

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI BOĞAZLARDA TRANSİT GEÇİŞ REJİMİ
VE
TÜRK BOĞAZLARI
(Yüksek Lisans Tezi)

Ali KURUMAHMUT

Tez Danışmanı
Prof.Dr. Aslan GÜNDÜZ

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İstanbul 1999

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	vi
--------------------------	-----------

GİRİŞ.....	1
-------------------	----------

I. ULUSLARARASI BOĞAZLARDA GEÇİŞ REJİMLERİ

1. Uluslararası Seyrüsefer (Ulaştırma) Amacıyla Kullanılan Boğazlar.....	3
1.1. Ulusal Boğazlar	3
1.2. Uluslararası Boğazlar	4
2. Uluslararası Teamüli Hukukta Boğazlardan Geçiş	4
3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Boğazlardan Geçiş	6
3.1. Transit Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar	6
3.1.1. Transit Geçiş Kavramı	7
3.1.2. Boğazlardan Transit Geçiş Hakkı ve Bu Hakkın Kullanılması	8
3.1.3. Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Hakları	10
3.1.4. Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Yükümlülükleri	11
3.2. Zararsız Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar	12
3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı	12
3.2.2. Boğazlardan Zararsız Geçiş	16
3.3. Transit ve Zararsız Geçişle İlgili Uygulamalar	16

II. TÜRK BOĞAZLARI VE MARMARA DENİZİ'NİN COĞRAFİ KONUMU

1. İstanbul Boğazı	22
2. Marmara Denizi	26
3. Çanakkale Boğazı	28

III. TARİHİ GELİŞİM İÇERİSİNDE BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ VE TÜRK BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜ

1. Tarihi Gelişim İçerisinde Boğazlardan Geçiş Rejimi	31
1.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi	31
1.2 . Lozan Barış Andlaşması'nın Getirmiş Olduğu Düzen	32
1.2.1 Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlardan Geçiş Rejimi	33
1.2.1.1.Ticaret Gemileri	34
1.2.1.1.1. Barış Zamanı	34
1.2.1.1.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	34
1.2.1.1.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı	35
1.2.1.2. Savaş Gemileri	35
1.2.1.2.1. Barış Zamanı	35
1.2.1.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	35
1.2.1.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı	36
1.2.2. Boğazlar Bölgesinin Silahsızlandırılması	36
1.2.3. Boğazlar Komisyonu	37

2. Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü	38
2.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Geçiş Rejimi	38
2.1.1. Ticaret Gemileri	39
2.1.1.1. Barış Zamanı	40
2.1.1.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	40
2.1.1.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı	41
2.1.1.4. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu	41
2.1.2. Savaş Gemileri	41
2.1.2.1. Barış Zamanı	42
2.1.2.1.1. Boğazlardan Geçişe İlişkin Sınırlamalar	42
2.1.2.1.2. Karadeniz'le İlgili Sınırlamalar	44
2.1.2.1.2.1. Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Bu Denizde Bulundurabi- lecekleri Toplam Tonaj.....	44
2.1.2.1.2.2. Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Savaş Gemilerinin Bu Denizde Kalabilecekleri Süre.....	46
2.1.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	46
2.1.2.2.1. Milletler Cemiyeti Misakından Doğan Hak ve Yükümlülüklerin Yerine Getirilmesi Amacıyla Savaşan Devletlerin Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçmesi	47
2.1.2.2.2. Türkiye'yi Bağlayan Karşılıklı Yardım Andlaşmasına Taraf Olan Savaşan Herhangi Bir Devletin Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçmesi	48
2.1.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı.....	48
2.1.2.4. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu	49
2.1.3. Uçaklar	50
2.2. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü	50
2.3. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Uygulamaları	57
2.3.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni Ulusal ve Uluslararası Kamuoyunun Gündemine Getiren Önemli Gelişmeler	58
2.3.1.1. Dağılan SSCB Donanması'na Ait "KİEV" Sınıfı Gemiler ile "AMİRAL KUZNETSOV" Adlı Geminin Boğazlardan Geçışı	58

2.3.1.2. SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması	60
2.3.1.2.1. Geçiş Koşulları	61
2.3.1.2.2. Karadeniz'deki Tonaj Durumu	61
2.3.1.2.3. Halefiyet (Ardıllık)	61
2.3.1.3. NATO Çok Uluslu Deniz Kuvveti STANAV- FORMED ve/veya STANAVFORLANT'ın Herhangi Bir Faaliyet İçin Karadeniz'e Geçişleri	63
2.3.1.4. Boğazlarda Meydana Gelen Kazalar	64
2.3.1.5. Kafkasya ve Orta Asya Petrolünün Boğazlar Yoluyla Taşınması.....	65
2.3.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Bugüne Kadarki Uygulamaları Dikkate Alındığında Türkiye'nin Lehine ve Aleyhine Olan Hususlar.....	70
2.4. Boğazlar Bölgesinin Askerileştirilmesi ve Boğazönü Adalarının Hukuki Statüsü	74
2.5. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması	76
2.6. Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsünde Olabilecek Değişiklikler	77
2.6.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Fesh Edilmesi	77
2.6.1.1. Yeni Bir Sözleşme Yapılması	78
2.6.1.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılamaması	78
2.6.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Bir veya Birden Fazla Hükmünün Değiştirilmesi	79
SONUÇ	82
EKLER	87
BİBLİYOGRAFYA	100

KISALTMALAR

a.g.e.	adı geçen eser
a.g.m.	adı geçen makale
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
Ad.	Adet
AJIL	American Journal of International Law
ASW	Anti Submarine Warfare
B.	bası/baskı
bkz.	bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Bşk.lığı	Başkanlığı
C.	cilt
cm.	santimetre
Dz.K.K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
HR. SYS.	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICJ Reports	International Court of Justice Reports of Judgements Advisory Options and Orders
IMO	International Maritime Organization
KBBS	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
km.	kilometre
LNTS	League of Nations Treaty Series
m.	metre
md.	madde
Md.lüğü	Müdürlüğü
mm.	milimetre
nr.	numara
p.	page
RF	Rusya Federasyonu
R.G.	Resmi Gazete
s.	sayfa

S.	sayı
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
supp.	supplement
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TOLUNER, S., <i>Limni Adası'nın...</i>	TOLUNER, Sevin, <i>Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu</i> , İstanbul 1987.
TOLUNER, S., <i>Milletlerarası...</i>	TOLUNER, Sevin, <i>Milletlerarası Hukuk Dersleri</i> , B. IV, İstanbul 1989.
TOLUNER, S. "Boğazlardan...	TOLUNER, Sevin, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", <i>Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi</i> , İstanbul 1994.
TÜDAV	Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
UNCLOS	United Nations Conference on the Law of the Sea
UNTS	United Nations Treaty Series
U.S.	United States
Vol.	volume
yd.	yarda

GİRİŞ

İstanbul'un fethedildiği 1453 yılından 1774 Küçük Kaynarca Andlaşmasına kadar, Boğazların rejimini Osmanlı İmparatorluğu tek taraflı tasarruflarla düzenlemiştir. Bu devrede uygulanan genel rejim, Boğazların ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması ilkesiydi. İmparatorluğun **mutlak egemenlik devresi** olarak da bilinen bu dönemde kapitülasyonlarla Fransız, İngiliz ve Hollanda ticaret gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçme ve Karadeniz'e çıkmalarına müsaade edilmiştir. 1774-1840 yılları arasında Boğazlar rejimi Rusya veya İngiltere ile aktedilen ikili andlaşmalarla belirlenmeye çalışılmıştı. Bu andlaşmalarla Osmanlı Devleti, Boğazları, akit devletlerin ticaret gemilerine ve bazı özel şartlarda savaş gemilerine açma veya bütün devletlerin savaş gemilerine kapamayı taahhüt etmiştir. Bu dönemde Boğazlardan geçiş açık veya gizli andlaşma hükümleriyle belirlenmeye çalışılmış, şartlar değiştikçe yapılan yeni andlaşmalarla geçiş koşulları düzenlenmiştir. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile uluslararası bir nitelik kazanan Boğazların rejimi I. Dünya Savaşına kadar uygulanmıştır. Bu dönemde Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi uygulanmak istenmiştir. I. Dünya Savaşı sırasında kapatılan ve "Çanakkale" destanını yazdıran Boğazlar, Mondros Mütarekesi'nden sonra, İtilaf Devletlerinin işgali altında tekrar uluslararası ulaşımına açılmıştır.

İstanbul'un fethinden Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar geçen 321 yıl boyunca mutlak Türk egemenliğinin hüküm sürdüğü Türk Boğazları, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması'ndan günümüze kadar, 225 yıldır zaman zaman Türkiye'ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağını oluşturmaya rağmen, Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı fonksiyonunu muhafaza etmiştir. Türk Boğazları'nın jeopolitik ve jeostratejik önemi; Boğazlar üzerinde bitmeyen bir kavganın ve mücadelenin tarih boyunca sürmesine neden olurken, Boğazlar, ikili ve çok taraflı çok sayıdaki andlaşmaya konu olmuştur. Bugün Türk Boğazları, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği açısından önemli olduğu kadar, Tuna-Ren su yolunu saymazsak, Karadeniz havzası devletlerin ana giriş-çıkış kapısı olması bakımından da ayrı bir önem taşımaktadır.

Açık denizin bir bölümü ile diğer bir bölümü arasında yer alan ve uluslararası deniz ulaştırması için kullanılan boğazlardan geçiş; uluslararası teamüli hukukta yer aldığı gibi 1958 Cenevre KBBS ve 1982 BMDHS'de düzenlenmiştir. Karadeniz'i Ege Denizi'ne

bağlayan Türk Boğazları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Türkiye'nin bir iç denizi olan Marmara Denizi'nden oluşmaktadır. İstanbul Boğazı'nın, açık denizin (Karadeniz) bir bölümü ile iç sular rejimine tâbi Marmara Denizi arasında, Çanakkale Boğazı'nın ise iç sular rejimine tâbi Marmara Denizi ile açık denizin (Ege Denizi) bir bölümü arasında yer almasına rağmen; ilgili uluslararası düzenlemelerde "Türk Boğazları", İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılmakta ve geçiş açısından bütünlük arz eden tek bir uluslararası su yolu sayılmaktadır.

Türk Boğazları'nın bugünkü hukuki statüsünü düzenleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze kadar;

- İkinci Dünya Savaşı'nın yaşanmasına,
- Sözleşmenin akit devletlerinden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasına,
- Kısmen değiştirilmesi veya ortadan kaldırılması amacıyla yapılan çeşitli girişimlere,
- Sözleşmenin ulusal ve uluslararası kamuoyunun gündemine getirilmesine yol açan önemli gelişmelere ve olaylara,

rağmen hiçbir değişikliğe uğramadan Türkiye'nin gözetiminde 63 yıldır yürürlükte kalabilmiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra Türkiye'nin en önemli siyasal belgesi olarak kabul edilmektedir.

I. ULUSLARARASI BOĞAZLARDA GEÇİŞ REJİMLERİ

1. Uluslararası Seyrüsefer (Ulaştırma) Amacıyla Kullanılan Boğazlar

Coğrafi bakımdan boğaz (strait), iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yoludur. Boğazların doğal veya tabii su yolları olması özelliği, onları insan yapımı olan kanallardan ayırır¹.

Boğazlar, statülerini düzenleyen hukukun ulusal ve uluslararası niteliği bakımından, ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki gruba ayrılmaktadırlar.

1.1. Ulusal Boğazlar

Tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu ve genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, diğer bir ifade ile tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dahil bulunan ve açık denizi bir iç denize veya kapalı denize bağlayan doğal ve dar su yolları ulusal boğazları oluşturmaktadır. Ulusal boğazlar için verilen yaygın örnek, Karadeniz'i Azak Denizi'ne bağlayan Kerç Boğazı'nın dağılan SSCB dönemindeki durumudur². Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alan Danimarka Boğazlarından Büyük Belt'te tümüyle Danimarka ülkesinde bulunan³ bir ulusal boğazdır. Ulusal boğazlar kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir andlaşma yoksa anılan boğazlardan geçiş rejimi bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse bile, eğer bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliği kazanmaktadır⁴.

¹ Örneğin; Süveyş Kanalı, Panama Kanalı ve Kiel Kanalı başlıca uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan su yolları arasında yer almakla birlikte boğaz olarak mütalaa edilemezler.

² Halen RF ile Ukrayna arasında denizden sınır oluşturan, 18.3 mil uzunluğunda ve en dar yerinde 2.1 mil genişliğinde olan Kerç Boğazı, eski SSCB döneminde tamamen bu devletin sınırları içinde bulunmakta idi.

³ TOLUNER, S., *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, İstanbul 1996, s. 153.

⁴ PAZARCI, H., *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, B. 4, Ankara 1996, s. 329.

1.2. Uluslararası Boğazlar

İki veya daha fazla devletin kıyıdaş olduğu ve tümüyle bu devletlerin karasularına dahil olan ve uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı boğazlar, uluslararası boğazlar olarak nitelendirilmektedir. UAD'nin 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararında da bildirdiği gibi bu tür boğazlarda “coğrafi durum”⁵ ve uluslararası seyrüsefer için kullanılmakta olması belirleyici öge olmaktadır⁶. Buna karşılık, bir su yolunun deniz ulaşımı açısından zaruri bir yol olması uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesini etkilememektedir. Bir başka deyişle, bir su yolunun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması onun uluslararası boğaz olması konusunda herhangi bir ölçüt değildir⁷. Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi geçiş özgürlüğü üzerine inşa edilmiştir.

Coğrafi yapıları birbirinden çok farklı özellikler arzeden uluslararası boğazları; tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar ve birden fazla devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar şeklinde gruplandırmak mümkün olduğu gibi; geçiş rejimleri özel bir andlaşma ile düzenlenmiş boğazlar ve geçiş rejimleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş boğazlar şeklinde gruplandırmak da mümkündür.

2. Uluslararası Teamüli Hukukta Boğazlardan Geçiş

Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yer alan ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş, ilk kez, yukarıda bahse konu olan Korfu Boğazı Davası'na konu olmuştur. Bu tür boğazlardan zararsız geçiş hakkına değinen tek önemli karar olan UAD'nin, İngiltere ile Arnavutluk arasında, İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan geçişinden kaynaklanan uyuşmazlıktaki yargısına göre; açık denizin iki bölümü arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan savaş gemilerinin barış zamanında zararsız geçiş hakları vardır.

Divan, bahse konu davada, savaş gemilerinin önceden izin almak zorunda olmaksızın, zararsız olmak koşuluyla, geçiş hakkına sahip olmaları kuralını kaynağından örf ve adet niteliğinde bir ilke olarak kabul etmiştir. Statüsü bir andlaşmayla

⁵ İki açık deniz kesimini birbirine bağlayan doğal su yolları olma özelliği.

⁶ ICJ Reports, 1949, s. 28-29.

⁷ PAZARCI, H., a.g.e., s. 328.

düzenlenmemiş olan boğazlardan, zararsız olmak koşuluyla geçiş hakkı, ticaret gemisi ve savaş gemisi ayırımı yapılmaksızın bütün gemilere tanınmıştır.

Bir yapılageliş kuralı olarak kabul edilen bu temel ilke 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden ilki olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde⁸ teyit edilmiştir. Sözleşmede karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan zararsız geçiş, bir istisna dışında aynı hukuki esaslara tabi tutulmuştur. Bu istisna, anılan sözleşmenin 16'ncı maddesinin 4'üncü fıkrasında yer alan, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlardaki zararsız geçiş hakkının ertelenemeyeceği ilkesidir. Buna karşılık sözleşmenin 16'ncı maddesinin 3'üncü fıkrasına göre kıyı devleti karasularından zararsız geçiş hakkını süreli olarak askıya alabilmektedir. Ancak kıyı devletinin geçiş yapan gemiler arasında hiçbir ayırım gözetmemesi ve güvenliğinin bunu zaruri kılması gerekmektedir.

Geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar açısından 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi⁹, 1958 Cenevre KBBS'den ayrılmaktadır. BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için iki farklı rejim öngörülmektedir. Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümüyle diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar ile bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlar arasında ayırıma gidilmektedir. BMDHS'nin devletlere karasularını 12 deniz miline kadar tespit etme hakkı tanıyan 3'üncü maddesi hükmünün tatbiki neticesinde, sözleşme öncesinde ulaştırmanın serbestçe yapılabildiği bir açık deniz kesimini haiz olan 100'den fazla boğaz sularının tümü kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olacaktır. Tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları ile kaplanan boğazlardan geçiş rejimi, anılan sözleşmenin "Uluslararası Seyrüsefer (Ulaştırma) İçin Kullanılan Boğazlar" başlığı altında "Transit Geçiş (md. 37-44)" ve "Zararsız Geçiş (md. 45)" olarak düzenlenmiştir.

Devletler, yetkinin ülkeselliği ilkesi gereğince, egemenliğine tabi ülke kesimleri üzerinde her türlü idari ve adli düzenlemeyi yapabilir. Deniz ülkesi, kara ülkesi ve ulusal

⁸ Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. UNTS Vol. 516, s. 205; Türkçe metni için bkz. GÜNDÜZ, A., *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, İstanbul 1998, s. 347.

⁹ Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. United Nation Convention on the Law of the Sea, A/CONF. 62/122 of 7 October 1982, in Third UNCLOS, Vol. XVII, s. 151; 21 ILM (1982) s. 1261; Türkçe metni için bkz. GÜNDÜZ, A., a.g.e., s. 370.

hava sahası gibi devletin egemenliğine tabidir. Bu ülke kesimi için iki ayrı hukuk rejimi öngörülmüştür. İç sular rejimi ve karasuları rejimi.

Karasuları, devletin ülke unsurunun bir parçası olup, devlet egemenliği bu deniz bölgesine de uzanmaktadır.

“Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi” uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasularının büyük önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu durum kıyı devletin yetkilerinin uluslararası hukuk tarafından sınırlanmasını ve düzenlenmesini gerektirmektedir. Bu sınırlamalar, zararsız ve transit geçiş hakkı ile karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır.

3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Boğazlardan Geçiş

3.1. Transit Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar

Uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar hakkındaki genel nitelikli kurallar bu su yolları ile üzerindeki hava sahasından geçiş ve uçuş düzenine ilişkindir. Bahse konu kurallar kıyıdaş devlet/ devletlerin, boğaz suları, bu suların deniz yatağı ve toprak altı ile boğazın üzerindeki hava sahasındaki egemenliğini veya yargı yetkisinin kullanılmasını etkilememektedir¹⁰. Bu çerçevede, bir uluslararası boğaz sularının rejiminin geçiş düzeni dışında, iç sular, karasuları veya açık deniz düzenlerinden hangisine bağlı olacağı sorunu uluslararası hukukun bu konudaki kuralları içinde bir çözüm bulmak zorundadır¹¹. Bu kapsamda, bir boğazın içinde yer alan herhangi bir iç su alanının hukuki statüsü ile boğaz devletin karasularının ötesinde bulunan suların münhasır ekonomik bölge veya açık deniz olarak hukuki statüsü, uluslararası hukukun bu konudaki kuralları içinde çözümlenmesi gerekir.

¹⁰ Bkz. BMDHS, md. 34.

¹¹ PAZARCI, H., a.g.e., s. 329.

BMDHS'nin açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile diğer bölümü arasında yer alan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan boğazlardan geçişe ilişkin hükümleri incelendiğinde uygulanan rejimin esas olarak transit geçiş olduğu görülmektedir. Transit geçiş rejimi uygulaması bazı özellikler gösterir. Şöyle ki;

Hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş boğazlar söz konusu olmalıdır. Hukuki statüleri uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası bir sözleşme ile belirlenmiş boğazlardan geçiş kendi özel statülerine tabidir¹². Ayrıca uluslararası ulaştırmada kullanılan boğaz suları, tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olmalıdır¹³. Bir boğazın suları tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olmuyorsa ve karasuları dışında geçişe elverişli olan bir açık deniz kesimi var ise, bu tür boğazlarda kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları dışından geçişte açık deniz rejimi, diğer bir ifade ile serbest geçiş ilkesi uygulanır. Böyle bir boğazın kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına giren kısımlarından geçişler ise etraflıca incelenecek olan zararsız geçiş rejimine tabi olur.

1958 Cenevre KBBS, bu tür boğazlardan geçişten, boğazlardan zararsız geçiş olarak bahsetmiş ve böyle bir geçişin ertelenemeyeceği hükmü dışında, karasularından zararsız geçiş rejimine tabi tutmuştur. 1982 Sözleşmesi, transit geçiş rejimini karasularından zararsız geçiş rejiminden ayırmıştır. Uluslararası boğazlardan geçiş rejiminin iyi anlaşılabilmesi bakımından her iki kavramın da iyi tanımlanması ve farklılıklarının ortaya konması gerekmektedir.

3.1.1 *Transit Geçiş Kavramı*

Transit geçiş kavramı; uluslararası hukuka BMDHS ile girmiştir. Sözleşmenin 38'inci maddesinin 2'nci fıkrası ile diğer ilgili maddelerine göre şu şekilde tanımlanabilir;

¹² Bkz. BMDHS, md. 35/c; Hukuki statüleri özel sözleşmelerle belirlenmiş boğazlara örnek olarak Türk Boğazları, Danimarka Boğazları ve Cebelitarık Boğazı verilebilir.

¹³ Bkz. BMDHS, md. 36.

“Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğerk bölümü arasında yer alan, hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının bu kısım¹⁴ hükümleri uyarınca kullanılmasıdır.”

Tanımda yer alan kesintisiz ve hızlı geçiş şartı, giriş koşullarına uymak kaydıyla, bir boğaz devletine varma veya oradan ayrılma veya oraya geri dönme amacıyla, boğazdan geçmeye engel teşkil etmez.

Transit geçiş kavramı, hem denizden ve hem de bu tür coğrafi konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını kapsamına alır. Bu nedenle, transit geçiş rejimi, yalnız deniz hukukunda değıl, hava sahasının hukuki rejimi konusunda da yeni hukuki sonuçlar doğurabilecek bir kavram olacaktır. Devletin hava sahası üzerindeki egemenliğı, taraf olduğı ikili veya çok taraflı andlaşmalar dışında, genel uluslararası hukuk kurallarıyla sınırlandırılmış değıldir. Hava ulaştırmasını düzenleyen andlaşmalarda ise, askeri uçakların geçişi ÷lke devletinin iznine bağı tutulmuştur. Transit geçiş hakkı kavramının kabulü, devletin hava sahası üzerindeki egemenliğini de sınırlandıran bir genel kuralın kabulü anlamını taşıyacaktı¹⁵.

3.1.2. Boğazlardan Transit Geçiş Hakkı ve Bu Hakkın Kullanılması

Transit geçiş hakkından bütün gemi ve uçaklar yararlanır. Ticaret gemisi, savaş gemisi, sivil ve askeri uçaklar arasında hiçbir ayırım yapılamaz. Ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğerk devlet gemi ve uçakları da aynı haktan yararlanırlar.

Transit geçiş hakkından yararlanan gemiler ve uçaklar için bazı yükümlölükler konmuştur. Sözleşmenin 39’uncu maddesine göre “gemi ve uçaklar” transit geçiş hakkını kullanırken;

¹⁴ KISIM III- Uluslararası seyrüsefer (ulaştırma) için kullanılan boğazlar (md. 34-45).

¹⁵ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 143-144.

3.1.2.1. Boğazdan veya boğazın üzerinden gecikmeksizin seyredecekler ve uçacaklar,

3.1.2.2. Boğaza kıyıdaş devlet/devletlerin egemenliğine, ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına karşı tehdit veya kuvvet kullanmaya başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Andlaşması'nda belirtilmiş bulunan uluslararası hukukun ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranıştan kaçınacaklar,

3.1.2.3. Olağanüstü durum ve tehlike durumu hariç, deniz ulaştırmasının normal seyrine uygun olarak kesintisiz ve hızlı bir geçişin gerektirdiklerinin dışında her çeşit faaliyetten kaçınacaklar,

3.1.2.4. BMDHS KISIM-III (Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar)'de yer alan diğer ilgili hükümlere riayet edeceklerdir.

Sözleşme; aynı maddede diğer yükümlülükleri gemiler ve uçaklar için ayrı ayrı düzenlemiştir. 39'uncu maddenin 2'nci fıkrasına göre transit geçiş sırasında gemiler;

3.1.2.5. Deniz ulaştırmasının güvenliği konusunda genellikle benimsenmiş uluslararası düzenlemelere, usullere ve uygulamalara; bu bağlamda Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne,

3.1.2.6. Denizin gemiler tarafından kirletilmesini önlemek, azaltmak veya denetim altına alabilmeye yönelik genellikle benimsenmiş uluslararası düzenlemelere, usullere ve uygulamalara, uyacaklardır.

Sözleşmenin 39'uncu maddesinin 3'üncü fıkrası hükmüne göre ise "Uçaklar, transit geçiş sırasında;

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından hazırlanan, sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır. Devlet uçakları bu kuralların öngördüğü güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve ulaşım güvenliğini her zaman göz önünde tutarlar. Sürekli olarak hava ulaştırmasını denetlemek amacıyla uluslararası yetkili otorite tarafından kendisine verilen radyo frekansını veya uluslararası kaza frekansını kullanırlar."

Transit geçiş esnasında denizaltıların satıhtan seyretme mecburiyeti yoktur.

3.1.3. Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Hakları

Uluslararası seyriüsefer (ulaştırma) için kullanılan boğazlara kıyıdaş devlet/devletler;

3.1.3.1 Seyir güvenliğini sağlamak, deniz trafiğini düzenlemek,

3.1.3.2. Boğazda petrol, yağlı atıklar ve diğer zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili uygulanabilir uluslararası düzenlemelere işlerlik kazandırmak suretiyle kirlenmeyi önlemek, azaltmak veya kontrol altına almak,

3.1.3.3. Yabancı devlet gemilerinin avlanmasını önlemek veya avlanma yöntemlerini belirlemek,

3.1.3.4. Gümrük, maliye, muhacerat veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerini ihlal etmek suretiyle her türlü mal, para veya şahısların gemiye alınması veya gemiden tahliyesi,

3.1.3.5. Boğaz devletinin önceden izin vermesi koşuluna bağlanan denizde bilimsel araştırma veya hidrografik ölçüm faaliyetleri,

için kanunlar ve diğer ulusal düzenlemeler yapma yetkisini haizdir¹⁶.

