

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

Milletlerarası Boğazların Hukuki Rejimi ve Çevresel Boyut Açısından
Türkiye'nin Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi
(Yüksek Lisans Tezi)

Derya Aydın

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
TEZ YAKLAŞIM MERKEZİ

Danışmanı: Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal

İstanbul - 2002

110423

110423

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
KISALTMALAR	VI
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ	5
I. MİLLİ BOĞAZLAR VE MİLLETLERARASI BOĞAZLAR AYIRIMI	6
II. MİLLETLERARASI BOĞAZLARIN BELİRLENMESİNDEKİ KRİTERLER 7	
A. COĞRAFİ KRİTERLER	8
1. DARLIK KRİTERİ	9
2. FARKLI DENİZ ALANLARININ BİRLEŞTİRİLMESİ KRİTERİ.....	10
B. MİLLETLERARASI ULAŞTIRMADA KULLANILMA KRİTERİ	12
III. TARİHİ AÇIDAN MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ.....	14
A. 1930 HAGUE KODİFİKASYON KONFERANSI'NA KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR	14
B. 1930 HAGUE KODİFİKASYON KONFERANSI.....	16
C. KORFU BOĞAZI DAVASI.....	17
IV. 1958 CENEVRE KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE SÖZLEŞMESİ	18
A. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER 1. DENİZ HUKUKU KONFERANSI VE 1958 SÖZLEŞMESİ'NİN OLUŞUMU.....	18

<i>B. 1958 CENEVRE KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE SÖZLEŞMESİ'NDE</i>	
<i>MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ</i>	21
1. GEÇİŞİN ANLAMI	22
2. GEÇİŞİN ZARARSIZLIĞI	23
<i>V. 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ</i>	
.....	25
<i>A. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER 3. DENİZ HUKUKU KONFERANSI VE 1982</i>	
<i>SÖZLEŞMESİ'NİN OLUŞUMU</i>	25
<i>B. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE</i>	
<i>BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ</i>	32
1. ZARARSIZ GEÇİŞ REJİMİ.....	34
a. Zararsız Geçiş Rejiminin Kapsamı ve Hukuki Niteliği	34
2. TRANSİT GEÇİŞ REJİMİ	36
a. Transit Geçiş Rejiminin Kapsamı ve Hukuki Niteliği.....	36
b. Transit Geçiş Rejiminin Dışında Tutulan Milletlerarası Boğazlar	40
(1) Geçiş Rejimleri Uzun Bir Geçmişe Sahip Milletlerarası Sözleşmelerle	
Düzenlenen Boğazlar	41
(2) Açık Deniz ya da Münhasır Ekonomik Bölgenin Bir Kısımı ile Bir	
Devletin Karasuları Arasındaki Boğazlar.....	42
(3) Boğaz Devletin Bir Adası ve Ana Kıtası Arasındaki Boğazlar	42
(4) Benzer Su Yolu İhtiva Eden Boğazlar.....	43
c. Gemilerin ve Uçakların Transıt Geçiş Esnasındaki Müşterek Görevleri .	44
d. Transit Geçiş Esnasındaki Görevlere Uyulmamasının Müeyyideleri	45
e. Transit Geçişle İlgili Yalnızca Gemilere Yüklenen Görevler.....	46
f. Dalmış Durumda Geçiş Hakkı.....	49
g. Transit Geçişle İlgili Yalnızca Uçaklara Yüklenen Görevler	50
h. Araştırma ve Ölçüm Faaliyetleri.....	51
i. Boğaz Devletlerinin Geçişe İlişkin Düzenleme Yapma Yetkisi.....	51
j. Boğaz Devletleri ve Boğazı Kullanan Devletlerin Ortak Görevleri	55
k. Deniz Çevresinin Korunması	56

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİ..... 59

I. TARİHİ AÇIDAN TÜRK BOĞAZLARI’NDAN GEÇİŞ REJİMLERİ	60
A. TÜRKLERİN MUTLAK EGEMENLİK DÖNEMİ.....	60
B. BOĞAZLAR REJİMİNİN İKİLİ ANTLAŞMALAR İLE DÜZENLENMESİ DÖNEMİ	62
1. KALE-İ SULTANİYE ANTLAŞMASI.....	62
2. EDİRNE ANTLAŞMASI	63
3. HÜNKAR İSKELESİ ANTLAŞMASI	63
C. BOĞAZLAR REJİMİNİN ÇOK TARAFLI ANTLAŞMALAR İLE DÜZENLENMESİ DÖNEMİ.....	65
1. 1. DÜNYA SAVAŞI’NA KADAR OLAN DÖNEM	65
a. Londra Boğazlar Sözleşmesi.....	65
b. Paris Antlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi.....	66
c. 1871 Londra Antlaşması	68
d. Berlin Antlaşması	69
2. 1. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ	70
a. Mondros Mütarekesi.....	71
b. Sevr Antlaşması.....	71
3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ.....	73
a. Lozan Boğazlar Sözleşmesi	74
(1) Boğazlardan Geçiş Rejimi.....	76
i. Ticaret Gemileri.....	77
ii. Savaş Gemileri.....	77
(2) Boğazların Askersiz Hale Getirilmesi	79
(3) Boğazlar Komisyonu	80
(4) Boğazlar Rejiminin Güvencesi.....	80
(5) Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin Değiştirilmesini Gerektiren Nedenler	81
II. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ	83
A. MONTRÖ KONFERANSI’NDA TARAFLARIN GÖRÜŞLERİ	83

<i>B. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ</i>	86
1. TİCARET GEMİLERİ	87
a. Barış Zamanı	88
b. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı.....	88
c. Türkiye'nin Savaşan Taraf Olduğu Savaş Zamanı.....	89
d. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Saydığı Durum	89
2. SAVAŞ GEMİLERİ	89
a. Barış Zamanı	90
(1) Boğazlardan Geçişle İlgili Sınırlamalar.....	90
(2) Karadeniz ile ilgili sınırlamalar.....	92
b. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı.....	93
c. Türkiye'nin Savaşan Taraf Olduğu Savaş Zamanı.....	94
d. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Saydığı Durum	94
3. HAVA GEMİLERİ.....	95
<i>C. TÜRKİYE'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİNİN KAPSAMI</i>	95
1. MONTRÖ REJİMİ'NİN MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN DİĞER GEÇİŞ REJİMLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI.....	97
2. GEÇİŞ VE ULAŞTIRMA ÖZGÜRLÜĞÜ KAVRAMININ İNCELENMESİ	101
3. BOĞAZ DEVLETLERİNİN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİNİ SINIRLAYAN GENEL MİLLETLERARASI HUKUK KURALLARI.....	109
<i>D. TÜRK BOĞAZLARININ ÇEVRESEL KORUMA AÇISINDAN İNCELENMESİ</i>	112
1. COĞRAFİ VE FİZİKİ KONUM	114
2. TRAFİK YOĞUNLUĞU.....	115
3. 1994 ve 1998 TARİHLİ TÜZÜK HÜKÜMLERİNİN İNCELENMESİ ..	116
4. GENEL KABUL GÖRMÜŞ MİLLETLERARASI DÜZENLEMELER ..	123

