruluşun tavsiyelerini,
- b. Uluslararası deniz seyrüseferinde geleneksel şekilde kullanılan bütün dar su yolları,
- c. Bazı gemilerin ve dar su yollarının özel nitelikleri,
- d. Trafik yoğunluğu."

B.M.D.H.S. Madde 41/4).⁹⁰ Türkiye, 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren 1982 B.M.D.H.S.'ne taraf olmadığı gibi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereğince bu iki rejimin de Türk Boğazlarına doğrudan uygulanması söz konusu değildir. Bununla birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi TAD'lerin kurulması ile ilgili herhangi bir hüküm içermemektedir. İşte bu noktada eleştiri sahipleri, doktrinde sözleşmenin boşluklarının “zararsız geçiş rejimi” ile doldurulması yönündeki ortak görüşe⁹¹ dayanarak, 1994 Tüzüğüne ait TAD'lerin, kararları sadece tavsiye niteliğindeki IMO'ya götürülmesinin sakıncalı olduğunu iddia etmektedirler.

COLREG/72'de ise TAD'lerin kurulmasına ilişkin iki hüküm bulunmaktadır. Bunlar Kural 1/d ve Kural 10'dur. Her iki kuralda da TAD'lerin IMO tarafından kabul edilmiş olması ve uygulanmaya konulmuş olması zorunlu tutulmuştur.⁹² Görüldüğü gibi COLREG/72, TAD'lerin IMO'ya teklif edileceğini ve IMO tarafından kabul edildikten sonra yürürlüğe girebileceğini ilke olarak kabul etmiştir. COLREG/72'e taraf olan Türkiye hazırlamış olduğu TAD'lerde Kural 10'un uygulanmasını istediği için, IMO onayına sunmak zorunda kalmıştır.

Türk resmi makamlarca yapılan açıklamalarda Tüzüğün tamamının değil, TAD'lerin, sadece siyasi ve teknik açıdan IMO'ya sunulduğu, teknik açıdan Türkiye'nin bu konuyu IMO'ya onaylatması gerekirken, siyasi açıdan da IMO'nun desteğinin alınmasının amaçlandığı belirtilmiştir.⁹³ Ancak Türkiye'nin bu tutumu 1982 B.M.D.H.S.'ne göre “zararsız geçiş rejimi” tanımlanmasına uygun düşen Boğazlarda bir bakıma “transit geçiş rejimi” süreci başlatarak Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarında azalma meydana getirmiştir. Diğer bir ifade ile bu başvuru,

⁹⁰ 1982 B.M.D.H.S. Madde 41/4 “Gidiş – Geliş yollarını veya bunların yerine yenilerini tespit etmeden veya trafik ayırım şemalarına veya bunların yerine yenilerine uygulanmasını istemeden önce, boğazlara kıyaslı olan devletler, tekliflerini, onaylanmak üzere, yetkili uluslar arası kuruluşa sunacaklardır. Bu kuruluş, ancak kıyıdaş devletlerle üzerinde uyuşmaya varılan gidiş – geliş yollarını ve trafik ayırım şemalarını onaylayabilir; bu devletler, ancak bundan sonra, yolları tespit edebilirler, şemalara uyulmasını isteyebilirler veya yerlerine yenilerini ikame edebilirler.”

⁹¹ Bu konuda Birinci Bölümde gerekli açıklamalar yapıldığı için burada tartışmalara tekrar girilmeyecektir.

⁹² COLREG/72 Kural 1/d “Bu kuralların amacının gerçekleşmesi için Teşkilat tarafından trafik ayırım düzenleri benimsenebilir.”
COLREG/72 Kural 10/a “ Bu kural Teşkilat'ın kabul ettiği trafik ayırım düzenlerine uygulanacaktır ve gemilerin diğer kurullarla saptanmış olan hiçbir sorumluluğunu kaldırmaz.”

⁹³ Erhan Başyurt, *Ateş Yolu-Boğazlarda Bitmeyen Kavga*, İstanbul: Timaş Yayınları, 1998, s. 108.

Türkiye'nin bundan sonra Boğazlarda yapacağı düzenlemelerin de IMO kural ve tavsiyelerine aykırı olmaması gerektiği sonucunu yaratmıştır.⁹⁴

Türkiye'nin 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğüne, uluslararası nitelikli en önemli eleştiri Rusya Federasyonu'ndan gelmiştir.⁹⁵ Bu devlet ile birlikte tüzüğe muhalefet eden Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Gürcistan ve Umman da özellikle tüzüğün IMO sürecinde çeşitli eleştirilerde bulunmuştur. Ancak Ukrayna, Romanya, Gürcistan daha sonra bu eleştirilerini biraz daha yumuşatmışlardır.

Tüzük konusunda Türkiye'ye yapılan en önemli eleştiri, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'ye sağlık denetimi yapmak dışında Boğazlar üzerinde herhangi bir düzenleme yapma yetkisi vermediği ve sözleşmede yabancı bayraklı ticaret gemilerinin Boğazlardan "serbest geçiş hakkının" bulunmasına rağmen, yeni tüzüğün Türkiye'ye Boğazları geçici olarak kapatma yetkisi verdiği, dolayısıyla yürürlüğe konulan bu tüzüğün, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal ettiği⁹⁶ şeklinde olmuştur. Ayrıca, Rusya Federasyonu IMO'ya sunduğu itiraz dilekçesinde, yeni tüzüğün kıyı devletinin koyacağı kuralların uluslararası boğazdan geçiş hakkını engelleyen veya sınırlayan hükümler içermeyeceği ve boğazdan geçişin geciktirilemeyeceği ilkesi ile çeliştiğini ileri sürmüştür.

1994 Boğazlar Tüzüğü ile ilgili olarak Rusya Federasyonu'nu en çok huzursuz eden maddelerden biri de boyu 150 metreden büyük tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişinde, Boğazların tek yönlü trafiğe kapatılması ve geminin geçişini tamamlayana kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğazlardan içeri alınmaması hükmü (Madde 42) olmuştur. Rusya Federasyonu, Boğazların daha büyük gemilerin geçişlerine elverişli olduğunu, ekolojik gerekçelerden ziyade ekonomik açıdan

⁹⁴ Başyurt, *Ateş Yolu-Boğazlarda Bitmeyen Kavga*, s. 109.

⁹⁵ Rusya Federasyonu'nun tüm dış ticaretinin %65'inin Boğazlar üzerinden yaptığı ve bu ticaretin de %80'ine yakınının petrol ve doğalgaz oluşturduğu dikkate alındığında, Rusya Federasyonu'nun Boğazlar konusundaki hassasiyeti ve Boğazların bu devlet için stratejik önemi daha iyi anlaşılacaktır. Havva Kök, "Günümüzde Türkiye-Rusya İlişkileri ve Hazar Petrolleri Konusu," *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç* (haz) İsmail Soysal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1999, s. 612.

⁹⁶ Denizati, "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü'yle İlgili Olarak Rusya Federasyonu Tarafından Öne Sürülen İtirazlar," *Denizati Dergisi*, (Nisan-Mayıs 1994) Sayı 4-5, s.4 ; Rusya Federasyonu'nun itirazları ve Türkiye'nin yanıtları için bakınız, Sami Pınarakar, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi ve Türkiye'nin Geçiş Düzenleme Yetkisi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998), s. 101-113.

avantaj sağlamak isteyen Türkiye'nin, bu tür sınırlamalar ve tek yön uygulaması ile, Hazar petrollerinin Boğazlar üzerinden taşınmasını engellemek ve Bakü-Ceyhan boru hattı projesine ağırlık kazandırmak istediğini iddia etmiştir.⁹⁷ Türkiye içinde bazı yazarlarca da desteklenen bu görüşe göre Türkiye, mevcut düzenlemelerle Boğazlardan tanker geçişlerini açıkça yasaklamamış olsa da, tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişlerini geciktirerek, Boğazlar üzerinden petrol geçişine engel olmak için elinden geleni yapacağını uluslararası petrol şirketlerine dolaylı yolla ifade ederek geleneksel Boğazlar kozunu kullanmaya çalışmıştır.⁹⁸

Hazar petrollerinin dünya pazarlarına nasıl taşınacağına dair tartışmaların alevlendiği dönem ile 1994 Boğazlar tüzüğüne yürürlüğe konulmasının aynı zamana rastladığı doğrudur. Ancak bu rastlantı Türkiye'nin Boğazlardan tanker geçişini zorlaştırarak Bakü-Ceyhan boru hattı projesine destek sağlamak amacıyla bu düzenlemeyi yaptığı savını tek başına desteklememektedir. Zira yukarıda da açıkladığımız gibi, Boğazlarda güvenlik önlemlerinin artırılması konusu 1970'li ve 1980'li yıllarda özellikle denizcilik çevrelerinde tartışılmaya başlamıştır. 1973 yılında Milli Güvenlik Kurulu'nun (MGK) 28 Ağustos 1973 gün ve 189 sayılı kararı ile Türk Boğazlarında deniz trafiğinin düzenlenmesi, kontrolü ve muhtemel deniz kazalarına ve yangınlara karşı gerekli güvenlik tedbirlerinin alınmasını kapsayan bir proje başlatılmış ve bu amaçla "Boğazlar ve Marmara Geçidi Trafik ve Navigasyon Kontrol İcra Komitesi" kurulmuştur. Ulaştırma Bakanlığı ve Deniz Kuvvetler Komutanlığı'nca oluşturulan komite hazırladığı raporu MGK'nın Nisan 1981 tarihli toplantısına sunmuştur. Söz konusu rapor, Boğazlardan geçen gemi sayısındaki artışa, özellikle İstanbul Boğazı'nda meydana gelmesi muhtemel kazalara, oluşacak zararlara ve gelişen deniz ulaştırma teknolojisi ve deniz yoluyla yapılan taşımacılığın ulaştığı boyutlar karşısında yasal düzenlemelerin güncelleştirilmesinin gerekliliğine işaret ederek, Boğazlarda yapılması gerekli teknik ve idari düzenlemeleri içermektedir. Örneğin İstanbul Boğazı'ndan 100,000 grostondan daha büyük

⁹⁷ Adrey Stepavov, "Boğazlar Konusundaki Tartışma," *Türk Cumhuriyetleri ve Petrol Boru Hatları*, (der.) Alaeddin Yalçınkaya, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s. 188; Natalya Ulçenko, "Rusya ve Türkiye'nin Güvenliğinde Enerji İhracat ve İthalatın Rolü" *Avrasya Dosyası Rusya Özel*, (Kış 2000) sayı 4, s. 144.

⁹⁸ Mensur Akgün, "Türkiye'den Bakarak Türk-Rus İlişkileri," *Türk Cumhuriyetleri ve Petrol Boru Hatları*, (der.) Alaeddin Yalçınkaya, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s. 218; Mensur Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar," *Türk Dış Politikasının Analizi*, (der.) Faruk Sönmezoğlu, İstanbul: Der Yayınları, 1994, s. 231.

gemilerin karşılıklı seyir yapmaları tehlikeli olacağından, böyle bir geminin boğazdan geçmek istemesi halinde boğazın tümüyle tek taraflı trafiğe kapatılmasının gerekliliği belirtiyordu.⁹⁹

Türkiye, söz konusu değişiklik tekliflerinin bir kısmını 1982’de İstanbul Liman Tüzüğü ile yürürlüğe koymuştur. Ayrıca 1994 Boğazlar tüzüğünü hazırlayan komisyon 1990 yılında kurulduğu gibi, Deniz Ticaret Odası hazırladığı 1991 yılı deniz sektörü raporu Boğazlar Bölgesinin güvenliğine işaret ediyor ve daha o yıllarda, trafik ayırım düzeninin (TAD) kurulması, bilgisayarlı radar sisteminin (VTS) faaliyete geçirilmesi, kılavuzluk hizmetlerinin mecburi tutulması gibi 1994 Boğazlar tüzüğünde de düzenlenen bazı önerilerde bulunuyordu.¹⁰⁰ O tarihlerde henüz SSCB dağılmadığı gibi Hazar bölgesi petrolleriyle ilgili olarak bugün uluslararası alanda yaşanan tartışmaların hiçbiri de mevcut değildi.¹⁰¹

Boru hattı projeleri devletlerin ulusal politikalarını aşan, büyük maliyet ve uzun süreç gerektiren dev yatırımlardır. Alternatif petrol taşıma güzergahları bu projelerin hayata geçirilmesinde önemli bir işlev üstlenmektedir. Bununla birlikte Türkiye’nin bu kadar kapsamlı politika gerektiren bir konuda, sadece İstanbul’da 10 milyondan fazla insanın yaşadığı Boğazlar gibi önemli bir bölgeyi ve burada yaşayan insanların güvenliğini şantaj malzemesi olarak kullandığını söylemek çok iddialı olacaktır. Zira, ileri bölümlerde içeriği ayrıntılı olarak açıklanacağı gibi, Türkiye değişen koşullar ve edinilen tecrübelerin ışığında, 1994 Boğazlar tüzüğünün bazı hükümlerini tekrar düzenleyerek, 6 Kasım 1998 tarihinde yeni bir tüzüğü uygulamaya koymuştur.

B. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

6 Kasım 1998 tarihli “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü,” Türkiye’nin Boğazlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak uygulamaya başladığı, 1994 tarihli “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz

⁹⁹ MGK’ya Sunulan Brifing, *Boğazlar Navigasyonunun Yeniden Düzenlenmesi Çalışmaları*, (Nisan 1981).

¹⁰⁰ Deniz Ticaret Odası, *Deniz Sektörü Raporu*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayın No: 29, 1992, s.201-202.

¹⁰¹ Aybay, *Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üzerine Bir Deneme*, s. 38; Gündüz Aybay, *Türk Boğazları*, İstanbul: Aybay Yayınları, 2000, s. 19.

Trafik Düzeni Tüzüğü'nün yerine konulmuştur. Yapılan resmi açıklamalarda yaklaşık dört yıl uygulanan ve kazaların azalmasında büyük katkısı olan 1994 Tüzüğü'nün, düzenlemedeki aksaklıklar, uygulamadaki sıkıntılar, uluslararası kamuoyunun talepleri ve TAD'lere ilişkin IMO'da yaşanan eleştirilerden dolayı yeniden ele alınarak değiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹⁰² Gerçekten de 1994 Tüzüğü'nün Boğazlardan geçişi düzenleyen bazı hükümlerine özellikle uluslararası alanda yapılan eleştiriler değişikliğin yapılmasında etkili olmuştur. Bu nedenle 1998 tüzüğü'nün incelenmesi sırasında, 1994 Tüzüğü'nde tartışma yaratan hükümler de değerlendirilecektir.

Daha önce de belirtildiği gibi Tüzük, Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup, Türk Boğazlarında seyir yapacak tüm gemileri kapsamaktadır (1994 Tüzüğü Madde 1 ve 1998 Tüzüğü Madde 1). 1994 tüzüğünde savaş gemilerinin bu kapsama girip girmediği konusunda genel bir hüküm bulunmamasına¹⁰³ rağmen 1998 Tüzüğü'nde savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerine tüzük hükümlerinden hangilerinin uygulanmayacağı¹⁰⁴ ayrıntılı olarak düzenlenmiştir (1998 Tüzüğü Madde 49).

1998 Tüzüğü'nde tanım açısından yapılan en önemli değişiklik, Boğazlardan geçişe ilişkin hukuki rejim konusunda tartışmaları önlemek amacıyla, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi" yerine Türk Boğazları kavramının kullanılmış olmasıdır.¹⁰⁵ Bu nedenle 1994 Tüzüğü'ndeki "Boğazlar ve Marmara Bölgesi" ifadesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki "Boğazlar" tanımını da uygun olarak, 1998 Tüzüğü'nde "Türk Boğazları" şeklinde değiştirilmiştir. Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde belirtilen geçişin 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen "transit geçiş" rejiminden farklılığının vurgulanması amacıyla, 1994 Tüzüğü'nde "transit geçiş" ifadeleri "uğ-

¹⁰² Türkiye Büyük Millet Meclisi, "20. Dönem 3. Yasama Yılı 51. Birleşim Genel Kurul Tutanağı (5 Şubat 1998)," http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak.birlesim_baslangic?P4=285&P5=B&PAGE1=44&PAGE2=&web_user_id=376742, (20 Mart 2002).

¹⁰³ Böyle bir genel bir kuralın olmamasına rağmen bazı maddelere serpiştirilmiş özel durumlar mevcuttur. Örneğin; nükleer, tehlikeli, zararlı ve atık taşıyan gemilerin tanımını yapan Madde 1/h-1'de ve Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumlarını ve bildirimlerini düzenleyen Madde 6/b'de askeri gemiler ayrı tutulmuştur.

¹⁰⁴ Bu 1998 Tüzüğü'nün; 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 46, 47 ve 51. maddeleri ile 6/a bendidir.

¹⁰⁵ Devlet Bakanı Burhan Kara, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni ve Boğazlardaki Seyir Güçlükleri ile Alınan Önlemler Hakkında Basın Açıklaması (6 Kasım 1998), <http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/turkhaber/1998/11kasim/t2.htm> (22 Mart 2002).

raksız geçiş” kavramı ile değiştirilmiştir (1998 Tüzüğü Madde 2/f-g-h-i). Yapılan bu değişiklikler terminoloji açısından çok isabetli olmuştur. Böylece Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramadan geçiş yapmak olarak tanımlanabilecek geçiş kavramının, 1982 B.M.D.H.S.’de düzenlenen “transit geçiş” rejimi ile karıştırılması olasılığının önüne geçilmiştir.