Yapılan kanunlar ve düzenlemelerle öngörülen geçiş yolları ve trafik ayırım şemaları ile daha önce tahsis edilmiş geçiş yollarının veya belirlenmiş trafik ayırım şemalarının yerine ikame edilen yeni geçiş yolları veya trafik ayırım şemaları, genellikle kabul edilmiş olan uluslararası düzenlemelere uyacaktır¹⁷. Geçiş yolları ve trafik ayırım şemalarının kabul edilmesi amacıyla boğaz devleti/devletleri yetkili uluslararası örgüte¹⁸ teklifte bulunur. Örgüt ancak boğaz devletleri ile üzerinde mutabık kalacağı geçiş yollarını veya trafik ayırım şemalarını kabul edebilir. Boğaza kıyıdaş devlet/devletler ancak bundan sonra onları tahsis edebilir, belirleyebilir veya değiştirebilir¹⁹.

¹⁶ Bkz. BMDHS, md. 42/1, 40.

¹⁷ Bkz. BMDHS, md. 41/1, 2, 3.

¹⁸ Günümüzde bu örgüt Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) olup, girişimler bu örgüt nezdinde yapılmaktadır.

¹⁹ Bkz. BMDHS, md. 41/4.

Transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler geçerli geçiş yolları ve trafik ayırım şemaları ile yukarıda bahse konu ulusal düzenlemelere riayet edeceklerdir²⁰.

Devletin egemenliğini temsil eden gemilerin (savaş gemileri, ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemileri) veya bu nitelikteki uçakların kanuni düzenlemelere uymaması nedeniyle kıyıdaş devletlerin bir kayıp veya zarara uğraması durumunda bayrak devletinin ve uçağın tescil edildiği devletin uluslararası sorumluluğu vardır²¹.

3.1.4. Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Yükümlülükleri

BMDHS'nin kıyıdaş devletlere tanıdığı yetkilere karşılık 44'üncü madde bazı ykmllkler getirmiştir. Bu madde hükmüne göre;

3.1.4.1. Kıyıdaş devlet/devletler transit geçişi engelleyemezler,

3.1.4.2. Bu hakkın kullanılmasını erteleyemezler,

3.1.4.3. Kendilerince bilinen seyir ve uçuşa engel her tehlikeyi uygun bir biçimde ilan edeceklerdir.

Ayrıca boğaz devletleri, tahsis ettikleri veya belirledikleri trafik ayırım şemalarını uygun haritalar üzerinde açıkça gösterecek; hazırladıkları kanun ve diğer ulusal düzenlemelerle uygun şekilde ulusal ve uluslararası kamuoyuna duyuracaklardır²². Boğaz devletleri hazırladıkları kanun ve düzenlemelerle, yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak veya bunların uygulanışlarında transit geçiş hakkını pratikte inkar etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir²³.

²⁰ Bkz. BMDHS, md. 41/7, 42/4.

²¹ Bkz. BMDHS, md. 42/5.

²² Bkz. BMDHS, md. 41/6, 42/3.

²³ Bkz. BMDHS, md. 42/2.

3.2. Zararsız Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar

3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı

Zararsız geçiş; iki ayrı kavramı kapsamaktadır. Birincisi “geçiş”, ikincisi "geçişin zararsız olması". Geçiş hakkı; deniz ulaştırmasının serbestliğine ve sürekliliğine, geçişin zararsız olması ise; kıyı devletlerinin çıkarlarının korunmasına hizmet etmektedir.

BMDHS’ nin 18’inci maddesinin birinci fıkrası geçişi şöyle tanımlamaktadır;

“Geçiş;

3.2.1.1 İç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın, veya,

3.2.1.2. İç sulara ulaşmak veya ayrılmak, iç sular dışında bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak, amacıyla karasularında seyretmektir.”

Sözleşmenin 18’inci maddesinin ikinci fıkrası hükmü gereğince geçiş “kesintisiz ve hızlı” olacaktır. “Durma ve demirleme”; olağan deniz olaylarından olduğu veya bir zorunlu neden veya tehlike nedeniyle, veya kazaya uğramış kişilere, gemilere veya uçaklara yardım amacıyla yapılırsa geçiş kapsamına girer.

Peki, geçişi zararsız kılan şartlar nelerdir?

Sözleşmenin 19’uncu maddesinin birinci fıkrasına göre “Geçiş; kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine bir hanel getirmedığı sürece zararsızdır. Geçiş; bu sözleşme hükümlerine ve uluslararası hukukun öteki kurallarına uygun olarak yapılmalıdır.” 19’uncu maddenin ikinci fıkrasına göre ise yabancı bir geminin geçişi, eğer bu gemi karasularında aşağıdaki davranışlardan birini yapmaya kalkıştırsa kıyı devletinin barışına ve güvenliğine zarar vermiş sayılır. Bu davranışlar:

3.2.1.1. Kıyı devletinin egemenliğine, ülke bütünlüğüne veya siyasal bağımsızlığına yönelik tehdit veya kuvvet kullanılması, veya Birleşmiş Milletler

Andlaşması'nda belirtilmiş olan uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer her çeşit davranış,

3.2.1.2. Hangi tür silahlarla olursa olsun eğitim ve tatbikat yapılması,

3.2.1.3. Kıyı devletinin savunması veya güvenliği aleyhine bilgi toplanması,

3.2.1.4. Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan propaganda faaliyetlerinde bulunulması,

3.2.1.5. İnsanlı veya insansız hava vasıtalarının uçurulması , güverteye indirilmesi veya güverteye alınması,

3.2.1.6. Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık ve muhacerat konularına ilişkin kanunlarına ve düzenleyici işlemlerine aykırı olarak ticari eşyanın, fonların (paranın) ve kişilerin gemiye alınması ve gemiden çıkartılması,

3.2.1.7. Bu sözleşmeyi çiğnemek suretiyle denizin isteyerek ve ağır biçimde kirletilmesi,

3.2.1.8. Avlanma,

3.2.1.9. Araştırma ve numune alma,

3.2.1.10. Herhangi bir ulaştırma (ve haberleşme) sisteminin veya kıyı devletinin diğer herhangi bir donanım veya tesisinin işleminin bozulması,

3.2.1.11. Geçişle doğrudan herhangi bir ilgisi olmayan diğer davranışlar, şeklinde sıralanmıştır.

Karasularında seyreden yabancı denizaltılar ve su altı araçları, su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadırlar. Aksi davranış; geçişin zararsız niteliğini ortadan kaldırır.

BMDHS, zararsız geçiş hakkından yararlanmak konusunda, ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında bir ayırım yapmış mıdır?

Sözleşmenin “...bütün devletlerin gemileri karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanır.” şeklindeki 17’nci madde hükmü bu önemli soruyu yanıtlamaktadır. Bütün gemiler kavramına ticaret gemileri, savaş gemileri ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemileri girmektedir.

Öğreti alanında tartışılan ve iki ayrı görüşün ortaya çıkmasına neden olan bu konuda UAD’nin kararı; ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında bir ayırım yapılmayacağıdır. Divan’ın; Birleşik Krallık ile Arnavutluk Hükümeti arasındaki “Korfu Boğazı Anlaşmazlığı’nı” çözen içtihadına göre “savaş gemilerinin, yabancı devlet karasularından ve boğazlardan geçiş hakkı vardır.”²⁴.

Kıyı devleti; bazı koşullarla ve olağanüstü durumlarda savaş gemilerinin geçişine ilişkin bazı kurallar koyabilir. Divan kararına göre;

3.2.1.1. Kıyı devleti; karasularından ve uluslararası boğazlardan geçiş hakkını yasaklayamaz.

3.2.1.2 Bu hakkın kullanılmasını önceden müsaade alma koşuluna bağlayamaz.

Görüldüğü gibi, gerek sözleşme hükmü, gerekse divan kararı zararsız geçiş hakkından yararlanma konusunda ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında bir ayırım gözetmemiştir. Ancak; geçişin zararsız niteliğinin ortadan kalkması durumunda savaş gemileri lehine bir fark ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki; “Savaş gemisinin, kıyı devletinin karasularından geçiş ile ilgili kurallarına uymaması ve uyması yolunda yapılan çağrışı dikkate almaması halinde, kıyı devleti, geminin karasularından çıkmasını isteyebilir.” Bu hüküm; hem 1958, hem de 1982 sözleşmelerinde kabul edilmiştir. Kıyı devleti; savaş gemisinin karasularından çıkmasını ancak diplomatik yoldan isteyebilecektir. Oysa, ticaret gemilerinin karasularından zararsız olmayan bir geçişini önlemek üzere kıyı devleti aşağıdaki tedbirleri alabilmektedir:

²⁴ ICJ, Reports, 1949, s. 28.

3.2.1.1. Geçiş yasaklamak veya ertelemek,

3.2.1.2. Zararsız geçişle ilgili kendi hukukunun öngördüğü bütün önlemleri almak.

Neden savaş gemileri lehine böyle bir fark gözetilmiştir?

Devletlerin yargı muafiyetleri vardır. Bir devlet, diğer bir devlet organları önünde yargılamaz. Savaş gemileri; devletin egemenliğini temsil etmektedirler. Bu gemiler üzerinde yargı ve icra yetkisinin kullanılmaması; uluslararası örf ve adet haline gelmiş kuralın bir uygulamasıdır.

Kıyı devletine yargı yetkisi vermeyen BMDHS, 31'inci maddesinde bayrak devletin bir uluslararası sorumluluğundan bahsetmektedir. Bu sorumluluk; ancak uluslararası bir örgüt veya yargı organı önünde ileri sürülebilmektedir. Bu hükme göre "Bayrak devleti; bir savaş gemisinin veya ticari olmayan amaçlarla kullanılan başka bir devlet gemisinin, kıyı devletinin karasularından geçişe ilişkin kanun ve düzenlemelerine veya bu sözleşmenin veya uluslararası hukukun öteki kurallarına uymaması sonucu olarak kıyı devletinin uğradığı her çeşit kayıp veya zararın uluslararası sorumluluğunu taşır."

Geçişin zararsızlık niteliğini değerlendirme yetkisi hangi devlete aittir? Geçişin zararlı olduğuna kıyı devleti karar verebilecek midir?

Bu soruları yanıtlayacak bir hüküm; BMDHS'de yoktur. Bu konuya Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'na sunulan öneriler arasında da rastlanmamıştır.

Bu yetkiyi kıyı devletine tanımak; zararsız geçiş hakkını kullanan devletler aleyhine sonuçlar doğuracaktır. Çünkü bu hak; uluslararası hukukun yabancı devletlere tanıdığı bir haktır.

Diğer devletlerin takdirine üstünlük tanımak ise, kıyı devletinin hukuken korunmuş olan çıkarlarını ihlal eder.

Makul bir çözüm; geçişin zararsızlık niteliğinin ortadan kalktığından kıyı devletince değerlendirilmesidir. Kuşkusuz bu değerlendirme; diğer devletler tarafından tartışılabilecektir²⁵.

3.2.2. Boğazlardan Zararsız Geçiş

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan bir boğazdan geçiş rejimi yukarıda etraflıca incelenen transit geçiştir. Ancak böyle bir boğaz, aynı devlete ait bir kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşmuşsa ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge kesimi varsa, böyle bir boğazdan geçişte “zararsız geçiş” rejimi uygulanır²⁶. Keza bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçişte de “zararsız geçiş” rejimi uygulanır²⁷.

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile diğer bir bölümü arasında bulunup da bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları aynı devletin egemenliğine tabi olmayan boğazların durumu²⁸ BMDHS’de ayrıca düzenlenmiş değildir. Diğer bir ifade ile; bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları ayrı devletlere ait olan boğazlar, BMDHS’de zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar arasında yer almamaktadır. Bu tür boğazlardan geçişte de transit geçiş rejimi uygulanır.

3.3. Transit ve Zararsız Geçişle İlgili Uygulamalar

BMDHS’ye göre yukarıda açıklanan tanımlar ile transit ve zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlara ilişkin kriterler çerçevesinde; Ege Denizi’nde transit ve zararsız geçiş örnekleri Şekil 1’dedir. Örneklerin Ege Denizi’nden seçilmesinin başlıca sebebi,

²⁵ KURUMAHMUT, A., “Zararsız ve Transit Geçiş”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 546, s. 60.

²⁶ Bkz. BMDHS, md. 38/1, 45/1.a.

²⁷ Bkz. BMDHS, md. 45/1.b.

²⁸ Ege Denizi’nde; Anadolu ile Yunanistan’a ait Midilli Adası arasında yer alan Müsellim Boğazı ve Dikili Boğazı, keza Anadolu ile Yunanistan’a ait Sakız ve Sisam Adaları arasında yer alan Çeşme ve Dilek Boğazları örnek olarak verilebilir.

Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında Türkiye'nin, bir boğaz devleti olmakla birlikte, Ege Denizi'ndeki durumunu dikkate alarak, boğazları kullanan devletler grubu içine girebileceğini düşünmesidir. Türkiye, konferansta bu konudaki tutumunu belirleyecek bir öneri sunmuş değildir. Ancak olabilecek gelişmelerin hayati çıkarlarını doğrudan doğruya etkileyebileceğinin bilincinde olmuş ve gerekli olan girişimlerde bulunmuştur²⁹. Diğer taraftan Yunanistan ise BMDHS'nin "Uluslararası Ulaştırımda Kullanılan Boğazlar" başlıklı KISIM-III hükümleri için Ege Denizi'ni düşünerek Sözleşmeye yorum beyanı koymuştur³⁰.

Ege Denizi'nde transit ve zararsız geçişe ilişkin uygulamalar ve bazı örnekler şu şekildedir³¹:

3.3.1. Ege'de yer alan bir boğaz tümüyle Yunan karasularına dahil olmuyorsa ve karasuları dışında geçişe elverişli olan bir açık deniz kesimi var ise bu tür boğazların Yunan karasuları dışındaki kısmından geçiş "Açık Deniz" rejimine tabi olur. Diğer bir ifade ile yapılacak geçiş "Serbest Geçiş" tir (Şekil 1.1 ve Şekil 1.2, Örnek 1). Böyle bir boğazın Yunan karasularına giren kısımlarından geçişte ise "Zararsız Geçiş" rejimi uygulanır (Şekil 1.1, Örnek 3).

3.3.2. Boğaz; Yunanistan kıta ülkesi ile Yunanistan'a ait bir ada arasında oluşmuşsa ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz kesimi varsa, böyle bir boğazdan geçişte "Zararsız Geçiş" rejimi uygulanır (Şekil 1.2, Örnek 3).

3.3.3. Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yer alan bir boğaz tümüyle Yunan karasularına dahil oluyorsa (Şekil 1.2, Örnek 2) veya Türk

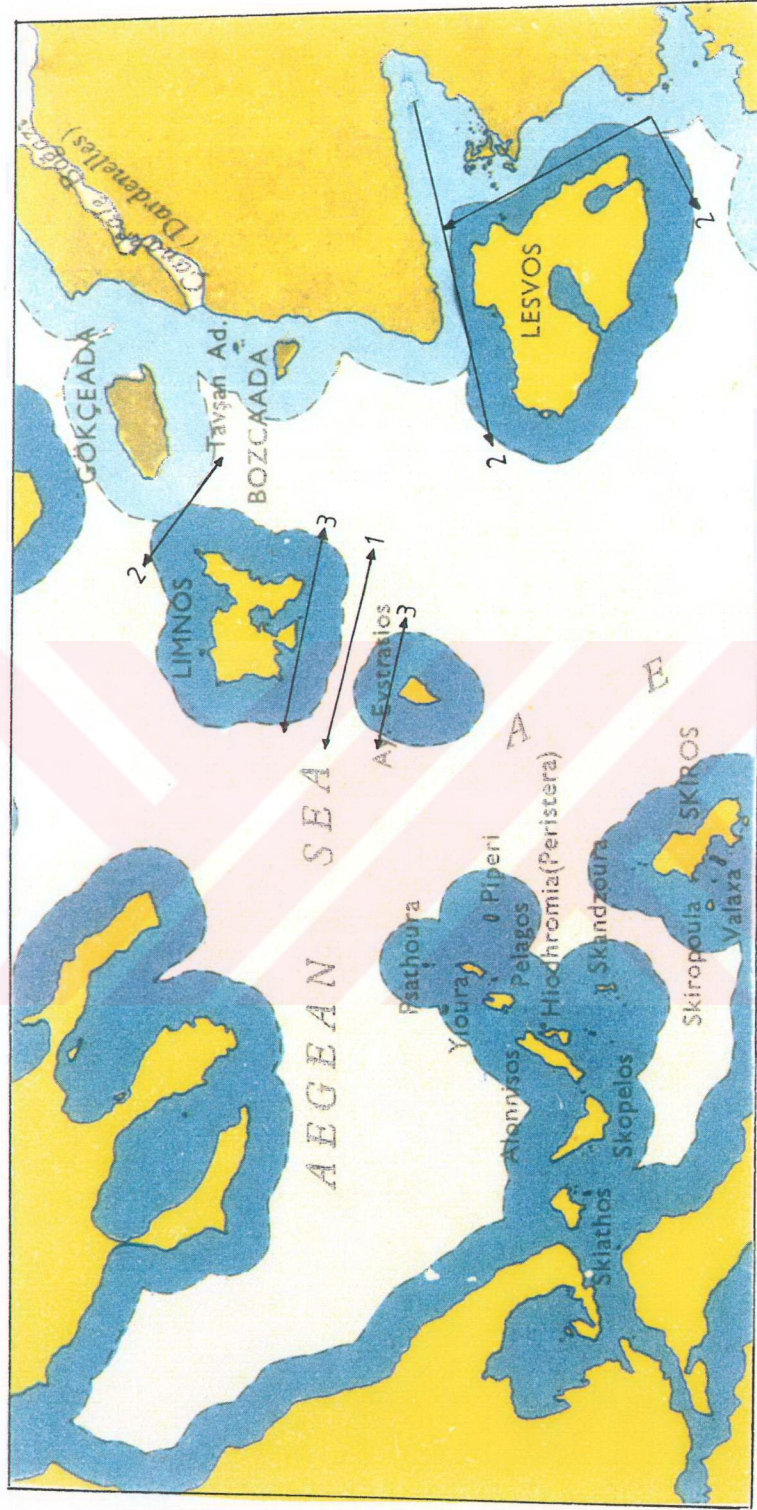
²⁹ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 140.

³⁰ Yunanistan'ın Boğazlar konusunda Sözleşmeye koyduğu yorum beyanı şu şekildedir:

"Bu beyan 'uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlar' hakkındaki KISIM-III'ün hükümleri ve daha özel olarak Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 36, 38, 41 ve 42'nci maddelerinin uygulamadaki durumları ile ilgilidir. Fiilen aynı uluslararası ulaştırma yolu hizmeti gören ve birbirinin alternatifi olan birçok boğaz oluşturan dağınık durumdaki sayısız adanın olduğu yerlerde, Yunan Hükümetinin anlayışına göre, üçüncü devletlerin gemi ve uçaklarının, bir yandan uluslararası ulaştırma ve uçuş gereklerini karşılayacak, öte yandan da, hem gemi ve uçakların hem de kıyı Devletlerinin asgari güvenlik ihtiyaçlarının karşılanacağı bir tarzda yukarıda anılan boğazlarda transit geçiş rejimine göre geçebileceği yol veya yolları tayin etmek sorumluluğu ilgili kıyı devletininindir". (Bkz. 'Multilateral Treaties, s. 769', "GÜNDÜZ, A., a.g.e., s. 372'den naklen").

³¹ Şekil 1'de sadece Ege Denizi'nin bazı bölgelerini 6 deniz mili karasuları genişlikleri ile gösteren haritalar referans alınarak açıklama yapılmış ve örnekler verilmiş olup örnekleri çoğaltmak mümkündür.

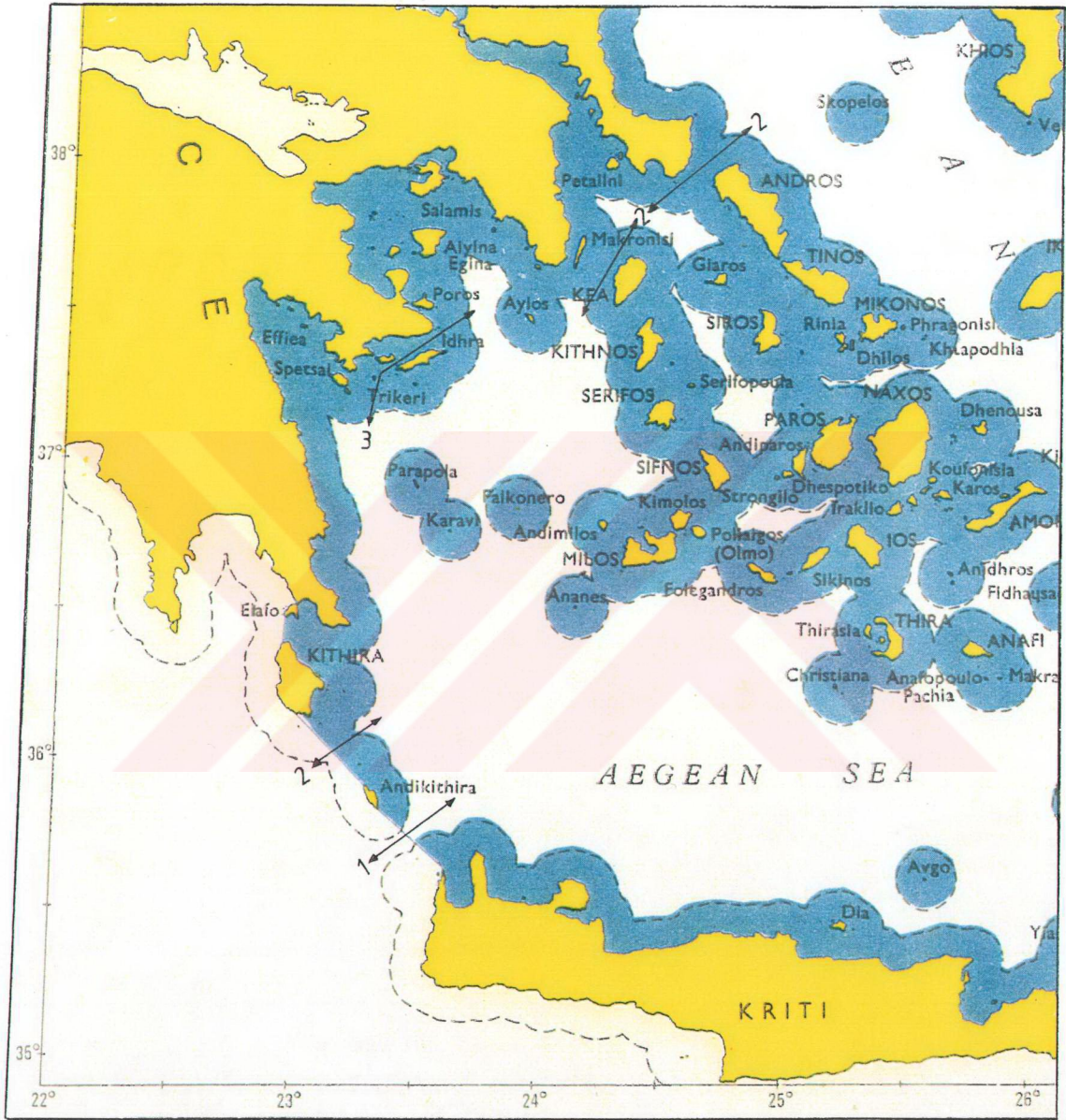
EGE DENİZİ'NDE TRANSİT VE ZARARSIZ GEÇİŞ ÖRNEKLERİ



- 1 SERBEST GEÇİŞ
- 2 TRANSİT GEÇİŞ
- 3 ZARARSIZ GEÇİŞ

ŞEKİL 1.1

EGE DENİZİ'NDE TRANSİT VE ZARARSIZ GEÇİŞ ÖRNEKLERİ



- 1 SERBEST GEÇİŞ
- 2 TRANSİT GEÇİŞ
- 3 ZARARSIZ GEÇİŞ

ŞEKİL 1.2

ve Yunan karasuları ile kaplanıyorsa (Şekil 1.1, Örnek 2) bu tür boğazlardan geçişte “Transit Geçiş” rejimi uygulanır.

3.3.4. Anadolu’nun Ege Denizi kıyıları ile Yunanistan’a ait Doğu Ege adaları arasında kalan boğazlarda (Geçişin iki açık deniz kesimi arasında bir intikal olması veya açık denizden bir Türk limanına veya Türk karasularındaki bir demir yerine intikal olup olmamasına bakılmaksızın), “Transit Geçiş” rejimi uygulanır (Şekil 1.1 ve Şekil 1.3, Örnek 2).

3.3.5. Türk karasularını Ege’nin açık deniz kesimine bağlayan ve tümüyle 6 millik Yunan karasuları ile kaplanan boğazlardan geçişte “Zararsız Geçiş” rejimi uygulanır (Şekil 1.3, Örnek 3).



EGE DENİZİ'NDE TRANSİT VE ZARARSIZ GEÇİŞ ÖRNEKLERİ



- 2 TRANSİT GEÇİŞ
- 3 ZARARSIZ GEÇİŞ

ŞEKİL 1.3

II. TÜRK BOĞAZLARI VE MARMARA DENİZİ'NİN

COĞRAFİ KONUMU

“Türk Boğazları” terimi, bu boğazlarla ilgili uluslararası düzenlemelerde, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazını kapsayan bir terim olarak kullanılır³².

Marmara Denizi, iç sular rejimine tabi olan bir deniz olmasına rağmen, bu değerlendirme, *ulaştırma dışında kalan hususlarda* önem kazanır. Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı, geçiş açısından, her zaman bir bütün sayılmıştır³³. İki açık denizi birbirine bağladığı için de uluslararası bir su yolu mahiyetindedir. Bu niteliği sebebiyledir ki, Türk Boğazları'ndan geçiş ulusal değil, uluslararası düzenlemelere tabidir³⁴. Şekil 2.1'deki harita Türk Boğazları bölgesini göstermektedir.

1. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan ve İstanbul şehrini ikiye bölerek ortasından geçen bir uluslararası su yoludur. İstanbul Boğazı'nın kuzey girişi Anadolu fenerini Türkeli fenerine birleştiren hat, güney girişi ise, Ahırkapı fenerini, Kadıköy İnciburnu fenerine birleştiren hattır³⁵.