a. Denizde Çatmayı Önlemeye İlişkin Milletlerarası Kurallar (COLREGS)	123
b. Denizde Can Güvenliğine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (SOLAS)....	124
c. Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (MARPOL)	125
SONUÇ	130
KAYNAKÇA	135



KISALTMALAR

AJIL:	American Journal of International Law
bkz.:	Bakınız
BMDHS:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
Bs.:	Bası, Basım, Baskı
BYIL:	British Yearbook of International Law
C.:	Cilt
COLREGS:	International Regulations for Preventing Collisions at Sea
dn.:	Dipnot
et.al.:	Ve diğerleri (yazarlar için)
ibid.:	Aynı yerde
ICJ:	International Court of Justice
IMCO:	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO:	International Maritime Organization
İ.Ü.:	İstanbul Üniversitesi
JMLC:	Journal of Maritime Law and Commerce

KBBS:	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
loc.cit.:	Aynı yazarın son kullanılan eserine atıf
MARPOL:	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MSC:	Maritime Safety Committee
md.:	Madde
No.:	Numara, number
OBİV:	Ortadoğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı
ODIL:	Ocean Development and International Law
op.cit.:	Yukarıda değinilen çalışma
ö.:	örneğin
passim.:	Eserin tümüne başvuru yapılması
PYIL:	Polish Yearbook of International Law
RG:	Resmi Gazete
s.:	Sayfa
S.:	Sayı

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea

TİBKY: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

TÜDAV: Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı

UN: United Nations

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

vb.: ve benzeri

vd.: ve devamı

Vol.: Volume

VTS: Vessel Traffic System

Y.: Yıl

Yay.: Yayın

GİRİŞ

Boğazların rejimi konusunda devletlerin farklı menfaatlerinin ve bu menfaatleri gerçekleştirmeye yönelik farklı taleplerinin bulunması, birçok milletlerarası ihtilafın kaynağı olan bu su yollarının rejiminin belirlenmesini güçleştirmiştir.

Milletlerarası boğazlarla ilgili uyuşmazlığın temelinde, bu deniz alanında geçerli olan iki temel prensibin hakkaniyete uygun bir şekilde bağdaştırılmasının zorluğu bulunmaktadır. Prensiplerden biri, kıyı devletinin karasuları üzerindeki mutlak egemenlik yetkisi iken, diğer prensip milletlerarası deniz alanlarındaki ulaştırma özgürlüğüdür. Milletlerarası boğazlar bir yandan kıyı devletinin tam egemenliği altındaki karasuları dahilinde bulunurken, diğer taraftan ulaştırma özgürlüğü prensibinin geçerli olduğu iki açık deniz alanını birleştirmektedirler. Bu nedenle milletlerarası boğazlarda dengelenmesi gereken menfaatler, kıyı devletinin ülkesel egemenliği üzerindeki menfaati ile milletlerarası toplumun ulaştırma özgürlüğü üzerindeki menfaatidir.

Milletlerarası hukukun temel olarak milletlerarası boğaz¹ kategorisi altında ilgilendiği boğazlar, devletlerin karasuları dahilinde bulunan boğazlardır. Açık denizin bir parçası olan boğazlar, hukuki terim olarak milletlerarası boğaz değildirler. Zira bu tür boğazlardan geçiş yapan gemilerin açık deniz özgürlüklerini kullanma hakları bulunmaktadır.

Milletlerarası hukukta boğazların genel rejimini belirleyen bir sözleşme yapılmasından önceki dönemlerde, boğazların hukuki rejimi konusu, karasuları ile ilgili hukuk çalışmalarında uzun süre ikinci planda kalmıştır. Ancak milletlerarası

¹ Doktrinde kısaca “milletlerarası boğaz” olarak kullanılan kavram ile kastedilen milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar olup, deniz hukuku sözleşmelerinde de “milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar” ifadesi yer almaktadır.

boğazlardan geçiş konusu, karasularından geçiş konusuna nazaran çok daha hassas olduğundan milletlerarası uyuşmazlıklara neden olabilmekteydi.

Boğazlarla ilgili olarak henüz bir milletlerarası deniz hukuku sözleşmesinin yapılmadığı dönemde Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası² ile ilgili verdiği karar, milletlerarası boğazlar kategorisinin ortaya çıkmasını ve bu tarihe kadar gelişen teamül hukukunun netleşmesini sağlamıştır.

Milletlerarası boğazların hukuki rejimi ile ilgili olarak iki önemli milletlerarası sözleşme bulunmaktadır. Bu sözleşmelerden ilki daha önceki uygulamayı ve teamül hukukunu kodifike eden 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, diğeri ise 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde milletlerarası boğazlardan geçiş rejimi daha önceki teamül hukukuna uygun olarak *zararsız geçiş rejimi* şeklinde düzenlenmiştir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ise, büyük deniz gücüne sahip bazı devletlerin çabaları sonucu milletlerarası boğazlarla ilgili mevcut rejime çok önemli değişiklikler getiren ve *transit geçiş rejimi* olarak tanımlanan yeni bir rejim kurmuştur.