1998 Tüzüğü’nde, 1994 Tüzüğü’nden farklı olarak “derin su çekimli” gemi tanımındaki en büyük su çekimi 10 metreden 15 metreye ve “büyük gemi” tanımındaki tam boy uzunluğu da 150 metreden 200 metreye çıkarılmıştır (1998 Tüzüğü Madde 2/j ve k). Ancak “büyük gemi” tanımındaki bu değişikliğin neye dayandırılarak yapıldığı çok açık değildir. Zira 1994 Tüzüğü’ndeki 150 metre kriteri Uluslararası Deniz Fenerleri Teşkilatları Birliği’nce (IALA - International Association of Lighthouse Authorities) kabul edilen ölçüye ve Boğazların morfolojik yapısına uygunken¹⁰⁶ 200 metrenin savunulması hukuki açıdan zor olacaktır.¹⁰⁷

1. Trafik Ayırım Düzeni (TAD)

Trafik ayırım düzeni, “rotaların birbirlerine yaklaştığı deniz alanlarında, yoğun trafik bölgelerinde veya kısıtlı seyir alanı nedeniyle hareket serbestliğinin azaldığı bölgelerde, seyri engelleyen unsurların bulunması halinde ve kısıtlı derinlik veya elverişsiz hava şartlarında seyir güvenliğini arttırmak amacıyla, uygun rotalar ve trafik şeritlerinin tayini ile aksi yönde giden trafik akışlarını ayırmak için tesis edilmiş rotalama yöntemini” kapsamaktadır.¹⁰⁸

Trafik ayırım düzeninin asıl hedefi ortadan kaldırılması gereken özel tehlike koşullarına bağlı olarak şu hususlardan biri ya da bir kaçını kapsayabilmektedir:

¹⁰⁶ Türk Boğazlarında gemilerin geçişi için belirlenmiş trafik ayırım şeridinden, orta hattı geçmeden seyredebilen en büyük gemi 127 metredir. Bu gemilerden daha büyük olanlarının römorkörsüz olarak orta hattı çignemeden geçmesi imkansızdır. Gündüz Aybay, “Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük” *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi-Tartışmalar*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 64.

¹⁰⁷ Baytok, *Bir Asker Bir Diplomat*, s. 180.

¹⁰⁸ Deniz Kuvvetler Komutanlığı Hidrografi yayınlarında kullanılan bu tanımın IMO orijinal metinlerinde “Ships Routeing” şeklinde ve “gemilerin rotalanması” gibi tercüme edilebilecek bir başlıkla anılmıştır. Yine orijinal metinde “Trafik Ayırım Düzeni” kavramı rotalama sistemi, ayırım hattı, trafik şeridi, çift yönlü rota gibi sayılan tanımlamalar arasında yer almaktadır. Bununla birlikte biz açıklamalarımız da, rotalamaya özdeş bir yaklaşımla, “Trafik Ayırım Düzeni” tabirini kullanacağız.

- (i) Aksi yöndeki trafik akışlarının ayrılması ile karşı karşıya çatışma ihtimalini azaltmak,
- (ii) Dönüş noktalarında ve belirli trafik şeritlerinde çatışma tehlikesini azaltmak,
- (iii) Daralan yerlerde trafik akış düzenlerini sadeleştirmek,
- (iv) Kıyıya yakın olmasa da araştırma veya işletme faaliyetleri nedeniyle yoğun trafik akışı oluşan yerlerde seyir emniyetini sağlayıcı planlama yapmak,
- (v) Tüm gemilerin veya özel sınıftan bazı gemilerin seyirlerinin tehlikeli olduğu veya istenmediği sahalar dışarıda kalacak şekilde trafik akışının organizasyonunu yapmak,
- (vi) Su derinliklerinin kesin olmadığı veya kritik olduğu sahalarda gemilere özel rehberlik sağlayarak karaya oturma riskini azaltmak,
- (vii) Trafiğin balık avlama bölgesinin dışında planlanmasını sağlamak.

Daha önce açıkladığımız gibi 1994 Tüzüğü ile Türk Boğazlarında ilk kez şerit belirlemek, dönüş yeri saptamak, ayırım çizgisi çizmek gibi değişik yöntemleri kapsamına alan “trafik ayırım düzeni (TAD)” tesis edilmiştir (1994 Tüzüğü Madde 4 ve Ek-1). COLREG/72 Kural 10’a göre tesis edilen bu TAD’ler, IMO’nun onayından geçirildikten sonra 1998 Tüzüğü ile yeniden düzenlenmiştir (1998 Tüzüğü Madde 4 ve Ek-1). Buna göre Türk Boğazlarında seyreden gemilerden “uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun akış şeridi içinde seyretmek zorundadır” (1998 Tüzüğü Madde 4/a). Askeri gemiler ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri ise bu zorunluluğun dışında tutulmuştur (1998 Tüzüğü Madde 21/a). 1994 Tüzüğü’nde bu kurala uymayan gemilere 618 sayılı “Limanlar Kanunu”nun 11. maddesi gereğince ceza verileceği ve aynı zamanda IMO ve geminin bayrak devletine bildirileceği düzenlenmiştir (1994 Tüzüğü Madde 25). 1998 Tüzüğü’nde ise uygulama kabiliyeti yetersiz olan ceza müeyyidesi kaldırılarak sadece IMO ve bayrak devletine ihbar yükümü bırakılmıştır (1998 Tüzüğü Madde 21/c).

TAD içinde seyretme güçlüğü olan gemiler¹⁰⁹ için idare (T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, 1998 Tüzüğü Madde 1/a), güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri

¹⁰⁹ Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler; Boyları 150 metreden veya su çekimleri ise 10 metreden büyük olan gemilerdir (1998 Tüzüğü Madde 25/a-b).

alacaktır (1998 Tüzüğü Madde 21/b). Türk Boğazlarında TAD içinde seyretmekte iken rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle TAD'den ayrılması gereken gemiler bu durumu trafik ayırım istasyonuna ve varsa yakın çevrelerdeki gemilere duyuracaklardır (1998 Tüzüğü Madde 19 ve Madde23).

2. Türk Boğazları Rapor Sistemi (TUBRAP)

Raporlama Sistemi, deniz trafiğinin düzenlenmesine, denizde güvenliğin sağlanmasına, deniz çevresinin korunmasına katkıda bulunmak üzere gemilerden önceden belirlenmiş formatta ve içerikteki bilgilerin iletimini sağlayan bir sistemdir (SOLAS V/8-1a). Bu sistemde gemiler o bölgenin özellik ve ihtiyaçlarına göre geminin adını, çağrı işaretini, bayrağını, pozisyonunu, kalkış limanını, gittiği limanı, kılavuz isteyip istemediğini, yükünü, geminin tip ve boyutlarını (detveyt ve grostonunu) ve geminin varsa arızalarını telsiz (VHF), fax veya uygun diğer yöntemlerle trafik kontrol merkezine iletirler. Gemilerden merkeze aktarılan bu bilgiler uzmanlar tarafından değerlendirilerek, geminin güvenli geçiş yapabilmesi için gerekli olan bilgiler tekrar gemiye aktarılır.¹¹⁰ Ayrıca elde edilen bu bilgiler arama kurtarma, liman faaliyetleri, gemi trafik hizmetleri, deniz kirliliği ile mücadele gibi değişik alanlarda kullanılmaktadır.¹¹¹

Raporlama sisteminin kurulmasında kullanılacak kriter, kural ve standartları IMO tek başına belirlemektedir (SOLAS V/8-1b). Bölgesinde raporlama sistemi kurmak isteyen bir devlet, bu sistemi hayata geçirebilmek için IMO'nun onayını almak zorundadır. Raporlama sistemine katılım zorunlu tutulabileceği gibi serbest de olabilmektedir.¹¹² Ayrıca askeri gemilerin (yardımcı askeri gemiler dahil) ve devlet hizmetinde bulunan ticari olmayan gemilerin raporlama sistemine katılma zorunluluğu yoktur (SOLAS V/8-1c).

¹¹⁰ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 82.

¹¹¹ Asyalı, "Su Yolları Yönetim Kavramı," s. 165.

¹¹² 1994 yılında SOLAS'ın zorunlu gemi rapor sistemine olanak verecek şekilde değiştirilmesinden sonra, 1 Aralık 1998 tarihinde Malaka Boğazı'nda ve 1 Temmuz 1999 tarihinde de Dover Kanalı'nda zorunlu raporlama sistemi yürürlüğe girmiştir.

Türk Boğazlarında 1994 yılında yürürlüğe giren "Türk Boğazları Rapor Sistemi" (TUBRAP)'a katılım zorunlu değildir. Ancak Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerin %60'ı bu sisteme katılmıştır.

Türk Boğazları Rapor Sistemi (TUBRAP) seyir planı I, seyir planı II, mevki raporu ve çağırma noktası raporundan oluşmaktadır (1998 Tüzüğü Madde 2/t). Boğazlardan uğraklı ya da uğraksız geçiş yapan tehlikeli yük taşıyan veya 500 groston dan daha büyük verilmesi gereken bu raporlar, geçiş ile ilgili tedbirlerin önceden alınarak seyir güvenliğinin sağlanmasını amaçlamaktadır. Raporlama sisteminde seyrin düzenlenmesi amacıyla geçiş yapacak geminin adı, bayrağı, çağırma işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, varsa seyri sınırlayan yetersizliklerinin bildirilmesi istenmektedir.¹¹³

(i) Seyir Planı I (SP- I) : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan veya acentelerinin İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, şekli IMO standartlarına uygun olarak idare tarafından hazırlanmış seyir planını “trafik kontrol merkezine” yazılı olarak vermeleridir (1998 Tüzüğü Madde 6/a-birinci paragraf). Bu gemilerden Marmara Denizi'ndeki limanlardan kalkacak olanlar SP-I raporunu kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir (1998 Tüzüğü Madde 6/a-ikinci paragraf). Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü çeken gemilerden boyları 150-200 metre veya su çekimleri 10-15 metre arasında olanlar SP-I raporunu Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200-300 metre arasında veya su çekimleri 15 metreden fazla olan gemiler ise SP-I raporunu en az 48 saat önceden yine trafik kontrol merkezine bildireceklerdir (1998 Tüzüğü Madde 25/a-b).

(ii) Seyir Planı II (SP- II) : 1998 Tüzüğü'nün 5. maddesinde belirtilen şartları taşıyan gemilerden SP-I'yi vermiş olan gemi kaptanlarının İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile (telsiz) yine şekli IMO standartlarına uygun olarak idare tarafından hazırlanmış seyir planını “trafik kontrol istasyonuna” bildirmeleridir (1998 Tüzüğü Madde 6/b). SP-II'yi veren gemiler Boğazlarda trafik kontrol merkezi tarafından verilen bilgileri göz önünde tutarak hareket edeceklerdir.

(iii) Mevki Raporu : Türk Boğazlarına girecek boyu 20 metre daha büyük gemilerin, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki trafik kontrol

¹¹³ SP-I, SP-II, Mevki Raporu ve Çağırma Noktası raporu hakkında geniş bilgi ve örnek formatlar için bakınız, Ömür Öztaşkın, “Implementation of Maritime Traffic Regulations For the Turkish Straits and Marmara Region Since 1 July 1994,” *Turkish Straits New Problems New Solutions*. (ed.) İsmail Soysal, İstanbul: ISIS, 1995, s. 130-138.

istasyonuna verdikleri ve şekli IMO standartlarına uygun olarak idare tarafından hazırlanmış rapordur. (1998 Tüzüğü Madde 6/c).

(iv) Çağırma Noktası Raporu : Boğazlardan geçiş yapan boyu 20 metreden fazla olan gemilerin idare tarafından önceden belirlenip duyurulduğu mevkilerde VHF ile, ilgili trafik kontrol istasyonuna verdikleri rapordur (1998 Tüzüğü Madde 6/d).

1998 Tüzüğüne göre askeri gemiler ile ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri de SP-I raporu hariç diğer bildirimlerde bulunmak zorundadırlar (1998 Tüzüğü Madde 21/a). Türk Boğazlarındaki raporlama sistemine Boğazlardan geçiş yapacak olan tüm gemilerin katılması ve gerekli bilgileri kontrol istasyonuna bildirmeleri IMO tarafından da tavsiye edilmiştir.¹¹⁴

3. Diğer Güvenlik Kuralları

İstanbul ve Çanakkale Limanları ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak şartıyla, her iki boğazda da geçerli olan (1998 Tüzüğü Madde 24) “İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan Geçiş (Üçüncü Bölüm)” hükümleri, Türk Boğazlarına giren gemilerin güvenli geçişin sağlanması amacıyla uymak zorunda oldukları kuralları düzenlemiştir. Ancak burada Boğazlarda seyir güvenliğini sağlamaya yönelik kurallar, tüzüğün geçiş ile ilgili diğer hükümleri ile birlikte değerlendirilecektir.

Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndaki geçişi tamamlayınca kadar geminin köprü üstü, harita kamarası ve kırlangıçlarına görevlilerden başkasının girmesine engel olacağı gibi gemi görevlilerinin işlerini kolaylaştırmak için gerekli önlemleri almakla yükümlüdürler. Boğazlar içinde seyir esnasında dümen mutlaka elle tutulup otomatik pilot kullanılmayacak, yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır bulundurulacaktır (1998 Tüzüğü Madde 11). Aynı zamanda belli teknik özelliğe sahip gemiler mavi ya da yeşil “dümen tutma feneri” taşıyacaklardır (1998 Tüzüğü Madde 12).

Gemilerin Boğazlar içindeki geçiş hızı karaya göre saatte 10 mildir. Ancak gemiler teknik bazı durumlarda, trafik kontrol istasyonuna bilgi vererek bu hızı aşabilecekken (1998 Tüzüğü Madde 13), her hangi bir nedenle hızını azaltmak zorunda olan gemiler ise bu durumu arkalarından gelen gemilere bildireceklerdir

¹¹⁴ Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, s. 84.

(1998 Tüzüğü Madde 14/b). Zorunlu olmadıkça Boğazlar içinde seyir yapan gemiler önlerinde seyreden gemiyi geçmeyecekler ve aralarında en az 8 gomina (1400 metre) mesafe bırakacaklardır (1998 Tüzüğü Madde 14/a). İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ile Kanlıca, Çanakkale Boğazı'nda ise Nara ile Kilitbahir arası hariç olmak üzere (bu bölgelerde 1998 Tüzüğü Madde 14/e gereğince önde seyreden geminin geçilmesi yasaktır), önündeki gemiyi geçmek zorunluluğu duyan gemi, trafik kontrol istasyonundan gerekli bilgileri aldıktan ve öndeki gemiye haberdar ettikten sonra geçebilecektir (1998 Tüzüğü Madde 14/d).

Boğazlarda seyir esnasında kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi nedenlerden dolayı geçişi tamamlayamayan gemiler trafik kontrol istasyonuna durumu bildirerek kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler alacaktır (1998 Tüzüğü Madde 15). COLREG/72'de tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne"¹¹⁵ ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"¹¹⁶ Boğazlardan geçmesi idarenin özel iznine bağlanmıştır (1998 Tüzüğü Madde 16/1). Boğazlardan geçiş esnasında "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşen gemi durumu trafik kontrol istasyonuna bildirerek kendisine verilen talimata uyacaklardır (1998 Tüzüğü Madde 16/2).

1994 Tüzüğü'nde Boğazlardaki deniz trafiğinin zorunlu nedenlerle durdurulması hükmü çok fazla eleştirilmiş ve tartışma konusu yapılmıştı. Buna göre idare "su üstü ve su altı inşaat çalışmaları ve sondajları, yangın söndürme, bilimsel çalışmalar, kurtarma, yardım, deniz kirlenmesini önleme ve ortadan kaldırma çalışmaları, kaza ya da suçluların izlenmesi işleri ve benzeri durumlarda" Boğaz trafiğini geçici olarak durdurabilecekti (1994 Tüzüğü Madde 24). 1998 Tüzüğü'nde

¹¹⁵ COLREG/72 Kural 3/f "Kumanda altında bulunmayan tekne" deyimini : Bazı istisnai şartlar sebebi ile bu kuralların gereğine uygun olarak manevra yapma gücü olmayan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği bulunmayan bir tekne anlamına gelecektir.

¹¹⁶ COLREG/72 Kural 3/g "Manevra yapma kabiliyeti sınırlı tekne" deyimini: Yaptığı iş nedeniyle bu Kuralların gereğince uygun olarak manevra yapma gücü sınırlanan ve bu yüzden diğer bir teknenin yolundan çıkma yeteneği olmayan bir tekne anlamına gelecektir.

Manevra kabiliyeti sınırlı tekneler deyimini, sınırlı olmamak üzere aşağıda yazılı tekneleri içerecektir:

- (i) Bir seyir işareti, denizaltı kablosu veya boru hattının döşenmesi, çalışması veya toplanmasında bulunan bir tekne;
- (ii) Tarama, sörvey veya sualtı çalışmaları yapan bir tekne;
- (iii) Üzerinde yol bulunduğu halde ikmal yapan veya insan, kumanya veya yük aktaran bir tekne;
- (iv) Bir hava aracını denize indirme veya denizden alma işi ile uğraşan bir tekne;
- (v) Mayın temizleme işleri yapan bir tekne;
- (vi) Gerek yedekleyen ve gerekse yedeklenenin rotalarından ayrılma yetenekleri önemli bir şekilde kısıtlanan yedekleme işiyle uğraşan bir tekne.

ise deniz trafiğinin geçici olarak durdurabileceği haller mücbir sebep, tehlike durumu, inşaat çalışmaları ve geçiş güvenliğine ilişkin olarak daha sınırlı bir biçimde sayılmıştır (1998 Tüzüğü Madde 20/3).