İstanbul Boğazı'nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasında intikal rotaları üzerinde 16.64 deniz mili (33280 Yarda)³⁶ olup, genişliği kuzey girişinde 3640 yarda, güney girişinde 3090 yarda'dır. Boğazın en dar yeri Kandilli Burnu-Aşıyan Burnu arası olup 770 yarda, en geniş yeri Umuryeri-Büyükdere limanı arasında 3740 yarda'dır. İstanbul Boğazı'nda ortalama derinlik 65 m. olup, en derin yeri Kandilli-Bebek arasında 110 m., en

³² TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s.154.

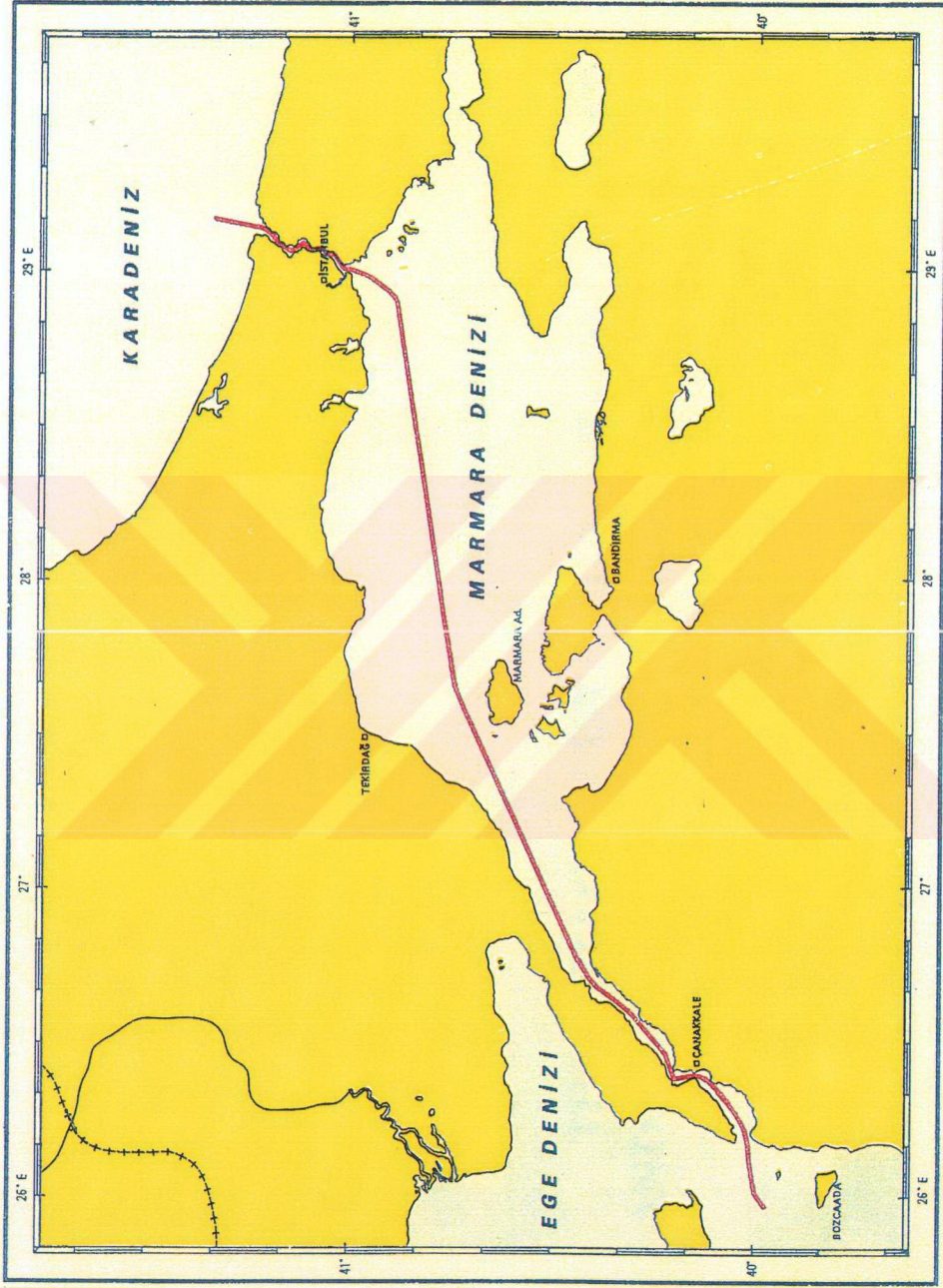
³³ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s.156.

³⁴ GÜNDÜZ, A., a.g.e., s. 487.

³⁵ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı; *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994, s.1.

³⁶ 1 Deniz mili= 1852 m., 1 yarda= 91.44 cm.'dir.

TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİNİ GÖSTERİR HARİTA



ŞEKİL 2.1

sığ yeri kuzey rotası üzerinde iken Kadıköy İnciburnu önlerinde 18 m., güney rotası üzerinde Aşıyan burnu önünde 12.8 m.'dir³⁷.

İstanbul Boğazı, dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler 15 kez rota değişikliği yaparken, Karadeniz'e çıkışta Paşabahçe önlerinde bir defada 85 derecelik, Marmara'ya inişte Yeniköy önlerinde bir defada 70 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar³⁸.

İstanbul Boğazı'nda Asya ile Avrupa kıtalarını birleştiren iki adet asma köprü mevcuttur. Bu köprüler güneyden kuzeye doğru sırasıyla, İstanbul Boğaz Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'dür. İstanbul Boğaz Köprüsü; Beylerbeyi-Ortaköy arasında, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ise Kavacık-Bebek arasında yer almaktadır. Köprüler arası mesafe 6030 yd. olup her iki köprünün yükseklikleri itibariyle gemiler için emniyetli geçiş yüksekliği 58 m. olarak tespit edilmiştir³⁹.

İstanbul Boğazı, tuzluluk dereceleri birbirinden farklı iki denizi birleştirir. Bu nedenle iki ayrı akıntıdan oluşan akıntı sistemi mevcuttur. Karadeniz'in daha az tuzlu olan suları satıhtan Marmara'ya doğru, Marmara'nın daha fazla tuzlu suları ise dipten Karadeniz'e doğru akarlar. Satıh akıntısı dip akıntısına oranla daha süratli ve debisi daha fazladır. Kandilli önlerinde 4-5 mil süratini bulan bu akıntı, zaman zaman 7 mile kadar da yükselmektedir. İstanbul Boğazı ile Boğazdaki yüzey akıntılarını gösteren harita Şekil 2.2'dedir. İstanbul Boğazı'nda hakim dalga yönü Ocak ve Şubat aylarında kuzey, diğer aylarda ise kuzeydoğudur.

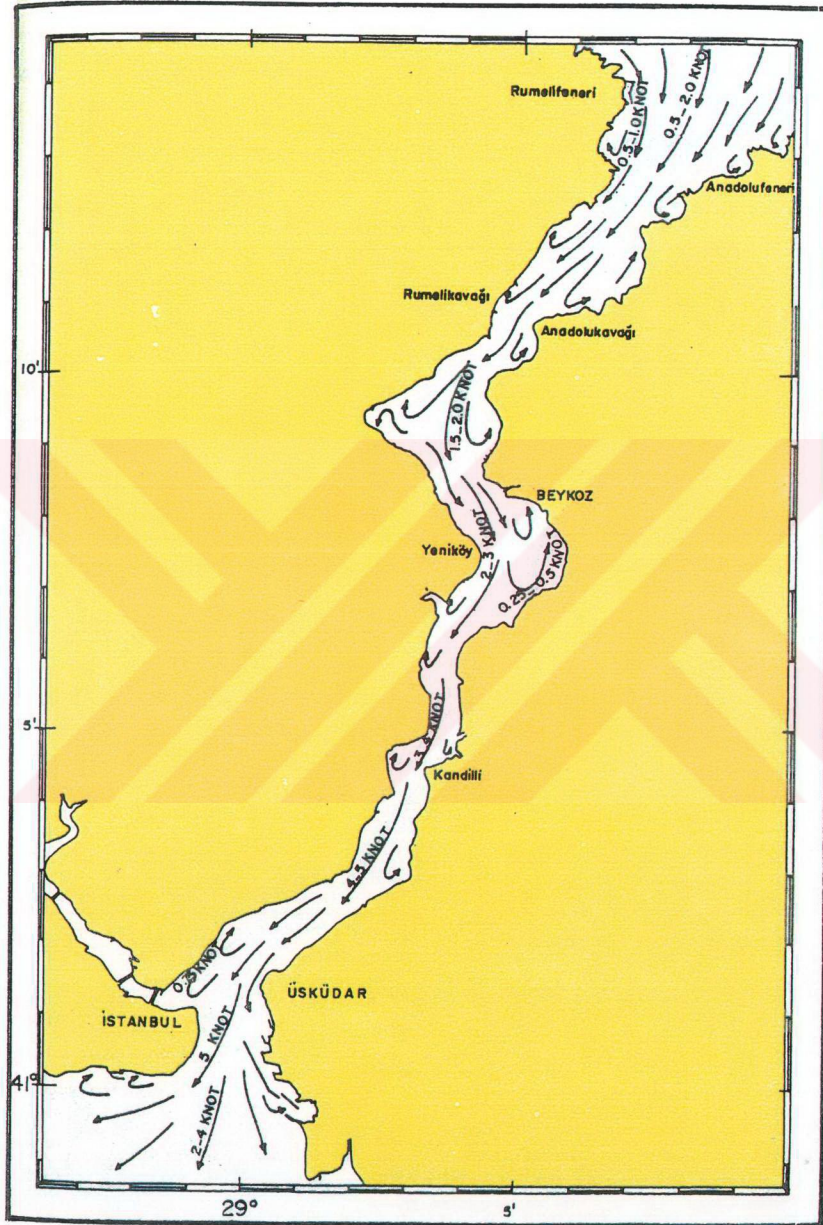
İstanbul Boğazı'nda büyük çapta üç adet liman/iskele mevcut olup bunlar; Tophane ve Haydarpaşa limanları ile Harem iskelesidir. Bunlara ilave olarak birçok yerde iskele ve barınaklar mevcuttur. Ayrıca Boğazın doğu ve batı kıyıları arasında yoğun bir şehir hatları vapur trafiği mevcuttur. Boğazda trafiğin düzeninin kontrolü ve seyir emniyetinin sağlanmasına yardımcı olmak amacıyla; Ahırkapı Trafik Kontrol Merkezi, Türkeli

³⁷ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 2921-A ve 2921-B numaralı seyir haritaları, İstanbul 1994, ölçek 1: 20.000.

³⁸ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 2921-A ve 2921-B numaralı seyir haritaları, İstanbul 1994, ölçek 1: 20.000.

³⁹ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı; *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994, md.1.1.8.

İSTANBUL BOĞAZI VE BOĞAZDAKİ YÜZEY
AKINTILARINI GÖSTERİR HARİTA



ŞEKİL 2.2

Feneri, Rumeli Kavak ve Kandilli Trafik Kontrol İstasyonları ile Umuryeri ve Kızkulesi Gözcü İstasyonları tesis edilmiştir⁴⁰.

Dünyada mevcut başlıca uluslararası su yolları; Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı, Magellan Boğazı ve Türk Boğazları'dır. Bu boğaz ve kanallardan Süveyş Kanalı güzergahındaki yerleşim yerlerinden Mısır'a ait Port Said kentinin nüfusu 460.000, İsmailiye kentinin 255.000, Panama Kanalı'nın geçtiği Panama City'nin nüfusu 948.000, Kiel Kanalı'nın geçtiği Kiel şehrinin nüfusu 244.800, Danimarka Boğazları'ndan küçük ve büyük Belt ile Sound boğazlarının geçtiği yerleşim yerlerinin toplam nüfusu 140.886, Cebelitarık Boğazı'nın kuzeyindeki İspanya'ya ait Algerias kentinin nüfusu 101.063, güneyindeki Fas'a ait Tanger şehrinin nüfusu 554.000 ve nihayet Magellan Boğazına en yakın yerleşim yeri olan Şili'nin Punta Arenas kentinin nüfusu 109.110 kişidir⁴¹.

Türk Boğazları'ndan İstanbul Boğazı, diğer uluslararası su yollarından farklı olarak oldukça kalabalık bir şehrin ortasından geçmektedir. İstanbul Boğazı'nın ikiye böldüğü İstanbul ilinin nüfusu 1997 yılı sayım sonuçlarına göre 9.198.809 kişidir⁴².

Görüldüğü gibi Türk Boğazları dışındaki diğer kanal ve boğazların geçtiği yerleşim yerlerinin tümünün nüfusları toplamı 2.812.859 kişi olup, bu sayı İstanbul'un nüfusunun üçte birinden daha azdır.

2. Marmara Denizi

Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı arasında kalan ve Marmara Bölgesi olarak adlandırılan coğrafi bölgenin iç kısmını kapsayan 11350 kilometrekare yüzölçümüne sahip bir denizdir. Marmara Denizi'nde, İstanbul Boğazı çıkışından Çanakkale Boğazı girişine kadar olan mesafe, gemiler için intikal rotaları üzerinden 109 mil, Çanakkale Boğazı çıkışından İstanbul boğazı girişine kadar olan mesafe ise yine intikal rotaları üzerinden 111.7 mildir.

⁴⁰ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı; *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994, md.8.1.

⁴¹ Microsoft Encarta World Atlas (CD), 1998.

⁴² İnternet, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Bşk.lığı, 30 Kasım 1997 Genel Nüfus Tespiti Kesin Sonuçları, (www. die. gov. tr).

Marmara Denizi'nde; en uzun mesafe doğu-batı yönünde İzmit Körfezi girişinden Çanakkale Boğazı girişine kadar 121 mil, en geniş mesafe (Silivri ile Bandırma Körfezi doğusundaki Mara Burnu arası) 39 mildir. Marmara Denizi'nde körfez tanımına uygun bazı girintiler vardır. Bunlar Batıdan doğuya, Erdek Körfezi, Bandırma Körfezi, Gemlik Körfezi ve İzmit Körfezi'dir. Erdek Körfezi'nin ağız genişliği Karaburun ile Türkeli Adası batı burnu arasında 8.6 mildir. Bandırma Körfezi ağız Kapsül Burnu ile Deveboyun Burnu arasında 7 mil, Gemlik Körfezi ağız Bozburun ile Mudanya arasında 8.9 mil, İzmit Körfezi ağız ise Yelkenkaya Burnu ile Çatal Burnu arasında 3.4 mildir. Marmara Denizi'nin güney ve kuzey kıyılarından ve/veya kıyılara yakın ada/adacıklardan çizilecek olan 12 millik daire kavisleri, iki yerde birleşmez. Bunlardan birincisi, Marmara Adası'nın kuzeydoğusunda bulunan ve doğu-batı istikametindeki uzunluğu 24.6 mil, kuzey-güney istikametindeki uzunluğu 139 mil olan sahadır. İkincisi, İmralı Adası'nın kuzeydoğusundadır. Gemlik Körfezi girişinde Mudanya limanı kuzeybatısında bulunan İmralı Adası ile bu adanın doğusundaki Bozburun arasındaki mesafe 10.6 mildir. Bu iki noktayı birleştiren düz bir hat çizildiği takdirde bu hattın güney ve doğusunda kalan bölge Gemlik Körfezi olarak kabul edilebilir. Bu durumda İmralı Adası kuzeydoğusundaki 12 mil yayının kesişmediği alan ortadan kalkmaktadır⁴³. Bu veriler Marmara Denizi'nin açık deniz statüsüne tabi kılınması gereken bir deniz olup olmadığı ve dolayısıyla hukuki statüsünün saptanması açısından önemlidir⁴⁴.

Marmara Denizi'nde her mevsimde Yıldız ve Poyraz hakim rüzgarlardır. Ancak kış aylarında Kible ve Lodostan esen rüzgarlar da etkili olmaktadır. Kuvvetli rüzgarlar genel olarak Marmara Denizi'nin doğu kesimlerinde meydana gelmekte, Ocak ayında 10.7 gün ile en çok İstanbul Boğazı'nda görülmektedir.

Marmara Denizi'nde yıllık yağış miktarı 534 ile 789 mm. arasında değişmektedir. Yağış kış aylarında artmakta ve 121 mm.'ye kadar erişmektedir. Bu değer yaz mevsiminde 38 mm.dir. Yılın en çok yağış alan ayı 121 mm. ile Aralık, en az yağış alan ayı 11.5 mm. ile Temmuz ayıdır. Yağışın en sık gözlemlendiği ay 18.1 gün ile Ocak ayıdır. Bunu Aralık ve Şubat ayları izler. Yağışlı gün sayısının en az olduğu ay ise 2.2 gün ile Temmuz ayıdır.

⁴³ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 29 numaralı seyir haritası, İstanbul 1998, ölçek 1: 75.000.

⁴⁴ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 155.

Deniz trafiğini en çok etkileyen hususlardan biri olan sis olayı, genellikle Marmara Bölgesinin Karadeniz'e bakan yamaçlarında daha fazla görülür. Özellikle Boğazlar bölgesi, daha fazla sis etkisi altında kalmaktadır. Bölge için ortalama sisli gün sayısı; Çanakkale'de 39, Tekirdağ'da 6, Kocaeli'nde 14 gündür. Sis olayı Çanakkale Boğazı'nda Ocak, Şubat, Mart, Kasım, Aralık aylarında oluşmakta ve deniz ulaşımını 5-6 gün aksatabilmektedir. İstanbul Boğazı'nda ise Ocak-Mayıs arası ile Ekim aylarında oluşmakta ve deniz ulaşımını 10-15 gün aksatabilmektedir.

Gemilerin manyetik pusulalarını ve dolayısıyla seyir emniyetini etkileyen bir hususta bölgedeki manyetik tabii sapma'dır. 1996 yılı itibarı ile Marmara Denizi'nin kuzeydoğusunda 3 derece 6 dakika doğu, güneybatısında 3 derece 20 dakika doğu olmak üzere tabii sapma (Variation) değeri bulunmakta olup, yılda bir dakika artmaktadır⁴⁵.

Marmara Denizi'nde (Boğazlar hariç) toplam 5 adet liman bulunmakta olup bunlar; Derince, İzmit, Gemlik, Bandırma ve Tekirdağ limanlarıdır. Ayrıca rüzgar ve hava durumuna bağlı olarak Ahırkapı, Moda, Tuzla, Maltepe, İzmit, Gemlik, Mudanya, Bandırma, Erdek ve Tekirdağ mevkileri demirlemeye en uygun yerlerdir.

Marmara Denizi üzerinde, Marmara Ereğlisi'nde bir adet Trafik Kontrol İstasyonu bulunmaktadır.

3. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlayan ve Çanakkale şehrinin ortasından geçen bir uluslararası su yoludur. Çanakkale Boğazı'nın kuzey girişi Zincirbozan fenerinden geçen boylam, güney girişi ise, Mehmetçik Burnu fenerini, Kumkale fenerine birleştiren hattır.

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasında intikal rotaları üzerinde 37.1 deniz mili (74200 yarda) olup, genişliği kuzey girişinde 5600 yarda, güney girişinde 4740 yarda'dır. Boğazın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arası olup 1430 yarda, en geniş yeri İntepe limanı önünde 7900 yarda'dır. Çanakkale Boğazı'nda ortalama

⁴⁵ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 29 numaralı seyir haritası, İstanbul 1998, ölçek 1: 75.000.

derinlik 65 m. olup, en derin yeri Dalyan Burnu önlerinde 94 m., en sığ yeri kuzey rotası üzerinde Kabageven Burnu önlerinde 25 m., güney rotası üzerinde Kilitbahir önlerinde 27 m.'dir⁴⁶.

Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı gibi dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler 11 kez rota değişikliği yaparken, Nara Burnu önlerinde bir defada 75 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar⁴⁷.

Çanakkale Boğazı'nda, kuvvetli lodosta yön değiştirebilse de genelde Marmara'dan Ege Denizi'ne doğru bir yüzey akıntısı mevcuttur. Akıntının sürati ortalama 1.5-2.5 mil/saat olmakla birlikte, rüzgar kuvvetine bağlı olarak artabilir. Çanakkale Boğazı ile Boğazdaki yüzey akıntılarını gösteren harita Şekil 2.3'dedir. Çanakkale Boğazı'nda hakim dalga yönü Ocak ve Şubat aylarında kuzey, Nisan ayında kuzey ve güney, diğer aylarda ise kuzeydoğudur.

Çanakkale Boğazı içinde Çanakkale Limanı ve bu limana bağlı Çanakkale, Eceabat, Gelibolu ve Lapseki iskeleleri mevcut olup, bu iskelelerden ayrıca karşılıklı olarak yoğun arabalı vapur seferleri düzenlenmektedir. Çanakkale Boğazı'nda trafiğin düzeninin kontrolü ve seyir emniyetinin sağlanmasına yardımcı olmak maksadıyla; Çanakkale Trafik Kontrol Merkezi ile Gelibolu ve Mehmetçik Trafik Kontrol İstasyonları tesis edilmiştir⁴⁸.

Çanakkale Boğazı'nın geçtiği Çanakkale ilinin nüfusu 1997 yılı nüfus tespitlerine göre 448.815 kişidir⁴⁹.

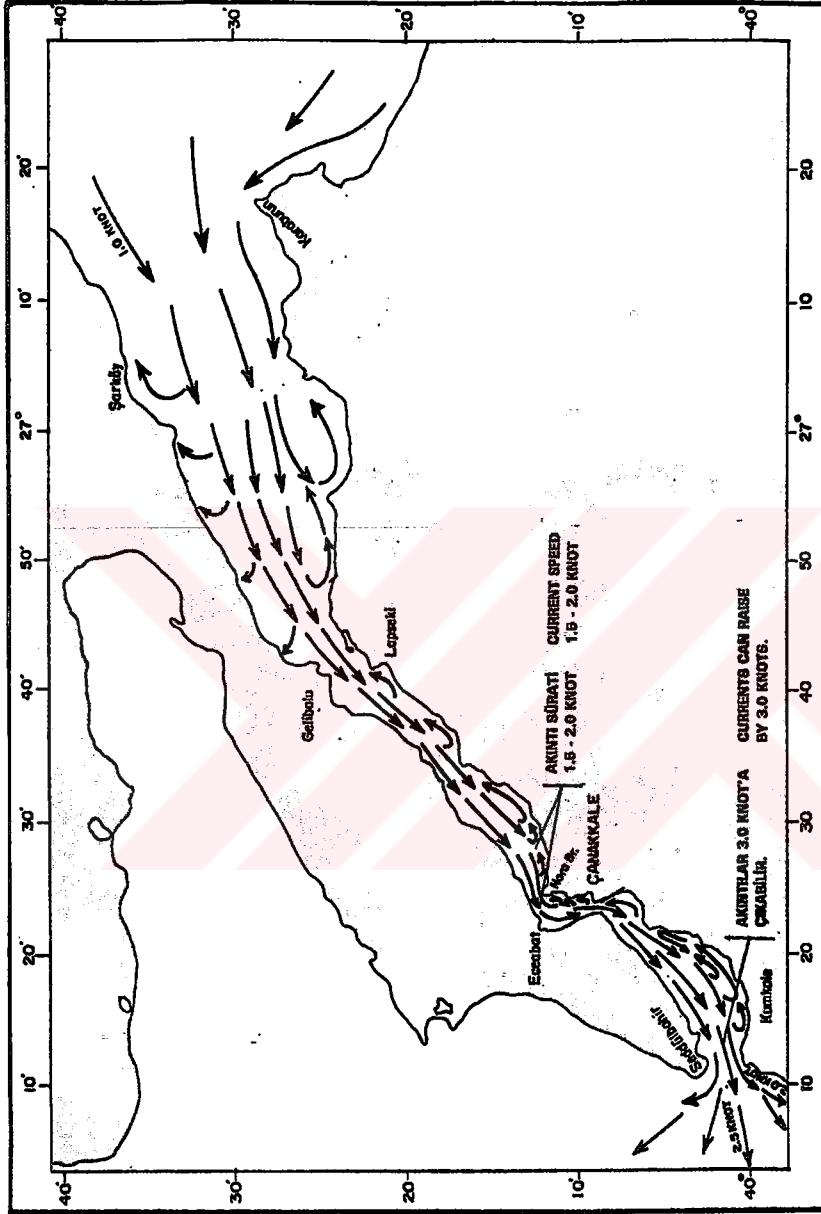
⁴⁶ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 212-A ve 212-B numaralı seyir haritaları, İstanbul 1997, ölçek 1: 50.000.

⁴⁷ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 212-A (PLAN A) numaralı seyir haritası, İstanbul 1997, ölçek 1: 25.000.

⁴⁸ T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı; *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994, md.8.1.

⁴⁹ İnternet, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Bşk.lığı, 30 Kasım 1997 Genel Nüfus Tespiti Kesin Sonuçları, (www. die. gov. tr).

ÇANAKKALE BOĞAZI VE BOĞAZDAKİ YÜZEY
AKINTILARINI GÖSTERİR HARİTA



ŞEKİL 2.3

III. TARİHİ GELİŞİM İÇERİSİNDE BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ VE TÜRK BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜ

1. Tarihi Gelişim İçerisinde Boğazlardan Geçiş Rejimi

Türk Boğazları'nın hukuki statüsünü belirleyen “Boğazların Rejimine İlişkin Olarak Montreux’de 20 Temmuz 1936’da İmzalanan Sözleşme”yi⁵⁰ incelemeyen önce; Boğazlardan geçiş rejiminin geçmişinin ana hatlarının ve bu bağlamda Osmanlı İmparatorluğu döneminde yürürlükte olan rejim ile Lozan Barış Andlaşması’nın getirmiş olduğu rejimin bilinmesinde fayda vardır.

1.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi

1453 yılında İstanbul’un fethinden ve 1484 yılında Karadeniz’in bir Osmanlı iç denizi durumuna gelmesinden sonra, Boğazlar ve bütün kıyıları ile Karadeniz, Türklerin egemenliğine girmiş oldu. Böylece, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz’deki deniz ulaşımına ait bütün kararlar, hiçbir sınırlama olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktaydı. Bu statü Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 1774’de aktedilen Küçük Kaynarca Andlaşmasına kadar devam etti. Bu andlaşma ile Rus ticaret gemilerine Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştı. Kısaca belirtmek gerekirse, 1774’e kadar olan devreyi, Osmanlı İmparatorluğunun “mutlak egemenlik devresi” veya “ulusal yetki devresi” olarak nitelemek yerinde olacaktır⁵¹. 1774 Küçük Kaynarca Andlaşmasından, Boğazların çok taraflı andlaşmalara konu olduğu 1840 yılına kadar, geçiş rejimi ikili andlaşmalarla belirlenmeye çalışılmıştır. Bu devrede aktörler, bir tarafta Osmanlı İmparatorluğu, diğer tarafta ise Rusya veya İngiltere olmuştur. 1841 yılında yapılan “Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi”⁵² ile Boğazların statüsü uluslararası bir nitelik kazanmış, daha sonra da büyük devletler, özellikle İngiltere ve

⁵⁰ Bundan sonra Montreux Boğazlar Sözleşmesi olarak geçecektir.