Boğazlardan geçiş meselesinin karasularından geçiş içerisinde değerlendirildiği dönemde dahi, bazı boğazların rejimi özel olarak sözleşmelerle düzenlenmişti. Geçiş rejimi özel olarak düzenlenen boğazlardan biri de gerek coğrafi, gerekse stratejik ve ekonomik açıdan benzersiz bir konuma sahip bulunan Türk Boğazları'dır. Milletlerarası düzenlemelerde *Türk Boğazları* olarak geçen bu önemli su yolu; İstanbul Boğazı, Türkiye'nin bir iç denizi olan Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşmaktadır. Tarih içerisinde birçok milletlerarası düzenlemeye konu olan Türk Boğazları'nın bugünkü rejimi 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi ile belirlenmiştir. İstanbul Boğazı, Karadeniz (açık denizin bir bölümü) ile iç sular rejimine tabi Marmara Denizi arasında; Çanakkale Boğazı da Ege Denizi (açık denizin bir bölümü) ile Marmara Denizi arasında yer almasına rağmen,

² Korfu Boğazı Davası (Birleşik Krallık-Arnavutluk), ICJ Reports, 1949.

milletlerarası düzenlemelerde Türk Boğazları geçiş açısından bütün bir su geçidi olarak kabul edilmektedir. Türk boğazlarında Montrö Sözleşmesi ile getirilen düzenleme, 1982 Sözleşmesi'nin 35/c maddesi ile hukuki rejimi korunan düzenlemelerden olup, milletlerarası boğazlardan geçiş konusunu düzenleyen 1958 ve 1982 tarihli Sözleşmelerin hükümlerinden etkilenmemektedir.

1453 yılında Türklerin İstanbul fethinin ardından, Boğazlar rejiminin Türklerin tek taraflı iradesiyle belirlendiğı dönemde uygulamaya konulan ve *"İmparatorluğın Kadim Kaidesi"* olarak, tüm yabancı gemilere boğazların kapalı olması kuralından, günümüzde *"ulaştırma özgürlüğü"* esasına dayalı Montrö Rejimine kadar, Türk Boğazları milletlerarası alandaki jeopolitik ve jeostratejik önemini hiçbir zaman yitirmemiştir. Montrö Sözleşmesi, yürürlüğe girdiğı 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze değin, İkinci Dünya Savaşı'nın yaşanması, sözleşmeye taraf devletlerden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması gibi milletlerarası arenada yaşanan birçok değışime; sözleşmenin değıştirilmesi veya ortadan kaldırılması yönündeki çeşitli çabalara rağmen altmışaltı yıldır, Türkiye'nin sadakatle uyguladığı bir sözleşmedir.

Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra Türkiye'nin en önemli siyasi belgesi olarak kabul edilen ve esas gayesi Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğı çerçevesinde Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini düzenlemek olan Montrö Sözleşmesi'nin temel prensibi *"ulaştırma özgürlüğü"*dür. Ticaret ve savaş gemileri için barış ve savaş zamanlarında farklı düzenlemeler getiren Montrö Sözleşmesi, bir taraftan milletlerarası hukukta teamül niteliğindeki zararsız geçiş ilkesini teyit ederken; diğeri taraftan boğaz devleti olan Türkiye lehine milletlerarası hukukun genel düzenlemesinden ayrılan özel bir rejim getirmektedir.

Montrö Sözleşmesi, Boğazlardan geçiş konusunda oldukça ayrıntılı bir düzenleme getirmekle birlikte, sözleşmede geçiş dolayısıyla ortaya çıkabilecek bazı sorunlarla ilgili hüküm bulunmamaktadır. Özellikle deniz trafiğı güvenliğinin sağlanması ve çevrenin korunması ek düzenlemeler yapılmasını gerekli kılmaktadır.

Tezimizin birinci bölümünde milletlerarası boğaz kavramı incelendikten sonra, milletlerarası boğazların hukuki rejimi konusunda günümüze değin yapılan çalışmalar, getirilen düzenlemeler ve boğazlarla ilgili farklı menfaat grupları arasında sağlanmaya çalışılan denge incelenecektir. İkinci bölümde ise tarihi açıdan Türk Boğazları'nın hukuki rejimine değindikten sonra, Boğazların günümüzdeki rejimi belirleyen ve halen yürürlükte olan Montrö Sözleşmesi'nin geçişe ilişkin hükümleri ve Türkiye'nin geçiş düzenleme yetkisinin kapsamı incelenecektir. Bu bölümde ayrıca Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesindeki "geçiş ve ulaştırma özgürlüğü" kavramının yorumu yapılacak olup; bu özgürlüğün, zararsız geçiş kısıtlamalarını içeren bir özgürlük olduğu ve çevresel tehlikelerin getirdiği zorunluluk sonucu Türkiye'nin geçiş düzenleme yetkisini ortadan kaldırmadığı yönündeki dayanaklar incelenecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

I. MİLLİ BOĞAZLAR VE MİLLETLERARASI BOĞAZLAR AYIRIMI

Coğrafi açıdan iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolları³ olarak tanımlanabilen boğazlar, sahip oldukları bazı özelliklere göre “milli boğazlar” ve “milletlerarası boğazlar” şeklinde iki gruba ayrılmaktadırlar. Tek bir devletin kıyıdaş olduğu veya kapalı bir denize bağlanan boğazlar milli boğaz statüsündedirler.⁴ Bu anlamda Rusya’nın kıyıdaş olduğu, Karadeniz’i Azak Denizi’ne bağlayan Kerç Boğazı’nı örnek vermek mümkündür. Kıyı devletinin tam egemenliği altındaki bu boğazlardan geçiş rejimi, kıyı devletinin milli hukuku ile belirlenmektedir. Kıyı devletinin tam egemenliği altındaki bu sulara yabancı gemileri kabul edip etmeme konusundaki takdir yetkisi kıyı devletine ait olduğundan, bu su yolları ile ilgili olarak milletlerarası boğaz meselesi buunmamaktadır.⁵ Bununla beraber boğaz genişliğinin kıyı devletinin karasuları genişliğinin iki katını aşması durumunda, boğazın ortasında oluşan açık deniz koridorunda, tarihi haklardan kaynaklanan aksi yönde bir gerekçe olmadığı sürece milletlerarası hukuk kuralları geçerli olacaktır.⁶ Ayrıca milli boğaz statüsünde olan bir boğazın milletlerarası bir antlaşmanın konusunu oluşturması durumunda bu boğaz milletlerarası boğaz niteliği kazanır.⁷

³ JIA, Bing Bing, *The Regime of Straits in International Law*, Clarendon Press, Oxford, 1998, s. 3. Boğazı kanallardan ayıran “doğal bir su yolu” olma niteliği için bkz. SYMONIDES, Janusz, “Freedom of Navigation in International Straits”, *PYIL*, Vol. XVII, 1988, s. 212.

⁴ PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, 6. Bs., Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, s. 368.