1998 Tüzüğü, eski düzenlemeye oranla, “akıntı” ve “görüş uzaklığı” konularında geçiş güvenliği sağlanmaya yönelik olarak daha kısıtlayıcı kurallar getirmiştir. 1994 Tüzüğü Çanakkale Boğazı’nda, İstanbul Boğazı’ndaki düzenlemenin aksine, akıntı hızı ile geminin hızı arasındaki farka göre değerlendirme yapılırken,¹¹⁷ 1998 Tüzüğü’nde İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndaki akıntı şiddeti aynı kritere bağlanmıştır. Buna göre her iki boğazda da akıntı şiddeti 4 mil/saatin üstüne çıktığında veya İstanbul Boğazı’nda Lodos nedeniyle “orkoz akıntısı” oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat (knot) ve daha aşağı olan “tehlikeli yük taşıyan gemiler”, “büyük gemiler” ve “derin su çekimli gemiler” Boğazlara giremeyecektir (1998 Tüzüğü Madde 35/a ve 43/a). Her iki boğazda da akıntı şiddeti 6 mil/saatin üstüne çıktığında veya İstanbul Boğazı’nda Lodos nedeniyle “kuvvetli orkoz akıntısı” oluştuğunda hızı ne olursa olsun “tehlikeli yük taşıyan gemiler”, “büyük gemiler” ve “derin su çekimli gemiler” Boğazlara giremeyecektir (1998 Tüzüğü Madde 35/b ve 43/b). Görüş uzaklığı açısından 1994 Tüzüğü’nde, İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nın her hangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 mil ve altına düştüğünde deniz trafiğinin, idarenin uygun göreceği yönde, tek yönlü olarak yapılacağı düzenlenirken (1994 Tüzüğü Madde 41/c ve 51/c), 1998 tüzüğü ile bu mesafe 1mil ve altına çıkarılmıştır (1998 Tüzüğü Madde 36/b ve 44/b). Ayrıca görüş uzaklığı 0,5 mil ve altına düştüğünde ise Boğazlardaki deniz trafiği iki yöne de kapatılacaktır (1998 Tüzüğü Madde 36/c ve 44/c).

İstanbul Boğazı üzerinde bulunan iki asma köprü nedeniyle, bu boğazdan hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemilerin geçmesi yasaklanmıştır. Hava çekimi 54-58 metre arasında olan gemiler ise rotalarını korumaları için idarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşliğinde geçebilecektir (1998 Tüzüğü Madde 33).

1994 Tüzüğü’nün 29. maddesine göre, büyük gemilerin Türk Boğazlarından geçebilmesi için donatanı veya işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında

¹¹⁷ 1994 Tüzüğü’nün 50/a. maddesine göre “Çanakkale Boğazı’nda üst orta akıntı şiddeti ile geminin hızı arasındaki fark 4 mil/saatten (knot) az olmayacaktır.”

idareye gemi ve yük hakkında bilgi verecek, idare de Boğazların morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutlarını ve manevra kabiliyetini can ve mal güvenliğiyle deniz trafiğinin durumunu göz önünde tutarak değerlendirme yapacak ve durumu başvuranlara bildirecekti. Söz konusu maddede yer alan 150 metre ve daha uzun gemiler için öngörülen bildirim yükümlülüğü ve idarenin bu gemilerin geçişini engelleyebilme yetkisi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesi ve uluslararası deniz hukuku kurallarına aykırı olduğu gerekçesi ile eleştirilmişti. Tartışma yaratan bu düzenleme 1998 Tüzüğü ile kaldırılarak, “trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler” ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alacağı, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeridi içinde kuralların askıya alınabileceği belirtilmiştir (1998 Tüzüğü Madde 25/c).

Türk Boğazlarından geçen gemiler çevre kirliliği konusunda getirilen yasaklara uymak zorundadırlar. Bu yasaklar 1994 Tüzüğü'nde deniz ve hava kirliliği açısından sınırlı tahdit şeklinde sayılırken (1994 Tüzüğü Madde 33), 1998 Tüzüğü'nde Türk Boğazlarından geçen gemilerin çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlü oldukları belirtilmiştir (1998 Tüzüğü Madde 29).

4. Nükleer Güçle Yürütülen veya Tehlikeli Atık Taşıyan Gemilerin Geçışı

Geçiş hakkının özüne dokunduğu ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan “ticaret gemilerinin gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, ... hiçbir işlem olmaksızın geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanacaklardır” kuralına aykırı olduğu gerekçesi ile eleştirilen diğer bir hüküm de 1994 Tüzüğü'nün 30. maddesinde yer almıştı. Bu maddeye göre; “Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığı'ndan seferlerin planlanması aşamasında izin almak” zorundaydılar. Bu tür gemilerin boğazlardan geçişini engelleyen herhangi bir uluslararası deniz hukuku kuralı olmadığı gibi bizce de “izin alma şartı” Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesi ile de çelişmekteydi. Bu nedenle 1998 Tüzüğü'nde izin alma zorunluluğu kaldırılarak sadece bildirim yükümlülüğü

getirilmiştir. Bu gemiler seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmak koşulu ile ilgili mevzuat uyarınca idareye taşıdıkları yük hakkında bilgi vererek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası andlaşmalarda öngörülen kural-lara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletacaktır (1998 Tüzüğü Madde 26).

Bildirim yükümlülüğünün Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan "hiçbir işlem (Formalite) olmaksızın" kuralı ile çeliştiği iddia edilebilir. Ancak bu tür yük taşıyan gemilerin Boğazlardan güvenli geçişini sağlamak amacıyla gerekli tedbirlerin alınabilmesi gemilerin böyle bir bildirimde bulunmasını zorunlu kılmaktadır. Nükleer bir patlama ya da sızıntının telafisi imkansız sonuçlar doğurması, bu atıkların uluslararası transferi yasal bir biçimde gerçekleştirilse bile, böyle bir trafikte ülkesinin yer almamasını isteyen devletleri, bu konuda özel önlemler almaya zorlamamıştır. Örneğin 1982 B.M.D.H.S.'ne taraf olmalarına rağmen Mısır, İran, Malezya, Umman, Suudi Arabistan ve Yemen, ilgili sözleşmenin 22 ve 23. maddelerine aykırı olarak, kendi iç hukuk düzenlemeleri ile nükleer gemilerin geçişi konusunda kısıyalarını koruyucu tedbirler almışlardır.¹¹⁸ Ayrıca 1990'lı yılların başında işlenmiş atık plütonyum taşıyan bir Japon gemisi (Akatsuki Maru), Avrupa'dan Japonya'ya varışına kadar değişik engellerle karşılaşmıştır. Arjantin, Şili ve Filipinler bu geminin kendi karasularından geçmesine izin vermemiş, Portekiz ve Güney Afrika Cumhuriyeti ise bu gemiyi kendi münhasır ekonomik bölgesine bile sokmamışlardır. Aynı geminin Malaka Boğazı'ndan geçmesine Endonezya, Singapur ve Malezya itiraz etmiştir.¹¹⁹

¹¹⁸ Nihan Ünlü. "Nükleer Atık Taşıyan Gemilerin Geçişleri Engellenebilir mi?" [http://www.turkishpilots.org.tr/ DOCUMENTS/C UNLU_Nukleer _Atık Gemiler_html](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_UNLU_Nukleer_Atık_Gemiler_html). (4 Nisan 2002).

¹¹⁹ Turgut Turhanlı, "Boğazlar'da Nükleer Atık," *Radikal Gazetesi*, 12 Haziran 2001, s. 9.

III. REVİZYONİST ÖNLEMLER

A. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilmesi Tartışmaları

Türk Boğazlarının güvenliği konusunda yapılan tartışmalarda Boğazların güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla gerekli düzenlemelerin önündeki engellerden biri olarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi değerlendirilmiştir. Söz konusu değerlendirmelere göre sözleşmenin 2. maddesindeki ticaret gemilerinin barış zamanındaki geçiş koşulları ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin isteğe bırakılmış olması, Boğazlar Bölgesinin, özellikle nüfusu 10 milyonun üzerinde olan İstanbul'un ve uluslararası SİT alanı ilan edilen Boğaziçi'nin güvenliğinin sağlanması amacıyla gerekli tedbirlerin alınmasını imkansız kılmaktadır. Bu nedenle Türkiye, Boğazlarda yaşanan büyük felaketler karşısında çaresiz kalması durumunda ya 29. madde işletilerek sınırsız geçiş serbestliği içeren hükümleri değiştirilmesini ya da 28. madde gereği sözleşmeye sona erdirmeye yetkisini kullanmasını gündeme getirebilmelidir.¹²⁰ Sözleşmenin 29. maddesinde düzenlenen değiştirilme koşullarının sağlanması çok zor olduğu için, her imzacı devletin saklı hakkı olan sözleşmenin feshi yoluna gidilmesi daha uygun olacaktır. Sözleşmenin fesih süreci ile başlayacak iki yıllık yürürlük süresi içinde toplanacak konferans ile sorunlara çözüm bulunan yeni bir anlaşma imzalanacaktır. Bu mümkün olmadığı takdirde Türkiye, değişiklik önerisindeki hükümleri çözüm bulununcaya kadar “de facto” uygulayabilecektir.¹²¹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ilgili yaptığımız açıklamalarda da belirttiğimiz gibi, yirmi yıllık süre için yapılmış sözleşmesinin yürürlük süresi 1956 yılında dolmuştur. Taraf devletlerden bugüne kadar fesih yönünde herhangi bir bildirim gelmediği için sözleşme halen yürürlüktedir. Ancak her bir taraf devletin fesih bildirim hakkı saklı durmaktadır.

Türkiye’de Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin değiştirilmesine ilişkin çeşitli platformlarda yapılan tartışmalar, 1990’lı yıllardan beri gündemdeki yerini korumaktadır. Söz konusu tartışmaların odak noktasını sözleşmenin 2. maddesi

¹²⁰ Ş. Sina Gürel, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi Değiştirilmeli mi?” *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, (Aralık 1993) Cilt XVII, Sayı 162, s. 45.

¹²¹ İsmail Soysal, “1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Sonradan Çıkan Sorunlar,” *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, (haz.) İsmail Soysal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1999, s. 313.

oluşturmaktadır. Maddede Boğazların güvenliğini tehdit eden “gece ve gündüz” “hamulesi (yükü) ne olursa olsun” “hiçbir işlem olmaksızın” ifadelerinin kaldırılması ve kılavuz kaptan uygulamasının zorunlu hale getirilmesi istenmektedir.¹²²

Akademik düzeyde yapılan bu değişiklik tekliflerine rağmen resmi makamlarca, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin değiştirilmesinin düşünülmediği yönünde açıklamalar yapılmıştır.¹²³ Bize göre de sözleşmenin feshedilmesi, ticaret gemilerinin geçişi konusunda Türkiye’ye fazla bir avantaj sağlamayacaktır. Sözleşmenin sona ermesiyle transit geçiş ya da zararsız geçiş rejimlerinden hangisinin Boğazlarda uygulanacağı tartışmaları bir yana, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin ticaret gemileri için öngördüğü geçiş serbestliği ilkesinden daha kısıtlayıcı bir geçiş sisteminin uygulanması mümkün olmayacaktır. Ayrıca Türkiye’nin Boğazların güvenliği açısından gerekli gördüğü kısıtlamaları, uluslararası hukuka aykırı olarak, “de facto” uygulayabilmesi pratikte mümkün görünmemektedir.

Sözleşmenin ortadan kalkması durumunda, sözleşme ile getirilen savaş gemi ve uçaklarının Boğazlardan geçişi konusunda getirilen kısıtlamalar ortadan kalkacağından, savaş gemi ve uçakları da Boğazlardan serbest geçiş hakkına sahip olacaktır. Askeri güvenlik bağlamında bu durum, Türkiye ve Karadeniz’e kıyısı bulunan devletler açısından güvenlik sorunları yaratacaktır. Sözleşmenin askeri güvenlik semsiyesinden memnun olan Rusya Federasyonu, bu amaçla toplanacak bir konferansa katılmayacağını açıklamıştır.¹²⁴ Görüldüğü gibi, değil sözleşmenin değiştirilmesi, bu amaçla bir konferansın toplanabilmesi bile uygulamada pek mümkün görünmemektedir.

Sonuç olarak Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ni feshederek yeni bir sözleşme sürecini başlatmak yerine, Boğazların güvenliğinin sağlanmasına yönelik gerekli düzenlemeler üzerinde çalışmalıdır. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi,

¹²² İsmail Soysal, “Türk Boğazları ve Montreux Sözleşmesi” *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 7.

¹²³ 1994 yılında Türk Dışişleri Bakanlığı baş hukuk müşaviri olan Hüseyin Pazarcı, Türkiye’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ni değiştirmek gibi bir gayretin içinde olmadığını belirtmektedir. Görüşler için bakınız, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 28.

¹²⁴ Gürel, s. 46; Mesut Hakkı Çaşın, “Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazlarının XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu,” *21. Yüzyıl Eşiğinde Türk Dış Politikası*, (der.) İdris Bal, İstanbul: Alfa yayınları, 2001, s. 645.

sözleşmenin özüne dokunmamak şartıyla Türkiye'ye böyle bir düzenleme yapma yetkisini zaten vermektedir.¹²⁵

B. İstanbul Boğazı'na Alternatif Kanal Tartışmaları

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi halinde Boğazlarda, uluslararası hukukta teamül kuralı haline gelmiş olan serbest geçiş rejiminin engellenmesi söz konusu değildir. Bu amaçla deniz trafik yükünü hafifletmek amacıyla, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayacak bir kanalın inşası teklif edilmiştir. Böyle bir projeye Boğazların yükü hafifleyeceği ve geçiş güvenliğini tehdit eden unsurlar azalacağı gibi doğal bir su yolu olduğu gerekçesi ile Boğazlardan geçiş ücreti alamayan Türkiye'nin bu kanal ile geçişlerden ücret alabileceği iddia edilmiştir.¹²⁶

Boğazlara alternatif olarak inşa edilecek kanal ile yapılan etüt çalışmasında Karadeniz kıyısındaki Demir İskele-Podima arasındaki bir nokta ile Marmara Denizi kıyısındaki Celaliye-Eski Ereğli arasındaki bir noktanın birleştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.¹²⁷ Uzunluğu 45 km, genişliği 150 metre, derinliği ise 20 metreyi bulacak olan kanalın maliyetinin ise yaklaşık 10 milyar doları bulacağı hesaplanmıştır. Bu konuda yapılan diğer bir çalışmada ise yeni kanalın İzmit Körfezi ile Şile arasında açılması önerilmiştir.¹²⁸

Karadeniz'i Akdeniz'e yapay bir kanal ile bağlama projeleri II. Dünya Savaşı sonunda da gündeme gelmişti. Savaş sonunda Boğazlar üzerinde istediği ayrıcalığı elde edemeyen SSCB, Burgaz Nehri vasıtasıyla Dedeoğaç üzerinden Ege Denizi'ne açılmayı planlamış ancak başarılı olamamıştır. Bu gün bu projeyi Yunanistan, *Main-Tuna* iç suyolunu, Ege Denizi'ne bağlayarak gerçekleştirmeyi planlamaktadır.¹²⁹

1998 yılı içerisinde gündeme gelen ve jeolojik olarak mümkün olduğu bildirilen bu çözüm fikrinin gerçekleştirilmesi bugünkü teknolojik imkanlar

¹²⁵ Yüksel İnan, "Türkiye, Boğazlar Üzerindeki Haklarını Yeterince Kullanmıyor," *Ekonomik Denge*, (Kasım- Aralık 1997), Yıl 9, Sayı 2, ss. 34-37.

¹²⁶ Genel Kurmay Başkanlığı, *100 Soruda Boğazlar ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi*, Ankara: 2001, s.58.

¹²⁷ Erhan Başyut, *Ateş Yolu*, İstanbul: Timaş yayınları, 1998, s. 144.

¹²⁸ Zaman Gazetesi, 18 Aralık 1997.

¹²⁹ Atakan Gül ve Ayfer Yazgan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1995, s. 73.

dahilinde teorik olarak mümkün görünmektedir.¹³⁰ Boğazlara alternatif olarak inşa edilmiş yapay kanaldan Türkiye'nin, uluslararası teamül kuralları gereği geçiş ücreti alacağı ve Boğazların trafik yükünü de hafifleteceği doğrudur. Ancak serbest geçiş ilkesinin hakim olduğu Boğazlarda, mevcut alternatif kanala rağmen, geçişin kısıtlanması ya da engellemesi hukuken mümkün görünmemektedir. Uğraksız geçiş yapacak olan gemiler, geçiş ya da kılavuz kaptan ücreti ödememek için ücretsiz olan Boğazlar güzergahını kullanmaya devam edecektir. Tehlikeli madde taşıyan gemilerin bu kanal üzerinden, diğer gemilerin ise İstanbul Boğazı üzerinden geçmeleri konusunda bir düzenleme yapılabileceği iddia edilse¹³¹ de uluslararası hukuk kuralları gereği bu gemilere zorunlu güzergah uygulaması pek mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla ilk bakışta Boğazlar Bölgesinin güvenliği bağlamında uygulanabilir gibi görünen bu pahalı projenin uygulanması teknik, idari ve hukuki düzenlemeler ile desteklenmediği takdirde Boğazları rahatlamayacaktır.