⁵¹ İNAN, Y., *Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara, 1995, s. 7.

⁵² Londra Boğazlar Sözleşmesi olarak da bilinmektedir.

Rusya arasındaki rekabete göre çeşitli formüllerle, anlaşmalara bağlanmıştır⁵³. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim I. Dünya savaşına kadar uygulanmıştır⁵⁴.

Türk Boğazları, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşmasından günümüze kadar, 225 yıldır, zaman zaman Türkiye'ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağını oluştururken, genellikle de Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı bir koz olmuştur⁵⁵.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Boğazların rejimine ilişkin olarak yapılan tek taraflı tasarruflar ile ikili ve çok taraflı andlaşmalar ve bunların geçişe ilişkin hükümlerinin özet bir tasnifi Tablo 3.1. olarak Ek'tedir⁵⁶.

1.2. Lozan Barış Andlaşması'nın Getirmiş Olduğu Düzen

Hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş ve ölü doğmuş bir andlaşma olarak tarihe geçen Sevr Andlaşmasını tatbik etmek isteyen sisteme ve zihniyete karşı verilen Milli Mücadeleden sonra, barış düzenine, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan (Lausanne) Barış Andlaşması ile geçilmiştir⁵⁷. Andlaşmayı bir taraftan Türkiye diğer taraftan İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya) imzalamışlardır. Andlaşmanın Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin temel kuralını içeren 23'üncü maddesine göre akit taraflar; aynı gün imzalanan ve Andlaşmaya ekli olup Andlaşmayla aynı hukuki değeri haiz olacağı belirtilen "Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename"⁵⁸ ile Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul etmişlerdir. Böylece Boğazlar, uluslararası statüsünü ve rejimini devam ettiriyordu. Bir başka söyleyişle Boğazların rejimi, Türkiye'nin tek yanlı iradesi ile değil, 1841'den

⁵³ SOYSAL, İ., "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi", *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul, 1994, s. 1.

⁵⁴ İNAN, Y., a.g.e., s. 19.

⁵⁵ SOYSAL, İ., a.g.e., s. 1.

⁵⁶ Bkz.Ek.1

⁵⁷ Lozan Barış Andlaşması'nın metni için bkz. 28 LNTS 11; Peace Treaties, Vol. 4, p. 2301; Düstur, III. Tertip, C. V; s. 16.

⁵⁸ Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename'nin (Bundan sonra Lozan Boğazlar Sözleşmesi olarak geçecektir.) metni için bkz. Düstur, III. Tertip, B. 2, C. V., s. 53.

beri devam eden ve çok sayıda devletin ortak iradesi sonucu ortaya çıkan uluslararası kurallara tabi olmaya devam ediyordu⁵⁹.

1.2.1. *Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlardan Geçiş Rejimi*

Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan arasında 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmıştır. Lozan Barış Andlaşması'na taraf olmamakla beraber Karadeniz'e kıyıdaş devlet olmaları nedeniyle Rusya ve Bulgaristan da görüşmeci ve imzacı devletler arasında yer almıştır. Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, imzalamış olmalarına rağmen Sözleşmeyi onaylamamıştır. Ancak Rusya, Sözleşmenin uygulanmasına karşı çıkmamış, çıkamamıştır⁶⁰. Sözleşme 19'uncu maddesi gereğince diğer devletlerin de katılımına açık tutulmuş; Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihine kadar Boğazlardan geçiş ve ulaşımı düzenleyen belge olarak yürürlükte kalmıştır.

Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesiyle kabul edilen serbest geçiş ve ulaşım ilkesini ayrıntılı olarak düzenlemek amacıyla hazırlanan Sözleşmede Boğazlardan geçiş serbestliği, ticaret gemileri ve savaş gemileri ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca, barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır.

Sözleşmenin 1'inci maddesine göre "Boğazlar" deyimini ile ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan denizde ulaşım ve havada uçuş serbestisi, ticaret ve savaş gemisi ile sivil ve askeri uçak farkı gözetilmeden kabul edilmektedir. Sözleşmenin 2'nci maddesine ilave LAHİKA'da, yukarıdaki esaslar çerçevesinde düzenlenen geçiş ayrıntılı olarak yer almaktadır.

⁵⁹ İNAN, Y., a.g.e., s. 25.

1.2.1.1. Ticaret Gemileri

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde ayrıca tanımı yapılmamış olan ticaret gemisinin kapsamına hastahane gemileri, yatlar, balıkçı tekneleri/gemileri ve askeri nitelikli olmayan uçaklar dahil edilmiştir (md. 2, LAHİKA 1).

1.2.1.1.1 Barış zamanı

Ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğüne sahiptir. Gemiler, geçiş sırasında uluslararası sağlık kurallarına uyacaklardır.

Ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri karşılığı olarak, vergi veya harç adı altında, herhangi bir ücret alınamaz. Bir başka söyleyişle, geçiş ücrete tabi değildir. Ancak, kılavuzluk, fener hizmetleri, römorkaj veya gemiye doğrudan doğruya yapılan diğer hizmetler ücrete tabidir. Bu parasal yükümlülüklerin tahsil edilmesini kolaylaştırmak için, Boğazlardan geçen ticaret gemileri, Türk Hükümeti'nce gösterilecek yerlere adlarını, uyruklarını, tonajlarını ve gittikleri yeri bildirmekle yükümlüdürler⁶¹.

Ticaret gemilerinin geçişleri sırasında kılavuz almaları isteğe bağlı kalmaktadır.

1.2.1.1.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Ticaret gemileri, barış zamanı koşullarıyla, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğünden istifade ederler. Türkiye, tarafsızlık haklarını, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşımı engelleyici bir biçimde kullanamaz.

Gemilerin geçişleri sırasında kılavuz almaları isteğe bağlı kalmaktadır.

⁶⁰ SOYSAL, İ., a.g.e., s. 2.

⁶¹ İNAN, Y., a.g.e., s. 32.

1.2.1.1.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri ile askeri nitelikli olmayan hava vasıtaları; düşmana yardım etmemek, özellikle düşman devletlere harp kaçağı mal ve düşman birliklerini veya düşman uyrukluğundaki kişileri taşımamak koşuluyla geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanırlar. Düşman gemi ve uçaklarına karşı Türkiye'nin bütün hakları saklı tutulmuştur⁶².

1.2.1.2. Savaş Gemileri

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre savaş gemisinin kapsamına yardımcı gemiler, askeri nakliye gemileri, uçak gemileri ve askeri uçaklar girmektedir (md. 2, LAHİKA 2).

1.2.1.2.1. Barış Zamanı

Savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, gündüz ve gece, Boğazlardan geçebilirler. Ancak, Karadeniz'e geçmek isteyen gemiler için tonaj sınırlaması getirilmiştir. Buna göre; Karadeniz'e kıyıdaş olmayan bir devletin bu denizde bulundurmak üzere Boğazlardan geçirebileceği kuvvet, geçiş sırasında Karadeniz'e kıyıdaş en kuvvetli donanmaya sahip olan devletin kuvvetlerinden daha fazla olamaz. Bununla beraber, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler her biri 10.000 tonilatoyu geçmeyen üç gemiden oluşan bir deniz kuvvetini göndermek hakkını muhafaza ederler.

1.2.1.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde, gece ve gündüz, Boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanırlar. Ancak bu sınırlamalar, muharip devletlere, bunların Karadeniz'deki muhariplik hukukuna icrası halel edecek surette tatbik

⁶² TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 163.

edilmeyecektir. Ayrıca Türkiye, tarafsızlık haklarını savaşan bir devletin Karadeniz'e geçişini engelleyecek bir biçimde kullanamaz.

Türkiye ile barış içinde bulunan devletlere ait denizaltılar Boğazlardan ancak satıhtan geçeceklerdir.

1.2.1.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Tarafsız devlet savaş gemileri, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde Boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanırlar. Türkiye'nin düşman deniz kuvvetleri gemileri ile uçaklarının Boğazlardan geçiş ve ulaşımını engellemek için alacağı tedbirler, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve askeri uçaklarının geçiş ve ulaşımını engelleyici nitelikte olmayacaktır ve bu maksatla Türkiye tarafsız devlet savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmesi için geçiş yolları belirlemek ve kılavuz hizmetleri vermekle yükümlüdür.

1.2.2. Boğazlar Bölgesinin Silahsızlandırılması

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesi hükmünce, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'nın her iki kıyısı ile kıyıdan itibaren içeriye doğru yaklaşık 15-20 kilometrelik bir bölge ve Emirali (İmralı) Adası müstesna olmak üzere, Marmara Denizi'ndeki bütün adalar gayri askeri hale getiriliyordu. Ayrıca, Ege Denizi'nde Semadirek, Limni, İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Tavşan Adaları da silahtan arındırılıyordu. Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ile Yunanistan'a devredilen adalardan olan Semadirek ve Limni üzerindeki Yunan egemenliği, anılan maddenin ayrılmaz bir parçası olan Altı Büyük Devlet Kararı⁶³ ile bahse konu adaların tahkim edilmemeleri ve askeri amaçlarla kullanılmamaları şartıyla Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Sözleşmenin 4'üncü maddesine konu olan Semadirek ve Limni adalarının

⁶³ Zamanın güçlü Avrupa Devletleri olan Almanya, Avusturya-Macaristan, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya'nın Londra'da toplanan Süfera Konferansı'nda aldıkları ve 13 Şubat 1914'te Yunanistan'a tebliğ ettikleri karar. Altı Büyük Devlet anılan kararlarını 14 Şubat 1914'de Osmanlı Devleti'ne de bildirmişler, ancak Osmanlı Hükümeti 15 Şubat 1914'de bu kararı kabul etmeyeceğini cevaben bildirmiştir. Altı Büyük Devlet Kararı için bkz. ŞİMSİR, Bilal N., *Ege Sorunu, Belgeler/ Aegean Question, Documents*, C. II (1913-1914), B. 2, Ankara 1989, s. 392-393.

hukuki statüsünü belirleyen temel belge, Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesidir. Bu madde Yunanistan'a bir ülkesel egemenlik sınırlaması getirirken, Türkiye'ye egemenliğin devri karşılığında kazanılmış bir hak sağlamaktadır⁶⁴.

Boğazlar bölgesinin silahsızlandırılması ile bu bölgede Türkiye'nin hem egemenlik hakları kısıtlanmakta, hem de savunmasına olanak verilmemekte idi. Böylece en hassas noktasında, Türkiye'nin güvenliği tehlike ile yüz yüze kalmış oluyordu⁶⁵.

1.2.3. Boğazlar Komisyonu

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 10'uncu maddesine göre adı "Boğazlar Komisyonu" olan bir uluslararası komisyonun İstanbul'da oluşturulması öngörülmüştü. Komisyon, Boğazların suları üzerinde görev ifa edecekti (md. 11). Komisyon bir Türk temsilcinin başkanlığında, Sözleşmeyi imzalayan devletlerin Sözleşmenin 20'nci maddesi gereğince Sözleşmeyi onaylamalarından sonra, onaylayan devletlerin temsilcilerinden oluşacaktı. ABD ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer bağımsız devletler de Sözleşmeye katıldıkları takdirde, Komisyonda birer temsilci bulundurabilecek ve Komisyon üyesi olabilecekti (md. 12). Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti Sözleşmeyi onaylamamalarının sonucu olarak Komisyona katılamamışlardır. Keza ABD de Sözleşmeye ve dolayısıyla Komisyona katılmamıştır. Komisyonun yetkisi Sözleşmenin 2'nci maddesinin getirmiş olduğu düzene uyulmasını denetlemektir. Diğer bir ifade ile savaş gemilerinin ve askeri uçakların geçiş ve ulaşım ile ilgili hükümlere uyup uymadıklarını denetlemektir. Kısaca belirtmek gerekirse, Komisyonun görevi, yalnızca bir haber alma ve istatistiki bilgileri toplamaktan ibaretti⁶⁶. Boğazlar Komisyonu görevini Milletler Cemiyeti'nin himayesi altında yapacaktı (md. 15).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18'inci maddesi ile Sözleşmenin getirmiş olduğu düzen, garanti altına alınmak istenmiştir. Geçiş serbestisi ile ilgili hükümlerin ihlali veya bir savaş fiili veya savaş tehdidi nedeniyle, Boğazlarda geçiş serbestisi ve askersizleştirilmiş bölgelerin güvenliği tehlikeye girecek olursa, akit taraflar ve her halde,

⁶⁴ KURUMAHMUT, A., *Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*, Ankara 1998, s. 29.

⁶⁵ İNAN, Y., a.g.e., s. 38.

⁶⁶ İNAN, Y., a.g.e., s. 39.

Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin, "karar vereceği bütün vesaitle onları müştereken menedeceklerdir"⁶⁷.

Boğazlar Bölgesinin silahsızlandırılması, Türkiye'nin, Boğazları kendi askeri gücüyle savunmasını önlüyordu. Buna karşılık Sözleşme, ne Boğazların tam tarafsızlığı, ne de güvenliği için yeterli bir garanti getirmiyordu. Müttefikler, yabancı güçlere karşı bütün savunma imkanlarından mahrum ettikleri Boğazlar için ferdin ve birlikte bir savunma güvencesi vermeyi reddetmişlerdi. Bunun yerine, müttefikler, yalnızca Milletler Cemiyeti tarafından oy birliği ile benimsenen veya teklif edilen tedbirleri kabul edip uygulayacaklarına söz verdiler⁶⁸.

Kısaca denebilirki, Lozan Barış Andlaşması'nın Boğazlara ilişkin koşulları, bir yandan koruyamadığı bu su yolları yoluyla Türkiye'nin, diğer yandan Müttefiklerin (ama asıl İngiltere'nin) gücü sınırlanamadığı için Karadeniz'de Rusya'nın güvenliğinde önemli boşluklar bırakmıştı⁶⁹.

2. Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü

2.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Geçiş Rejimi

"Boğazlar" genel deyiimiyle ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nın⁷⁰ hukuki statüsünü düzenleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi⁷¹, dağılan SSCB ve Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere⁷² ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, Lozan Barış Andlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş (md. 27/1), bu haktan yararlanan İtalya, 2 Mayıs 1938

⁶⁷ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 164.

⁶⁸ ERGİL, D., "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976)", *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul 1978, s. 107.

⁶⁹ ERGİL, D., a.g.e., s. 107, 108.

⁷⁰ "İstanbul Boğazı", resmi Türkçe metinde "Karadeniz Boğazı" olarak, Fransızca metinde "le Bosphore", İngilizce metinde ise "the Bosphorus" olarak ifade edilmektedir.

⁷¹ Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin metni için bkz. Düstur, III. Tertip, C.17, s. 665; Fransızca ve İngilizce metin için bkz. 173 LNTS, s. 215; 31 AJIL 1937, supp.

⁷² İngiltere ile birlikte, "Commonwealth" üyesi Avustralya da Sözleşmeyi imzalamıştır.

günü Sözleşmeye katılmıştır. Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihinde Sözleşmeyi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir.

Sözleşmenin amacı; “Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Andlaşması’nın 23’üncü maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye’nin güvenliği ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek” olarak belirlenmiştir. Akit Devletlerin, 24 Temmuz 1923’de Lozan’da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırdıkları Sözleşme, 29 madde ile dört LAHİKA ve bir protokolden oluşmaktadır.

Sözleşmede Boğazlardan geçiş ve seyrisefain (ulaşım) serbestisi; ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca “barış zamanı”, “Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanı”, “Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı” ve “Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinde maruz görmesi” durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır. Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu; Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde öngörülmemeyen ve Türkiye’ye önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma imkanı veren yeni bir düzenleme olarak Sözleşmede yer almıştır.

Yürürlük süresi 20 yıl olarak belirlenen Sözleşmenin (md. 28/1), bu sürenin bitim tarihi olan 9 Kasım 1956’dan itibaren sona erdirilme sürecinin başlayabilmesi, akit tarafların sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirimi beyanlarına tabi tutulmuştur (md. 28/3). Bu süreç bugüne kadar başlatılmamıştır. Bununla beraber, Sözleşmenin 1’inci maddesinde teyit edilen geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibinin sonsuz bir süresi olacağı belirtilmiştir (md. 28/2).

2.1.1. Ticaret Gemileri

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde ticaret gemilerinin açık bir tanımı yapılmamıştır. Sözleşmenin 7’nci maddesi, “Savaş Gemileri” başlıklı II. Kısım (md. 8-22) kapsamına girmeyen bütün gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmektedir. Bir başka deyişle, savaş gemisi grubuna girmeyen tüm gemiler, bu bağlamda devlet gemileri de (ticari amaçla kullanılsın veya kullanılsın) ticaret gemisi grubuna girmektedir.

2.1.1.1. *Barış Zamanı*

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrakları ve taşıdıkları yükler ne olursa olsun, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimine tabi tutulmaları hariç olmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan, Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Ege Denizi'nden veya Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi, Boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi veya gemide bulaşıcı ve salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, mümkün olan azami süratle yapılacak, gemiler Boğazlardan geçişleri esnasında bundan başka durmak zorunda bırakılmayacaklardır. Bu gemiler Boğazların bir limanına uğramaksızın transit (durmaksızın) geçerlerken, alınması öngörülen ve Sözleşmeye ek LAHİKA I'de yer alan vergilerden ve harçlardan başka hiçbir vergi ya da harç ödemezler (md. 2/1, 3/1). LAHİKA I'de öngörülen vergiler ve harçlar "Altın-Frank" esas alınarak saptanmıştır. Verilecek hizmetler karşılığı olarak alınacak vergi veya harçlar, geminin sicile kayıtlı net tonajı üzerinden hesaplanacaktır⁷³.

Kılavuzluk ve römorkaj (römorkörcülük diğer bir ifade ile yedekleme) isteğe bağlıdır. Ticaret gemilerinin acentası veya kaptanının bu hizmetleri talep etmeleri ve Türk makamlarınca anılan hizmetlerin yerine getirilmesi halinde ücret alınabilecektir. Bahse konu ihtiyari hizmetler için alınacak ücretlerin miktarı belirli periyotlarla, Türk Hükümeti'nce yayınlanacaktır (LAHİKA I md. 5).

2.1.1.2. *Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı*

Sözleşmenin 4'üncü maddesine göre, savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde Boğazlardan geçiş ve seyrisefain özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu durumda da kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlı kalmaktadır.

⁷³ Bu konuda hesaplamalarda yapılan yanlışlıkları da içeren ayrıntılı bir inceleme için bkz. ÇAĞA, T., *Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair*, İstanbul 1982.

2.1.1.3 Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, Türkiye savaşırsa, Türkiye ile savaş durumunda olan bir devlete ait ticaret gemileri Boğazlardan geçemezler. Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri, Türkiye ile savaşta olan devlete (düşmana) hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabilirler. Gerek “düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek” koşulu, gerekse Türkiye'nin savaşıyor bir devlet olarak savaş hukukundan kaynaklanan hakları; Türkiye'ye, geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme, dolayısıyla harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı vermektedir. Bu durumda gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapmaları gerekir (md. 5).

2.1.1.4. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda da, ticaret gemileri, barış zamanı için öngörülen düzen uyarınca Boğazlardan geçebileceklerdir. Ancak, gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapmaları gerekir. Kılavuzluk, bu durumda da zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır (md. 6).

2.1.2. Savaş Gemileri

Sözleşmenin savaş gemilerine ilişkin hükümleri (md. 8-22); bu gemilerin tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama (standart su taşıması⁷⁴) ve gemilerin sınıfları ve niteliklerini havi II sayılı LAHİKA ile birlikte mütalaa edilmelidir.

⁷⁴ Standart su taşıması ifadesi, Fransızca metinde “deplacement-type”, İngilizce metinde “standart displacement”, resmi Türkçe metinde ise “mimareç esas” şeklinde yer almaktadır.

2.1.2.1. *Barış Zamanı*

Amacı, Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde koruyacak şekilde düzenlemek olan Sözleşme; Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'de bulundurulabilecek yabancı deniz kuvveti bakımından bazı sınırlamalar getirmektedir.

2.1.2.1.1. *Boğazlardan Geçişe İlişkin Sınırlamalar*

Sözleşme, her sınıf savaş gemisine geçiş hakkı tanımamış, bu haktan yararlanacak savaş gemilerinin geçişlerini bazı kayıt ve sınırlamalara tabi tutmuştur. Sözleşmenin 10'uncu maddesine göre barış zamanında, hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler; ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara Sözleşmede öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Savaş gemileri, Boğazlara gündüz girebilirler⁷⁵. Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın Çanakkale Boğazı'nın ve İstanbul Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetinin tam kuruluşunu bildirmekle mükelleftir (md. 10, 13). Boğazlardan geçiş halinde bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri “uçakları”⁷⁶ hiçbir durumda kullanamayacaklardır (md. 15).

Savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükümeti'ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. Bu ön bildirimin normal süresi sekiz gündür. Ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan devletler için bu sürenin onbeş güne çıkarılması arzuya şayan sayılmaktadır.

⁷⁵ Uygulamada “Boğazlara gündüz girme” terimi, Boğazlardan birinden içeri girme biçiminde yorumlanmaktadır.

⁷⁶ Fransızca metinde “aeronefs”, İngilizce metinde “aircrafts”.

Bu ön bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön bildirim konusu olması gerekmektedir. Ayrıca Boğazlara girişin, ilk ön bildirimle belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekmektedir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir (md. 13).

Yukarıdaki sınırlamaların dışında 14'üncü madde uyarınca savaş gemilerinin tonajları ve sayıları da sınırlanmıştır. Bu madde hükmüne göre “Boğazlardan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir”. Yine aynı maddeye göre, “Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden gemiler ile geçiş sırasında bir hasara uğramış olan savaş gemileri bu tonaja katılmayacaktır”. Hasara uğrayan gemiler tamirat esnasında, Türkiye tarafından yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır.

Bu kayıt ve sınırlamalardan, gemilerin tonaj ve sınıfı ile ilgili olanları, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerinin geçişinde uygulanmayacaktır. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini⁷⁷ Boğazlardan geçirebileceklerdir. Şu koşulla ki, bu gemiler Boğazları ancak tek başlarına ve en çok iki muhrip eşliğinde geçebileceklerdir (md. 10, 11). Hattıharp gemileri Sözleşmeye ek II sayılı LAHİKA’da tanımlanmaktadır.

Karadeniz’e kıyıdaş devletler, dışarıda yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılarını, tezgaha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye vaktinde haberdar edilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Bahse konu devletler denizaltılarını, bu konuda ayrıntılı bilgiler vaktinde Türkiye’ye verilmek koşuluyla bu deniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere de Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Her iki durumda da denizaltıların gündüz ve su üstünden seyretmeleri ve Boğazlardan tek başlarına geçmeleri gerekmektedir (md. 12). Belirtilen bu istisnai durumlar dışında denizaltıların Boğazlardan geçmeleri öngörülmemiştir.

⁷⁷ Fransızca metinde “batiments de ligne”, İngilizce metinde “capital ships”.

Boğazlarda geçiş yapmakta olan savaş gemileri, hasar veya geminin teknik yönetimine bağlı olmayan deniz arızası durumları hariç olmak üzere, geçişleri için gerekli olan süreden daha uzun bir süre Boğazlarda kalamayacaklardır (md. 16).

Yukarıda yer alan Sözleşme hükümleri, herhangi bir tonajda veya kuruluştaki bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümeti'nin çağrısı üzerine, Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunmasına engel değildir (md. 17).

2.1.2.1.2. Karadeniz'le İlgili Sınırlamalar

Sözleşmenin 10'uncu maddesi hükmünce, barış zamanında, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin, sadece hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri Boğazlardan kuzeye geçiş yapıp Karadeniz'e açılabilir. Bunların dışında kalan herhangi bir sınıf savaş gemisinin, örneğin, denizaltıların ve uçak gemilerinin Karadeniz'e geçme imkanı yoktur. Bu genel sınırlamalar dışında Sözleşmenin 18'inci maddesi tonaj ve süre bakımından da sınırlamalar getirmiştir.

2.1.2.1.2.1. Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Bu Denizde Bulundurabilecekleri Toplam Tonaj

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı, 30.000 tonu aşmayacaktır (md. 18/1.a). Ancak herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının tonajı, Sözleşmenin imza tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını (Sözleşmenin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinde SSCB 60.000 tonluk bir donanmaya sahipti) en az 10.000 ton aşarsa (Ocak 1992 itibarıyla dağılan SSCB Karadeniz Donanması'nın tonajı 105.000 ton idi)

30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde artacak ve en çok 45.000 ton olabilecektir (md. 18/1.b)⁷⁸. Bununla beraber Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış bulunmaktadır (md. 18/1.c). Bu amaçla; Karadeniz’e kıyıdaş devletler, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz’deki donanmasının toplam tonajını Türk Hükümetine bildirecektir. Türk Hükümeti de topladığı bu bilgileri akit taraflara iletecektir (md. 18/1.b).

Yukarıdaki tonaj sınırlamasına Sözleşme bir istisna getirmiştir. Buna göre, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletler, bu denize, insancıl amaçlarla toplamı 8000 tonu aşmayacak bir deniz kuvvetini, 13’üncü maddede öngörülen ön bildirime gerek duyulmaksızın, yollayabilirler. Bugün için geçerli olan 45.000 tonluk toplam tonaj dolmamışsa, Türk Hükümeti bunların geçişine izin verecektir. Bahse konu toplam tonaj yapılan geçişler nedeniyle daha önce kullanılmış bulunuyorsa veya gönderilmek istenen kuvvetlerle bu tonaj aşılabarsa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden Karadeniz’e kıyıdaş devletleri hemen haberdar edecektir. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, kendilerine bildirilen bu duruma 24 saat içinde itiraz etmezlerse, Türk Hükümeti, en geç 48 saat içinde ilgili devletlere kararını bildirecektir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin deniz kuvvetlerinin, Karadeniz’e bundan sonraki her geçişi, kullanılabilir toplam tonajın (45.000 ton) sınırları içinde yapılacaktır (md. 18/1.d).