⁵ Birleşik Krallık ve Birleşik Devletler prensip olarak bu tür boğazlara körfezlerle ilgili hukuku uygulamaktadırlar. JIA, op.cit., s. 16, dn. 123. Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alan Danimarka Boğazlarından Büyük Belt de tümüyle Danimarka’da bulunan milli bir boğazdır. TOLUNER, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Devletin Yetkisi, Beta Yay., 5. Bs., İstanbul, 1996, s. 153.

⁶ Günümüzde milletlerarası ulaşımda kullanılan ve açık deniz koridoruna sahip bulunan 60 boğaz bulunmaktadır. Bkz. JIA, op.cit., s.13, 14.

⁷ PAZARCI, loc.cit., s. 370.

Milletlerarası boğazların belirlenmesinde ise, Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası kararında bildirdiği kriterler uygulanmaktadır. Bu kararda bir boğazın milletlerarası boğaz olarak nitelenmesinde belirleyici unsur boğazın iki açık deniz alanının birleştirmesini ifade eden coğrafi konumu ve milletlerarası ulaştırmada kullanılmasını ifade eden işlevsel konumudur. Buna göre milletlerarası boğazı, milletlerarası ulaştırmada kullanılan ve iki açık deniz kesimi arasında bağlantı oluşturan dar su yolu olarak tanımlamak mümkündür.⁸

II. MİLLETLERARASI BOĞAZLARIN BELİRLENMESİNDEKİ KRİTERLER

Boğazlar konusunda hukukçuların net bir tanım üzerinde anlaşabildiklerini söylemek güçtür.⁹ Ancak tanım konusundaki çabalar basitleştirildiğinde iki temel yaklaşım görülmektedir. Buna göre boğazlarla ilgili tanımlar, yalnızca coğrafi unsuru gözetmeleri veya aynı zamanda işlevsel unsuru da hesaba katmalarına göre değişmektedir. Coğrafi unsura önem veren bir tanıma göre boğaz, iki açık deniz arasındaki doğal bağlantı iken, işlevsel unsura önem veren bir tanıma göre, denizleri ve okyanusları birleştiren ve milletlerarası önemi olan doğal su yollarıdır.¹⁰

Boğazlarla ilgili doğru bir tanımın hem coğrafi hem de işlevsel unsuru içermesi gerekmektedir. Ancak tanım çabası içinde olmaktan ziyade kriterleri içeren bir kavram çabası içinde olmanın daha iyi bir yaklaşım olduğu düşünülmüş ve Milletlerarası Adalet Divanı 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararında,

⁸ Milletlerarası Boğazlarla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. BAYKAL, Ferit Hakan, "1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda "Boğazlardan Geçiş Rejimi", *Mahmut R. Belik'e Armağan*, İ.Ü., Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, İstanbul, 1993, s. 13-57.

⁹ Kimi hukukçular, boğaz ifadesinin kesin olmayan bir ifade olduğunu ve hukuki bir kavram olmaktan ziyade coğrafi bir kavram olduğunu ve benzer oluşumlara evrensel bir şekilde uygulanamayacağını belirtmektedirler. Bir başka görüş ise coğrafi tanımın hukuk terimleri içinde açıklanması ile tanım konusundaki karışıklığın giderileceğini belirtmektedir. Tartışmalar için bkz. JIA, op.cit., s. 4.

milletlerarası boğazların kriterleri konusu üzerinde durmuştur. Milletlerarası Adalet Divanı Korfu Boğazı Davası kararında, bir boğazı milletlerarası bir deniz yolu olarak tanımadaki kesin kriterin, boğazın coğrafi durumu olduğunu, yani iki açık deniz alanının birleştirilmesi ve milletlerarası ulaştırmada kullanılması durumunu bildirmiştir.

Milletlerarası Adalet Divanı tarafından 1949 yılında kabul edilen coğrafi kriter bir teamül hukuku kriteridir. Milletlerarası Adalet Divanı'nın kriterler konusundaki kararı 1958 tarihli Birleşmiş Milletler Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda devletler tarafından genel kabul görmüş ve bu olumlu karşılama 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 16. maddesinin 4. fıkrasına yansıtılmıştır. Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası kararındaki bu anlayışı, daha sonra Birleşmiş Milletler Deniz Yatağı Komitesi'ne sunulan tekliflerde, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda ve son olarak da 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 37. maddesinde ifade edilmiştir.¹¹

A. COĞRAFİ KRİTERLER

Coğrafi anlamda dünyada çok sayıda boğaz bulunmaktadır. Bu boğazlar topoğrafi ve genişlik açısından çeşitli farklılıklar göstermektedirler.¹² Coğrafi konumları açısından boğazlar arasında yapılacak ayırım ve sınıflandırma büyük bir önem taşımamaktadır. Zira milletlerarası bir boğaz tanımının yapılmasında önem taşıyan coğrafi unsurlar boğazın doğal ve dar olması ve iki açık deniz alanını birleştirmesidir.¹³ Korfu Boğazı Davası'ndaki kararda belirtilen iki açık deniz kesimini birleştirme kriteri 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile

¹⁰ SYMONIDES, op.cit., s. 211.

¹¹ JIA, op.cit., s. 32-33.

¹² Bazıları kıtaları (ö. Gibraltar Boğazı), bazıları adaları (ö. Büyük Belt), bazıları kıtalar ve adaları (ö. La Manche), bazıları okyanuslar ve açık denizleri birleştirmektedir. Bazıları da körfez sularına giriş imkanı vermektedir.

¹³ SYMONIDES, op.cit., s. 212.

genişletilmiş ve bir devletin karasuları ile açık denizi birleştiren boğazlar da milletlerarası boğaz olarak kabul edilmiştir.¹⁴ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkmasıyla da iki açık deniz kesimini birleştirme kriteri münhasır ekonomik bölge kavramını içine alacak şekilde genişletilmiştir.¹⁵

1. DARLIK KRİTERİ

Coğrafi anlamda boğazların çeşitli genişlikleri var iken milletlerarası boğazların darlık kriterini karşılaması gerekmektedir. Bu koşul boğazlardaki su alanının hukuk statüsü ile ilgilidir. Boğaz suları bir devletin iki ülkesi arasında veya birden çok devletin ülkeleri arasında yer alır. Bu sular iç sular, karasuları, takımada suları, münhasır ekonomik bölge veya açık deniz rejimine tabi olabilir. Farklı rejimlere bağlı olarak değişen yetki durumu, boğaz devletinın milletlerarası ulaştırmaya daha fazla sınırlama getirmesini haklı kılabilmektedir.¹⁶

Milletlerarası boğazlar, genişliği ülkenin karasularının iki katından fazla olmayan veya iki ülkenin karasularının toplam genişliğinden fazla olmayan boğazlardır. Dolayısıyla karasularından geçmeksizin bu boğazlardan geçiş yapılamayacak olmalıdır.¹⁷ Milletlerarası boğazların karasuları dahilinde olmasının önemi hukuklar tarafından uzun zaman önce tanınmıştır. Brownlie'ye göre de, milletlerarası boğazların kıyı devletinın karasuları içinde bulunması gerektiği

¹⁴ 1958 KBBS, md. 16/4.