C. Türk Boğazlarının Güvenliğini Sağlamak Amacıyla Alınması Gereken Tedbirler

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla alınması gereken tedbirler çeşitli platformlarda tartışılmıştır. 28-30 Eylül 2000 tarihinde İstanbul'da yapılan *İkinci Denizcilik Şurası'nın* sonuç bildirgesinde Türk Boğazlarında seyir güvenliğini sağlamaya yönelik çeşitli tedbirler sayılmıştır. Çalışmada önerilen tedbirler esas alınarak hazırlanan ve aşağıda belirtilen tedbirler bize göre Türk Boğazlar bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına büyük katkıda bulunacaktır:

(i) Türk Boğazlarında seyir güvenliğini sağlamaya yönelik olarak 28 Ocak 2001 tarihinde temeli atılan Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS) projesi en kısa zamanda sonuçlandırılarak hizmete başlamalıdır. Boğazlarda kurulan VTS sistemi Marmara Denizi'ni de kapsayacak şekilde genişletilmelidir. Böylece Boğazlardan geçişi teknik açıdan büyük sorun yaratan büyük tonajlı gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmaları sağlanacak ve kaza riski azalacaktır.

¹³⁰ Ayşe Nur Tüttüncü, "Türk Boğazlarından Geçiş ve Deniz Çevresinin Korunması Sorunu," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, s. 77.

¹³¹ Hakan Emanet, *Türk Boğazları Üzerinde Stratejik Yaklaşımlar*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001), s.116.

(ii) Halihazırda Boğazlarda seyir güvenliğinin sağlanabilmesi için hizmet veren mevcut seyir yardımcılara yönelik iyileştirici çalışmalara devam edilmelidir. Yeni yatırımlar için gerekli kaynak, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği (Madde 3) Boğazlardan geçiş yapan gemilerden fener, tahlisiye ve patenta hizmeti olarak alınan ücretlerin¹³² tekrar gözden geçirilmesi ile sağlanabilecektir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği tahsil edilen bu ücretlerin altın frank olarak tahsil edilmesi gerektiğinden 1936 yılında 1,20 TL olan altın frank¹³³ kuru 1982 yılına kadar sabit tutulmuştur. Bu tarihte ise yeni bir kur ayarlamasına gidilerek tahsil edilen ücretler yaklaşık 10 kat arttırılmış ancak dönemin siyasi gelişmeleri gereği bu ücretlerden 1983 yılında %75'lik bir indirimle gidilerek sadece %25'i tahsil edilmeye başlanmıştır.¹³⁴

Boğazlarda VTS sisteminin kurulması gibi büyük maliyetli projeleri hizmete sokmaya çalışan Türkiye, seyir yardımcılarının ve kurtarma faaliyetlerinin iyileştirilmesine yönelik yatırımların yapılabilmesi için ya günümüzde uygulanmayan altın frankın uluslararası kabul görecektir şekilde gerçek değerini esas alan yeni ücret politikasını benimsemeli ya da 1983 yılından beri uyguladığı %75'lik indirimden vazgeçmelidir.

(iii) Boğazlar gibi dar suyollarında geçiş güvenliğinin sağlanması konusunda büyük öneme sahip olan kılavuzluk hizmetleri geliştirilmelidir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği Boğazlarda kılavuzluk zorunlu tutulmaması da, geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan almaları ve TUBRAP sistemine riayet etmeleri teşvik edilmelidir.

¹³² Günümüzde, Boğazlarda geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla hizmet veren fenerlerin sürekli çalışır halde bulundurulması amacıyla geçiş yapan gemilerden bu hizmet için, 800 net tona kadar 0,33 dolar fazla tonaj için ise ton başına 0,16 dolar tahsil edilmektedir. Tahlisiye ücreti, kazalar ve kurtarma gerektiren durumlarda müdahale edecek kurtarma istasyonlarının kurulması ve devamlı hazır halde tutulması için ödenen paradır. Bu da net ton başına 0,8063 dolardır. Bu iki ücreti de Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü tahsil etmektedir. Patenta ücreti ise geçiş yapan gemilerden sağlık kontrollünün yapılması ve sağlık hizmetleri götürülmesi nedeniyle her ton başına 0,064 dolar ödenen ücrettir. Bu ücreti ise Sağlık Bakanlığına bağlı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tahsil etmektedir.

¹³³ Montrö Boğazlar Sözleşmesinde *altın frankın* tanımı yapılmamış sadece o dönem için 100 kuruşun yaklaşık "2 altın frank 20 santim" değerinde olduğu belirtilmişti. Altın frank hesaplaması hakkında geniş bilgi için bakınız, Mesut Önen, "Montreux Mukavelesininin 2. Maddesinde Değişik Edilen Rüsum ve Tekalif'in Lahika I'de ki Tabloya Göre Miktarı," *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk. İstanbul: TÜDAV Yayın no: 5, 2000, ss. 101-111.

¹³⁴ Türkiye'nin bu indirimden dolayı kaybının yıllık 150 milyon dolar olduğu hesaplanmaktadır. Levent Korkut, "Trilyonlar Kaybediyoruz," <http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/19990102.html>. (12 Nisan 2002).

Özellikle dev petrol tankerleri ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin Boğazlardan geçişinde kılavuz kaptan alması kaza riskini asgariye indireceğinden bu tür gemilerin kılavuz olarak geçiş yapmalarının hukuki ve siyasi yolları araştırılmalıdır.

1999 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin %38'i (18,424 adet) kılavuz kaptan alırken bu oran 2000 yılında %40'a (19,209 adet) ulaşmıştır. Çanakkale Boğazı'nda ise bu oran 1999 yılı için %25 (10,002 adet) 2000 yılı için ise %27 (11,127 adet) olmuştur.¹³⁵ Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin yarısından fazlasının kılavuz kaptan almadığı görülmektedir. Kılavuz kaptan alan gemilerin sayılarının artırılması Boğazlardaki kaza riskini azaltacaktır.

(iv) Boğazlardan geçiş yapan gemilerin birbirleriyle ve idareyle olan irtibatlarını daha seri ve kolay sağlayabilmeleri amacıyla radyo yayınlarının geliştirilmesi, VHF haberleşme kanallarının artırılması ve yetkisiz kullanımlarının önlenmesi gerekmektedir. Boğazlarda mevcut haberleşme araçlarının yanında bilgisayar destekli yeni iletişim kontrol sistemleri uygulamaya geçirilmelidir.

(v) Gemilerin, Boğazlardan geçişini olumsuz yönde etkileyen meteorolojik koşullar hakkında doğru bilgilendirilmeleri amacıyla, meteorolojik tahminlerin kuvvetlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla yeni teknolojik yatırımların yapılarak, elde edilen verilerin gemilere en seri şekilde aktarılabilmesi için yetkili kuruluşların işbirliği yapması sağlanmalıdır.

(vi) Türk Boğazları bölgesinde seyir koşullarının iyileştirilmesi yönündeki yatırım çalışmalarının tamamlanmasına yönelik çalışmalara hız verilmeli ve bu amaçla yeni projeler hazırlanarak en kısa zamanda hayata geçirilmelidir. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda yer alan seyir yardımcılarını belli bir plan dahilinde iyileştirme çalışmaları sürdürülmektedir. Bu kapsamda; Deniz Trafik Kontrol ve Acil Müdahale İnşası (2 adet), Boğazlar ve Trafik Kontrol İstasyonları için hizmet amaçlı bir adet helikopter alımı, İstanbul Boğazı Marmara bölgesindeki fenerlere uzaktan kumanda sisteminin kurulması, denize dökülen petrolün yayılmasını önlemek maksadıyla kullanılmak üzere 2000 metre yüksek vasıflı bariyer alımı, 30 adet arama kurtarma amaçlı özel tahlisiye botu temini, İstanbul Boğazı Marmara girişi trafik ayırım şamandırasına ve İstanbul ve Çanakkale Boğazları giriş-çıkış mevkilerine racon

¹³⁵ Denizcilik Müsteşarlığı, *2000 - 2001 Yılı Faaliyet Raporu*, Ankara: 2002, s.176-1777; Denizcilik Müsteşarlığı, *2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Raporları*, Ankara: 2000, s. 53-54.

konulması, uydu ile konum belirleme istasyonlarının tesisi ve fenerlerin gündüz görüşlerinin panel takviyesi ya da yeni kule yapımı ile artırılması planlanmaktadır.¹³⁶ Yukarıda belirtilen yatırım projelerinin tamamlanarak hizmete konulması, Boğazlardaki seyir güvenliğinin sağlanması konusunda büyük katkı sağlayacaktır.

(vii) Türk Boğazlarında çevre güvenliğinin sağlanması konusunda sivil toplum kuruluşları ile işbirliği geliştirilmeli ve deniz çevresini korumaya yönelik faaliyetler desteklenmelidir. Bu şekilde Boğazları tehdit eden risk faktörleri ulusal ve uluslararası platformlarda daha iyi anlatılabilecek ve kamuoyu desteği sağlanabilecektir. Karadeniz ve Türk Boğazlarında potansiyel çevre sorunları ve özellikle Boğazlarda tehlikeli yük taşınması sırasında meydana gelebilecek bir kaza halinde bölgede mevcut bütün devletlerin ekonomik, ticari ve sosyal açıdan uğrayacağı zarar dikkate alınarak, Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin sivil toplum kuruluşları arasında “Uluslararası Karadeniz Sivil Toplum Kuruluşları Çevre Kozası”¹³⁷ adı altında oluşturulan birliğin daha çok desteği sağlanmalıdır.

Uluslararası boyutta oluşturulan bu güç birliğinin başarılı olması için sadece sivil toplum kuruluşlarının çabaları yeterli olmayacaktır. İlgili devletlerin tüm birimlerinin, yazılı ve görsel basın kuruluşlarının, etkili iş çevrelerinin, akademisyenlerin, meslek odaları ve yerel yönetimler ile spor kulüplerinin güç birliğini desteklenmesi sağlanmalıdır. Güç birliğinin etkili ve başarılı olması için ulusal ve uluslararası kapsamda bu birliği geliştirme ve genişletme çabalarının, lobi çalışmalarının, seminer, panel ve toplantıların ve çeşitli eylemlerin yapılması gerekmektedir.

(viii) Deniz kazalarında insan faktörünün yüzde 80 olduğu düşünüldüğünde gemi adamlarının eğitimi büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan Türk gemi adamlarının eğitimleri üst düzeye çıkartılmalı ve okul sonrası eğitimlerine ağırlık verilmelidir. Ayrıca gemi adamlarına ehliyet verirken ve ehliyet yükseltirken daha objektif davranılması için gerekli idari ve hukuki tedbirler alınmalıdır.¹³⁸

¹³⁶ Denizcilik Müsteşarlığı, 2. *Ulusal Denizcilik Şurası*, s. 60.

¹³⁷ 1993 yılından bu yana çalışmalarına devam eden ve Karadeniz’in ekolojik açıdan korunması amacıyla bölgesel çalışma ağı kurulması ve uluslararası platformda ortak hareket etmeyi amaçlayan birlik, 1998 yılında İstanbul’da yaptığı toplantıda çalışma ağının isminin “Uluslararası Karadeniz Ortakları” olmasına karar vermişlerdir.

¹³⁸ S. Orhun Kuran, *Türk Boğazları Güvenlik Sistemi; Deniz İşletmeciliği Açısından Bir Analiz*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000), s. 101.

(ix) ABD, Mart 1989'da yaşanan *Exxon Valdez* kazasından sonra, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi konusunda uluslararası standartların yeterli olmadığı gerekçesi ile kendi karasularında özel tedbirleri (OPA 90) yürürlüğe koymuştur. Benzer bir düzenlemeyi Avrupa Birliği (AB), *Erika* kazasından¹³⁹ sonra kendi karasularında uygulamaya koymuştur. Ancak 19 Kasım 2002 tarihinde İspanya açıklarında meydana gelen ve büyük bir çevre felaketine yol açan *Prestige* kazasından sonra bu önlemler tekrar gözden geçirilmektedir. Özellikle *Prestige* tankerinin 1999 yılından itibaren liman kontrolünden geçmediğinin belirlenmesi,¹⁴⁰ düşük standartlı gemilerin AB karasularına girmesinin engellenmesi amacıyla *liman devleti kontrol* prosedürlerinin doğru uygulanıp uygulanmadığı konusu daha yakından incelenmeye başlanmıştır. Ayrıca AB, düşük standarttaki gemilerle yapılan taşımacılığa karşı yeni bir dizi güvenlik önlemleri uygulamaya koymuştur. Buna göre tankerler, kaza güvenliği açısından çift cidarlı (gövdeli)¹⁴¹ olurken, tek gövdeli tankerler için 2005, kısmı tek gövdeli tankerler için 2010 ve 600 groston'tan küçük tankerler için ise 2015 yılına kadar 15 yaşını aşmamış olma sınırı getirilmektedir.¹⁴² ABD'de kendi karasularında, tanker kazaları sonucu oluşabilecek riskleri en aza indirmek için benzer bir uygulamayı yürürlüğe koymuştur.¹⁴³

¹³⁹ Malta bayraklı *Erika* tankeri, Fransa'nın Bretonya kıyısının 70km açıklarında ikiye ayrılmış ve 31 bin ton ham petrol denize dökülmüştür. Petrol kirliliği 500 km'lik bir alanı etkilemiş ve 300 binden fazla deniz kuşu telef olmuştur. Yeşim Kasap, "En Büyük Tanker Kazaları," *Radikal Gazetesi Yaşam Eki*, 30 Kasım 2002, s. 4.

¹⁴⁰ Bu durum, yakıt aldığı Cebelitarık'ta, uğradığı Kalamata Limanı (Yunanistan)'nda ve yükleme limanları St.Petersburg (Rusya) ve Ventspils (Letonya)'de dikkate alınmamıştır. "AB Komisyonunun Liman Devleti Kontrolü İncelemesi," <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/sirkulerDetay.asp?id=270> (12 Aralık 2002).

¹⁴¹ Petrol ve türevi taşıyan tankerlerden, kaza anında petrol sızıntı riskini asgariye indirmek amacıyla, yükü taşıyan gövdeyi saran ikinci bir gövde daha yapılmaktadır. Bu şekilde tankın delinerek yükün denize boşalma riski azalmaktadır.

¹⁴² Cahit İstikbal, "Avrupa Birliği Ülkelerinde Uygulanması Düşünülen Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik İlave Önlemler ve Türkiye'ye Yansımaları," http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/20000717_AB_KIRLILIGE_ONLEM_C_ISTIKBAL.htm (28 Kasım 2002).

¹⁴³ ABD, kendi karasularında yaşanabilecek deniz kazaları riskini asgariye indirebilmek amacıyla 14 Kasım 2002 tarihinde "ABD Deniz Taşımacılık Güvenliği Yasası-2002 (US Maritime Transportation Security Act of 2002)"i yürürlüğe koymuştur. ABD daha önce de "Liman ve Denizcilik Güvenlik Yasası-2001 (Port and Maritime Security Act of 2001)"i yürürlüğe koymuştu. "A.B.D. Deniz Taşımacılığında Güvenlik Hareketleri," <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/sirkulerDetay.asp?id=266> (12 Aralık 2002).

Görüldüğü gibi uluslararası alanda etkin rol oynayan devletler, kendi kıyılarında yaşanan büyük deniz kazalarından sonra, bir daha böyle bir felaketin yaşanmaması için, uluslararası deniz hukukunu ve deniz ticareti teamüllerini zorlayarak, kıyılarını bu tür felaketlerden korumak amacıyla güvenlik önlemlerini yürürlüğe koymaktadırlar. *Exxon Valdez* veya *Erica* kazasına benzer bir felaketin Boğazlarda yaşanması, Türk Boğazlar Bölgesinde geri dönüşü asla mümkün olmayan sonuçlar yaratacaktır. Bu açıdan Türkiye, Boğazlarda alınacak güvenlik tedbirlerini tartışmak için büyük bir felaketin yaşanmasını beklememeli ve gerekli güvenlik önlemlerini, belli bir takvime yayarak uygulamaya koymalıdır. Bize göre de, gemi standartlarının yükseltilmesi ve tankerler için çift cidar (gövde) zorunluluğunun getirilmesi uygulanabilecek güvenlik önlemlerinden bazılarıdır.

Ayrıca AB ve ABD tarafından alınan güvenlik önlemleri nedeniyle bu devletlerin karasularına giremeyen düşük standartlı gemilerin, üçüncü dünya ülkelerine petrol taşımak üzere, Türk Boğazlarına yönelme ihtimali de mevcuttur.¹⁴⁴ Bu itibarla Türkiye'nin alınabilecek güvenlik tedbirlerini bir an önce değerlendirmeye almalıdır.

(x) Türk Boğazlarında can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden en önemli risk faktörlerinden biri de Hazar Havzası petrolünün Boğazlar üzerinden dünya piyasalarına taşınmasıdır. Bu nedenle Türk Boğazlarının Hazar petrolünün dünya pazarlarına sunulmasında ana güzergah olarak kullanılmasına yönelik girişimlere kararlıkla karşı konulması ve Boğazların bir petrol yolu olarak kullanılması durumunda meydana gelebilecek olumsuzlukların uluslararası kamuoyuna anlatılmasına yönelik çalışmaların sürdürülmesi gerekmektedir.¹⁴⁵

Hazar petrolünün dünya piyasalarına nasıl sunulacağı kesinlik kazanmakla birlikte, petrolün Boğazlar üzerinden taşınması mevcut projelerden birini oluşturmaktadır. Daha önce de açıklamaya çalıştığımız gibi boru hattı projeleri ekonomik ve siyasi açıdan ulusal politikaları aşmaktadır. Ancak Türkiye ana güzergah olarak Boğazların kullanılmasına karşı çıkarken, ekonomik açıdan daha uygun alternatif projeleri de uluslararası platformlarda tartışma açması, Boğazlar üzerinde tutarlı olduğunu gösterecektir. Bilindiği gibi Hazar Denizi'nde petrol üreti-

¹⁴⁴ Şakir Özçoban, Avrupa Birliğinde Liman Devleti Kontrolü ve Türkiye Açısından İrdelenmesi, (Basılmamış Denizcilik Uzmanlık Tezi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2001), s. 60.