⁷⁸ Dağılan SSCB Karadeniz Donanması’nın, RF ile Ukrayna arasında paylaşılması öngörülmüş ve bu maksatla 9 Haziran 1995’de, SOCHİ’de iki Devlet Başkanı arasında paylaşım konusundaki temel esasları belirleyen bir anlaşma imzalanmıştır. Buna göre, Karadeniz Donanması’na mensup gemilerin % 81.7’sinin RF’ye, % 18.3’ünün Ukrayna’ya verilmesi, RF Karadeniz Donanması’nın ana üssünün Sivastopol olması ve Kırım’daki diğer üs ve limanlardan faydalanması kabul edilmiştir. Sochi Anlaşmasını müteakip, RF Devlet Başkanı Yeltsin ve Başbakan Çernomirdin’in Mayıs 1997 sonunda Kiev’i ziyaretleri sırasında, Karadeniz Donanması ile ilgili olarak RF ile Ukrayna arasında 28 Mayıs 1997’de imzalanan 3 ayrı anlaşma ile Karadeniz Donanmasının paylaşımı ve Sivastopol’un statüsü konusundaki tüm detaylar karara bağlanmıştır. Bu anlaşmalar ile RF Karadeniz Donanması Sivastopol’un üs imkanlarından kira karşılığında 20 yıllık bir süre için yararlanacak ve Karadeniz Donanması, RF ve Ukrayna Donanmaları olarak resmen yeni kimliklerine kavuşacaktır. Anlaşma ile, esasen daha önce “De Facto” RF kontrolünde olan donanmanın statüsüne, RF lehine hukuki bir boyut kazandırılmıştır.

2.1.2.1.2.2. Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Savaş Gemilerinin Bu Denizde Kalabilecekleri Süre

Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde 21 günden fazla kalamayacaklardır (md. 18/2).

Türk Hükümeti, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'deki durumla ilgili istatistikleri toplamak, gerekli bilgileri vermek, ayrıca savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesine nezaret etmek yükümlülüğündedir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde hazırlanmış olduğundan, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'e ilişkin hükümlerin tek nezaretçisi olan Türkiye, belirtilen bu miktarlar üzerindeki bir ön bildirimle karşılaştığında, buna Sözleşme hükümlerine göre uygun cevabı verme hakkına sahiptir. Sözleşme hükümleri haricinde hangi şartlarda olursa olsun, özel bir uygulamaya gidilmesinin söz konusu dahi edilmemesi gerekir.

2.1.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, savaş gemileri, yukarıda belirtilen barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanacaklardır (md. 19/1).

Bununla beraber savaştan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Ancak, Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın, savaştan bir devlete ait olup da savaşın başlangıcında üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönmek üzere Boğazlardan geçiş yapmak hakkına sahiptirler (md. 19/2, 4). Bu gemilerin, Boğazlardan geçiş süresince, deniz harbi hukukunun savaştan devletlere tanıdığı zapt ve müsadere hakkı ile muayene hakkını icra etmeleri veya diğer herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaklanmıştır (md. 19/5).

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Boğazların savaşı devletlerin savaş gemilerine kapalı olması kuralına iki istisna getirmiştir. Bunlar:

2.1.2.2.1. Milletler Cemiyeti Misakından Doğan Hak ve Yükümlülüklerin Yerine Getirilmesi Amacıyla Savaşan Devletlerin Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçmesi

Buna göre, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin almış olduğu bir karar uyarınca ortak bir harekete katılan devletlerin savaş gemileri, bu devletler savaşan devlet statüsünde dahi olsa, Boğazlardan geçebilirler (md. 19/2, 25). Ancak, Milletler Cemiyeti'nin 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken ortadan kalkmış olması ve Birleşmiş Milletlerle arasında bir halefiyet (ardıllık) durumunun bulunmaması nedeniyle, yukarıdaki hükmün uygulama imkanı kalmamıştır. Bununla beraber, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin hepsi sonraki tarihli bir andlaşma olan Birleşmiş Milletler Andlaşması'na da taraftırlar⁷⁹. Andlaşmanın 25'inci maddesi ile Teşkilat Üyeleri, Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu kararları kabul etmek ve uygulamakla yükümlüdürler. Andlaşmanın "Barışın Tehdidi, Bozulması ve Saldırma Fiili Halinde Yapılacak Hareket" başlıklı VII. Bölümündeki uygulamalar kapsamında (md.39-51) BM Üyeleri, Güvenlik Konseyi tarafından kararlaştırılan tedbirlerin yürütülmesine yardım etme yükümünü yüklenmişlerdir (md.49). Bu nedenle, Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama önlemlerini yerine getirmek maksadıyla, savaşan herhangi bir devletin savaş gemileri, Boğazlardan geçebilecektir. Bu nedenle, Birleşmiş Milletler Teşkilatı çerçevesinde alınan zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, bugün, Boğazların muharip devletler savaş gemilerine kapalı tutulması ilkesinin bir istisnasını oluşturur⁸⁰. Ayrıca, BM üyesi devletlerin, BM Andlaşması'ndan doğan yükümlülükleri ile diğer herhangi bir andlaşmadan doğan yükümlülüklerinin çatışması halinde, BM Andlaşmasından doğan yükümlülüklerinin üstün geleceği, BM Andlaşmasında hükme bağlanmıştır (md. 103). Bu nedenle, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, yukarıda belirtilen nitelikte bir hüküm yer almamış olsaydı dahi,

⁷⁹ Birleşmiş Milletler Andlaşması'nın İngilizce metni için bkz. Yearbook of the United Nations, 1946, s. 831; Türkçe metni için bkz. Düstur, III. T., C. 26, s. 1382.

⁸⁰ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 176.

BM Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama önlemlerini yerine getirmek amacıyla, BM üyesi devletlerin savaş gemileri Boğazlardan geçebilecektir⁸¹.

2.1.2.2.2. Türkiye'yi Bağlayan Karşılıklı Yardım Andlaşmasına Taraf Olan Savaşan Herhangi Bir Devletin Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçmesi

Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılmış olup Misakın 18'inci maddesi hükümleri uyarınca Sekreterliğe tescil edilmiş ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince, tecavüze uğrayan bir devlete yardım etmek üzere karşılıklı yardım andlaşmasına taraf olan savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi Sözleşmede öngörülmüştür (md. 17/2).

Yukarıda da ifade edildiği şekilde, Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona ermiş olması ve Cemiyet döneminde Türkiye'nin böyle bir andlaşmaya taraf olmaması nedeniyle, bu istisnanın bugün için uygulanma imkanı mevcut değildir. Böyle bir andlaşma mevcut olsaydı dahi, BM Andlaşması bunun uygulanmasına imkan vermezdi⁸².

2.1.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir (md. 20). Diğer bir ifade ile Türkiye'nin muharip olduğu bir savaş durumunda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlardan geçip geçmeyeceğine karar vermek, Türk Hükümeti'nin takdirine bırakılmıştır. Türkiye'nin savaşan olması durumunda, Sözleşmenin savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişini düzenleyen hükümleri (md. 8-17) yanında, savaş gemileri için Karadeniz ile ilgili getirmiş olduğu düzen de (md. 18) uygulanmayacaktır.

⁸¹ İNAN, Y., a.g.e., s. 73.

⁸² BM Andlaşması, uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanılmasını veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunulmasını yasaklamaktadır (md. 2/4). Bunun tek istisnası meşru müdafaa durumunda olan bir üye devletin kuvvet kullanması olup (md. 51) bu durumda da Güvenlik Konseyi'nin derhal tedbir almasını öngör-mektedir.

2.1.2.4. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngörülen ve bir önceki paragrafta açıklanan düzen uygulanır (md. 21/1). Sözleşmenin Türkiye'ye tanıdığı bu yetkinin, Türkiye tarafından uygulanmasına başlamadan önce, mevcut üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemilerinin, üs ve limanlarına dönmeye müsaade edilecektir. Bununla birlikte, Türkiye davranışlarıyla kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinde maruz bırakan devletin savaş gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir (md. 21/2). Diğer bir ifade ile Türkiye, söz ve eylemleriyle kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile karşı karşıya bırakan devletlerin, daha önce üs ve limanlarından ayrılarak Boğazlardan geçmiş olan savaş gemilerinin, üs ve limanlarına dönmek amacıyla Boğazlardan geçmesine izin vermeme yetkisini haizdir. Bu durum Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır.

Türk Hükümeti, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayar ve buna dayanarak Sözleşmeden kaynaklanan yetkilerini kullanırsa; Akit Devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bilgi verecektir (md. 21/3). Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verir ve Sözleşmenin akit taraflarının çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti almış olduğu önlemleri kaldırmakla yükümlü tutulmuştur (md. 21/4).

Sözleşmenin 21'inci maddesi, Cemiyet organlarını görevlendirmiş olmakla birlikte; Milletler Cemiyeti Genel Kurulu 18 Nisan 1946 tarihinde yaptığı son toplantısında Cemiyetin feshedilmesi kararı almış, böylece Cemiyet feshedilerek ortadan kalkmıştır. O'nun yerine fakat ondan ayrı olarak BM kurulmuştur. Bugünkü uluslararası ilişkiler bakımından Milletler Cemiyeti'nin hemen hemen hiçbir pratik değeri kalmamıştır⁸³. BM, Milletler Cemiyeti'nden bağımsız yeni bir uluslararası organizasyon olarak ortaya çıkmıştır. Milletler Cemiyeti'nin devamı olmayıp, aralarında fonksiyonel bir bağlantı da yoktur. Bununla beraber, BM, Milletler Cemiyeti'nin mal varlığını, arşivlerini, binalarını ve siyasi olmayan teknik fonksiyonlarını, iki örgüt arasında yapılan düzenlemelerle, devralmıştır. Milletler Cemiyeti'ne ifa etmek üzere çeşitli andlaşma ve düzenlemelerle verilen siyasi fonksiyonların (bu bağlamda Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 21'inci

⁸³ GÜNDÜZ, A., a.g.e., s. 68.

maddesinin ilgili hükümlerinin), BM tarafından otomatik olarak değil, ancak talep halinde, Genel Kurul veya ilgili organın bu yönde bir karar almasından sonra, üstlenilebileceğinin mümkün olacağı genellikle kabul edilmektedir⁸⁴. Kısaca özetlemek gerekirse, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin 3 ve 4'üncü paragraflarının, bugün için pratik bir uygulama alanının olmadığını söyleyebiliriz. Fakat bu durum, Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkını haiz olduğu anlamına gelmez. Takdir hakkının kullanılış biçimi, normal uluslararası usuller uyarınca diğer akit devletler tarafından tartışılabilir⁸⁵.

2.1.3. Uçaklar

Sözleşmenin 23'üncü maddesi uçaklara ilişkin bir düzenleme getirmektedir. Buna göre, sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişine izin verilmiştir. Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, geçiş için ayrılmış hava koridorlarını gösterecektir. Sivil uçaklar, Türk Hükümetine, tarifesiz uçuşlar için üç gün önceden, tarifeli uçuşlar için geçiş tarihlerini belirten genel nitelikte bir ön bildirimde bulunarak geçebileceklerdir. Türk Hükümeti, ulusal mevzuatı uyarınca, Avrupa ile Asya arasında hava sahasından uçmalarına izin verilen sivil uçakların tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiştir. Bir başka söyleyişle, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine bırakılmıştır⁸⁶.

2.2. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin, ticaret gemilerinin barış zamanı geçişini düzenleyen 2'nci maddesi, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları içermemektedir. Özellikle, Türkiye'nin güvenliği göz önüne alınarak hazırlanan ve özel bir geçiş rejimi öngören Sözleşme, Türkiye'nin hükümrancılık haklarına herhangi bir sınırlama

⁸⁴ GÜNDÜZ, A., a.g.e., s. 69.

⁸⁵ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 177, 178.

⁸⁶ İNAN, Y., a.g.e., s. 78.

getirmemektedir. Bu nedenle; Sözleşmede öngörülen açık sınırlayıcı hükümlere⁸⁷ ters düşmemek, bu konumdaki boğazlarla ilgili genel uluslararası hukuk ilkelerine bağlı kalmak ve geçiş hakkının özüne dokunmamak şartlarıyla; Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve en önemlisi geçişi düzenleme yetkileri saklı tutulmuştur⁸⁸.

Bahse konu yetkilerin Montreux'de saklı tutulduğunu Konferans sırasındaki şu gelişmeler doğrulamaktadır. Türk Temsilci Heyeti'nce 22 Haziran 1936'da önerilen sözleşme tasarısının 12'nci maddesi "*İşbu Sözleşmenin hükümleri, bu Sözleşme ile göz önünde bulundurulmuş bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz.*" şeklinde idi⁸⁹. Türk Sözleşme tasarısının tümü hakkındaki görüşmelerin yapıldığı 23 Haziran 1936 tarihli ikinci oturumda, T.C. Hükümeti delegasyonundan MENEMENCİOĞLU'nun açıklamış olduğu şu hususlar, tasarının 12'nci maddesi ile ne kastedilmek istendiğini açıkça ortaya koymaktadır: "...Geçişin her zaman zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması gerekir. Boğazlar bölgesinde özgür geçişin, geçen gemilerin yol açabileceği karışıklıklar doğurmasını ve kıyı devletinin buna herhangi bir karışmada bulunmamasını hiç kimse düşünemez. Bu durumlarda, geçişteki gemilere uluslararası yönetim kurallarının uygulanması gerekir."⁹⁰. Tasarının 12'nci maddesinin görüşüldüğü 25 Haziran 1936 tarihli beşinci oturumda Tevfik Rüştü ARAS "Biz kendi isteğimizle, uluslararası ulaşımı kolaylaştırmak için bir sözleşme kabul etmekteyiz; ancak, bu sözleşmenin ne hükümleri ne de kapsamı bakımından, hiçbir zaman, Türkiye'nin tam egemenliğine dokunabilecek bir yorumlamasına ya da uygulanmasına gidilmemelidir." görüşünü, Birleşik Krallık temsilcisinin anılan maddeye ilişkin itirazları üzerine belirtmiştir. Birleşik Krallık temsilcisi Lord STANHOPE yaptığı itiraz niteliğindeki konuşmada, "...Bu maddenin bir başka türlü yorumlanma olanağı vardır. Örneğin,

⁸⁷ Sözleşmenin 2'nci maddesine göre ticaret gemileri, barış zamanında, gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, hiç bir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam serbestisinden istifade edeceklerdir. Ancak bu ilkenin, uluslararası hukukta ifade ettiği anlamdan daha geniş ve mutlak bir sınırlama anlamında kullanılmış olduğunu söylemek doğru olmaz. "Geçiş ve seyrisefain tam serbestisi" ifadesini Sözleşmenin bütünü içerisinde ve Sözleşmenin amacına uygun olarak analiz etmek ve yorumlamak gerekir. Yine bu maddeye göre kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

⁸⁸ TOLUNER, S., "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul 1994, s. 10.

⁸⁹ MERAY, S. L.- OLCAY, O., *Montreux Boğazlar Konferansı - Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976, s. 452.

⁹⁰ MERAY, S. L.- OLCAY, O., a.g.e., s. 42.

Türkiye'ye, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, şöyle demek olanağını verebilir: Bu sorun Türkiye'nin egemenliğini ilgilendirmektedir; böyle olunca da, bu egemenliği korumak amacıyla, Sözleşmenin herhangi bir hükmünü değiştirmeye hakkımız vardır" şeklinde bazı iddialara yol açabileceğine işaret etmiştir⁹¹.

Türk Sözleşme tasarısının, Birleşik Krallık Temsilci Heyeti'nce, 4 Temmuz 1936'da düzenlenmiş yeni biçiminin 22'nci maddesi, 6 Temmuz'da Birleşik Krallık Temsilci Heyeti'nce değiştirilmiş ve "*Türkiye'nin özgürce kabul etmiş bulunduğu işbu Sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin işbu Sözleşme ile göz önünde tutulan ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır*" şeklini almıştı⁹². Anılan maddenin görüşüldüğü 9 Temmuz 1936 tarihli onbirinci oturumda MENEMENCİOĞLU "... *Günün birinde bize gelip de, gemilerin Boğazlar'da sanki açık denizdeymiş gibi gidip-gelebilecekleri sakın söylenmesin...*"⁹³ diyerek, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 2'nci maddesindeki seyrisefain tam özgürlüğü prensibinin en geniş yorumuyla ne anlama gelebileceğine ışık tutmuştur.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 2'nci maddesinin şekillendirilmesi sırasında Konferansta geçen ve bir kısmı yukarıda bahis konusu olan tartışmalar; bir yandan Sözleşmede öngörülen yükümlere saygı gösterilmesini sağlamak, öte yandan idari ve adli zabıta yetkisini, yargı yetkisini ve geçişin zararsız ve saldırısız olmasını talep etme yetkisini saklı tutmak kaygısından kaynaklandığını açıkça sergiler⁹⁴.

Yukarıda belirtilen esaslar çerçevesinde Boğazlar ve Marmara Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla hazırlanan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"⁹⁵, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Başta RF olmak üzere Karadeniz'e kıyıdaş Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan ile Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Tüzüğü, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı IMO nezdinde ve diğer uluslararası platformlarda itiraz etmişlerdir. Tüzükte Boğazlardan geçen 150 metre ve daha büyük Türk gemilerine getirilen seyir, can, mal ve çevre güvenliği

⁹¹ MERAY, S. L.- OLCAY, O., a.g.e., s. 81, 82; bu konuda ayrıca bkz. TOLUNER, S., "Boğazlardan...", a.g.e., s. 11.

⁹² MERAY, S. L.- OLCAY, O., a.g.e., s. 452.

⁹³ MERAY, S. L.- OLCAY, O., a.g.e., s. 164.

⁹⁴ TOLUNER, S., "Boğazlardan ...", a.g.e., s. 12.

⁹⁵ R.G., 11 Ocak 1994, S. 21815.

bakımından kılavuz kaptan alma mecburiyeti⁹⁶, haksız rekabete neden olduğu gerekçesi ile ulusal platformlarda da tartışma konusu olmuştur.

Tüzüğün 4 yıl gibi uzun denebilecek bir sürede uygulamasından elde edilen tecrübeler, RF ile yapılan görüşmeler ile IMO'nun çeşitli platformlarında yapılan müzakerelerden elde edilen sonuçlar ve başta Deniz Ticaret Odası olmak üzere ulusal kamuoyunun nabızı göz önüne alınarak “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” hazırlanmış olup Tüzükte öngörüldüğü şekilde (md. 53) R.G.’de yayımlandığı tarih olan 6 Kasım 1998’de yürürlüğe girmiştir⁹⁷. Yeni tüzük ile “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” yürürlükten kaldırılmıştır(md. 52). Tüzükle getirilen önemli değişiklikler ve yapılan yeni düzenlemeler, Tüzükteki sıralanış biçimiyle aşağıda olduğu gibidir:

2.2.1. Boğazlar rejimine ilişkin olarak Montreux’de 20 Temmuz 1936’da imzalanan Sözleşme’de; “Boğazlar” genel deyimiyile Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı’nın kastedildiği ifade edilmektedir. Sözleşmede “İstanbul Boğazı” ve “Türk Boğazları” ifadeleri yer almamaktadır. Yürürlükten kaldırılan Tüzükte ise “İstanbul Boğazı” ifadesi yer almakla birlikte, Tüzüğün adı “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” şeklinde ifade edilmektedir. Yeni Tüzükte ise “Türk Boğazları” ifadesine yer verilmektedir. Tüzükte Türk Boğazları, “İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi” şeklinde tanımlanmaktadır (md. 2/b). Tanımda yer alan “....bu alanı çevreleyen kıyı şeridi” ifadesinin; Montreux Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde Türk Boğazları’nda deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanan ve Türk Boğazları’nda seyir yapacak tüm gemileri kapsayan bir tüzükte yer almaması gerekir. Geçiş ve seyrisefain açısından İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile birlikte her zaman bir bütün sayılan Marmara Denizi’nin, ulaştırma dışında kalan hususlarda, Boğazlar rejiminin dışında, iç sular rejimine tabi bir deniz alanı olarak mütalaa edilmesi gerekir. Gerek Sözleşme gerekse Tüzük kapsamında Marmara Denizi’nin önemi, denizden geçiş ve seyrisefai’nin (ulaşım) konusu olmasıdır. Bu nedenle Tüzükte yer alan Türk Boğazları ifadesinin, “İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi’nden gemilerin geçiş alanıdır” şeklinde tanımlanması gerekirdi.

⁹⁶ Bkz. Md. 31.

⁹⁷ R.G., 6 Kasım 1998, S. 23515 Mükerrer.

2.2.2. “Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler” ile “uğraksız geçen gemi” tanımlamaları yapılmış; eski tüzükte 10 m. olan “Derin su çekimli gemi” nin su çekimi 15 m.’ye, 150 m. ve daha büyük olan “Büyük gemi” nin tam boyu 200 m.’ye çıkarılmıştır (md. 2/d, g, j, k).

2.2.3. Eski Tüzükte değişik maddelerde düzenlenen “Seyir Planı I” (md. 7), “Seyir Planı II” (md. 8), “Mevki raporu” (md. 9) ve “Çağırma noktası raporu” (md. 37); Türk Boğazları’nda Rapor Sistemi (TÜBRAP) başlığı altında tek bir maddede düzenlenmiştir (md. 6).

2.2.4. Eski Tüzükte tek bir römorköre dayalı olarak yapılması öngörülen yedekleme faaliyetinin, römorkörler veya römorkör özelliği IMO standartlarına uygun olarak belgelenmiş gemilerce yapılması öngörülmüştür (md. 17).

2.2.5. Trafiğin geçici olarak durdurulması halleri; mücbir sebepler, tehlike durumları, kamu yararına büyük inşaat faaliyetleri, ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikeleri ile sınırlandırılmıştır (md. 20).

2.2.6. Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemiler için 24 saat önce verilmesi öngörülen SP-1 raporu; trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemilerin geçişlerinde planlamaya esas olmak üzere **boyları ve su çekimlerine** göre şu şekilde sürelendirilmiştir (md. 6/a, 25).

2.2.6.1. 150-200 m. ve/veya 10-15 m. olan gemiler için 24 saat önce,

2.2.6.2. 200-300 m. ve/veya 15 m.’den daha büyük olan gemiler için 48 saat önce,

2.2.6.3. 300 m. ve daha büyük gemiler için 72 saat önce.

2.2.7. Eski Tüzükte tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı’na girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğaza girmesi yasaklanmışken; yeni Tüzükte tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına girdiğinde aynı nitelikte olan diğer bir geminin geçiş şartları, aralarında makul bir emniyet mesafesi bırakacak şekilde belirlenmiştir (md. 25/d).

2.2.8. Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler için seferlerin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla önceden bildirim ve mevzuata uyma zorunluluğu getirilmiştir (md. 26).

2.2.9. Eski Tüzükte Boğazlardan geçen boyları 150 m. ve daha büyük Türk gemilerine getirilen kılavuz kaptan alma mecburiyeti, haksız rekabete neden olduğu gerekçesi ile kaldırılmıştır. Yürürlükteki Tüzükte, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilmektedir (md. 27):

2.2.10. Çevre kirletme yasağı mevzuat ilgi gösterilmek suretiyle genişletilmiş (md.29), akıntı ile ilgili değerler değiştirilmeden bazı durumlarda römorkör kullanılması suretiyle geçiş koşulu getirilmiş (md. 35); görüş uzaklığına ilişkin maddelerde (md. 36, 44) ise bazı değerler ve uygulamalar sadeleştirilmiştir. Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazları yaklaşma sularındaki kılavuz kaptan alma ve çıkarma mevkileri notik neşriyatlar ile seyir haritalarındaki noktalar esas alınmak suretiyle yeniden düzenlenmiştir (md. 37, 45).

2.2.11. Toplam 59 maddeden müteşekkil eski tüzük ile 54 maddeden müteşekkil yeni Tüzük arasındaki belki de en önemli fark, yürürlükteki Tüzüğün “Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı” başlıklı 50’nci maddesidir.

Uluslararası hukukun, statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş olan ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar için öngördüğü iki geçiş rejimi, “transit geçiş (transit passage)” ve “zararsız geçiş (innocent passage)” dir. Türk Boğazları'ndan gemilerin geçiş rejimini düzenleyen özel bir andlaşma olan Montreux Sözleşmesi gibi, Tüzük de Boğazlardan transit geçiş yapan gemiler için bir düzen getirmektedir. Boğazlardaki bir limana uğrayan gemiler üzerinde kıyı devletlerinin yetkileri daha geniştir. Limana giren gemilerle ilgili bazı uygulamalar örnek gösterilerek transit geçişler için de sonuç çıkarmak bu nedenle yanlıştır⁹⁸. Sözleşmenin birinci maddesindeki “geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibi...” ve 2’nci maddesindeki “geçiş ve seyrisefain tam serbestisi” deyiimiyle öngörülen geçiş rejimi, Tüzüğün 50’nci maddesinde yer alan özgür geçiştir. Buna göre; Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, yani

⁹⁸ TOLUNER, S., “Boğazlardan ...”, s. 15.

seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele veya bir yere (demir yerine) uğramaksızın planlanmış olan gemiler özgür geçiş hakkından, Sözleşmede ifade edildiği şekliyle “geçiş ve seyrisefain tam serbestisi”nden yararlanırlar. Bu hakkın gerek Sözleşmede gerekse Tüzükte, genel hukukta ifade ettiği anlamdan daha geniş bir anlamda kullanılmış olduğunu söylemek doğru olmaz. Burada önemli olan nokta Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisini kullanırken Montreux'nün boşluklarının nasıl doldurulması gerektiği hususudur. Montreux ayakta kaldığı sürece şunu iddia etmek mümkündür: Montreux'nün akdi sırasında geçerli olan hukukta sadece zararsız geçiş rejimi vardır. O tarihte Türkiye'nin saklı tuttuğu yetkiler ancak bu rejim çerçevesindeki yetkiler olabileceğine göre, Montreux'nün boşluklarının doldurulmasında da, andlaşmanın akdi sırasında taraflarca öngörülen hukuk olarak, zararsız geçiş rejimine başvurulması gerekir⁹⁹. Aksi takdirde BMDHS'de yer alan transit geçiş rejiminden hareketle, Montreux'nün boşluklarının bu rejim uyarınca doldurulması gerekeceği ileri sürülebilir. Sözleşmenin feshi veya değiştirilmesinin gündeme gelmesi durumunda, bu yönde birtakım önerilerle karşılaşılması da olası görülmektedir. Türkiye'nin çıkarlarını Montreux'den daha iyi koruyamayacak olan transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimiyle karşılaştırıldığında, Transit geçiş; kıyıdaş devletlerin yetkilerini kısıtlayan, yapacağı düzenlemelerde takdir hakkını uluslararası kurallara, standartlara ve uygulamalara uygun olmak koşuluyla sınırlayan daha serbest bir geçiş rejimidir¹⁰⁰.