¹⁵ 1982 BMDHS, md. 37.

¹⁶ JIA, op.cit., s. 5.

¹⁷ CAMINOS, Hugo, "The Legal Regime of Straits in the United Nations Convention on the Law of the Sea", *Recueil des Cours*, Vol. 205 (1987-V), s. 19; SYMONIDES, op.cit., s. 214; BROWNLIE, Ian, *Principles of Public International Law*, 4th Edition, Clarendon Press, Oxford, 1990, s. 198, 280-281.

devletler tarafından genel olarak kabul edilmiş ancak ayrı bir kriter olarak ifade edilmemiştir.¹⁸

Bir boğazın genişliğinin, karasuları genişliğinin iki katından fazla olması durumunda, bu boğaz bir açık deniz koridoruna sahip olacaktır. Bu tür bir boğazdan geçiş yapan gemilerin açık deniz özgürlüklerini kullanma hakları bulunacağından bu boğaz milletlerarası boğaz kavramının dışında kalacaktır.¹⁹

Açık deniz koridoru bulunan boğazlar, eğer kıyı devleti tarafından karasuları olarak iddia edilmekte ve diğer devletler tarafından da bu iddiaya karşı çıkılmamakta ise, milletlerarası boğaz kavramı içinde değerlendirilirler. Bir boğazdaki açık deniz koridorunun ulaşımına elverişli olmaması sebebiyle veya trafik ayırım şemalarının uygulanması sonucu kıyıya ve dolayısıyla karasularına yakın olarak ilerlemek gerekebilir. Bu durumlarda da söz konusu boğazlar milletlerarası boğaz kategorisi altında değerlendirilirler.²⁰

2. FARKLI DENİZ ALANLARININ BİRLEŞTİRİLMESİ KRİTERİ

Boğazlar, ulaştırma özgürlüğünün doğrudan etkilendiği farklı statülerdeki deniz alanlarını birleştirmektedir. Milletlerarası Adalet Divanı, Korfu Boğazı Davası kararında, milletlerarası boğazlarla ilgili olarak kesin kriterin, iki açık deniz kesimini birleştiren coğrafi konum ve milletlerarası ulaştırmada kullanılma kriterleri olduğunu belirtmişti. Kesin bir kriter olarak iki açık deniz alanının birleştirilmesi daha önce bu şekilde vurgulanmamakla birlikte, Milletlerarası Adalet Divanı'nın kararı esasen milletlerarası alandaki mevcut eğilime dayanmaktadır.²¹ Zira açık deniz

¹⁸ BROWNIE, op.cit., s. 280-281. Yazara göre, karasularının çok uzun zamandır zararsız geçişe açık olması sebebiyle bu boğazların işlevsel yönünün kötüye kullanılması gibi bir mesele bulunmamaktadır

¹⁹ JENNINGS R.-WATTS A.(Ed.), *Oppenheim's International Law*, 9th Edition, Vol. 1, (parts 2 to 4), Longman, 1992, s. 634.

²⁰ JIA, op.cit., s. 14, dn. 104.

²¹ MAHMOUDI, Said, "Customary International Law and Transit Passage", *ODIL*, Vol. 26, No. 3, 1995, s. 164.

kesimlerini birleştirme kriteri, devletler ve hukukçular tarafından boğazların milletlerarası ulaştırmaya açık bulunmasını gerektiren hukuki bir kriter olarak 1949 yılından önce de genel olarak kabul edilmekteydi.²²

1958 yılında Cenevre’de yapılan Birleşmiş Milletler Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında Portekiz ve Büyük Britanya, iki açık deniz kesimini birleştirme kriterinin, karasuları ile açık deniz kesimleri arasındaki boğazlarda da uygulanması yönünde genişletilmesini önermiştir. Bu önerinin kabul edilmesi sonucu açık deniz kesimlerini birleştirme kriteri 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 16. maddesinin 4. fıkrası ile genişletilmiştir.²³ Bu hükme göre, “*Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı ertelenemez.*”²⁴ Aynı husus 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde md. 45/1-b’de teyit edilmiştir.²⁵

Farklı deniz alanlarının birleştirilmesi ile ilgili bir diğer gelişme de 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile getirilen münhasır ekonomik bölge kavramı ile olmuştur. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 37. maddesinde, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar, transit geçiş rejiminin uygulanacağı milletlerarası boğazlar olarak nitelendirilmiştir.

²² SYMONIDES, op.cit., s. 212; JIA, op.cit., s. 24, dn. 191.

²³ Öneriye Kızıl Deniz ve Akabe Körfezi arasında dar bir geçiş oluşturan Tiran Boğazı’nın özel durumu neden olmuştur. Mısır ve Suudi Arabistan’ın karasularını oluşturan Tiran Boğazı, Güney İsrail Limanı olan Eliat Limanı’nın okyanuslara yegane çıkış yolu konumundadır. Bu konuda bkz. BAYKAL, Ferit Hakan, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa Yay., İstanbul, 1998, s. 231, 234; SYMONIDES, op.cit., s. 213.

²⁴ 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin Türkçe metni için bkz. GÜNDÜZ, Aslan, *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar*, 4. Bs., Beta Yay., İstanbul, 2000, s. 329-336.

B. MİLLETLERARASI ULAŞTIRMADA KULLANILMA KRİTERİ

Bir boğazın milletlerarası boğaz olarak tanınması için vazgeçilmez bir gereklilik milletlerarası ulaştırmada kullanılmasıdır. Milletlerarası boğazların coğrafi yönü ile karşılaştırıldığında, işlevsel yönü daha esnek görünmektedir. Zira milletlerarası ulaştırmada kullanılan bir boğazda trafik hacmi, kullanıcı devletlerin sayısı zaman içinde farklılık gösterebilmektedir.