¹⁴⁵ Celal Ertuğ, *Yeşilden Griye Adım Adım Türkiye*, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2001, s. 63.

minin artması ve Bakü'den Rusya'nın Novorossiysk ve Gürcistan'ın Supsa limanlarına uzanan petrol boru hatlarının taşıma kapasitelerinin yetersiz olması, alternatif boru hattı tesisini zorunlu kılmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı projesinin hayata geçirilmesi Boğazlardaki gemi trafiğinin daha çok artmasına engel olacaktır.¹⁴⁶ Böylece Hazar petrolleri uluslararası piyasalara daha ucuz bir şekilde taşınırken Boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden tanker trafiği de daha fazla artmayacaktır.

(xi) Gemilerin üçüncü kişilere verecekleri zarara karşı mecburi olarak sigortalımları konusunda uluslararası alandaki gelişmelere Türkiye aktif olarak katılmalıdır. Bilindiği gibi mecburi sigortalar (P&I) muhtemel bir deniz kazası sonucunda ortaya çıkabilecek zararların tazminini kolaylaştırırken, doğal çevrenin eski haline dönmesi için yapılacak harcamalar daha kolay finanse edilmektedir. Bu itibarla Türkiye Türk Boğazlarından geçecek gemilerden can, mal ve çevre güvenliği ve kirliliği doğurabilecek zararlara karşı tedbir olarak sigorta garantisi istemelidir. Tespit edilecek sigorta miktarı da uluslararası sigorta anlaşmaları göz önünde bulundurularak, dünyada benzer uygulamalardaki gibi, en yüksek değerde olmalıdır.¹⁴⁷

(xii) Türkiye doğal çevrenin korunmasına yönelik olarak, kirlilik meydana geldikten sonra uygulanacak politikalar yerine, kirliliği önleyici politikalara ağırlık vermelidir. Bu politikaların oluşturulması için duyarlı bir toplumsal çevre bilincinin oluşturulması gerekmektedir. Bu nedenle çevre kirliliğine, özellikle Boğazların bugün maruz kaldığı tehlikelere karşı toplumu aydınlatıcı çalışmalara devam edilmelidir. Bu görevi yerine getirmek üzere konuyla ilgili tüm kamu ve özel kuruluşların katılımıyla oluşturulacak bir araştırma merkezinin kurulmasının¹⁴⁸ yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

¹⁴⁶ Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı inşaatı, 18 Eylül 2002 tarihinde Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de yapılan törenle başlamış olup inşaatın 2005 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Ayrıca önemli bir petrol rezervine sahip olan Kazakistan'ın Tengiz petrol sahasının Hazar Denizi altından bir petrol boru hattı ile bu projeye katılması da planlanmaktadır. "Weekday Magazine Türkmenistan: Kafkasya Enerji Projeleri ile İlgili Bölgesel Zirve," Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/2002_05_17_weekday_Magazine.html, (28 Mayıs 2002).

¹⁴⁷ Saim Oğuzülgen, "Türk Boğazları Deniz Trafiği Deniz Kazaları ve Çevreye Etkileri," *UTA Uluslararası Taşımacılık Haber Araştırma Dergisi*, Yıl: 3 Sayı: 6 s. 75.

¹⁴⁸ Mesut Hakkı Çaşın, "Soğuk Savaş Sonrasında Türk Boğazları Güvenlik Stratejilerinin 1936 Montreux Rejimi Açısından Askeri ve Hukuki Esaslarına Hakim Dinamikler," *Jeopolitik*, Yıl:1 Sayı 3, s. 134.

SONUÇ

Uluslararası ulaştırmada yoğun olarak kullanılsın ya da kullanılmasın boğazlar gibi dar suyolları seyir güvenliği açısından, deniz alanının diğer bölgelerine oranla daha fazla tehlikeler içermektedir. Bu nedenle bu bölgelerde hem boğazları kullanan gemilerin hem de boğaz devletinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik özel tedbirler geliştirilmiştir. Tedbirlerin bir kısmı konvansiyonlar gibi uluslararası düzeyde sistemleştirilirken bir kısmı da Malaka Boğazı'nda olduğu gibi bölgesel düzeyde alınmıştır.

Karadeniz'i açık denizlere bağlayan, bölge ülkeleri ve özellikle Karadeniz ticareti açısından stratejik öneme sahip olan Türk Boğazları, sahip olduğu doğal ya da yapay engellerden dolayı seyir güvenliği açısından çeşitli riskler içermektedir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boy ve tonajlarındaki büyüme, Hazar petrollerinin dünya pazarlarına sunulmasında Boğazlar güzergahının kullanılması nedeniyle tehlikeli yük miktarında ve çeşidindeki artış ve Karadeniz'in hinterlandındaki büyümeye bağlı olarak yoğunlaşan gemi trafiği, özellikle 10 milyon üzerindeki nüfusu ile İstanbul'un can, mal ve çevre güvenliğine ciddi bir tehdit oluştırmaya başlamıştır.

Boğazlarda meydana gelebilecek herhangi bir tanker kazası sadece çevre kirliliğine yol açmayacak aynı zamanda tarihi değerlere ve doğal yapıya da zarar verebilecektir. Bunun örnekleri çok yakın geçmişte yaşanmış ve büyük facialar kıl payı atlatılmıştır. Meydana gelebilecek bir tanker kazası sonucu çıkması muhtemel yangın, hava kirliliği yaratarak hem insan sağlığını ciddi boyutta etkileyecek, hem de maddi hasara sebep olabilecektir. Ayrıca denize dökülebilecek petrol ve türevleri deniz ekosistemi üzerinde olumsuz etkiler yaratarak denizde yaşayan organizmaları etkileyecektir. UNESCO tarafından dünyanın kültür merkezi ilan edilen Boğaziçi'n-deki kültürel değerler üzerinde de telafisi imkansız tahribata yol açacaktır. Bunun yanı sıra Boğazlarda meydana gelebilecek bir kaza durumunda Boğaz trafiğe kapatılacağı için bu bölgeyi kullanmak isteyen gemiler, girişlerde beklemek zorunda kalacak ve ticaretlerini Boğazlar yoluyla yapan devletler ekonomik zarara uğrayacaktır.

Türk Boğazları Bölgesinde yaşanan bu gelişmeler Boğazlardaki güvenlik anlayışında bir değişikliğin meydana gelmesine neden olmuştur. Boğazlardan geçiş rejiminin çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmeye başlandığı 1841 yılından bu yana

egemen olan ve özellikle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasına neden olan stratejik güvenlik anlayışının önemi, soğuk savaş döneminin sona ermesi sonucu yaşanan siyasi gelişmelere bağlı olarak azalmış ve ekolojik güvenlik endişeleri ön plana çıkmıştır.

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanabilmesi genel olarak geçiş rejiminin ne şekilde düzenleneceğine bağlıdır. Bugün Boğazların hukuki statüsünü belirleyen nihai düzenleme Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Sözleşme yürürlükte kaldığı sürece başka bir geçiş rejiminin Boğazlarda uygulanması, uluslararası hukuk açısından mümkün değildir. Kaldı ki Montrö Boğazlar Sözleşmesi herhangi bir nedenden dolayı yürürlükten kalksa bile, Türkiye açısından teamül kuralı haline gelmeyen transit geçiş rejiminin Türk Boğazlarında uygulanması söz konusu olmayacaktır. Bu açıdan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yorumlanması ve uygulanması, Türk Boğazlarında güvenli geçiş rejiminin oluşturulması açısından büyük önem taşımaktadır.

Savaş gemilerinin geçişi için ayrıntılı düzenleme getirmesine karşılık, ticaret gemileri açısından o dönemde de zaten mevcut olan genel geçiş kuralını benimseyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki yetkisini tamamen ortadan kaldırmış değildir. Türkiye'nin uluslararası hukuka uygun olması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin özüne dokunmamak şartıyla Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisi mevcuttur. Hatta bunun bir yetkiden daha çok bir görev olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Zira Boğaz devleti olarak Türkiye'nin, geçiş güvenliğini ve Boğazların deniz ulaşımına devamlı açık tutulmasını sağlama yükümlülüğü mevcuttur. Bu yükümlülük çerçevesinde Türkiye, bölgedeki seyir yardımcılarını, kurtarma, sağlık, kılavuz ve römorkaj hizmetlerini daima hizmete hazır bir şekilde bulundurmaktadır. Boğazlardaki deniz trafiğinin düzenlenmesi bağlamında gerek Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri ve gerekse de zararsız geçiş rejimi, boğaz devleti olarak Türkiye'ye, bazı düzenlemeler yapma yetkisi vermektedir.

Söz konusu yetki çerçevesinde Türkiye bölgede seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik çeşitli düzenlemeler yapmıştır. 1965 ve 1982 tarihli İstanbul Limanı Tüzüğü ve 1982 tarihli Çanakkale Liman Yönetmeliği bu çerçevede hazırlanan düzenlemelerdir. Kuşkusuz bunların en önemlisi 1994 tarihli "Boğazlar ve Marmara Denizi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" ve bu tüzüğün dört yıllık uygulanması sonucu elde edilen tecrübelerin ışığında hazırlanarak bu tüzüğün

yerine konulan 1998 tarihli “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”dür. 1994 tarihli tüzüğün yürürlüğe girmesiyle, özellikle Boğazları en fazla kullanan devletlerden çeşitli eleştiriler gelmiş, ancak yapılan düzenlemenin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve uluslar-arası deniz hukukuna uygun olduğu belirtilmiştir. Zira Türkiye'nin Boğazlarda iki yönlü trafiğin birbirinden ayrılmasını sağlayarak geçiş güvenliğini arttırmak amacıyla COLREG/72 Kural 10 çerçevesinde hazırladığı TAD'ler, 1993 yılında IMO Deniz Güvenliği Komitesi'ne götürülmüş ve Mayıs 1994'te IMO tarafından onaylanmıştır.

Geçmiş yıllarda bölgede yaşanan can, mal kaybına ve büyük çevre kirlenmelerine yol açan deniz kazalarından elde edilen acı tecrübeler ışığında Türkiye, bölgede yeni felaketlerin yaşanmasını önlemek amacıyla çeşitli tedbirler almaktadır. Bu tedbirlerin en önemlisi ve en kapsamlısı “Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYS)” olarak adlandırılan teknoloji ağırlıklı projedir. Bu proje ile Türk Boğazlarındaki her türlü gemi hareketi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki trafik kontrol merkezlerinden izlenerek kontrol edilebilecek gerektiğinde yönlendirme yapılabilecektir. Bu sistemle her geminin hareketi bağımsız olarak izlenebileceği gibi gemilerin birbirlerine göre hareketleri de takip edilebilecektir. Yakın geçiş, yakın takip, çarpışma, karaya oturma riski sistem tarafından algılanarak gerekli uyarı yapılabilecektir. Bununla birlikte seyir güvenliğine yönelik olarak yeni teknolojilerin, gemi sanayiinin emrine sunulması da geçiş güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunacaktır.

Teknolojik ağırlıklı bu yatırımların hayata geçirilmesi Boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması bağlamında bir rahatlama getirecek ancak tek başına yeterli olmayacaktır. Dünya üzerinde meydana gelen deniz kazalarında insan faktörünün %80 civarında olduğu düşünüldüğünde kaptanların, diğer gemi adamlarının ve gemilerin güvenli seyirine yönelik olarak kıyıda hizmet veren personelin niteliklerinin geliştirilmesi meydana gelen deniz kazalarının miktarının azalmasında önemli rol oynayacaktır.

Türk Boğazları gibi seyir güvenliği açısından olumsuzluklara sahip olan bir bölgede, bölgenin coğrafik ve oşinografik yapısını iyi bilmeyen gemi kaptanlarının, tehlikeli yük taşıyan ve büyük tonajlı gemilerin kılavuz kaptan olarak geçiş yapmaları, kaza riskini önemli ölçüde azaltacaktır. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kazaları üzerinde yapılan bir istatistiksel araştırmaya göre, bölgede deniz

kazasına karışan gemilerden her ikisinde de kılavuz kaptan bulunan kaza olayının yaşanmaması, kılavuz kaptan uygulamasının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Her ne kadar Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden yararlanma zorunlu tutulmasa da (Madde 2), 2001 yılında Boğazlardan geçiş yapan gemilerden yaklaşık % 40'nın¹ bu hizmetlerden yararlandıkları görülmektedir. Ancak gemi kaptanlarından bazılarının kendisini işverenine karşı ispatlama veya mali açıdan tasarruf sağlama amacıyla kılavuz almadıkları gözlenmektedir. Bu konuda özel çalışmalar ve uygulamalar yapılarak kılavuzluk hizmetlerinin özendirilmesi kılavuz kaptan alan gemi sayısını arttıracaktır.

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin güçlükle sağlandığı günümüzde, Kafkasya ve Orta Asya petrollerinin Türk Boğazları üzerinden dünya piyasalarına taşınması planlanmaktadır. Bugün yılda ortalama 60 milyon ton petrol ve türevinin taşındığı Türk Boğazlarından, Orta Asya petrollerinin de taşınması durumunda bu miktar katlanarak artacaktır. Her biri Boğazlar üzerinden geçmek zorunda olan 100-150 bin tonluk petrol dolu binlerce tankerin birer bomba olacağı unutulmamalıdır. Bu petrolün Boğazlarımız yoluyla taşınması, hem çevresel hem de insani açıdan geri dönüşü olmayan bir faciaya neden olabileceğinden, son derece duyarlı olunmalı ve Türk Boğazlarının bir petrol hattı olarak kullanılması projelerine kesinlikle karşı çıkılmalıdır. Bununla birlikte Türkiye'nin, 1994 ve 1998 tarihli tüzükleri Bakü-Ceyhan boru hattı projesine destek sağlamak amacıyla hazırladığına dair uluslararası bazı eleştirilere fırsat vermemek amacıyla, Türk Boğazları ile Bakü-Ceyhan boru hattı tartışmalarının birlikte anılmasından özellikle kaçınılmalıdır. Boru hattı projesi, Türk Boğazlarının alternatifi olmadığı gibi Bakü-Ceyhan boru hattı projesi gerçekleştirildikten sonra Boğazlardan tanker geçişleri de duracak değildir. Bu proje hayata geçirilemese bile Türk Boğazlarından geçen tanker sayısını arttırmak mümkün değildir. Türk Boğazlarının fiziki kapasitesi, bölgede yaşayan insanların hayatını, şehirleri ve doğal çevreyi tehdit etmeden daha fazla geçişe izin vermeyecektir.

Boğazlarda seyir güvenliğini sağlamaya yönelik çalışmalar, Boğazların güvenliğini tehdit eden risk faktörlerini en aza indirmeye yöneliktir. Tedbirler ne kadar arttırılırsa arttırılsın kaza riskini sıfıra indirmek teknik olarak mümkün değildir. Kaza olasılığını sıfıra düşürebilmek için Boğazların gemi geçişine tamamen

¹ Bu miktar sadece İstanbul Boğazı için geçerli olup Çanakkale Boğazı'nda bu oran yaklaşık %27 civarındadır.

kapatılması gerekmektedir ki bu da bugünkü uluslararası deniz hukuku teamülleri açısından söz konusu bile edilememektedir. Dolayısıyla alınan tüm bu modern tedbirlere rağmen meydana gelmesi olası bir deniz kazası sonucunda ortaya çıkabilecek yangın ve çevre kirliliğine etkin bir şekilde müdahale edebilecek bir sistemin Boğazlar bölgesinde konuşlandırılmalı ve etkin bir arama-kurtarma, yangın söndürme sistemi her an göreve hazır bulundurulmalıdır. Böylece meydana gelebilecek çevre felaketlerinin büyümesi de önlenecektir.

Sonuç olarak, Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak alınan tüm teknolojik ve modern tedbirlerin amacına ulaşması için, etkin bir şekilde uygulanması ve bu düzenlemelere uymayan gemilerin kaptan ya da donatanlarına gerekli cezai veya mali yaptırımların uygulanması gerekmektedir. Bu amaçla alınan güvenlik tedbirlerinin çeşitli platformlarda anlatılması, uluslararası düzeyde destek sağlanması amacıyla ulusal ve uluslararası düzeyde faaliyet gösteren gönüllü sivil toplum kuruluşlarının desteği sağlanmalı ve duyarlı bir toplumsal çevre bilincinin oluşturulması için çalışmalara devam edilmelidir. Türkiye'nin bugün yaşadığı ekonomik ve sosyal sorunlar nedeniyle duyarlı bir toplumsal çevre bilincinin oluşması için uzun bir süre gerektiğini söyleyebiliriz. Ancak büyük bir tehdit altında bulunan Türk Boğazlar konusunda çok geç olmadan tüm toplumun yeterli hassasiyeti göstermesi ve her alanda bu tür faaliyetlere destek vermeye devam etmesi gerekmektedir. Aksi takdirde sadece Türkiye'nin değil dünyanın kültür mirasına sahip olan İstanbul şehri ve çevresi ciddi yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaya devam edecektir.