Tüzüğün 50'nci maddesinin ikinci cümlesinde Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler dışındaki gemiler; yani seferi Türk Boğazları'nda bir liman veya iskeleye varmak veya uğramak üzere planlanmış gemiler ile uğraksız geçişi bozan veya uğraksız geçişi bozulan gemiler masum geçiş hakkından, uluslararası hukuktaki ifadesiyle zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

Burada önemli olan husus; yukarıda da ifade edildiği şekilde, Montreux'nün boşlukları zararsız geçiş rejimi uyarınca doldurulması, hatta böyle olmasının savunulması gerekirken, bu düzenleme ile bu önemli noktadan uzaklaşmış olması ve uluslararası hukukun zararsız geçişe ilişkin kurallarının sadece uğraksız geçiş yapan gemiler dışındaki gemiler için uygulanacağını belirtilmesidir. Kısaca Montreux'nün boşluklarının zararsız geçiş rejimi uyarınca doldurulamayacağını kabul edilmesidir!

⁹⁹ TOLUNER, S., “Boğazlardan ...”, s. 14.

¹⁰⁰ TOLUNER, S., “Boğazlardan ...”, s. 14.

2.3. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Uygulamaları

Yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze kadar, değiştirilmesi hatta ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli uluslararası girişimlere ve gayretlere rağmen, hiçbir değişiklik yapılmadan ayakta kalabilen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin hatta 20. Yüzyılın önemli siyasal andlaşmalarından biridir. II. Dünya Savaşı ile başlayan Boğazlar üzerindeki kavganın diğer bir ifade ile politik savaşın bugün dahi sona ermediğini görmekteyiz. Zaman zaman alevlenen, zaman zaman sönümlenen bu mücadeleye, Montreux'nün değiştirilmesi hatta yürürlükten kaldırılmasını öngören şekil şartlarının çok müsait olmasına rağmen Sözleşme, Türkiye'nin gözetiminde 63 yıldır titizlikle uygulanmaktadır. Bu süre zarfında Sözleşme, barış zamanı ile Türkiye'nin tarafsız ve muharip olduğu savaş zamanları koşullarını yaşamıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin barış zamanı için öngördüğü rejimin ilk periyodu, II. Dünya Savaşı'nın başladığı 1 Eylül 1939 tarihine kadar sürmüştür. Savaşın başlangıcından Türkiye'nin Almanya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine kadar, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı için öngördüğü rejim (md. 4 ve 19) uygulanmıştır. 23 Şubat 1945 tarihinden savaşın fiilen sona erdiği tarihe kadar Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngördüğü rejim (md. 5 ve 20) uygulanmış, bundan sonra barış zamanı rejimine tekrar geçilmiştir.

II. Dünya Savaşı süresince ve savaştan hemen sonra SSCB'nin "Boğazlar rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletler arasında düzenlenmesi ve Boğazların ortak savunulması" şeklinde özetlenebilecek görüşlerinden kaynaklanan Boğazlar rejiminin değiştirilmesi girişimlerine yer verilmeyecektir¹⁰¹. Burada, 1970'lerden itibaren Montreux Boğazlar Sözleşmesini gündeme getiren bazı önemli gelişmeler ile Sözleşmenin uygulamaları da dikkate alınarak Türkiye'nin lehine ve aleyhine olan hususlar hakkında bilgi verilecektir.

¹⁰¹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. ERGİL, D., a.g.e., s. 112-129; İNAN, Y., a.g.e., s. 99-115.

2.3.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ni Ulusal ve Uluslararası Kamuoyunun Gündemine Getiren Önemli Gelişmeler

2.3.1.1. Dağılan SSCB Donanması’na ait “KİEV” Sınıfı Gemiler ile “AMİRAL KUZNETSOV” Adlı Geminin Boğazlardan Geçışı

“KİEV” sınıfı gemiler ile “AMİRAL KUZNETSOV” adlı geminin Boğazlardan geçip geçemeyeceğini incelemeyen önce cevaplandırılması gereken soru şudur:

Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin uçak gemileri, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanabilecekler midir? Bu konuda siyasi ve teknik problemler iç içe olup çözüm yolları bu çerçevede araştırılmalıdır.

Karadeniz’e kıyıdaş devletler, Sözleşmede öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini boğazlardan geçirebileceklerdir. Hattıharp gemileri Sözleşmenin II sayılı LAHİKA’sında tanımlanmış olup uçak gemileri açık ve kesin bir ifade ile bu tanım dışında tutulmuştur. Uçak gemileri, “su taşıyımı ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir” şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca bir savaş gemisi başlıca uçak taşımak ve bunları denizde hareket ettirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

Sözleşme’nin 24’üncü maddesi, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesinden Türk Hükümeti’ni nezaret etmekle yükümlü tutmuştur.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlardan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlara giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse olası dönüş tarihini yüksek akit tarafların Ankara’daki temsilcilerine bildirecektir¹⁰².

¹⁰² Sözleşmenin 13’üncü maddesi bu bilgilerin Türk Hükümeti’ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunulması ile verileceğini amirdir.

Sözleşmenin II sayılı LAHİKA'sının metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşması'ndan alınmıştır. Yapılan sınıflandırma, yeni gemi türlerinin ortaya çıkması nedeniyle günün gerçeklerine uygunluğunu yitirmiş görünmektedir. Bu durum akit devletler arasında zaman zaman yorum ayrılıklarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Eski SSCB'ye ait "KİEV" adlı geminin 1976 yılında Boğazlardan transit geçişi bu duruma örnek teşkil eden bir olaydır. Sovyetler Birliği, geminin geçişine ilişkin olarak, Sözleşmenin 13'üncü maddesi uyarınca Türk Hükümeti'ne yaptığı ön bildirimle, bu gemiyi "denizaltısavar kruvazör" olarak nitelendirmişti. Batılı Devletler bu gemi için "uçak gemisi" tanımını yapmışlardır. NATO Asamblesi'nin Şubat 1974 tarihli bir açıklaması Batılı Devletlerin niyetlerini ortaya koymuştur. Yapılan açıklamaya göre Türkiye, "KİEV" ve "MİNSK" adlı uçak gemilerinin Boğazlardan geçmesini önlemelidir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen önlemleri uygulamakla bunu kolayca gerçekleştirebilir¹⁰³. Montreux Sözleşmesi'ne göre esas olan gemi sahibi devletin beyanı olduğu için, Türkiye bu geminin Boğazlardan geçişine rıza göstermiştir.

Bugün RF donanmasında "KİEV" sınıfı dört adet gemi mevcuttur¹⁰⁴. Bu gemilerde, geniş ve açılı bir uçuş güvertesi ile taktik hava desteği sağlayacak ve dikey iniş/kalkış yeteneğine sahip değişik tiplerden uçak/helikopterler mevcuttur¹⁰⁵. Bu durum gemilerin "başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış" olduğunu göstermektedir. "KİEV"i denizaltısavar kruvazör sınıfına sokabilecek özellik ise ASW (Denizaltı Savunma Harbi) silahları ile diğer konvansiyonel silahların varlığıdır. Bu silahlar ile Sözleşmede "...bir gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez" ifadesi, tartışmalara ve Sözleşmenin farklı yorumlanmasına sebep olmuştur.

Bütün bu teknik tartışmalara uzun yıllar SSCB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yapmış olan SG-GORSHKOV'un yaklaşımı ilginçtir;

"Sovyetler KİEV'i başlangıçta büyük denizaltı savunma harbi kruvazörü olarak sınıflandırmışlardır. Çünkü;

- Temel görevi nedeni ile,

¹⁰³ SİRMEN, A., "Montreux Çiğneniyor mu?", 10 Ocak 1976 tarihli Cumhuriyet Gazetesi, s. 3.

¹⁰⁴ KİEV, MİNSK, NOVOROSSİYSK, BAKÜ.

¹⁰⁵ 12 Ad. Forger (A), 1 Ad. Forger (B), 16 Ad. Hormone (A), 3 Ad. Hormone (B).

- Batı'daki uçak gemileri hakkında Sovyet askeri yazarlarındaki endişelerin azalmasını takiben, Sovyetler herhangi bir gemisini uçak gemisi olarak kabul edemezdi.
- Belki de Sovyetler bu gemiyi Batı'nın uçak gemisi konseptinin bir kopyası olarak değil kendi kruvazör programlarının yeni bir modeli olarak proje etmek istemiştir.
- Sovyetler Türk Boğazlarından uçak gemilerinin geçişini yasaklayan Montreux Sözleşmesi'ni bazı yorumlar ile tuzağa düşürmek istemişlerdir¹⁰⁶.

Konu ikinci kez, eski SSCB'nin 1981 yılında Karadeniz'deki Nikolayev Tersanesi'nde yapımına başladığı uçak gemisi "AMİRAL KUZNETSOV"un, Boğazlardan geçer mi geçmez mi tartışması ile gündeme gelmiştir. "Uçak gemisi mi, ağır kruvazör mü?" münakaşaları yapılırken, Sovyetler Birliği geminin sınıfını "uçak taşıyan muharebe kruvazörü" olarak deklere ederek, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne uygun hale getirmiş ve Türkiye bu geminin de 2 Aralık 1991'de Boğazlardan geçişine müsaade etmiştir.

Sovyetler Birliği KİEV'i de "denizaltısavar kruvazör" olarak nitelendirmiş, SG-GORSHKOV'un ifadesiyle Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni bazı yorumlar ile tuzağa düşürerek Boğazlardan geçirmiştir. Ancak, her iki geminin geçiş taleplerine ilişkin olarak yapılan ön bildirimler, Sözleşmenin 24'üncü maddesi gereğince Türk Hükümeti tarafından, Sözleşmeye akit devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine bildirilmiş olmasına rağmen, anılan devletlerce Sözleşmenin ihlal edildiği ve/veya geçişin engellenmesi gerektiği yolunda herhangi bir resmi girişim vaki olmamıştır.

2.3.1.2. SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin akit taraflarından biri olan SSCB'nin dağılması ve Karadeniz'e kıyıdaş Ukrayna, RF ve Gürcistan devletlerinin kurulmasının anılan sözleşmeye olan etkileri ile Yugoslavya'nın dağılmasının etkilerinin "Geçiş Koşulları",

¹⁰⁶ KURUMAHMUT, A., "Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri İçin Barış Zamanı Geçiş Rejimi", *Stratejik Etütler Bülteni*, S. 89, s. 131.

“Karadeniz’deki Tonaj Durumu” ve “Halefiyet” açılardan olmak üzere üç başlık altında incelenmesi gerekir.

2.3.1.2.1. Geçiş Koşulları

Sözleşmede, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanma bakımından akit olma şartı aranmamakta, Türkiye’nin ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde geçiş koşulları düzenlenmektedir. Burada önemli olan, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin, bu bağlamda RF’den başka Ukrayna ve Gürcistan’ın, Sözleşme’nin kendilerine tanıdığı istisnai hüküm gereğince, 15.000 tondan yüksek tonajdaki hattıharp gemilerini Boğazlardan geçirebilme hakkı ile dışarıda yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılarını üslerine katılmak ve denizaltıları bu deniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahip olmalarıdır.

2.3.1.2.2. Karadeniz’deki Tonaj Durumu

Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj, dağılan SSCB Karadeniz Donanması’nın 105.000 tonluk bir tonaja sahip olduğu Ocak 1992 itibariyle maksimum tonaj olan 45.000 ton idi. Bugün Karadeniz’de en güçlü donanmaya sahip RF’nin Karadeniz’deki Donanması’nın toplam tonajını, anılan Devlet, 1 Ocak 1999 itibariyle 75.000 ton olarak bildirmiştir¹⁰⁷. Bu tonajın 75.000 tonun altına düşmesi durumunda; Karadeniz’de bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajı aynı ölçüde azalacak ve en az Sözleşme’de öngörülen 30.000 tona kadar inebilecektir (Md. 18/1.a). Bunun için Karadeniz’de bulunan en güçlü donanmanın tonajı, Sözleşme’nin yürürlüğe girdiği tarihteki 60.000 tonluk SSCB Donanması düzeyine inmesi gerekir.

2.3.1.2.3. Halefiyet (Ardıllık)

SSCB’nin dağılması ile bağımsızlıklarına kavuşan devletlerden Karadeniz’e kıyıdaş olan Gürcistan, RF ve Ukrayna’nın SSCB’nin halefi olarak, bir “Halef Olma Bildirimi”

¹⁰⁷ Bu bilgi Türk Dışişleri Bakanlığı ilgililerinden öğrenilmiştir.

ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olabilme imkanları mevcuttur. Anılan devletler, halefiyet yoluyla sözleşmeye katılmış olmaları halinde, sözleşmeye taraf devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerden yararlanabileceklerdir. Diğer akit taraflar gibi bu devletler de sözleşmede öngörüldüğü biçimde;

2.3.1.2.3.1. Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme,

2.3.1.2.3.2. Sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildiriminde bulunma,

2.3.1.2.3.3. Sözleşmenin sona erdirilmiş olması durumunda yeni bir sözleşme hükümlerini oluşturmak üzere toplanacak konferansa iştirak etme haklarına ve ayrıca,

2.3.1.2.3.4. Türk Hükümeti'nin, bu devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine yapacağı bildirim ile de savaş gemilerinin geçişine ilişkin bilgilere önceden sahip olabileceklerdir.

Yeni kurulan devletlerin halef olmamaları ve Sözleşmeye akit devlet statüsü ile katılmamaları durumunda ise Sözleşme, mevcut şekliyle yürürlükte kalmaya devam edecek ve anılan devletler Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden Karadeniz'e sahil devlet sıfatıyla yararlanabileceklerdir¹⁰⁸.

RF, Ukrayna ve Gürcistan, halefiyet yoluyla Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne katılmış olup akit devlet statüsünü kazanmış durumdadırlar. Türk Hükümeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ve Karadeniz'e çıkışları ile ilgili kendisine yapılan ön bildirimlerle sahip olduğu bilgileri, anılan devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine de vermektedir. Yugoslavya'nın dağılmasından sonra oluşan yeni devletler arasında yer alan Sırbistan ve Karadağ, "Yugoslavya" adını muhafaza etmekte olup akit devlet statüsünü sürdürmektedir. Yine Türk Hükümeti kendisine yapılan bildirimleri, Yugoslavya'nın dağılması ile oluşan devletler arasında sadece Sırbistan ve Karadağ'dan oluşan yeni Yugoslavya'ya vermektedir.

¹⁰⁸ KURUMAHMUT, A., "Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin Dağılması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 553, s. 86.

Netice olarak SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasından sonra Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin akit devletleri; Gürcistan, RF, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya (Sırbistan-Karadağ), İtalya, Fransa ve İngiltere'dir.

2.3.1.3. NATO Çok Uluslu Deniz Kuvveti STANAVFORMED ve/veya STANAVFORLANT'ın Herhangi Bir Faaliyet İçin Karadeniz'e Geçişleri

NATO'nun Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti STANAVFORMED'in aktive edilmesini müteakip, bu kuvvetin ve/veya Atlantik Daimi Deniz Kuvveti STANAVFORLANT'ın, liman ziyareti, eğitim, tatbikat ve benzeri başka bir faaliyet için Karadeniz'e geçişlerinde;

2.3.1.3.1. 15 Gün önceden bildirimde bulunulmalı mı?

2.3.1.3.2. Bu bildirim kuvvette gemisi bulunan devletler tarafından ayrı ayrı mı yapılmalı?

2.3.1.3.3. Birlikteki gemi adedini tonaja bağlı olarak limitleyecek miyiz?

2.3.1.3.4. Geçiş zamanında mı yapmalıyız? soruları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni NATO platformlarında gündeme getirmiştir.

Savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişi için yapılması öngörülen bildirimi düzenleyen Sözleşmenin 13'üncü maddesine göre; bahse konu ön bildirimin, gemilerin bağlı bulundukları devletler tarafından yapılması gerekmektedir. Uluslararası hukukun diğer bir süjesi olan uluslararası kuruluşların, bu bağlamda NATO'nun, böyle bir bildirimde bulunması öngörülmemiştir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler için, bildirimin, 15 gün önceden yapılması arzu edilmektedir. Ancak hiçbir halde bu süre 8 günden az olamaz. Kısaca, NATO üyesi devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri için yapılacak bildirimin, savaş gemilerinin mensubu oldukları devletler tarafından 15 gün önceden yapılması gerekmektedir. Boğazlara girişin ilk ön bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir zamanda ve gündüz yapılması zorunludur (md. 10, 13).

Boğazlardan geçecek Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin, sınıfı, adedi ve tonajı ile barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj ve kalabilecekleri süre sınırlandırılmıştır (md. 10, 14,18). Bu maddelere göre; Boğazlardan aynı anda geçiş yapan birlikteki gemi adedinin dokuz gemiden ve toplam tonajının 15.000 tondan fazla olmaması, Karadeniz’de bulunacak birlik tonajının 45.000 tonu aşmaması ve bu denizde 21 günden fazla kalmaması gerekmektedir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin açık hükümlerinin hiçbir yoruma tabi tutulmadan istisnasız olarak bir bütün halinde uygulanması ve sözleşmenin hak sahibi statüsü tanımadığı NATO gibi uluslararası kuruluşların sözleşme hükümlerine ilişkin özel uygulama taleplerine müsaade edilmemesi gerekir¹⁰⁹.

2.3.1.4. *Boğazlarda Meydana Gelen Kazalar*

1979’da yaşanan INDEPENDENTA kazasından beri Boğazlarda meydana gelen her deniz kazası, özellikle İstanbul Boğazı’nı ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ni, ulusal ve uluslararası kamuoyunun gündemine getirmiştir. “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”, Resmi Gazete’de yayımlanması ile birlikte şimşekleri üzerine çekmişti ki Mart 1994 ayında bir şileple çarpışmasından sonra, NASSİA isimli tanker kıyıya sürüklenmiş ve 19 milyon galonluk ham petrol yükü bir hafta boyunca Anadolu Kavağı açıklarında yanmıştır. Kazaya karışan ve her ikisi de GKRY bandıralı olan gemilerin yarattığı bu faciada 28 denizci hayatını kaybetmiş ve çok sayıda itfaiyeci ise yaralanmıştır¹¹⁰. Tüzüğün yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1994’den önce vuku bulan bu kaza, Türkiye’nin Boğazlardaki deniz trafiğine ilişkin ulusal düzenleme yapma ve uygulamaya koyma konusundaki haklılığını bir kez daha kanıtlamıştır.

Coğrafi yapısı ve yoğun deniz trafiği nedeniyle başta İstanbul Boğazı olmak üzere Türk Boğazları Bölgesi’nde çatışma, rıhtıma çarpma, karaya oturma ve makine arızası türünde çeşitli deniz kazaları meydana gelmektedir. Bu kazalar can, mal ve çevre güvenliğine yönelik önemli zararlara sebep olmaktadır. INDEPENDENTA ve NASSİA

¹⁰⁹ STANAVFORLANT’ın 30 Ekim-2 Kasım 1992 tarihlerindeki Varna Limanı ziyaretine ilişkin direktifte “Montreux Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerine Uyulması” hükmünün yer aldığı müşahade edilmiştir.

¹¹⁰ KUSER, M., “Bir Amerikalı Gözüyle Türk Boğazları’nın Korunma Gereksinimi”, *Deniz Ticareti- Eylül 98*, s. 24.

felaketlerinde yaşandığı gibi kazaların olumsuz etkilerinden Boğaz suları ve İstanbul şehri kolay kolay kurtulamamaktadır.

Yıllar itibariyle İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kazalarını gösteren Tablo 3.2, tedbir alınmadığı takdirde olabileceklerin emaresini vermektedir¹¹¹. 1 Temmuz 1994'de Tüzüğün yürürlüğe girmesiyle birlikte; 1994'ün ikinci 6 ayı ile 1995 ve 1996 yıllarında deniz kazalarında önemli bir azalma görülmüştür. Bahse konu Tüzüğün tartışıldığı ve tüzük ihlallerinin arttığı 1997 yılından itibaren deniz kazalarında da önemli bir artış görülmektedir.

2.3.1.5. Kafkasya ve Orta Asya Petrolünün Boğazlar Yoluyla Taşınması

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yapıldığı yıllarda Boğazlardan geçen gemi sayısı, gemilerin özellikleri ve taşıdıkları yük ile günümüzde geçiş yapan gemiler mukayese edildiğinde, Türk Boğazları'nın bugün ve gelecekte karşı karşıya olduğu tehlikenin boyutları görülecektir. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı 4500 ve taşıdıkları yükün toplam net tonajı 7.500.000 ton iken, 1998 yılında 49.304 gemi geçiş yapmıştır. Bu gemilerle 276.842.852 ton yük taşınmıştır. Tablo 3.4.'de de görüldüğü gibi İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısında 1995'den 1998 yılına kadar bir artış, 1998 yılında ise bir azalma mevcuttur. 1998 yılında dünya deniz ticaretinde yaşanan navlun krizinden kaynaklandığı değerlendirilen bu azalmaya rağmen; ham petrol ve petrol ürünleri taşıyan tankerler ile kimyasal madde ve sıkıştırılmış gaz taşıyan tankerlerin sayısında yaklaşık % 20'lik bir artış olmuştur. 1997 yılında günde ortalama geçiş yapan 140 gemiden 12'si tanker iken, 1998 yılında geçiş yapan 135 gemiden 14'ü tankerd. 1998 yılında Çanakkale Boğazı'ndan günde ortalama 106 gemi, 1997 yılında ise 100 gemi geçiş yapmıştır. Buna karşılık günlük ortalama geçiş yapan tanker sayısı 1997 yılında 17, 1998 yılında 18'dir. Bu değer 1996 yılında 16 idi (Tablo 3.5) ¹¹².

¹¹¹ Yıllar itibariyle Çanakkale Boğazı'nda meydana gelen kazalar için bkz. Ek-2 (Tablo 3.3)

¹¹² Ayrıca yıllar itibariyle Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemi sayısı için bkz. Ek-3 (Tablo 3.6)

**YILLAR İTİBARIYLA İSTANBUL BOĞAZI'NDA
MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARI ***

YIL		KAZA SAYISI
1990		43
1991		49
1992		39
1993		25
1994	İLK 6 AY	10
	İKİNCİ 6 AY	2
1995		4
1996		7
1997		11
1998		20

Tablo 3.2

* TÜDAV İstanbul Boğazı Veri Bankası ve T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı istatistiklerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. 1997 ve 1998 rakamlarına, Ahırkapı ve Kumkapı demir mevkilerindeki kazalar ile Boğaz giriş ve çıkış hatları dışındaki kazalar dahil edilmemiştir.

**YILLAR İTİBARIYLA İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇEN
GEMİ SAYISI VE TOPLAM NET TONAJLARI ***

YIL	GEMİ SAYISI	TOPLAM NET TONAJ
1938	4.500	7.500.000
1980	11.839	Tespit edilememiştir.
1985	24.100	105.500.000
1995	46.954	Tespit edilememiştir.
1996	49.952	Tespit edilememiştir.
1997	50.942	281.131.280
1998	49.304	276.842.852

Tablo 3.4

* Deniz Ticaret Odası, 1997 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 1998, s. 78; Chamber of Shipping, Turkish Shipping Sector Report'96, İstanbul 1997, s. 12; Turkish Shipping World-October'98, s. 85; T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın İstanbul Boğazı gemi geçişlerine ilişkin istatistiki çalışmaları.

TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİNDEN GEÇİŞ YAPAN TANKERLERİN *
DURUMU

BÖLGESİ	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
	TOPLAM SAYI	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA	TOPLAM SAYI	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA
1996	4248	354	12	5658	471	16
1997	4303	359	12	6043	504	17
1998	5142	429	14	6546	546	18

Tablo 3.5

- * Ham petrol ve petrol ürünleri taşıyan tankerler ile kimyasal madde ve sıkıştırılmış gaz taşıyan tankerler dahil edilmiştir. T. C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın istatistiki çalışmalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

1998 yılında İstanbul Boğazı'ndan taşınan tehlikeli yük yaklaşık 70 milyon metrik tonu bulmaktadır. Ayrıca 1998 yılında geçiş yapan gemilerden;

- 200 m. ve daha büyük gemi sayısı 1943 (Bu değer 1996'da 1478, 1997'de ise 1859 idi),
- 250 m. ve daha büyük gemi sayısı 487,
- 300 m. ve daha büyük gemi sayısı 39'dur. (Bu değer 1996'da 16, 1997'de ise 34 idi)¹¹³.

1996 yılına nazaran İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan 200 m. ve daha büyük gemi sayısındaki % 31'lik artış ve 300 m. ve daha büyük gemi sayısındaki % 144'lük artış ile 1998 yılında tehlikeli yük taşıyan tanker sayısındaki % 20'lik artışın; Hazar Denizi'nden çıkartılan erken üretim petrolün Boğazlar yoluyla taşınmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Bugün erken üretim petrolü Boğazlar yoluyla taşınmakta ve 1997 yılından itibaren de alınan bütün tedbirlere rağmen İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kazalarında % 100'e varan bir artış görülmektedir¹¹⁴. Azerbaycan petrolünün Boğazlar yoluyla taşınması durumunda Boğazlardan geçiş yapan tanker trafiğinin üç kat artması beklenmektedir. Yani, Boğazın dünyanın en yoğun ve en zorlu deniz yollarından biri olduğu olgusu göz ardı edilmekte, Türk Boğazları Bölgesi'nde yaşayan 12 milyondan fazla insanın can, mal ve çevre güvenliğine boş verilmek istenmektedir. Başta Bakü-Ceyhan boru hattı olmak üzere alternatif rotalar olduğu olgusu değerlendirilmek istenmemektedir. Çünkü dünyanın petrole ihtiyacı vardır¹¹⁵. Ancak başta İstanbul olmak üzere Boğazlar bölgesindeki insanların da sağlıklı ve güvenli bir çevrede yaşama hakkı olduğu unutulmamalıdır.

¹¹³ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın İstanbul Boğazı gemi geçişlerine ilişkin istatistiki çalışmaları.

¹¹⁴ Bkz. Tablo 3.2

¹¹⁵ KUSER, M., a.g.m., s.27.

2.3.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Bugüne Kadarki Uygulamaları Dikkate Alındığında Türkiye'nin Lehine ve Aleyhine Olan Hususlar

Türkiye Cumhuriyeti'nin, Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra en önemli ikinci siyasal andlaşması olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin hayat damarlarından biri olan Boğazlar üzerinde bitmeyen mücadeleye rağmen, 63 üncü yılını idrak etmek üzeredir. 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin dolduğu 9 Kasım 1956'dan itibaren, her zaman akit taraflarca sona erdirilebilme imkanı mevcut olmasına rağmen, akit devletlerden hiçbiri bugüne kadar bu süreci başlatmamıştır.