Karasularının diğer kesimleriyle karşılaştırıldığında boğazlar iki açık deniz kesimi arasındaki iletişimi sağlaması sebebiyle, çok daha sık kullanılan seyir yollarıdır. Bu durum, boğazlara milletlerarası statü verilmesinde, boğazların deniz ticaretinde kullanımının kesin bir ağırlığı olduğu yönünde bir düşünceye sebep olmuştur. Kimi yazarlar gibi bazı devletler de milletlerarası boğazı tanımlarken ticaret için gerekli olması temeline dayanan bir kritere inanmaktaydılar.²⁶

Milletlerarası boğazların tanımlanmasında boğazların ulaştırmadaki önemine değinen teoriye paralel olarak 1949 yılından önce doktrinde geniş bir destek bulan başka bir görüş daha vardı. Bu görüşe göre iki deniz kesimi arasında iletişimi sağlayan boğazlar, bu deniz kesimlerinde ulaştırma özgürlüğünün bulunması durumunda, boğazlara da aynı şekilde muamele edilmesini gerektirmekteydi.²⁷ Kimi yazarlar da boğazları tüm milletlerarası toplum için önemli olan ve olmayan boğazlar diye ayırmaktaydı.²⁸

Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası kararında ölçü trafik yoğunluğu veya boğazın milletlerarası ulaştırmadaki öneminin büyüklüğü değildir.²⁹ Adalet Divanı milletlerarası ulaştırmada kullanılma kriteri ile ilgili

²⁵ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Türkçe metni için bkz. *ibid.*, s. 355-457.

²⁶ BROWNIE, *op.cit.*, s. 282. Boğazın sık kullanımı ise, önemli bir hacim ve geniş çapta kullanıcı olması şeklinde anlaşılmıştır. JIA, *op.cit.*, s. 34.

²⁷ *ibid.*, s. 36.

²⁸ SYMONIDES, *op.cit.*, s. 213'den BRUEL, Eric, *International Straits*, Vol.1, London, 1947, *passim*.

²⁹ BROWNIE, *op.cit.*, s. 282.

olarak, yalnızca başka alternatif yol olmaması sebebiyle boğazın geçiş için gerekli olması şeklindeki teklifi de reddetmiştir Adalet Divanı'nın kararına göre, boğazın milletlerarası ulaştırma için elverişli olması yeterlidir.³⁰

Milletlerarası ulaştırmada kullanılma kriteri çok kesin bir kriter olmadığından farklı şekillerde anlaşılması mümkündür. Oysa bir boğazın milletlerarası ulaştırmada kullanıldığını tayin etmede uygulanabilecek tek kriter boğazın bir milletlerarası su yolunda bulunup bulunmadığı veya bu su yolunun bir parçasını oluşturup oluşturmadığıdır. Tüm şüpheleri ortadan kaldıracak tonaj veya geçiş yapan gemi sayısı ile ilgili bir kriter bulunmadığından, bu meseleyle ilgili olarak Milletlerarası Hukuk Komisyonu, ek bir nitelik olarak boğazın milletlerarası ulaştırmada düzenli olarak kullanılmasını önermiş, ancak bu öneri 1958 tarihli Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı'nda çok dar bir kriter olması nedeniyle reddedilmiştir.³¹

Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 yılında getirmiş olduğu "milletlerarası ulaştırmada kullanılma" kriteri büyük destek görmüş ve 1958 Cenevre Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı'nda kabul edilmiştir. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 16/4'teki "*milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar*" ifadesi hızlı bir şekilde klişe durumuna gelmiştir. Daha sonra toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Yatağı Komitesi'nde de mesele artık milletlerarası ulaştırmada kullanılma kriteri ile değil, hangi geçiş hakkının hangi boğazlarda uygulanacağını belirlenmesi için milletlerarası boğazların sınıflandırılması ile ilgili olmuştur. "Milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar" ifadesi III. Kısımın başlığı olarak 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de geçmektedir.

³⁰ JENNINGS-WATTS, op.cit., s. 636. Deniz yollarından uzakta bulunan ve çok seyrek olarak ulaştırmada kullanılan boğazlarda bu gereklilik yerine getirilmemiştir. Literatürde Rusya'nın kuzey deniz yolu ve Kanada'daki boğazların milletlerarası karakterde olmadığı söylenmektedir. SYMONIDES, op.cit., s. 214'den L.M. ALEXANDER, "Uncertainties in the Aftermath UNCLOS III: The Case for Navigational Freedoms", *ODIL*, Vol. 18, No.3, s. 337-338.

³¹ JENNINGS-WATTS, op.cit., s. 636; SYMONIDES, op.cit., s. 213.

III. TARİHİ AÇIDAN MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

Korfu Boğazı Davası'ndan önce boğazlar için ayrı bir geçiş rejimi bulunduğu konusunda önemli şüpheler bulunmaktaydı. Diğer taraftan 1841 yılından sonra milletlerarası önem taşıyan bazı boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen sözleşmeler yapılmış, ancak bu sözleşmelerde gelişen zararsız geçiş doktrininden bahsedilmemiştir.³² Bununla birlikte bu dönemde boğazlar için de lege ferenda prensipleri de formüle edilmeye başlanmıştır.

Brüel 1914 yılından önceki milletlerarası hukukta, devletlerin karasuları dahilindeki boğazlardan geçişlerinin, geçişin *zararsız olma-saldırgan olmama*³³ koşuluna bağlı olduğunu belirtmektedir. Ayrıca 1841-1914 yılları arasında imzalanan sözleşmelerde zararsız geçiş kavramından ziyade geçiş özgürlüğü kavramının onaylandığını; 1930 ve 1939 yılları arasında ise zararsız geçişin milletlerarası boğazlarla ilgili teamül hukuku prensibine dönüştüğünü belirtmektedir. Bu görüşe karşı olarak, boğazlarla ilgili genel bir rejim öngören ortak devlet uygulaması olmadığını söyleyen hukukçular da bulunmaktadır.

A. 1930 HAGUE KODİFİKASYON KONFERANSI'NA KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR

Boğazlardan geçişi yöneten özerk bir hukuki rejimin oluşturulması konusunda kararlı bir adım 1894 yılında Milletlerarası Hukuk Enstitüsü³⁴ tarafından atılmıştır. Milletlerarası Hukuk Enstitüsü'nün 1894 tarihli raporunda milletlerarası bir boğaz tanımının formüle edilmesinin altında yatan temel görüş, karasularının iki katını aşmayan boğaz sularının karasuları statüsünde olduğunu kabul ediyordu. Enstitü'nün raporuna göre 12 deniz milinden dar olan boğazlarda zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır ve iki açık deniz arasındaki boğazlar asla

³² JIA, op.cit., s. 91.