BİBLİYOGRAFYA

KİTAPLAR

- Akgün, Mensur ve Turan Aydın, *Türkiye- Rusya İlişkilerindeki Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, İstanbul: TÜSİAD Yayın No: 99/264, 1999.
- Akipek, Ömer İlhan, *Devletler Hukuku*, 2. Cilt, Ankara: 1965.
- Akten, Necmettin, *İstanbul Ulaşımında Deniz'den Yararlanma*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları Yayın No: 1994-29, 1994.
- Altundağ, Şinasi, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi (1831-41)*, 2. Baskı, Ankara: TTK Basımevi, 1988.
- Armaoğlu, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara: TTK Yayınları, 1997.
- *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, Cilt 1-2, Ankara: Alkım Yayınları, 2000.
- Artüz, İlham ve Fikret Baykurt, *Marmara Denizinin Hidrografisi*, İstanbul: İstanbul Çevre Sorunları Araştırma Merkezi Yayınları, 1987.
- Atatürk'ün Milli Dış Politikası*, Cilt II, Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları 392.
- Aybay, Gündüz, *Türk Boğazları*, İstanbul: Aybay Yayınları, 2000.
- *Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üzerine Bir Deneme*, İstanbul: Aybay Yayınları, 1998.
- *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Numaralandırılmış Yargıtay Kararları*, İstanbul: Aybay Yayınları, 2000.
- Ayman, S. Güldem, *Tırmandırma Siyasetine Bir Örnek: S-300 Krizi*, Ankara: Avrasya Bir Vakfı Yayınları, 2000.
- Balcıoğlu, Mustafa, *Teşkilat-ı Mahsusa'dan Cumhuriyete*, Ankara: Nobel Yayınları, 2001.
- Baltalı, Kemal, *1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi*, Ankara: Yeni Desen Matbaası, 1959,
- Başyut, Erhan, *Ateş Yolu*, İstanbul: Timaş Yayınları, 1998.
- Baykal, Ferit Hakan, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul: Alfa Yayınları, 1998.
- Baytok, Taner, *Bir Asker Bir Diplomat*, İstanbul: Doğan Kitapçılık, 2001.
- Bayur, Yusuf Hikmet, *Boğazlar Sorununun Bir Evresi (1906-1914)*, BELLETEN 28. Sayıdan Ayrı Basım, Ankara: TTK Yayınları, 1943.
- *Türkiye Devletinin Dış Siyaseti*, Ankara: TTK Yayınları, 1995.
- Belik, Mahmut R., *Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü*, İstanbul: Sermet Matbaası, 1962.
- Bernaerts, Arnd, *1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, Surrey (İngiltere): Fairplay Publications, 1988.

- Bilge, A.Suat, *Güç Komşuluk*, Ankara: T. İş Bankası Kültür Yayınları, 1992.
- Bilsel, Cemil, *Lozan*, 2, Cilt, İstanbul: Soysal Yayınları, 1998.
- *Türk Boğazları*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948.
- Bing Bing, Jia, *The Regime of the International Law*, Oxford: Clarendon Press, 1998.
- Bıyıkoğlu, Tefrik, *Birinci Dünya Harbinde (1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918-11 Ekim 1922), Boğazlar Problemi*, BELLE-TEN Cilt XXV, Sayı 97'den Ayrı Basım, Ankara: TTK Basımevi, 1961.
- Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö*, Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye, İstanbul: Aydınlık Yayınları, 1977.
- Boğazlar Navigasyonunun Yeniden Düzenlenmesi Çalışmaları*, MGK'ya Sunulan Brifing, Ankara: Nisan 1981.
- Boğazların Statüsü*, Ankara: T.C. Dışişleri Bakanlığı BMKY Genel Müdürlüğü.
- Bostanoğlu, Burcu, *Türkiye - ABD İlişkilerinin Politikası*, Ankara: İmge Kitapevi, 1999.
- Bozkurt, Enver, *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*, Ankara: Lazer-Ofset Basımevi, 1992.
- Bozkurt, Enver, M. Akif Kütükçü ve Yasin Poyraz, *Devletler Hukuku*, Ankara: Nobel Yayınları, 2001.
- Brown, E.D., *The International Law of the Sea*, Volume I, Brookfield: Dartmouth, 1994
- Churchill, R.R. ve A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester: Manchester University Press, 1993.
- Çelik, Edip F, *Milletlerarası Hukuk*, 1. Cilt, İstanbul: Filiz Kitapevi, 1987.
- *Milletlerarası Hukuk*, 2. Cilt, İstanbul: Filiz Kitapevi, 1987.
- Davutoğlu, Ahmet, *Stratejik Derinlik*, İstanbul: Küre Yayınları, 2001.
- Denizcilik Müsteşarlığı 1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar*, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 1999.
- Denizcilik Bakanlığı'na Doğru*, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2002.
- Dupuy, Rene- Jean ve Daniel Vignes (ed.), *A Handbook on the New Law of the Sea*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- Erim, Nihat, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt I, Ankara: TTK, 1953.
- Erkin, Feridun Cemal, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara: Başnur Matbaası, 1968.
- Erman, Sahir, *Askeri Ceza Hukuku*, İstanbul: Üç Dal Neşriyat, 1983.
- Ertuğ, Celal, *Yeşilden Griye Adım Adım Türkiye*, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2001.
- Erzen, Afif, *Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar*, Güney-Doğu Avrupa Araştırmalar Dergisi, Ayrı Basım, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1972.
- Fırat, Hilmi, *Türk Boğazları ve Önemi*, Ankara: T.C. Deniz Basımevi, 1950.

- Gemi İnşa ve Rekabet Edilebilirlik Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), 2001.
- Gönlübol, Mehmet, *Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü*, Ankara: SBF Yayınları No, 93-75, 1959.
- Gül, Atakan ve Ayfer Yazgan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1995.
- Gürün, Kamuran, *Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)*, Ankara: TTK Yayınları, 1991.
- İkinci Ulusal Denizcilik Şurası Türk Boğazları Seyir Güvenliği Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler*, Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2000, ss. 5-9.
- İlhan, Suat, *Jeopolitik Duyarlılık*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- İnan, Yüksel, *Türk Boğazlarının Hukuksal ve Siyasal Rejimi*, Gözden geçirilmiş II, Bası, Ankara: Turhan Kitapevi, 1995.
- İnceci, M, Efruz, *İstanbul Boğazında Deniz Trafiği ve Çevrenin Can – Mal Güvenliği*, İstanbul: Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Yayınları No. 3, 1968.
- Karal, E. Ziya, *Osmanlı Tarihi*, V. Cilt, Ankara TTK Yayınları, 1988.
- Kıyı ve Deniz Güvenliği*, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2000.
- Kocaoğlu, A. Mehmet, *Petro-Strateji*, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1996.
- Kutluk, Deniz, *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları*, Ankara: 1987.
- Lesser Ian O. ve Graham E. Fuller, *Türkiye'nin Yeni Jeopolitik Konumu*, Meral Gönenç (çev.), İstanbul: Alfa Yayınevi, 2000.
- Ludwing, Emil, *Napoleon*, Cilt 1-2, Mehmet Tanju Akad (çev.), İstanbul: Kastaş Yayınları, 1998.
- Lütem, İlhan, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı*, Ankara: A.Ü. Hukuk Fakültesi Yayınları No: 137, 1959.
- Macfie, A.L., *The Straits Question 1908-1936*, Thessalonoki: Institute for Balkan Studies (236), 1993.
- Menemenlizade, Ethem, *Devletler Umumi Hukuku*, İstanbul: Türkiye Matbaası, 1934.
- Meray, Seha L., *Devletler Hukukuna Giriş*, 1.Cilt, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Sayı: 86-67, 1959.
- *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri*, Ankara: A.Ü. SBF Yayınları No: 409, 1977.
- Meray, Seha L, ve Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler*, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:390, 1976.
- Morris, Michael A., *The Strait of the Magellan*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1989.
- Nadas, Muhlis, *Geo-astral Siyaset*, Cilt I, İstanbul: Kastaş Yayınları, 1991.

- O'connel, D. P., *The International Law Of The Sea*, New York: Clarendon Press, 1989.
- Orta Asya-Hazar-Ceyhan Boru Hattı ve Milli Güce Etkileri*, İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı, 1999.
- Özersay, Kudret, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları No:22, 1999.
- Özey, Ramazan, *Jeopolitik ve Jeostratejik Açından Türkiye*, İstanbul: Mağfiret Yayınları, 1999.
- Özkan, İ. Reşat, *Dış Kapının Dış mandalı -Dış Politika*, İstanbul: Çınar Yay., 1996.
- *Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları, 1998.
- Özman, M. Aydoğan, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları No: 5, 1984.
- Pamir, A. Necdet, *Bakü-Ceyhan Boru Hattı*, Ankara: ASAM Yayınları, 1999.
- Pazarıcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 1. Kitap, Ankara: Turhan Kitapevi, 1999.
- *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, Ankara: Turhan Kitapevi, 1999.
- Platzöder, Renate (ed.), *The 1994 United Nations Convention on the Law of the Sea*, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.
- Rozakis, L, Cristos ve Petros N. Stagos, *The Turkish Straits, International Straits of the World*, Boston: 1987.
- Saray, Mehmet, *Türk-Rus Münasebetlerinin Bir Analizi*, İstanbul: MEB Yay., 1999.
- Shearer, I. A., *Starke's International Law*, London: Butterworths, 1994.
- Sinoue', Gilbert, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa – Son Firavun*, Ali Cevat Akkoyunlu (çev.), İstanbul: Doğan Kitap, 1999.
- Smith, Herbert A., *Deniz Hukuku ve Teamülü*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1967.
- Soysal, İsmail, *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)*, Cilt 1, Ankara: TTK Yayınları, 1983.
- Sönmezoğlu, Faruk, *Uluslararası İlişkiler Sözlüğü*, İstanbul: Der Yayınları, 1996.
- Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumlar İçinde Geleceği*, İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı Basımevi, 1993.
- Tekil, Fehiman, *Deniz Hukuku*, İstanbul: Alkım Yayınları, 2001.
- Toluner, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi*, İstanbul: Beta, 1996.
- *Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, İstanbul: Beta, 2000.
- Tukin , Cemal, *Boğazlar Meselesi*, İstanbul: Pan Yayıncılık, 1999.
- Türk Boğazları İle İlgili Temel Metinler*, Ankara: Dışişleri Bakanlığı Eğitim Başkanlığı, 1994.
- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye'de Denizcilik İşletmeleri Tarihi I*, İstanbul : Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, 1997.

- Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*, Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı, 2001.
- Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, İstanbul : Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, 1999.
- Uslu, Nasuh, *Türk Amerikan İlişkileri*, Ankara: 21. Yüzyıl Yayınları, 2000.
- Uslu, Orhan ve H. Avni Benli, *Deniz Kaynaklarının Yönetimi ve Kirlilik Kontrolü*, Ankara: DPT Yayınları, 1998.
- Vali, Ferecc A., *The Turkish Straits and NATO*, Stanford: Hoover Institution Press, 1972.
- Vank, Deniz M, *Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları*, Ankara: USA Yayıncılık, 1998.
- Yturriaga, Jose A. De, *Straits Used for International Navigation*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- Yüceer, Bengi Selen, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 2001.
- Yücel, Yaşar, *Kaptanın Kılavuzu*, İstanbul: Beta Yayınları, 1998.
- 100 Soruda Boğazlar ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi*, Ankara: Genel Kurmay Başkanlığı, 2001.
- 2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Raporları*, Ankara: T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, 2000.
- 2000 Deniz Sektörü Raporu*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası, 2001.
- 2000 - 2001 Yılı Faaliyet Raporu*, Ankara: T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, 2002.

MAKALELER

- “AB Komisyonunun Liman Devleti Kontrolü İncelemesi,” <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/sirkulerDetay.asp?id=270> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2002).
- “A.B.D. Deniz Taşımacılığında Güvenlik Hareketleri,” <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/sirkulerDetay.asp?id=266> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2002).
- “AIS Uygulamasının Erken Başlatılmasının Önerilmesi,” <http://www.chamber-of-shipping.org.tr/sirkulerDetay.asp?id=277> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2002).
- Akgün, Mensur, “Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar,” Faruk Sönmezoğlu (der.), *Türk Dış Politikasının Analizi*, İstanbul: Der Yayınları, 1994, ss. 213-224.
- “Türkiye’den Bakarak Türk-Rus İlişkileri,” Alaeddin Yalçinkaya (der.), *Türk Cumhuriyetleri ve Petrol Boru Hatları*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, ss. 215-222.
- Akten, Necmettin ve Barbaros Gönençgil, “İstanbul Boğazı’nda Deniz Kazaları,” Erdal Özhan (der.), *Türkiye’nin Kıyıları ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı (22-25 Eylül 1998) Bildiriler Kitabı*, Ankara: ODTÜ ve TUBİTAK, 1997, ss. 403-410.

- “Almanac: Captain Hazelwood and his Ship Today,” Living on Earth, <http://www.loe.org/series/exxon/almanac.htm> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2002).
- Artüz, M. İlhan, “Denizlerde Petrol Kirlenmesinin Ekolojik Etkileri,” *Deniz Kazaları Sempozyumuna Sunulan Bildiri*, İstanbul 13-15 Ekim 1982, ss. 231-234.
- Asyalı, Ender, “Su Yolları Yönetim Kavramı İçerisinde Türk Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği,” *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (der.) Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 161-174.
- Aybay, Gündüz, “Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük,” *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi – Tartışmalar*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, ss. 44-52.
- “Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Hakkında,” *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Cilt XVIII, Sayı 168, ss. 69-31.
- “Tankerlerin Doğurduğu Sorunlar,” *Cumhuriyet Gazetesi*, 9 Haziran 1996,
- Aybay, Gündüz ve Necmettin Akten, “Türkiye’de Deniz Kazaları,” *Deniz Kazaları Sempozyumuna Sunulan Tebliğ*, İstanbul: 13-15 Ekim 1982, ss. 1-25.
- Aybay, Gündüz ve Nilüfer Oral, “CLC Nedir?” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/clc_nedir.html (Erişim Tarihi: 4 Nisan 2002).
- Bangert, Kaare, “Denmark and the Law of the Sea,” Tullio Treves ve Laura Pineschi (ed.), *The Law of the Sea – The European Union and Its Member States*,” London: Martinus Nijhoff Publishers, 1997, ss. 101- 115.
- “Batan Tanker Saatli Bomba Gibi,” *Hürriyet Gazetesi*, <http://www.hurriyetim.com.tr/haber/0,,sid~3@tarih~2002-11-20-m@nvid~199247,00.asp> (Erişim Tarihi: 23 Kasım 2002).
- Baykal, Ferit Hakan, “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması,” Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 30-37.
- “Boğazlar’dan Geçiş Ne Kadar Serbest,” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Mayıs 1997), ss. 80-86.
- Bilge, A, Suat, “Korfu Boğazı Davası,” *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt X, (Mart 1955), ss. 228-242.
- Bilgişin, İlkey, “Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu,” *Deniz Kazaları Sempozyumuna Sunulan Bildiri*, İstanbul: 13-15 Ekim 1982, ss. 321-330.
- Can, Yavuz, “İstanbul’da Denizyolu Taşımacılığı,” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Temmuz 1999), ss. 58-59.

- “Casualties in the Strait of Istanbul,”
http://www.turkishpilots.org/CASUALTY/casualties_istanbul_strait.htm
(Erişim Tarihi: 25 Mart 2002).
- Çaşın, Mesut Hakkı, “Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazlarının XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu,” İdris Bal (der.), *21. Yüzyıl Eşiğinde Türk Dış Politikası*, İstanbul: Alfa Yayınları, 2001, ss. 617-646.
- “Soğuk Savaş Sonrasında Türk Boğazları Güvenlik Stratejilerinin 1936 Montreux Rejimi Açısından Askeri ve Hukuki Esaslarına Hakim Dinamikler,” *Jeopolitik*, Sayı 3, ss. 105-134.
- “Cebelitarık’tan Ortak Egemenliğe Ret,”
<http://www.ntvmsnbc.com/news/186727.asp> (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2002).
- Cerit, A. Güldem, “Deniz Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları,”
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/AG_CERIT_Turk_Bogazlari.htm (Erişim Tarihi: 4 Nisan 2002).
- Cerrahoğlu, Eşref, “Açış Konuşması,” *Uluslararası Denizde Güvenlik Konferansı 12 Kasım 1992*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayını No:30, 1993, ss. 10-11,
- “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs),” http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257#top (Erişim Tarihi: 18 Mart 2002).
- “Council Members,” http://www.imo.org./About/mainframe.asp?topic_id=312=3
(Erişim Tarihi: 18 Mart 2002).
- Çağa, Tahir “Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri,” *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, ss. 39-43.
- Çekiç, Ayhan, “Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Bünyesinde Görev Yapan Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)’nin 71nci Dönem toplantısı, 19-28 Mayıs 1999,”
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic_MSC71.html
(Erişim Tarihi: 4 Nisan 2002).
- “Deniz Kirliliği Sonucu Ortaya Çıkan Zararın Tazmin Edilmesine Dair Sorumluluklar ve İlgili Uluslararası Sözleşmelerin Gözden Geçirilmesi,” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html
(Erişim Tarihi: 12 Mart 2002),
- Danacı, Kemal ve Ercan Bikiç, “Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS – VTMS),” *Boğazlara Teknolojik Güven, Denizcilik Müsteşarlığı*, Ankara: 2001, ss. 43-47.
- Deniz Ticareti Dergisi, “Denizlerimizde Sıkıntılı Günler,” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Aralık 1999), ss. 14-18.