Türkiye'nin, Boğazlar Bölgesindeki güvenliğinin yanında, Karadeniz'e en fazla kıyısı bulunan bir kıyıdaş devlet olarak Karadeniz'deki güvenliğine de hizmet eden Sözleşmenin, savaş gemilerinin statüsünü düzenleyen II. Kısım hükümleri (md. 8-22), Türkiye'ye önemli avantajlar sağlamaktadır. Şöyle ki;

2.3.2.1. Sözleşme, Boğazlardan geçecek gemiler için sınıf ve tonaj sınırlaması getirmiş ve bu gemilerin geçişlerini ön bildirimde bulunma koşuluna bağlamıştır.

2.3.2.2. Karadeniz'e açılacak gemiler için sınıf, tonaj ve süre sınırlaması getiren sözleşmeye göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan devletlerin denizaltıları ve uçak gemilerine kapalı tutulmuştur.

2.3.2.3. Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin uçak gemilerinin Boğazlardan geçmesini yasaklayan Sözleşme, anılan devletlere ait denizaltıların bazı istisnai durumlarda satıhtan geçmelerine müsaade etmiştir.

2.3.2.4. Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini dilediği gibi belirleme inisiyatifi Türkiye'ye verilmiştir. Türkiye, Boğazları tüm savaş gemilerine kapatabileceği gibi, bazı devletlerin savaş gemilerinin geçmesine müsaade edebilir. Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır.

Ticaret gemilerinin, barış zamanında, gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, hiç bir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam

özgürlüğünden yararlanmalarını öngören, kılavuzluk ve römorkörcülüğü isteğe bağlı bırakan 2'nci madde hükmüne rağmen, Sözleşmenin 5 ve 6'ncı maddeleri de Türkiye'ye önemli avantajlar sağlamaktadır. Şöyle ki;

2.3.2.1. Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişi gündüz ve Türk makamlarınca gösterilecek yoldan olacak yani geçiş tamamıyla Türk makamlarının kontrolünde yapılacaktır.

2.3.2.2. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumu için öngörülen düzenleme, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma hakkını saklı tutan bir düzenlemedir. Türkiye, gerginlik döneminde, uygun askeri tedbirleri Montreux'nün hukuki ve siyasi şemsiyesi altında alabilecektir. Bu bağlamda, Boğaz sularını mayınlayabilecek, Karadeniz ve Ege Denizi'ne müteveccih deniz ulaştırmasını kontrol etme imkanı bulabilecektir.

2.3.2.3. Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşuluyla Boğazlardan geçmelerine müsaade edilen tarafsız devlet ticaret gemilerinin yüklerini Türk makamları kontrol edebilecek, harp kaçağı mal taşıdığı tespit edilen ticaret gemilerini zapt ve müsadereye tabi tutacak, Boğazlar muhasım devlet ticaret gemilerine kapalı olacaktır.

Ayrıca Sözleşme, sadece sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçmesine izin vermekte, askeri uçakların geçişini yasaklamaktadır.

Sözleşmenin Türkiye'nin lehine olan bu hükümlerine mukabil; 2, 4 ve 6'ncı maddelerde yer alan kılavuzluk ve yedekçiliğin isteğe bağlı kalması, kılavuzluğun zorunlu kılınabileceği hallerde (Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması) ise ücrete tabi olmamasına ilişkin düzenlemeler;

- * Ekonomik gerekçeler,
- * Can ve mal emniyeti ile seyir ve çevre güvenliğine yönelik tedbirlerin yeterince alınamaması,

nedenleriyle gelişen dünya koşulları çerçevesinde, Türkiye'nin aleyhinde olan maddeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sözleşmede kılavuz alma mecburiyeti olmamasına rağmen, geçiş yapan gemilerin kayda değer bölümü kılavuz almaktadırlar. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin yaklaşık % 40'ı, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin ise yaklaşık % 30'u kılavuz kaptan almaktadırlar (Tablo 3.7). Bu oran İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan tankerler için % 60'ın üzerine çıkmaktadır. Kılavuzluk hizmetlerinin kalitesinin ve sahil tesisleri ile takviye edilmiş teknik yeterliliklerinin artırılması; uluslararası girişimlerle kılavuz almanın tavsiye ve teşvik edilmesi neticesinde kılavuz alma oranlarının daha da artabileceği düşünülmektedir. En önemlisi, mücbir sebepler dışında, kılavuz kaptan bulunan gemilerin deniz kazası riskinin olmayacağını, emniyetli ve süratli bir geçişin kılavuz kaptan almakla olabileceğinin uygulamalarla gösterilmesi gerekmektedir.

Sözleşmenin lehte ve aleyhte olan hükümlerinin mukayesesi yapıldığında; Türkiye'ye uluslararası platformlarda çok önemli ve tekrar elde edilmesi zor ve hatta imkansız gibi görülen avantajlar sağlayan lehteki hususlar yanında; can ve mal emniyeti ile seyir ve çevre güvenliğine yönelik olarak alınacak tedbirlere genel bir uygulama niteliği kazandırmak amacıyla, Montreux platformları dışında, devletler, uluslararası kuruluşlar ve acentalar nezdinde yapılacak teşvik niteliğindeki girişimlerle, Sözleşmenin Türkiye'nin aleyhinde olan hükümlerinin yarattığı dezavantajlar, kısmen ortadan kaldırılabilecektir.

Statüleri özel andlaşmalarla veya örf ve adet hukuku kurallarıyla belirlenmiş olan uluslararası boğazların hiçbirinde, Montreux'de Türkiye'ye verilen nitelikte bir yetkinin kıyı devletine tanınmamış olduğu dikkate alınacak olursa, Türkiye'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kazandığı avantajların önemi daha kolay anlaşılabilir ve değerlendirilebilecektir¹¹⁶.

¹¹⁶ İNAN, Y., a.g.e., s. 75.

**İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ YAPAN
GEMİLERİN KILAVUZ ALMA DURUMLARI ***

YIL	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	%	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	%
1995	46.954	17.772	38	35.460	8.294	23
1996	49.952	20.317	41	35.487	10.081	28
1997	50.942	19.753	39	36.543	11.047	30
1998	49.304	18.881	38	38.777	11.448	30

Tablo 3.7

* Deniz Ticaret Odası, 1997 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 1998, s. 77 – 78; Chamber of Shipping, Turkish Shipping Sector Report'96, İstanbul 1997, s. 12; T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın 1997 ve 1998 yılları Türk Boğazları İstatistikî Çalışmaları.

2.4. Boğazlar Bölgesinin Askerileştirilmesi ve Boğazönü Adalarının Hukuki Statüsü

Lozan Boğazlar Sözleşmesi, bir taraftan denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul ederken, diğer taraftan Boğazlar Bölgesini gayri askeri hale getiriyor ve Boğazlara ilişkin bir kısım yetkileri akit devletlerden oluşturulan Uluslararası Komisyona devrediyordu. Kısaca ifade etmek gerekirse Sözleşme, Türkiye'nin egemenlik haklarını açıkça sınırlandırmış ve Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik önemi çok fazla olan Boğazlar Bölgesini savunma ve bu bölgede güvenliği için tedbir alma hakkından mahrum bırakılmıştı. Milletler Cemiyeti'nin kollektif barışı koruma sisteminin, Japonya, İtalya ve Almanya'nın saldırgan tutumları yüzünden çökmesi sonucu Türkiye, öncelikle, Boğazlar Bölgesini tahkim ederek askeri pozisyonunu geliştirmeyi arzulamıştı. Lozan Barış Andlaşması'nda bu bölgenin Milletler Cemiyeti garantisi altında askersizleştirilmesi ciddi bir tepki görmemişti. Ancak Sovyetler Birliği, kendi güney tarafının korunmasız oluşunun farkında olarak, Türkiye'nin boğazlar rejimini değiştirme önerisini kuvvetle desteklemişti¹¹⁷.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan'ın, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi üzerindeki egemenliğini kısıtlayan hükümlerini ortadan kaldırmıştır. Sözleşmeye ek protokolün 1'inci maddesine göre Türkiye, Boğazlar Bölgesi olarak tanımlanan Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı derhal yeniden askerileştirebilecekti. Protokolün 3'üncü maddesine göre ise askerleştirme hükmü, Sözleşmenin imza tarihi olan 20 Temmuz 1936 tarihinden başlayarak geçerli olacaktı. Bununla beraber Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, Lozan'ın aksine gayri askeri hale getirilecek bölgelerden söz edilmemektedir.

Burada tartışılan mesele şudur: Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin silahsızlandığı Limni, Semadirek, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın askeri statüsünü değiştirmiş midir? Bu konuda ikili bir ayrıma gidilerek meselenin analiz edilmesi gerekir. İncelenmesi gereken birinci grup adalar, Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi gereğince silahsızlandırılmış olmaları şartıyla egemenliği Yunanistan'a devredilen adalardır ki bunlar, Limni ve Semadirek'tir. İkinci grup adalar ise Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesinin 3'üncü fıkrası hükmünce, Boğazlar

¹¹⁷ VALİ, F. A., *Bridge Across the Bosphorus*, Baltimore 1971, s. 170.

Bölgesiyle birlikte mütalaa edilip silahtsızlandırılan Gökçeaada, Bozcaada ve Tavşan Adaları'dır. Türkiye'nin güvenliği göz önünde bulundurularak daha önce silahtsızlandırılmış statüye sokulan Limni ve Semadirek Adaları'nın gayri askeri statüsü, bahse konu adalar da Boğazlar Bölgesi kapsamında mütalaa edilip teyit edilmiştir. Bu nedenle Boğazönü Adaları'ndan Semadirek ve Limni için kabul edilen silahtsızlandırılmış statünün değiştirilmesi veya sona erdirilmesi ancak Lozan Barış Andlaşması'na taraf olan devletlerin açık rızasıyla gerçekleştirilebilir. Bu yönde bir irade beyanı taraf devletlerce bugüne kadar yapılmamıştır. Anılan adaların silahtsızlandırılmış statüsü tarafların anlaşması dışında objektif esaslara dayanılarak da sona erdirilemez¹¹⁸.

Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesinde Gökçeaada, Bozcaada ve Tavşan Adaları için bir egemenlik sınırlaması mevcut değildir. Zaten Türkiye'nin güvenliği göz önünde bulundurularak Yunanistan için getirilen bu sınırlamanın, Türkiye'nin egemenliğinde olan adaları da kapsadığını söylemek 12'nci maddenin lafzı ve ruhuyla bağdaşmamaktadır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi Gökçeaada, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın silahtsızlandırılmış statüsünü sona erdirirken; Limni ve Semadirek Adaları'nın Lozan'ın 12'nci maddesinde yer alan statüsünü değiştirmemiştir. Şöyle ki;

- Sözleşme'nin amacı, başlangıç bölümünün birinci paragrafında *“Boğazlar umumi tabiri altında ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve seyrisefaini... Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek ...”* şeklinde ifade edilmiş,

- Sözleşme'nin başlangıç bölümünün ikinci paragrafında yer alan ifade ile taraf devletler Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan'da imza edilmiş olan *‘Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Sözleşme'*nin yerine koymayı kararlaştırmışlar,

- Sözleşme'nin ayrılmaz parçasını oluşturan Protokol'un birinci maddesi ile de Türkiye'nin *“Boğazlar Bölgesi”*ni derhal ve yeniden askerileştirebileceğini hükme bağlamışlardır. Bu karar Türkiye'nin güvenliği göz önünde bulundurularak alınmıştır.

¹¹⁸ TOLUNER, S., *Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul 1987, s. 14, 45.

Taraf devletlerin Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni Lozan'da imzalanan sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırmaları Limni ve Semadirek adalarının askersizleştirilmiş statüsünü değiştirmemiştir. Çünkü;

- Yeniden askerileştirme konusu Yunan egemenliği altındaki adaları ihraç edecek biçimde düzenlenmiştir.

- Türkiye'nin güvenliği ön planda tutularak Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ile tesis edilmiş olan Limni ve Semadirek Adaları'nın askersizleştirilmiş statülerini, ne Montreux Boğazlar Sözleşmesi ne de açık veya zımni başka bir uluslararası düzenleme ortadan kaldırmamıştır.

- Montreux'deki hazırlık çalışmaları yeniden askerileştirilecek bölgenin, bilinçli olarak, Limni ve Semadirek Adaları'nı ihraç edecek biçimde tespit edildiğini göstermektedir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin bu adaların silahsızlandırılmasına ilişkin hükümleri yürürlükte¹¹⁹.

Sonuç olarak, Limni ve Semadirek Adaları'nın silahsızlandırılmış statülerini düzenleyen temel belge, Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesinin ayrılmaz bir parçası olan Altı Büyük Devlet Kararı'dır. Bu statünün değiştirilmesi veya sona erdirilmesi, ancak Lozan Barış Andlaşması'na taraf olan devletlerin açık rızasıyla gerçekleştirilebilir. Bu yönde bir irade beyanı taraf devletlerce bugüne kadar yapılmamış olup, Semadirek ve Limni Adaları'nın silahsızlandırılmış statüleri devam etmektedir¹²⁰.

2.5. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kaldırılmış ve Komisyonun yetkileri Türk Hükümeti'ne aktarılmıştır (md. 24/1). Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile bölgeyi askerileştirme hakkı elde eden Türkiye'nin Boğazlar Bölgesinde egemenliği yeniden kuruluyordu. Boğazlar

¹¹⁹ TOLUNER, S., *Limni Adası'nın ...*, s. 51.

¹²⁰ KURUMAHMUT, A., a.g.e., s. 29, 30, 31.

Komisyonu'nun fonksiyonu 1 Ekim 1936'dan itibaren sona ermiştir¹²¹. Türk Hükümeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri ve Karadeniz'e çıkışları ile ilgili sözleşme hükümlerinin (md. 11, 12, 13, 14, 18) uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamayı ve gerekli bilgileri vermeyi üstlenmiştir (md. 24/2, 4).

2.6. Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsünde Olabilecek Değişiklikler

2.6.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Fesh Edilmesi

Sözleşmenin feshi usulü 28'inci maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; Sözleşmenin süresi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden itibaren 20 yıl olarak belirlenmiş, bu sürenin bitiminden iki yıl önce, akit devletlerden her birinin Sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildiriminde bulunabileceği öngörülmüştür. Bu hakkı kullanmak isteyen devletin fesih beyanını, depoziter devlet olan Fransız Hükümeti'ne vermesinden sonra Sözleşmenin sona erdirilmesi mümkündür. II. Dünya Savaşı süresince ve hemen sonrasında, ABD, İngiltere ve SSCB arasında Sözleşmenin feshi veya değiştirilmesi konusu sıkça gündeme gelmiş olmasına rağmen, 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin sonunda Sözleşme fesh edilmediği gibi bu süreç bugüne kadar da işletilmemiştir. Bugün bu sürecin bir akit devlet tarafından işletilmesi yani akit devletlerden herhangi birinin Sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirimini Fransız Hükümeti'ne vermesi durumunda, Sözleşme, ön bildirimin gönderilmesinden başlayarak iki yıl daha yürürlükte kalacak ve bu sürenin tamamlanmasından sonra fesh edilmiş olacaktır. Fransız Hükümeti, almış olduğu feshe ilişkin ön bildirimi, akit devletlere bildirmekle yükümlüdür.

Sözleşme, yukarıdaki paragrafta açıklandığı şekilde sona erdirilmiş olursa, akit devletler yeni bir sözleşmenin hükümlerini belirlemek üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmek hususunda mutabık kalmışlardır. Böyle bir konferans neticesinde yeni bir sözleşme yapılabileceği gibi herhangi bir sözleşme yapılamadan konferansın tamamlanması da olasıdır.

¹²¹ HOWARD, H. N., *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, Baltimore 1974, s. 133, 134.

2.6.1.1. Yeni Bir Sözleşme Yapılması

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini belirleyecek yeni bir sözleşme yapıldığı takdirde, “geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibi” bu rejime göre işletilecektir. Boğazlardan geçişe ilişkin yeni bir rejimin oluşturulması amacıyla toplanacak konferansta ABD'nin tutumunun belirleyici olacağı düşünülmektedir¹²². ABD'nin, uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarda, su üstünden, su altından ve havadan geçiş ve ulaşım ilişkine her türlü sınırlamanın karşısında olduğu bilinmektedir. ABD'nin böyle bir konferansta kendi teziyle çelişecek bir çözümü benimsemesi beklenemez¹²³. Montreux'ün akdi sırasında, Türk Boğazları gibi uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarda uygulanan geçiş rejimi “zararsız geçiş”ti. BMDHS'nin, statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş bu tür boğazlar için öngördüğü rejim ise “transit geçiş” rejimidir. Bu rejim, zararsız geçiş rejimi ile karşılaştırıldığında, kıyıdaş devletlerin yetkilerini kısıtlayan, uluslararası deniz ulaşırmasının menfaatlerini, diğer bir ifade ile serbestliği ve sürekliliği ilkesini ön planda tutan, daha serbest bir geçiş rejimidir. Montreux'nün feshinden sonra yeni bir sözleşmenin yapılması aşamasında, transit geçiş rejiminden hareketle bir takım önerilerle karşılaşılmaları da olasıdır¹²⁴.

2.6.1.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılamaması

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin fesh edilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda; BMDHS'de yer alan “Uluslararası Ulaştırmada Kullanılan Boğazlar” için öngörülen “transit geçiş rejimi”nin Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması yönünde çeşitli girişimlerle karşılaşılmaları olasıdır. Bununla beraber Montreux'nün feshi durumunda, örf ve adet hukukundan kaynaklanan ve Sözleşme'nin 1'inci maddesinde yer alan “denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibi”

¹²² Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmadan önce, yeni bir konferansın hazırlık çalışmalarının yapıldığı 1934 yılında, Cenevre'de bulunan ABD Büyükelçisi Robert SKINNER, yeni bir sözleşme imzalanmadan önce, ABD ile Türkiye arasında, Boğazlardan geçiş hakları ile ilgili bir anlaşma yapılmasını talep etmiştir. Bu talebe göre, “Amerikan savaş gemileri ve uçakları ile ticaret gemileri ve uçakları; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan, en çok gözetilen ulusa tanınan haklarla aynı statüde olmak üzere tam bir geçiş ve uçuş serbestisinden yararlanırlar”. (HOWARD, H. N., *a.g.e.*, s. 133, 134).

¹²³ TOLUNER, S., “Boğazlardan ...”, s. 14, 15.

¹²⁴ TOLUNER, S., “Boğazlardan ...”, s. 14.

uygulanmaya devam edecektir (md. 28/2)¹²⁵. Ayrıca; UAD'nin Korfu Boğazı davasındaki kararında da belirttiği gibi, boğazlardan geçiş ve ulaşım serbestliği bir teamül kuralı niteliğindedir. Savaş gemisi, devlet gemisi ve ticaret gemisi ayırımı yapılmaksızın bütün gemiler bu haktan yararlanırlar. Dolayısıyla Sözleşme'nin ortadan kalkması ve bir düzenleme yapılamaması durumunda Türk Boğazları Bölgesinde serbest geçiş rejimi geçerli olacaktır. Bu nedenle, Sözleşme'nin sona erdirilmesi durumunda Türkiye'nin Boğazlardaki geçişi dilediği gibi düzenleme yetkisine sahip olacağı görüşü fevkalade yanlış bir varsayım olacaktır. Yeni bir belge yapılmaksızın Sözleşme ortadan kalkarsa, iki açık denizi birbirine bağlayan boğaz söz konusu mu değil mi, şeklinde bir fikir mücadelesi ortaya çıkacaktır. Bunun neticesinde “zararsız geçiş” veya “transit geçiş” rejimlerinden hangisinin uygulanacağı da tartışılacaktır. Eğer BMDHS'de tanımlandığı şekliyle iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan bir boğaz olduğu fikri baskın çıkar ve “transit geçiş” rejimi uygulamaya girerse, Türk Boğazları'nda bugünkünden çok daha serbest bir geçiş rejimi uygulanacaktır. Böyle bir durumda Türkiye'nin, Boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi çerçevesinde olabileceği görüşüyle ortaya çıkması gerekteyise de; günümüzde transit geçiş rejiminin örf ve adet hukuku kuralı haline gelmeye başladığı ve yaygın kabul gördüğü, bu nedenlerle de Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması gerektiği şeklinde ciddi bir direnişle karşılaşabileceği düşünülmelidir.

2.6.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Bir veya Birden Fazla Hükümünün Değiştirilmesi

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin bir veya birden fazla hükümünün değiştirilmesi yöntemi Sözleşmenin 29'uncu maddesinde etraflıca düzenlenmiştir. Bu maddeye göre:

2.6.2.1. Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sonunda akit devletlerden her biri, bir veya birkaç hükümün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilir.

¹²⁵ Sözleşme'nin sona erdirilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda denizden geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesi geçerliliğini koruyacaktır. Diğer bir ifade ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin fesh edilmesi halinde toplanacak konferansta bir sonuç alınamaz ve yeni bir andlaşma yapılamazsa; Sözleşmenin Türkiye'nin lehine olan hükümleri ortadan kalkacak ve Türk Boğazları Bölgesi'nde uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazların tabi olduğu rejim uygulanacaktır.

2.6.2.2. Akit devletlerce yapılacak değişiklik istemlerinin kabul edilebilmesi için, bu istem;

2.6.2.2.1. Boğazlarda aynı anda geçiş halinde bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajını ve sayılarını düzenleyen 14'üncü madde ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj ve bu denizde kalabilecekleri süreyi düzenleyen 18'inci maddeye ilişkin ise başka bir akit devlet tarafından,

2.6.2.2.2. Diğer maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa iki akit devlet tarafından,

desteklenmesi gerekir.

2.6.2.3. Bir veya iki akit devlet tarafından desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden en az üç ay önce, değişikliğin niteliği ve gerekçesi ile birlikte akit devletlerin her birine bildirilecektir¹²⁶.

2.6.2.4. Yapılan değişiklik önerileri için diplomasi yoluyla bir çözüm sağlanamazsa, akit devletler değişiklik istemini görüşmek üzere toplanacak bir konferansa katılmayı taahhüt etmişlerdir.

2.6.2.5. Sözleşme hükümlerinin konferansta değiştirilebilmesi için akit devletlerin oybirliği ile karar almaları zorunludur. Ancak, değişiklik istemi 14 ve 18'inci maddelere ilişkin ise, istemin kabulü için, akit devletlerin dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olmaktadır. Bu çoğunluk özel bir çoğunluk olup, Türkiye dahil Karadeniz'e kıyıdaş akit devletlerin dörtte üçünün de bahse konu dörtte üçlük çoğunluk içinde yer alması gerekmektedir. Böylece, klasik oybirliği ilkesinden sapılmış olmakla birlikte 14 ve 18'inci maddelerin değiştirilmesinde Türkiye'ye "veto" hakkı tanınmış olmaktadır¹²⁷. Bahse konu oy çokluğuyla Karadeniz'e kıyıdaş devletler için de imtiyazlı bir durum oluşturulmuş görülmektedir. Sözleşme yapıldığı zaman, Türkiye hariç Karadeniz'e

¹²⁶ Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılabilecek değişiklikler için Sözleşmede öngörülen beş yıllık dönem, içinde bulunduğumuz devrede 9 Kasım 2001'de tamamlanmaktadır. Değişiklik istemlerinin bu tarihten en az üç ay önce, 9 Ağustos 2001'den önce akit devletlere bildirilmesi gerekir.

¹²⁷ TOLUNER, S., *Milletlerarası...*, s. 180.

kıyıdaş üç akit devlet (Bulgaristan, Romanya ve SSCB) mevcuttu. Dörtte üçlük oy çokluğu için Türkiye ile birlikte diğer ikisinin olumlu oy vermesi yeterli olup, birinin olumsuz oy kullanması 14 ve 18'inci maddenin değiştirilmesine engel teşkil etmemekteydi. Bugün Karadeniz'e kıyıdaş devlet sayısı altıya çıkmıştır¹²⁸. Sözleşmede öngörülen oy çokluğu için Türkiye dahil beş akit devletin olumlu oyu gerekmektedir. Sadece bir akit devletin olumsuz oy kullanması bugünkü durumda da 14 ve 18'inci maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemektedir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 29'uncu maddesindeki usul uygulanmak suretiyle Sözleşmede günümüze kadar bir değişiklik yapılmış değildir.

¹²⁸ Bu devletler Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, RF ve Gürcistan'dır.

SONUÇ

Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi, geçiş özgürlüğü üzerine inşa edilmiştir. Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yer alıp, tümüyle kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş, ilk kez, UAD'nin Korfu Boğazı Davasına konu olmuştur. Divan bahse konu davada, barış zamanında savaş gemilerinin, önceden izin almaksızın, zararsız olmak koşuluyla, uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş hakkına sahip olduğunu kabul etmiştir. Divan'ın, kaynağından örf ve adet niteliğinde bir ilke olarak kabul ettiği bu durum, 1958 Cenevre KBBS'de teyit edilmiştir. Sözleşmede karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan zararsız geçiş, ticaret gemisi ve savaş gemisi ayırımı yapılmaksızın, bir istisna dışında aynı hukuki esaslara tabi tutulmuştur. Bu istisna, uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardaki zararsız geçiş hakkının ertelenemeyeceği ilkesidir.

Geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar bakımından BMDHS, 1958 Cenevre KBBS'den farklı bir düzenleme getirmiştir. BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için iki farklı rejim öngörülmektedir. Birincisi, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümüyle diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar olup bir istisna dışında “transit geçiş” rejimine tabidirler. Bu istisna; aynı devlete ait kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşan ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge kesimi bulunan bir boğazdan geçişte uygulanan “zararsız geçiş” rejimidir. İkincisi ise, bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçişte uygulanan “zararsız geçiş” rejimidir.

Hukuki statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş olan ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar, tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil oluyorsa, transit geçiş rejimi uygulanacak boğazlar olarak mütalaa edilir. Bu tür boğazlardan transit geçiş, su sathından ve su altından (dalmış durumda) seyir ile boğazın üzerinden uçuş hakkını kapsar. Diğer bir ifade ile zararsız geçişin sathıtan yapılma mecburiyetinin aksine transit geçiş halindeki denizaltılar ve diğer sualtı araçları dalmış durumda seyredebilirler. Ayrıca transit geçiş hakkından hava vasıtaları da yararlanırlar.