³³ Harmless/Inoffensive

kapanmayacaktır.³⁵ Kıyı devletinin bu sulardaki yetkisi geçişi engelleme hakkını içermemekteydi ve transit serbest olacaktı.

Milletlerarası boğazların hukuki rejimi Hague'de yapılan 1907 tarihli Milletlerarası İkinci Barış Konferansı süresince de tartışılan bir konuydu. Burada karasularında mayın döşeme hakkının iki açık deniz kesimini birleştiren boğazlarda uygulanmaması konusunda Hollanda'nın getirdiği teklife Türkiye, Japonya ve Birleşik Devletler tarafından çekince konmuştu. Milletlerarası İkinci Barış Konferansı, milletlerarası boğazların ayrı bir kodifikasyon gerektiren özel durumunun anlaşılmasını sağlaması bakımından büyük önem taşımıştır.³⁶

Boğazlarla ilgili bir diğer önemli çalışma, 1929 tarihli Harvard Araştırmasıdır.³⁷ Harvard Araştırması'nın 10. maddesine göre, açık deniz kesimlerini birleştiren bir boğaz, tüm devletlerin savaş gemileri de dahil olmak üzere her türlü özel ve kamu gemilerinin ulaştırmasına açık kalacaktır.³⁸ Savaş gemileri Harvard Araştırmasının 14. maddesinin gerekçesinde zararsız geçiş hakkı kapsamı dışında bırakılmıştır. Buna göre, *"Kıyı devletinin karasularındaki egemenliği tüm devletlere serbestçe ticaret yapabilmeleri açısından tanınan, denizlerin serbestisi için zararsız geçiş hakkı ile kısıtlanmıştır. O halde harp gemilerinin zararsız geçiş hakkından yararlanmaları için bir gerekçe yoktur. Bunun da ötesinde harp gemilerinin yabancı devletlerin kıyılarından geçişleri ve önceden ihbarda bulunmadan ya da izin almadan bu sularda mevcudiyetleri, bunlar transit geçiş halinde olsalar dahi yanlış anlamalara sebebiyet verecektir."* Devletlerin

³⁴ l'Institut de Droit International

³⁵ Bkz. JIA, op.cit., s. 91.

³⁶ CAMINOS, op.cit., s. 29.

³⁷ Harvard Hukuk Fakültesi 1927 tarihinde dünyanın çeşitli ülkelerinden hukukçular davet ederek, Milletler Cemiyeti'nin toplamayı düşündüğü kodifikasyon konferansında ele alınacak konularda tasarı konvansiyonlar hazırlamıştır. Bkz. BAYKAL, loc.cit., s. 91, 297.

³⁸ Harvard Araştırması'nın söz konusu maddesinde ulaştırma kavramının zararsız geçiş anlamında olup olmadığı belirtilmemiştir JIA, op.cit., s. 92.

egemenliği ile açık denizlerdeki ulaştırma özgürlüğünü bağdaştırmak için ortaya çıkan zararsız geğış hakkı tüm devletlere tanınmıştır.³⁹

B. 1930 HAGUE KODİFİKASYON KONFERANSI

Birinci Dünya Savaşı, Milletlerarası Hukuk Enstitüsü'nün ve boğazların hukuki statüsü ile ilgili çalışmalar yapan diğerk milletlerarası kuruluşların çalışmalarının kesintiye uğramasına neden olmuştur. Milletlerarası hukuk alanında bu döneme kadar olan önemli yazarlar 19. yüzyılın sonlarında egemen duruma gelen liberal eğilimleri yansıtmışlardır. Ancak savaş sonrasındaki tartışma artık milletlerarası boğazların özel bir hukuki statüden yararlanması konusuna değıl, özel hukuki rejimden yararlanacak olan boğazların hangi kriteri karşılması gerektiğı konusuna odaklanmıştı.⁴⁰

Milletlerarası hukuk kodifikasyonu için ilk adım Milletler Cemiyeti'nin 1924 yılının Eylül ayındaki Genel Kurulu'nda atılmıştır. Genel Kurul, Milletler Cemiyeti Konseyi'nden kodifikasyonu yapılacak olan milletlerarası hukuk meselelerini saptamak üzere bir uzmanlar komitesi hazırlamasını istemiştir. Bunun üzerine uzmanlar komitesi teşkil edilmiş ve farklı konularda araştırmalar yapmak için çeşitli alt komiteler oluşturulmuştur.⁴¹ Uzun süren hazırlık çalışmaları sonucunda 1930 yılının Mart ayında Hague'de 48 devletin delege si toplanmıştır.⁴²

Hague Konferansı'nda karasuları ile ilgili bir konvansiyon hakkında anlaşmaya varılamamış olmakla birlikte, boğazlar meselesi ile ilgili bir miktar ilerleme kaydedilmiştir. Hague Konferansı'nda açık denizin iki kesimi arasında bulunan ve milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazlardan geğış hakkı konusunda

³⁹ BAYKAL, loc.cit.

⁴⁰ CAMINOS, op.cit., s. 29.

⁴¹ BAYKAL, loc.cit., s. 89.

⁴² Milletler Cemiyeti tarafından düzenlenen Hague Kodifikasyon Konferansı'na Milletler Cemiyeti'nin 15 üyesi katılmazken, Cemiyet üyesi olmayan 9 ülke bu konferansta temsil edilmiştir. BAYKAL, loc.cit., s. 92.

fazla tartışma bulunmamaktaydı. Bunun nedeni en önemli boğazlar antlaşmalarıyla düzenlenmişti. Diğer boğazlar içinse karasularından geçiş rejiminin dışında kurallar getirilmesini gerektiren hukuki problemler yaşanmamaktaydı.⁴³

Hague Konferansı boğazlar için karasularından farklı bir rejim getirmemiştir. Konferans, boğazlar konusunda bir tanım da getirmemekle birlikte boğazın coğrafi ve işlevsel kriterleri üzerinde durmuştur. Bununla birlikte boğazlardan zararsız geçiş hakkının istisnai bir hak mı olduğu yoksa sadece karasuları ile ilgili kuralın uygulanması mı olduğu meselesi muğlak kalmıştır.