- Denizati, "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü'yle İlgili Olarak Rusya Federasyonu Tarafından Öne Sürülen İtirazlar," *Denizati Dergisi*, (Nisan-Mayıs 1994) Sayı 4-5, ss. 1-4.
- Dinç, Ahmet, "İstanbul Petrol ve Nükleer Atık Boğazı," <http://212.154.21.41/2001/341/haberler/4.htm>. (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2001).
- Elmas, Mustafa, "Boğazlarda Serbest Geçiş, Güvenli Geçiş ve Bu Geçişlerde Kılavuz Kaptan Alma'nın Teşvik Edilmesi Üzerine Düşünceler," http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ELMAS_Boğazlarda_Serbest_Geçiş_html (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2001).
- "Elefterotipia Yannos: Uluslararası Alanda Boğazların Adı Değişmiyor," http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/2002_06_14_Elefterotipia.html (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2002).
- Ergil, Doğu, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976)" *Lozan'ın 50. Yıl Armağanı*, İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1978, ss. 104-133.
- Erol, Aykut, "Boğazlarımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?" Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 198-204.
- "Gemi Trafik Hizmetleri ve Boğazlarımız," http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/A_Erol_VTS_Ve_Bogazlarimiz.html (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2002),
- Gönençgil, Barbaros, "Çevre Güvenliği Açısından İstanbul Boğazı'nda Gemi Kazaları," *İstanbul*, (Ekim 2001), sayı 39, ss. 120-123.
- Güler, Nil ve Özkan Poyraz, "İstanbul Boğazı'nda Deniz Trafiği ve Seyir Güvenliği," Erdal Özhan (der.), *Türkiye'nin Kıyıları ve Deniz Alanları I. Ulusal konferansı Bildiriler Kitabı*, Ankara: ODTÜ ve TÜBİTAK, 1997, ss. 533-541.
- Gürel, Ş. Sina, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi Değiştirilmeli mi?" *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, (Aralık 1993) Cilt XVII, s. 45.
- Gündüz, Aslan, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982)'nin Yarattığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi" *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, ss.85-103.
- Hailbronner, Kay, "Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea," *The American Journal of International Law*, Vol 77, No 4, ss. 490-515.
- Harlow, Buruce A., "Freedom of Navigation," Lewis M. Alexander (ed.), *The Law of the Sea*, Ohio: The Ohio State University Press, 1967, ss. 188-196.
- Horrocks, John C.S, "Uluslararası Deniz Taşımacılığı ve Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişmesi," *Uluslararası Deniz Taşımacılığı ve Eğitim Sempozyumu 1986*, Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1987, ss.94-98.
- İnan, Yüksel, "Türkiye, Boğazlar Üzerindeki Haklarını Yeterince Kullanmıyor," *Ekonomik Denge*, (Kasım- Aralık 1997), ss. 34-37.

- “İngiltere Denizcilik Bakanı Keith Hill’in IMO 21. Genel Kurulu Açılış Konuşması,”
http://www.turkishpilots.org.tr/IMO/IMO_21nci_Genel_Kurul_Raporu.html (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2002).
- İncaz-Güner, Serap, İ. Kudret Rodopman ve Günay Bilican, “Marmara Denizi’nde Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Boyutları,” Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 520-535.
- “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974,”
http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647 (Erişim Tarihi: 18 Mart 2002).
- “Introduction to IMO,” http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=3 (Erişim Tarihi: 18 Mart 2002).
- “İspanya’da Çevre Felaketi Korkusu,”
<http://www.ntvmsnbc.com.tr/news/188730.asp?cp1=1> (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2002).
- İstikbal, Cahit, “Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları,” Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 136-148.
- “Nükleer Atık Taşıyan Gemiler Boğazdan Geçebilir mi?” *Denizcilik Dergisi*, (Ağustos 2001), s. 15.
- “Denizkızı 2000 Kongresi Açılışında Yaptığı Konuşma,”
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/DENIZKIZI_2000_SONU_C.htm (Erişim Tarihi: 12 Mart 2002).
- “Avrupa Birliği Ülkelerinde Uygulanması Düşünülen Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik İlave Önlemler ve Türkiye’ye Yansımaları,”
http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/20000717_AB_KIRLILIGE_ONLEM_C_ISTIKBAL.htm (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2002).
- “IMO 21. Genel Kurulu (21st IMO Assembly) Hakkında Rapor”
http://www.turkishpilots.org.tr / IMO / IMO_21nci_Genel_Kurul_Raporu.html (Erişim Tarihi: 11 Mart 2002).
- Kara, Burhan (Devlet Bakanı), “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni ve Boğazlardaki Seyir Güçlükleri ile Alınan Önlemler Hakkında Basın Açıklaması (6 Kasım 1998),
<http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/turkhaber/1998/11kasim/t2.htm> (Erişim Tarihi: 22 Mart 2002).
- Kasap, Yeşim, “En Büyük Tanker Kazaları,” *Radikal Gazetesi Yaşam Eki*, 30 Kasım 2002, s. 4.
- Kenanoğlu, Alp, “Baltık Denizi’nde Silahsızlandırılmış Statüdeki Aland Adaları,” *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (Temmuz 2002), ss. 68-73.
- “Key Event: Exxon Valdez Oil Spill Fouls Alaska Coast,”
<http://www.facts.com/cd/v00034.htm> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2002).

- Kısakürek, Başak, "Büyük Kazalar Okyanusta Bir Damla mı?" *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Kasım 1998), s. 2.
- Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, "Deniz Sinyalleri Tablosu," <http://www.salvage.gov.tr/faaliyetler/dsinyaltab.shtml> (Erişim Tarihi: 20 Aralık 2002).
- Korkut, Levent, "Trilyonlar Kaybediyoruz," <http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/19990102.html> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2002).
- Kök, Havva, "Günümüzde Türkiye-Rusya İlişkileri ve Hazar Petrolleri Konusu," İsmail Soysal (haz.), *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1999, ss. 605-619.
- Kural, Orhan, "Deniz Kirliliği ve Marmara Denizi," *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Nisan 2000), s. 4.
- "Largest U.S. Oil Spill Fouls Alaska Marine Habitat," <http://www.facts.com/cd/89008990.htm> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2002).
- Lee, Luke T., "The Law of the Sea Convention and Third States," *The American Journal of International Law*, Vol 77, No 3, ss. 541-568.
- "List of Conventions," http://www.imo.org/includes/blastdataOnly.asp/data_id%3D4781/Status.xis (Erişim Tarihi: 18 Mart 2002).
- "Maritime and Port Authority of Singapore," <http://www.mpa.gov.sg/homepage/pcp/98-69.html> (Erişim Tarihi: 16 Mayıs 2002).
- Mehrkens, Hein ve Kurt Steuer, "Kılavuz Kaptanların VTS Merkezlerine Sürekli Çalışacak Şekilde Entegre Edilmesi Üzerine Bir Tez," Cahit İstikbal (Çev.), http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_vtspilotage.htm (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2002).
- Mersin Deniz Ticareti Odası, *Mersin Deniz Ticareti*, (Temmuz 2001), ss.15-17.
- Miheev, Vladimir, "Moskova Boğazları Kirletmemeyi Vaat Ediyor," <http://www.turkishpilots.org.tr/izvestia2.html> (Erişim Tarihi: 12 Şubat 2002).
- Mirzaoğlu, Ramazan, "Denizcilikte Yeniden Teşkilatlanmanın Önemi," *Boğazlara Teknolojik Güven*, Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara: 2001, ss. 11-15.
- Oğuzülgen, Saim, "Türk Boğazları Deniz Trafiği Deniz Kazaları ve Çevreye Etkileri," *UTA Uluslararası Taşımacılık Haber Araştırma Dergisi*, Sayı 6, ss. 71- 76.
- Oral, Nilüfer, "IMO ve Türk Boğazları," Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 42-54.
- Oxman, Bernard H., "The 1994 Agreement and The Convention," *The American Journal of International Law*, Vol 88, No 4, ss. 687-695.
- (Raportör), "United States in the Law of the Sea Convention," *The American Journal of International Law*, Vol 88, No 1, s. 167-178.

- Otay, Emre N, ve Orhan Yenigün, "Volgoneft-248 Marmara Denizi'ne Petrol Sızıntısı," *Deniz Ticareti Dergisi*, (Mart 2001), ss. 6-12.
- Özçayır, Oya "Deniz Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğun Sınırlandırılması (Uluslararası Konvansiyonlar)," Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss 80-87.
- Ökte, Ertuğrul Zekai (haz.), "Montreux Boğazlar Konferansı Sürecinde Türk Dış Politikasını Yönlendiren Gizli Yazışmalar," *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, (Kasım 1998), ss, 71 (Belge 63).
- Önen, Mesut, "Montreux Mukavelesininin 2. Maddesinde Depriş Edilen Rüsum ve Tekalif'in Lahika I'de ki Tabloya Göre Miktarı," Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 101-111.
- Özdemir, Haluk, "11 Eylül: Post-Modern Savaşın Miladı ya da Dış Politika Mücadelelerinin Görünmeyen Boyutu," *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 7, Sayı 1, ss. 153-173.
- Özer, Utku Çakır, "Asrın Projesi Temellendi," *Milliyet Gazetesi*, 19 Eylül 2002, s. 9.
- Özkan, Ömer ve Murat Akdeniz, "1994 Boğazlar Tüzüğünü Hazırlayan Sebepler ve Eleştirisi," *Türk Hukuk Enstitüsü Dergisi*, (Kasım 1997), ss. 8-12.
- Özman, M, Aydoğan, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler," *Ege'de Deniz Sorunları Semineri*, Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 552, 1986, ss. 18.
- Özsoy, Emin, Şükrü Beşiktepe ve Mohammed A, Latif, "Türk Boğazlar Sistemi'nin Fiziksel Oşinografisi," Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 293-313.
- Öztürk, Bayram, "Marmara Denizi Korunmalı, Çok Geç Kalmadan," *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Şubat 2001), s. 3.
- "Tanker Balast Suları Bütün Dünya Denizlerini Tehdit Ediyor," *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Mart 1999), s. 3.
- "The Istanbul Straits, a Closing Biological Corridor," İsmail Soysal (ed), *Turkish Straits New Problems New Solutions*, İstanbul: ISIS, 1995, ss. 145-154.
- "Volganefit 248 Kazasından Neler Öğrendik?" *Deniz Postası-Türk Deniz Araştırmaları Haber Bülteni*, (Nisan 2000), ss. 2-3.
- "Çevre Denizlerde ve Türk Boğazlar Bölgesinde Ekoloji ve Çevre Sorunları," *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, ss. 210- 216.
- Öztaşkın, Ömür, "Implementation of Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region Since 1 July 1994," İsmail Soysal (ed),

- Turkish Straits New Problems New Solutions*, İstanbul: ISIS, 1995, ss. 127-142.
- Pala, Cenk, "Hazar Boru Hatları, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi ve Türkiye," *Avrasya Dosyası, Kazakistan-Kırgızistan Özel*, (Kış 2001-2002), ss. 231-252.
- Pazarcı, Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar," *Prof. Dr. Ernst E. HIRSCH'in (1902-1985) Hatırasına Armağan*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Kasım 1986, ss. 849-880.
- Poyraz, Özkan ve Ahmet Paksoy, "İstanbul Boğazı'nda Risk Yönetimi," *Denizati Dergisi* (Mayıs-Haziran-Temmuz 1998), ss. 27-30.
- "Putin Nükleer Atıklar Yasasını İmzaladı,"
<http://www.ntvmsnbc.com/news/93700.asp> (Erişim Tarihi: 3 Mart 2002).
- "Rusya'nın Nükleer Planında Boğazlar da Var,"
<http://www.ntvmsnbc.com/news/87367.asp> (Erişim Tarihi: 3 Mart 2002).
- Sangachal, Çiğdem Tokel, "2.9 Milyar Dolarlık Rüya Gerçek Oldu," *Hürriyet Gazetesi*, 19 Eylül 2002, s. 11.
- Sarıbrahimoğlu, Lale, "Boğazlara Silah Süzgeci," *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ocak 1997, s. 9
- Saripulazan, Raja Malik bin Raja Kamaruzaman, "Navigational Safety in the Strait of Malacca, Managing Traffic," <http://www.marine.gov.my/2pub1mt.html> (Erişim Tarihi: 16 Mayıs 2002).
- Sezgin, Funda ve Mikyat Kadioğlu, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi," Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 149-160.
- Sirmen, Ali, "Montreux Çiğneniyor mu?" *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ocak 1976, s. 3.
- Sharma, O.P., "Navigation Through International Straits," Ram Prakash Anand (ed.), *Law of the Sea*, London: Martinus Nijhoff Publishers, ss. 111-137.
- Soysal, İsmail, "1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Sonradan Çıkan Sorunlar," İsmail Soysal (haz.), *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1999, ss. 309-316.
- "Hazar Bölgesinde Petrol ve Gaz Kaynakları," Alaaddin Yalçınkaya (der.), *Türk Cumhuriyetleri ve Petrol Boru Hatları*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, ss.19-25.
- "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi," *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, ss. 1-8.
- "The 1936 Montreux Convention 60 Year Later," İsmail Soysal (ed.), *Turkish Straits New Problems New Solutions*, İstanbul: ISIS, 1995, ss. 1-9.

- Stepavov, Adrey, "Boğazlar Konusundaki Tartışma," Alaeddin Yalçınkaya (der.), *Türk Cumhuriyetleri ve Petrol Boru Hatları*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, ss. 188-189.
- "Structure," Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=312 (Erişim Tarihi: 18 Mart 2002).
- Sullivan, Donna J., "The Future of the United Nations Convention on the Law of the Sea," *The American Journal of International Law*, Vol 88, No 3, ss. 488-512.
- Şimşek, Güntay, "Tengiz-Novorossisk, Bakü-Ceyhan'a Engel mi?," *Zaman*, 27 Mart 2001.
- Şimşek, Güntay ve Veysel Aksu, <http://www.zaman.com/2002/09/19/ekonomi/h1.htm> (Erişim Tarihi: 19 Eylül 2002).
- Tezel, Rıdvan, "Boğaziçi'nde Yine Faciadan Dönüldü," *Sabah*, 21 Kasım 2002, s.5.
- Toluner, Sevin, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri," *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul: Beta Yayınevi, 1994, s. 10-20.
- "Rights and Duties of Turkey Reading Merchant Vessels Passing Through the Straits," *Turkish Straits New Problems New Solutions*, (ed.) İsmail Soysal, İstanbul: ISIS, 1995, ss. 1-27.
- Tulgar, Hücum, "Boğazlar'da Güvenliği Sağlamaya Yönelik 3 Unsur," *Deniz Ticareti Dergisi*, (Nisan 2001), ss. 16-22.
- Turan, Sibel, "Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostratejiden Ekostratejiye," http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Sibel_Turan_bogazlar.htm (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2002).
- Turhanlı, Turgut, "Boğazlar'da Nükleer Atık," *Radikal Gazetesi*, 12 Haziran 2001, s. 9.
- "Stratejik Güvenlikten İnsan ve Çevre Güvenliğine," *İstanbul*, (Ekim 2001), ss. 111-117,.
- "Türk Boğazları'nda Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi," (der.) Faruk Sönmezoğlu, *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar*, İstanbul: Der Yayınları, 1998, ss. 63-93.
- "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Yetkileri Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisine İlişkin Genel Hukuki Çerçeve," *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1999, ss.105-122.
- "Türk Boğazlarında Deniz Trafikinin Çevreye Olan Etkileri," <http://www.cevre.gov.tr/genelbilgiler/bogazlar.htm> (Erişim Tarihi: 24 Haziran 2002).
- "Türk Boğazlarının Geçiş ve Güvenlik Sorunları" *UTA- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Haber Araştırma Dergisi*, Sayı: 11 ss. 25-40.

- “20. Dönem 3. Yasama Yılı 51. Birleşim Genel Kurul Tutanağı (5 Şubat 1998),”
http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak.birlesim_baslangic?P4=285&P5=B&PAGE1=44&PAGE2=&web_user_id=376742 (Erişim Tarihi: 20 Mart 2002).
- “Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri, Protokoller, Ekler ve Yürürlüğe Giriş Tarihleri,” <http://www.denizcilik.gov.tr/deniz/anlasmalar/sozlesme/imo.htm> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2002).
- Uçarol, Rifat, “Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği,” Sabahattin Şen (haz.), *Yeni Dünya Düzeni ve Geleceği*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1992, ss. 165-2002.
- Ulçenko, Natalya, “Rusya ve Türkiye'nin Güvenliğinde Enerji İhracat ve İthalatın Rolü,” *Avrasya Dosyası Rusya Özel*, (Kış 2000), ss. 141-154.
- Ülman, Haluk, “Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler (1923-1968),” *A.Ü. SBF Dergisi*, Cilt 23, (Eylül 1968), ss.241-273.
- Ünlü, Nihan, “Nükleer Atık Taşıyan Gemilerin Geçişleri Engellenebilir mi?” http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_UNLU_Nukleer_Atik_Gemiler_html (Erişim Tarihi: 4 Nisan 2002).
- “Türk Boğazlarının Hukuki Rejimi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Etkileri (IMO),” Bayram Öztürk, Mikyat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (der.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayın no: 5, 2000, ss. 38-41.
- “Weekday Magazine Türkmenistan: Kafkasya Enerji Projeleri ile İlgili Bölgesel Zirve,” http://www.turkishpilots.org.tr/HABERLER/2002_05_17_weekday_Magazine.html (Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2002).
- Yakar, Kadir, “Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlarının Askeri Önemi,” *Stratejik Araştırma ve Etüd Bülteni*, (Eylül 2001), ss. 68-87.
- Yonsel, Fatma ve Cahit İstikbal, “Günümüzün Öncelikli Konusu Kirlilik,” *Deniz Ticareti Dergisi*, (Kasım 2001), s. 95.