Uluslararası deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi, boğaz suları üzerinde kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerinin yetkilerini karasuları üzerindeki

yetkilerine oranla daha fazla sınırlamıştır. Bunun sonucu olarak transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine oranla daha serbest bir geçiş rejimi olarak karşımıza çıkmaktadır. BMDHS’de öngörülen düzenlemeler çerçevesinde kıyı devleti, zararsız geçiş rejimine tabi karasularında zararsız olmayan bir geçişi önlemek üzere, geçişi yasaklayabilir ve erteleyebilir. Ayrıca ulusal mevzuatında öngörülen tedbirleri alabilir. Halbuki kıyı devletinin transit geçişi engelleme ve erteleme hakları yoktur.

İlgili uluslararası düzenlemelerde “Türk Boğazları”, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’nı kapsayan bir terim olarak kullanılmakta ve geçiş açısından bütünlük arz eden tek bir uluslararası su yolu sayılmaktadır.

Karadeniz’i Marmara Denizi’ne bağlayan İstanbul Boğazı’nın uzunluğu 16.64 deniz mili (33.280 yarda), en dar yerinde genişliği 770 yarda, en geniş yerinde ise 3740 yardadır. Dünyada mevcut başlıca uluslararası su yolları olan Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Magellan Boğazı’nın geçtiği yerleşim yerlerinin tümünün nüfusları toplamı yaklaşık 3 milyon kişi olmasına rağmen sadece İstanbul’un nüfusu bunun üç katından daha fazladır.

Marmara Denizi, iç sular rejimine tabi bir deniz olmasına rağmen, yaklaşık 110 millik bir ulaştırma koridoru İstanbul ve Çanakkale Boğazları arasında uluslararası deniz ulaştırması bakımından kullanılmaktadır.

Marmara Denizi’ni Ege Denizi’ne bağlayan Çanakkale Boğazı’nın uzunluğu 37.1 deniz mili (74.200 yarda), en dar yerinde genişliği 1430 yarda, en geniş yerinde ise 7900 yardadır.

24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşması ve andlaşma ile aynı tarihte yürürlüğe giren ve andlaşmanın bir parçası sayılan “Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename” ile Türk Boğazları’ndan barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesi kabul edilmiştir. Buna karşılık Karadeniz’e geçmek isteyen savaş gemileri için tonaj sınırlaması getirilmiştir. Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenlik gereksinimlerini kısmen göz önünde bulunduran Sözleşme, Türkiye’nin güvenliğine hizmet etmediği gibi egemenlik haklarını kısıtlamakta idi. Sözleşmede Boğazlardan geçiş serbestliği, ticaret ve savaş gemileri için barış zamanı, Türkiye’nin muharip ve tarafsız olduğu savaş zamanları için ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Sözleşme, kıyıdan itibaren yaklaşık 15-20 km.lik bir alanı kapsayacak şekilde Boğazlar Bölgesi ile İmralı hariç, Marmara Denizi'ndeki tüm adaları ve Boğazönü Adalarını (Semadirek, Limni, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları) gayri askeri statü kapsamına almıştı. Serbest geçiş ilkesi ve uluslararası denetim sisteminin etkisi altında hazırlanan Sözleşme, Boğazlara ilişkin bir kısım yetkileri akit devletlerin temsilcilerinden oluşan Boğazlar Komisyonuna devretmiştir. Türkiye, egemenlik haklarını açıkça sınırlandırmış olan Sözleşme ile savunma ve güvenliği için tedbir alma hakkından mahrum bırakılmıştı.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Barış Andlaşması ve eki Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename'nin, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi üzerindeki egemenliğini kısıtlayan hükümlerini, ortadan kaldırmıştır. Sözleşmenin imza tarihi olan 20 Temmuz 1936'dan geçerli olmak üzere, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesini askerleştirmesi, Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılarak yetkilerinin Türkiye'ye aktarılması öngörülmüştür. 9 Kasım 1936'da yürürlüğe giren Sözleşmenin amacı; Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek olarak belirlenmiştir. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu, Lozan'da öngörülmeven ve Türkiye'ye önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma imkanı veren yeni bir düzenleme olarak Sözleşmede yer almıştır. Keza Lozan'ın aksine Sözleşme, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiştir. Sadece sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişi düzenlenmiş, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi Türk Hükümeti'ne bırakılmıştır.

Barış zamanı ile Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında, ticaret gemilerinin, gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, sağlık denetimi hariç olmak üzere hiçbir işleme tabi olmadan, Boğazlardan geçiş ve seyrisefain özgürlüğünden yararlanmaları öngörülmüştür. Bu durumlarda kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlıdır. İsteğe bağlı olmakla birlikte İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin yaklaşık % 40'ı, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin ise yaklaşık % 30'u kılavuz almaktadırlar. Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında, Türkiye ile harp eden bir devlete ait ticaret gemileri Boğazlardan geçemezler. Bu durumda Türkiye'nin, tarafsız ticaret gemilerinin yüklerini kontrol etme, harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı vardır. Hem savaş zamanı hem de Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile karşı karşıya

görmesi durumunda, ticaret gemilerinin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her defasında Türk makamlarının gösterecekleri yoldan yapmaları gerekmektedir.

Barış ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında, Boğazlardan geçecek savaş gemilerinin sınıfı ve tonajı sınırlandırılmış olup, bu gemilerin geçişi ön bildirim tabi tutulmuştur. Ayrıca, Karadeniz'de bulunacak kıyıdaş olmayan devlet gemileri için süre sınırlaması da getirilmiştir. Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile karşı karşıya sayması durumlarında (21 inci maddede öngörülen istisna dışında) savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi konusunda Türkiye dilediği gibi davranabilecektir. Boğazları tüm savaş gemilerine kapatma veya dilediği devlet savaş gemilerini geçirme hakkı vardır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları düzenlememektedir. Sözleşmede öngörülen açık sınırlayıcı hükümlere (örneğin, 2'nci maddenin lafzına) ters düşmemek, genel uluslararası hukuk ilkelerine bağlı kalmak ve Boğazlardan geçiş hakkının özüne dokunmamak şartlarıyla; Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkileri vardır. Montreux'de saklı tutulan ve uluslararası hukukun teyit ettiği bu yetkisini kullanarak Türkiye, ulusal düzenleme (tüzük) yapmış ve uygulamaya koymuştur. Türkiye, kıyıdaş devlet olarak, ulaştırma güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisini kullanmıştır.

İlgili uluslararası düzenlemelerde Marmara Denizi; Boğazlar Bölgesi veya Türk Boğazları kapsamında mütalaa edilmekle birlikte, bu durum geçiş açısından bir anlam ifade etmektedir. Ulaştırma dışında kalan hususlar bakımından Marmara Denizi, Türkiye'nin iç sular rejimine tabi bir denizidir.

Değiştirilmesi ve ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli girişimlere ve Sözleşmeyi gündeme getirip ciddi tartışmalara yol açan önemli olaylara rağmen Montreux Boğazlar Sözleşmesi; hiç bir değişikliğe uğramadan, Türkiye'nin gözetiminde 63 yıldır yürürlükte kalabilen 20'nci Yüzyılın önemli siyasal andlaşmalarından biridir. Sözleşme barış zamanı uygulamasına ilaveten Türkiye'nin tarafsız ve muharip olduğu savaş zamanı koşullarında da uygulanmıştır. Sözleşmeye taraf SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması ile Sözleşme'nin akit devletlerinde değişiklikler olmuş; RF, Ukrayna ve Gürcistan ile Yugoslavya yerine Sırbistan ve Karadağ'dan oluşan yeni Yugoslavya akit devlet statüsünü kazanmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi bir bütün olarak incelendiğinde; Türkiye'ye, uluslararası platformlarda çok önemli ve tekrar elde edilmesi zor ve hatta imkansız gibi görülen avantajlar sağlayan önemli hükümler içerdiği görülecektir. Sözleşmenin, ekonomik gerekçelerle Türkiye'nin aleyhinde görülen hükümlerinin yarattığı dezavantajları kısmen ortadan kaldırılabilecek niteliktedir.



E K L E R



EK 1
TABLO 3.1

OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE BOĞAZLARIN REJİMİNE
İLİŞKİN DÜZENLEMELER*

DÖNEM :	DÜZENLEME :	TARİH :	KAPSAM :
Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Devresi (1453- 1774)	İmparatorluğun kadim kaidesi (ilke)	1484-1535	Boğazların ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması
	Fransız kapitülasyonu	1535	Ticaret gemilerini boğazlardan serbestçe geçirme
	İngiliz kapitülasyonu	1579	Ticaret gemilerini boğazlardan serbestçe geçirme
	Hollanda kapitülasyonu	1612	Ticaret gemilerini boğazlardan serbestçe geçirme
İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devresi (1774- 1840)	Küçük Kaynarca Andlaşması	21 Temmuz 1774	Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya ile yaptığı bu andlaşma ile Rus ticaret gemilerine Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştır.
	İstanbul Andlaşması	23 Aralık 1798	Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında yapılan bu andlaşma ile, Osmanlı Devleti'nin müttefiki sıfatıyla (Osmanlı Devletine yapacağı yardıma karşılık) yalnızca Rus savaş gemilerine harp durumunda Boğazlardan serbest geçiş hakkı verildi.
	Osmanlı-Rus İttifak Andlaşması	24 Eylül 1805	İstanbul Andlaşması ile Rus savaş gemilerine tanınan serbest geçiş hakkı teyit edilmiş, ayrıca Osmanlı Devleti'ne yabancı devletlerin savaş gemilerine Karadeniz'e çıkma izni vermeme yükümlülüğü yüklenmiştir.
	Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması	5 Ocak 1809	İngiltere ile yapılan bu andlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu, barış zamanında Boğazları hiçbir yabancı devletin savaş gemisine açmamayı taahhüt ediyordu.

<u>DÖNEM</u> :	<u>DÜZENLEME</u> :	<u>TARİH</u> :	<u>KAPSAM</u> :
	Edirne Andlaşması	14 Eylül 1829	Rusya ile yapılan bu andlaşma ile Boğazların Osmanlı Devleti ile savaş durumunda olmayan devletlerin ticaret gemilerine, Rus gemileri ile aynı şartlar altında olmak üzere açıklığı yükümlülüğü kabul edilmiştir.
	Hünkar İskelesi Andlaşması	8 Temmuz 1833	Rusya ile yapılan bu andlaşma ile Osmanlı Devleti, Çanakkale Boğazı'nı Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapamayı taahhüt etmiştir.
Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi (1840 →)	Mısır Meselesi hakkında Andlaşma	15 Temmuz 1840	Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya arasında imzalanan bu andlaşma ile Boğazların barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir.
	Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi	13 Temmuz 1841	Osmanlı devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya arasında imzalanan bu sözleşme ile Osmanlı Devleti, barış zamanında, yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesine izin vermemeye yükümlülüğünü yüklenirken, diğer akit devletler de bu ilkeye uymayı taahhüt etmişlerdir. (Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi).
	Paris Andlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi	30 Mart 1856	Osmanlı devleti, İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya, Prusya ve Sardunya arasında imzalanan bu belge ile Boğazların savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir.
	Karadeniz hakkında Londra Andlaşması	13 Mart 1871	Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Almanya ve İtalya arasında imzalanan bu andlaşma ile Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne lüzum görüldüğü takdirde, barış zamanında Boğazları, ittifak halinde olduğu devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi tanınmıştır.

<u>DÖNEM</u> :	<u>DÜZENLEME</u> :	<u>TARİH</u> :	<u>KAPSAM</u> :
(İkili Andlaşma)	Ayastefanos Andlaşması	3 Mart 1878	Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan ancak yürürlüğe giremeyen bu andlaşmaya göre, Boğazlar, gerek barış gerekse savaş zamanında, Rus limanlarına gelen veya bu limanlara giden tarafsız devletlere ait ticaret gemilerine açık olacaktır.
	Berlin Andlaşması	13 Temmuz 1878	Bu andlaşma 1856 Paris ve 1871 Londra Andlaşmalarına atıfta bulunmuş ve 1841 Londra Boğazlar sözleşmesindeki ilkeyi tekrarlayarak status quo'yu korumuştur.
	Mondros Mütarekesi**	30 Ekim 1918	Osmanlı Devleti ile I. Dünya Savaşının galip devletleri (İtilaf Devletleri) arasında imzalanan mütareke hükümlerine göre Osmanlı Devleti, Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının açılmasını ve Karadeniz'e geçişin sağlanmasını, ayrıca her iki Boğazın kıyılarındaki askeri tesislerin İtilaf Devletlerince işgal edilmesini kabul etmiştir. Boğazların rejiminin ne olacağına ilişkin herhangi bir hüküm mütarekede yoktu. Mütarekenin imzasından sonra Boğazlar, İtilaf Devletlerinin işgalinde uluslararası ulaşım açılmıştı.
	Sevr Andlaşması***	10 Ağustos 1920	Osmanlı Devleti ile I. Dünya Savaşının galip devletleri arasında imzalanan bu andlaşmaya göre Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazını kapsayan Boğazlar, barış ve savaş zamanında, bayrak farkı gözetmeksizin, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemileri ile askeri ve sivil uçaklarına açık olacaktı. Andlaşma ile kurulan serbest geçişi düzenlemek ve denetlemek için geniş yetkilerle donatılmış bir "Boğazlar Komisyonu" kurulacaktı. Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyıları Yunanistan'a verildiğinden, Yunanistan ve Osmanlı Devleti Boğazlar üzerindeki denetim yetkilerini bu Komisyona devredecekti.

* Boğazların rejimine ilişkin düzenlemeler için bkz. Erim,N., *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, C. I, Ankara 1953; Ayrıca bkz. Armaoğlu, F., *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara 1997; İnan, Y., *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, B. II, Ankara 1995.

** Mondros Mütarekesi'nin metni için bkz. BOA, Muahednameler Tasnifi nr. 111.

*** Sevr Andlaşması hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. Bir başka deyişle ölü doğmuş bir andlaşmadır. Metni için bkz. BOA, HR. SYS. nr. 2310/5; Muahedename nr. 336; Devlet-i Aliyye ile Sulh Muahedesi, 10 Ağustos 1920, Konya 1336; Boğazlara ilişkin hükümleri için bkz. LAHİKA 1.



EK 2
TABLO 3.3

**YILLAR İTİBARIYLA ÇANAKKALE BOĞAZI'NDA
MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARI ***

YIL	KAZA SAYISI
1995	12
1996	10
1997	5
1998	7

* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı istatistiklerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

EK 3
TABLO 3.6

**YILLAR İTİBARIYLA ÇANAKKALE BOĞAZI'NDAN
GEÇEN GEMİ SAYISI ***

YIL	GEMİ SAYISI
1980	11.849
1995	35.460
1996	36.198
1997	36.543
1998	38.777

* Deniz Ticaret Odası, 1997 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 1998, s. 78; Chamber of Shipping, Turkish Shipping Sector Report'96, İstanbul 1997, s. 12; Turkish Shipping World-October'98, s. 85; T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın Çanakkale Boğazı gemi geçişlerine ilişkin istatistiki çalışmaları.

EK 4
TABLO 3.8

İSTANBUL BOĞAZI 1996 YILI
GEMİ GEÇİŞLERİ *

DEVLET	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ		MARMARA LİMANLARINA UĞRAYAN GEMİ SAYISI
			SAYISI	%	
RUSYA	7.851	4.237	4.445	57	3.406
UKRAYNA	5.729	3.169	3.107	54	2.622
ROMANYA	940	827	825	88	115
BULGARİSTAN	1.032	883	771	75	261
YUNANİSTAN	1.055	964	796	75	259
GKRY	963	859	942	98	21
SURİYE	1.993	173	1.857	93	136
HONDURAS	954	296	867	91	87
LÜBNAN	690	199	577	84	113
MALTA	3.181	2.433	2.323	73	858
TÜRKİYE	18.879	1.370	2.792	15	16.087
DİĞER DEVLETLER	6.685	4.907	4.459	67	2.226
GENEL TOPLAM	49.952	20.317	23.761	48	26.191

* Chamber of Shipping, Turkish Shipping Sector Report'96, İstanbul 1997, s.12.

EK 5
TABLO 3.9

ÇANAKKALE BOĞAZI 1996 YILI
GEMİ GEÇİŞLERİ *

DEVLET	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ		MARMARA LİMANLARINA UĞRAYAN GEMİ SAYISI
			SAYISI	%	
RUSYA	4.717	520	4.272	91	445
UKRAYNA	3.491	506	2.999	86	492
ROMANYA	733	67	665	91	68
YUNANİSTAN	1.295	746	750	58	545
GKRY	931	203	911	98	20
SURİYE	1.986	89	1.902	96	84
HONDURAS	802	97	717	89	85
MALTA	2.951	849	2.327	79	624
PANAMA	1.173	710	627	53	546
TÜRKİYE	8.305	1.598	2.723	33	5.582
DİĞER DEVLETLER	9.103	4.696	5.661	62	3.442
GENEL TOPLAM	35.487	10.081	23.554	66	11.933

* Chamber of Shipping, Turkish Shipping Sector Report'96, İstanbul 1997, s.12.

EK 6
TABLO 3.10

İSTANBUL BOĞAZI 1997 YILI
GEMİ GEÇİŞLERİ *

DEVLET	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ		MARMARA LİMANLARINA UĞRAYAN GEMİ SAYISI
			SAYISI	%	
RUSYA	7.134	3.889	3.769	53	3.365
UKRAYNA	5.714	3.142	2.842	50	2.872
ROMANYA	1.142	934	832	73	310
BULGARİSTAN	1.014	847	774	76	240
YUNANİSTAN	891	797	726	81	165
GKRY	1.054	935	1.036	98	18
SURİYE	2.088	158	1.950	93	138
HONDURAS	683	227	572	84	111
LÜBNAN	483	141	433	90	50
MALTA	3.718	2.680	2.622	71	1.096
ANTIGUA	433	317	263	60	170
BAHAMA	292	253	219	75	73
LİBERYA	411	387	340	83	71
PANAMA	1.050	848	823	78	227
NORVEÇ	368	346	313	85	55
TÜRKİYE	19.937	853	3.190	16	16.747
DİĞER DEVLETLER	4.530	2.999	3.566	79	964
GENEL TOPLAM	50.942	19.753	24.270	48	26.672

* Deniz Ticaret Odası, 1997 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 1998, s. 77.

EK 7
TABLO 3.11

ÇANAKKALE BOĞAZI 1997 YILI
GEMİ GEÇİŞLERİ *

DEVLET	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ		MARMARA LİMANLARINA UĞRAYAN GEMİ SAYISI
			SAYISI	%	
RUSYA	4.223	528	3.741	89	482
UKRAYNA	3.386	585	2.857	84	529
ROMANYA	923	99	857	93	66
BULGARİSTAN	922	156	775	84	147
YUNANİSTAN	1.368	808	768	56	600
GKRY	1.045	231	1.033	99	12
SURİYE	2.059	91	1.975	96	84
HONDURAS	658	92	584	89	74
LÜBNAN	523	79	445	85	78
MALTA	3.533	1.136	2.666	75	867
ANTIGUA	850	616	281	33	569
BAHAMA	584	430	233	40	351
LİBERYA	623	461	363	58	260
PANAMA	1.560	965	854	55	706
NORVEÇ	485	339	310	64	175
TÜRKİYE	8.057	1.612	3.125	39	4.932
DİĞER DEVLETLER	5.744	2.819	3.801	66	1.943
GENEL TOPLAM	36.543	11.047	24.668	68	11.875

* Deniz Ticaret Odası, 1997 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 1998, s. 77, 78.

EK 8
TABLO 3.12

İSTANBUL BOĞAZI 1998 YILI
GEMİ GEÇİŞLERİ *

DEVLET	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ		MARMARA LİMANLARINA UĞRAYAN GEMİ SAYISI
			SAYISI	%	
RUSYA	6.061	3.287	3.112	51	2.949
UKRAYNA	5.304	2.903	2.435	46	2.869
ROMANYA	682	461	628	92	54
BULGARİSTAN	1.053	852	797	76	256
YUNANİSTAN	829	729	738	89	91
GKRY	1.164	1.037	1.159	99,5	5
SURİYE	2.203	156	2.053	93	150
HONDURAS	415	137	320	77	95
LÜBNAN	438	118	398	91	40
MALTA	4.666	3.348	3.433	74	1.233
ANTIGUA	307	188	209	68	98
BAHAMA	393	289	286	73	107
LİBERYA	324	299	269	83	55
PANAMA	1.094	846	924	84	170
NORVEÇ	371	355	309	83	62
TÜRKİYE	18.615	639	3.252	17	15.363
DİĞER DEVLETLER	5.385	3.237	4.239	79	1.146
GENEL TOPLAM	49.304	18.881	24.561	50	24.743

* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın İstanbul Boğazı gemi geçişlerine ilişkin istatistiki çalışmaları.

EK 9
TABLO 3.13

ÇANAKKALE BOĞAZI 1998 YILI
GEMİ GEÇİŞLERİ *

DEVLET	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ		MARMARA LİMANLARINA UĞRAYAN GEMİ SAYISI
			SAYISI	%	
RUSYA	3.585	546	3.186	89	399
UKRAYNA	2.912	479	2.458	84	454
ROMANYA	687	50	652	95	35
BULGARİSTAN	934	122	813	87	121
YUNANİSTAN	1.360	826	767	56	593
GKRY	1.161	200	1.161	100	-
SURİYE	2.164	103	2.062	95	102
HONDURAS	379	68	318	84	61
LÜBNAN	507	112	401	79	106
MALTA	4.600	1429	3.491	76	1.109
ANTIGUA	719	544	218	30	501
BAHAMA	755	547	308	41	447
LİBERYA	677	559	290	43	387
PANAMA	1.743	1.020	938	54	805
NORVEÇ	497	373	311	63	186
TÜRKİYE	9.279	1.394	3.369	36	5.910
DİĞER DEVLETLER	6.818	3.076	4.394	64	2.424
GENEL TOPLAM	38.777	11.448	25.137	65	13.640

* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın Çanakkale Boğazı gemi geçişlerine ilişkin istatistiki çalışmaları.

BİBLİYOGRAFYA

1. Arşiv Belgeleri

BOA, Muahedenameler Tasnifi, nr. 111.

BOA, HR. SYS. nr. 2310/5.

2. Yayınlanmış Belgeler

ERİM, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, C. I, Ankara 1953.

GÜNDÜZ, Aslan, *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, İstanbul 1998.

MERAY, Seha L.- OLCAY, Osman, *Montreux Boğazlar Konferansı- Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976.

ŞİMŞİR, Bilal N., *Ege Sorunu, Belgeler/ Aegean Question, Documents*, C. II (1913-1914), B. 2, Ankara 1989.

3. Araştırma ve İncelemeler

3.1. Kitaplar

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara 1997.

ÇAĞA, Tahir, *Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair*, İstanbul 1982.

HOWARD, Harry N., *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, Baltimore 1974.

İNAN, Yüksel, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, B. II, Ankara 1995.

KURUMAHMUT, Ali, *Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*, Ankara 1998.

PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, B. 4, Ankara 1996.

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı; *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994.

TOLUNER, Sevin, *Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul 1987.

TOLUNER, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, B. IV, İstanbul 1996.

V Lİ, Ference A., *The Foreign Policy of Turkey- Bridge Across the Bosphorus*, Baltimore 1971.

3.2. Makaleler

ERGİL, Doğu, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976)", *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul 1978.

KURUMAHMUT, Ali, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri için Barış Zamanı Geçiş Rejimi", *Stratejik Etütler Bülteni*, S. 89, s. 131.

KURUMAHMUT, Ali, "Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin Dağılması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 553, s. 86.

KURUMAHMUT, Ali, “Zararsız ve Transit Geçiş”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 546, s. 60.

KUSER, Michael, “Bir Amerikalı Gözüyle Türk Boğazlarının Korunma Gereksinimi”, *Deniz Ticareti – Eylül 98*, s. 24.

SİRMEN, Ali, “Montreux Çiğneniyor mu?”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ocak 1976.

SOYSAL, İsmail, “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi”, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul 1994.

TOLUNER, Sevin, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul 1994.

3.3. Uluslararası Andlaşmalar

Mondros Mütarekesi, metin için bkz. BOA, Muahedenameler Tasnifi nr. 111.

Sevr Andlaşması, metin için bkz. BOA, HR. SYS. nr. 2310/5; Muahedename nr. 336; Devlet-i Aliyye ile Sulh Muahedesi, 10 Ağustos 1920, Konya 1336; Erim, N., a.g.e., s. 525-691.

Lozan Barış Andlaşması, metin için bkz. 28 LNTS 11; Peace Treaties, Vol. 4, p. 2301; Düstur, III. Tertip, C.V; s. 16.

Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename, metin için bkz. Düstur, III. Tertip, B.2, C.V., s. 53; bkz. Ek-E.

Boğazların Rejimine İlişkin Olarak Montreux’de 20 Temmuz 1936’da İmzalanan Sözleşme, metin için bkz. Düstur, III. Tertip, C.17, s. 665; bkz. Ek-F; Fransızca ve İngilizce metin için bkz. 173 LNTS, s. 215; 31 AJIL 1937, supp.

Birleşmiş Milletler Andlaşması, İngilizce metni için bkz. Yearbook of the United Nations, 1946, s. 831; Türkçe metni için bkz. Düstur, III. T., C. 26, s. 1382.

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, İngilizce metni için bkz. UNTS vol. 516, s. 205; Türkçe metni için bkz. GÜNDÜZ, A., *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar*, İstanbul 1998, s. 347.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İngilizce metni için bkz. United Nation Convention on the Law of the Sea, A/CONF. 62/122 of 7 October 1982, in Third UNCLOS, Vol. XVII, s. 151; 21 ILM (1982) s. 1261.; Türkçe metni için bkz. GÜNDÜZ, A., a.g.e., s. 370.

3.4. Uluslararası Yargı Kararları

ICJ Reports, 1949.

3.5. Ulusal Düzenlemeler

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük, R. G., 11 Ocak 1994, S. 21815.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, R. G., 6 Kasım 1998, S. 23515 Mükerrer.

3.6. Haritalar

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 2921-A ve 2921-B numaralı seyir haritaları, İstanbul 1994, ölçek 1: 20.000.

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 29 numaralı seyir haritası, İstanbul 1998, ölçek 1: 75.000.

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 212-A ve 212-B numaralı seyir haritaları, İstanbul 1997, ölçek 1: 50.000.

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı'nın 212-A (PLAN A) numaralı seyir haritası, İstanbul 1997, ölçek 1: 25.000.