RESMİ BELGELER

- 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, *Resmi Gazete*, 4 Nisan 1971, Sayı:13799.
- 2674 Sayılı Karasuları Kanunu, *Resmi Gazete*, 29 Mayıs 1982, Sayı: 17708.
- 2872 sayılı Çevre Kanunu, *Resmi Gazete*, 11 Ağustos 1983, Sayı:18132.
- Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme (Barselona Sözleşmesi), *Resmi Gazete*, 12 Haziran 1981, Sayı:17368.
- Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük (1994), *Resmi Gazete*, 11 Ocak 1994, Sayı:21815.
- Çanakkale Liman Yönetmeliği, *Resmi Gazete*, 11 Eylül 1982, Sayı:17809.

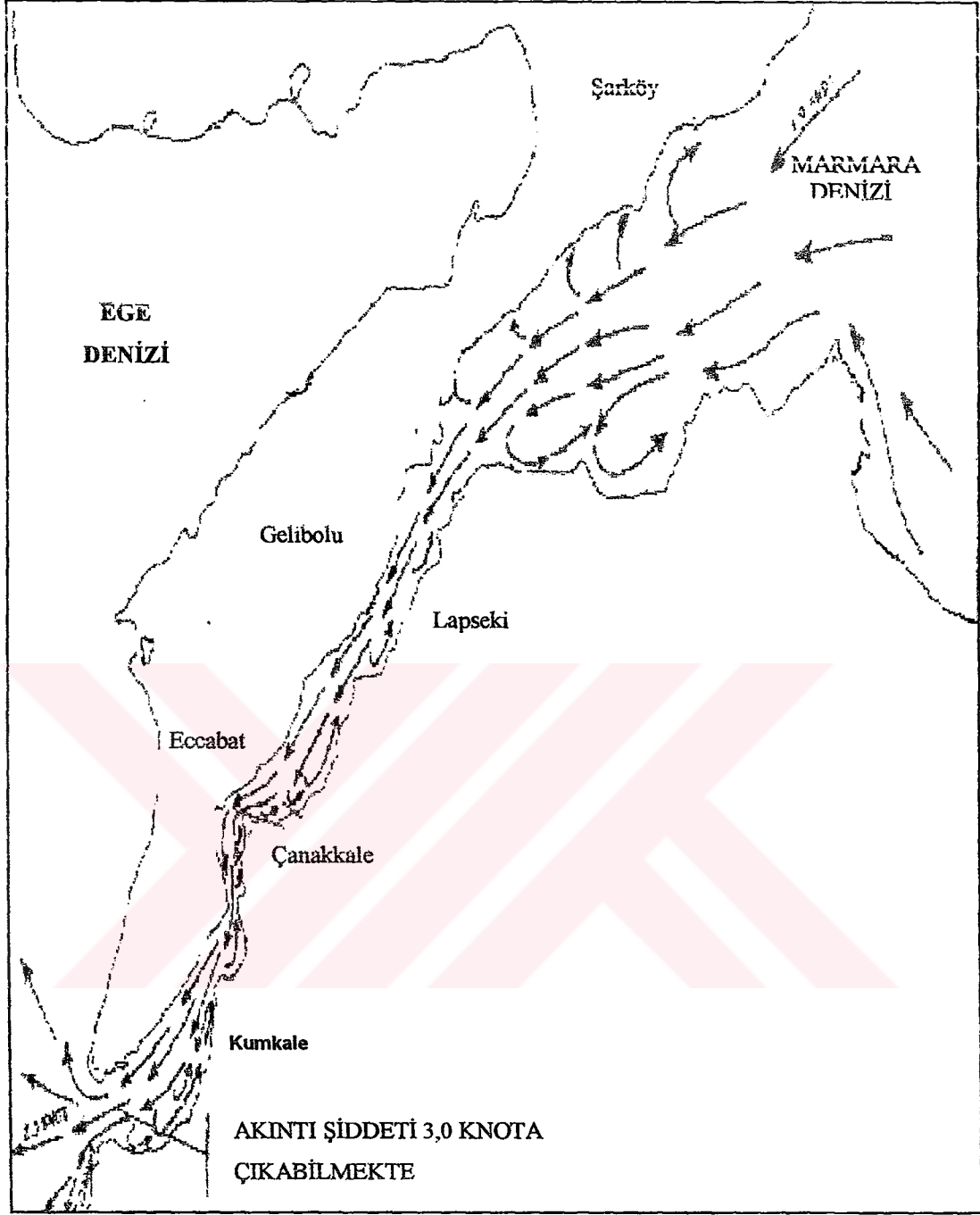
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlemesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 1973/78), *Resmi Gazete*, 24 Haziran 1990, Sayı: 20558.
- IMO, NAV 39/31, Outcome of the Seventy-First Session of the Legal Safety Committee, London: 1994
- IMO, NAV 39/31, Report to Maritime Safety Committee, London: 1994
- IMO, NAV 39/31, Report to Maritime Safety Committee, New and Amended Traffic Separation Schemes, London: 1994
- İstanbul Liman Nizamnamesi (1933), *Resmi Gazete*, 7 Ağustos 1933, Sayı:2471.
- İstanbul Liman Tüzüğü (1965), *Resmi Gazete*, 25 Aralık 1965, Sayı:12186.
- İstanbul Liman Tüzüğü (1982), *Resmi Gazete*, 21 Nisan 1982, Sayı:17671.
- İstanbul Liman Tüzüğü (1996), *Resmi Gazete*, 6 Eylül 1996, Sayı:22749.
- Kılavuz Kaptan Yeterlikleri Hakkındaki Yönetmelik, *Resmi Gazete*, 31 Aralık 1997, Sayı:23217.
- Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik, *Resmi Gazete*, 28 Ocak 1998, Sayı:23244.
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi, *Resmi Gazete*, 5 Ağustos 1936, Sayı: 3374.
- Petrol Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC/92), *Resmi Gazete*, 24 Temmuz 2001, Sayı : 24472.
- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Tanzimi İçin Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (1992 Fon Sözleşmesi), *Resmi Gazete*, 18 Temmuz 2001, Sayı : 24466..
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 1985.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 1989.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 1991.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 1992.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 1994.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 1998.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 2000.
- Rapport Annuel*, T.C. Dışişleri Bakanlığı, Ankara: 2001.
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, *Resmi Gazete*, 13 Temmuz 1982, Sayı:17753.
- Su Kirliliğini Kontrol Yönetmeliği, *Resmi Gazete*, 4 Eylül 1988, Sayı:19919.
- Trabzon Liman Tüzüğü, *Resmi Gazete*, 12 Ağustos 1999, Sayı:23784.
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, *Resmi Gazete*, 6 Kasım 1998, Sayı: 23515.
- Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS/74), *Resmi Gazete*, 25 Mayıs 1980, Sayı: 16998.
- Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG/72), *Resmi Gazete*, 29 Nisan 1978, Sayı: 16273.
- Yearbook of the International Law Commission, Vol, II, 1956.

YAYIMLANMAMIŞ ARAŞTIRMALAR

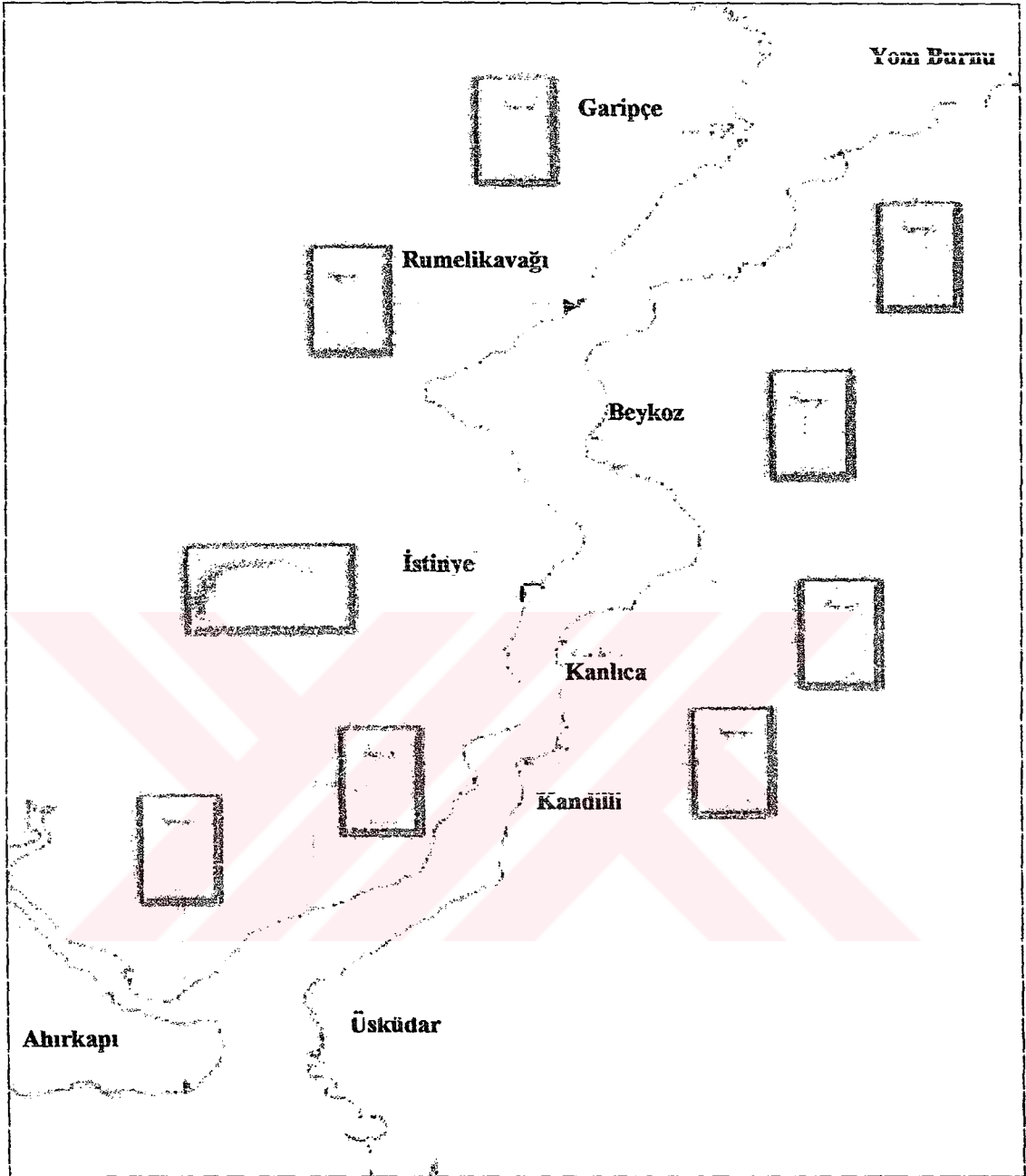
- Emanet, Hakan, Türk Boğazları Üzerinde Stratejik Yaklaşımlar, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001).
- Güngör, Salih, Türk Boğazları ve Geçiş, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 1999).
- Koldemir, Birsen, Türk Boğazlar Trafik Ayırım Şeritlerinde Ekonomik Deniz Ulaştırma Kapasitesi Modelinin Geliştirilmesi, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2000).
- Kuran, S. Orhun, Türk Boğazları Güvenlik Sistemi; Deniz İşletmeciliği Açısından Bir Analiz, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000).
- Kutluk, Deniz, Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları ve Çevresel Tehdit, (Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001).
- Suveren, H, Şerafettin, 1988-1992 Yılları Arasındaki İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazındaki Deniz Kazaları ve Etkilerinin İncelenmesi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 1993).
- Özçoban, Şakir, Avrupa Birliğinde Liman Devleti Kontrolü ve Türkiye Açısından İrdelenmesi, (Basılmamış Denizcilik Uzmanlık Tezi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2001).
- Öztürk, Murat, Boğazlardaki Deniz Kazalarının Tehlike Değerlendirme Teknikleri ile Analizi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2001).
- Öztürk, Selda “Balast Suları ile Taşınan İstenmeyen Sucul Organizmaların Kontrolü,” (Basılmamış Denizcilik Uzmanlık Tezi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2001).
- Pınarakar, Sami, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi ve Türkiye'nin Geçiş Düzenleme Yetkisi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998).
- Poyraz, Özkan, Gemi Kazalarından Doğan Deniz Krizlerin Kıyısal Yönetimi ve Türk Boğazlar Bölgesinde Uygulanması, (Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1998).
- Yılmaz, Mustafa, Türk Boğazlarının Önemi ve Geçiş Statüleri, (Basılmamış Doktora Tezi, İ.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 1996).



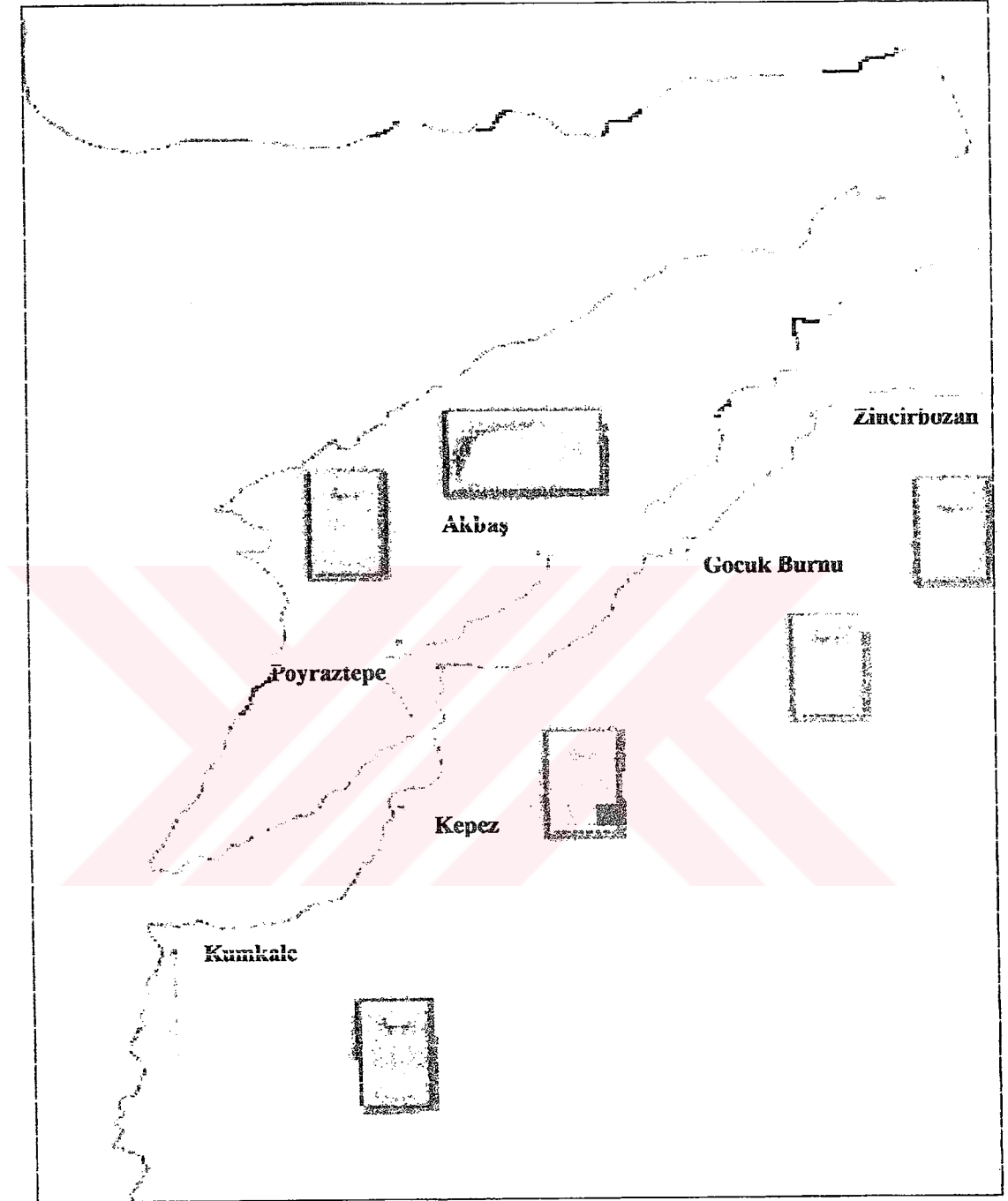
Harita 1. İstanbul Boğazı Yüzey Akıntı Sistemi



Harita 2. Çanakkale Boğazı Yüzey Akıntı Sistemi



Harita 3. Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Gözetleme İstasyonları
(İstanbul Boğazı)



Harita 4. Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Gözetleme İstasyonları
(Çanakkale Boğazi)

ÖZGEÇMİŞ

1970 yılında Kırıkkale'nin Sulakyurt ilçesinde doğan Fevzi TOPSOY, ilk ve orta öğrenimini Sulakyurt'ta lise tahsilini ise Elektronik Astsubay Hazırlama Okulu'nda (Ankara) tamamlamıştır. Sağlık Astsubay Sınıf Okulu'ndan (Ankara) 1988 yılında Sıhhiye Teknisyen Astsubay olarak mezun olan Fevzi TOPSOY, bu tarihten itibaren TSK'nin çeşitli kademelerinde görev yapmıştır.

1988 yılında girdiği Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 1993'de mezun olan Fevzi TOPSOY halen 800ncü Sıhhiye Veteriner Ana Depo ve Fabrika Komutanlığı'nda (Etimesgut/Ankara) Sıhhiye Teknisyen Astsubay olarak göreve devam etmektedir. Siyasi tarih, uluslararası ilişkiler ve uluslararası strateji konularına özel ilgi duyan Fevzi TOPSOY, evli ve iki çocuk babasıdır.