C. KORFU BOĞAZI DAVASI

Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası ile ilgili kararı, milletlerarası boğazlardan geçişle ilgili ilk hukuki beyan olması nedeniyle önem taşımaktadır. Bu kararda Adalet Divanı savaş gemilerinin barış zamanında iki açık deniz kesimi arasındaki boğazlardan, geçişin zararsız olması kaydıyla geçebileceklerine ve bu geçiş için kıyı devletinin ön izni gerekmediğine karar vermiştir. Milletlerarası Adalet Divanı'nın kararı 1949 yılından önceki milletlerarası hukukun durumuyla ilgili iki görüşü yansıtmaktadır. Birincisi savaş gemilerinin barış zamanında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardan zararsız geçiş hakkını kullanacağıdır.⁴⁴ İkincisi ise özel koşullarda bile kıyı devletinin düzenleme yetkisi zararsız geçişin yasaklanmasını veya izin gerekliliğini içermemektedir. Ancak kıyı devletinin gergin ilişkilerinin olduğu bir devletin gemisinin geçişi istisna olabilmektedir. Sonuç olarak barış zamanında tüm gemilerin geçişi a fortiori yasaklanamaz veya izne tabi tutulamazdı.⁴⁵

Korfu Boğazı Davası'nda yargıçların boğazların rejimi ile ilgili teamül hukuku konusundaki görüşleri de oldukça önemlidir. Yargıç Alvarez'e göre, bir

⁴³ JIA, op.cit., s. 92-93.

⁴⁴ ROWNY, Kazimierz, "The Right of Passage Through Straits Used for International Navigation and the United Nations Convention on the Law of the Sea", *PYIL*, Vol. XVI, 1987, s. 63.

⁴⁵ JIA, op.cit., s. 97. Ayrıca bkz. BROWNLIE, op.cit., s. 283.

devletin karasularından veya karasuları dahilinde milletlerarası karakteri olan bir boğazdan geçiş, yalnızca bir tolerans değil, diğer devletlerin ticaret gemilerinin sahip olduğu bir haktır. Her ne kadar savaş gemileri de boğazlardan zararsız geçiş yapabilirlerse de, kıyı devletinin diğer durumlarda geçişi düzenleme yetkisi vardır. Ancak kıyı devletinin geçişi yasaklama yetkisi bulunmamaktadır. Yargıç Krylov ise farklı bir görüştedir. Krylov'a göre tüm boğazlar için ortak bir hukuk yoktur ve bir sözleşmenin bulunmaması durumunda tek başına kıyı devleti düzenleme yapacaktır.⁴⁶ Yargıç Azevedo, boğazların farklı bir rejimi olmadığını ve karasuları içindeki boğazlarda aynı rejimin uygulanacağını söylemektedir. Azevedo'ya göre özel durumlar için farklı hükümler taşıyan genel bir rejim formüle edilmeli ve sıradan boğazlarda karasuları ile ilgili genel prensipler uygulanmalıdır.⁴⁷

IV. 1958 CENEVRE KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE SÖZLEŞMESİ

A. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER 1. DENİZ HUKUKU KONFERANSI VE 1958 SÖZLEŞMESİ'NİN OLUŞUMU

Boğazların hukuki statüsü meselesinin başlangıcı ile ilgili Grotius ve Selden arasındaki tarihi tartışmadan⁴⁸ 20. yüzyılın ortalarına kadar, boğazların farklı bir hukuki rejimi olması fikri oldukça yavaş bir gelişim göstermiştir. 1894 ve 1930 yılları arasındaki tüm kodifikasyon çalışmalarında da milletlerarası bir boğazın tanımı ısrarlı bir şekilde belirsiz kalmıştır. Bu konuda getirilen kriterler, boğazların milletlerarası ulaştırmada vazgeçilmez olması ve yalnızca "faydalı" olması arasında değişmekteydi. Sonuç olarak 1949 yılında Milletlerarası Adalet Divanı milletlerarası boğazın kriterleri konusunda bir analiz sunarak, boğazın sahip olması gereken standartları belirtmiştir. Aynı yıl Milletlerarası Hukuk Komisyonu, deniz

⁴⁶ BUTLER, W. E. "Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy", *AJIL*, April 1987, Vol. 81, No. 2, s. 332.

⁴⁷ Yargıçların boğazların rejimi ile ilgili teamül hukuku konusundaki görüşleri için bkz. JIA, op.cit., s. 97-98.

⁴⁸ Bu konuda bkz. ATALAY, Ahmet, Haluk, *Uluslararası Hukukun Oluşumu, İlk Küreselleşme Dönemi 1492-1648*, Göçebe Yay., İstanbul, 1997, s. 78 vd.

hukuku alanında kodifikasyon çalışmalarına başlamış ve çalışmasının sonunda 73 maddelik bir tasarı hazırlamıştır. Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun titiz çalışması, 1958 yılında Cenevre'de yapılan Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuk Konferansı'nda dört sözleşmenin kabulünü sağlamıştır. Bu sözleşmeler, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahanelığı Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşmedir.

Hukuki bir kavram olarak zararsız geçişin ortaya çıkışı, karasularındaki artışın devletler tarafından geniş çapta uygulanmasından ve boğazların kıyı devletinin kontrolü altında bulunduğu yönündeki mevcut uygulamanın artık savunulamaz hale gelmesinden sonra olmuştur. Zararsız geçiş hakkı kavramı, bu hakkın kullanılacağı deniz alanlarındaki farklı menfaatleri uzlaştırmaya yönelik bir kavramdır. Geçiş hakkı, milletlerarası toplumun deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasındaki menfaatlerini; geçişin zararsızlığı ise, kıyı devletinin ülkesi üzerindeki egemenliğine ilişkin değerleri gözetmektedir.

24 Şubat - 28 Nisan 1958 tarihleri arasında 87 devletin katılımıyla Cenevre'de toplanan Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı'nda madde tasarılarının hazırlanmasındaki ilk büyük engel, karasularının azami genişliği üzerinde anlaşma sağlanamamasıydı.⁴⁹ Bu anlaşmazlık 1930 Hague Kodifikasyon Konferansı'ndan miras kalmıştı. Tüm oturumlar süresince Birleşik Devletler ve Avrupa Devletleri gibi deniz gücüne sahip ülkelerden gelen Milletlerarası Hukuk Komisyonu üyeleri, dünyanın en önemli boğazlarındaki açık deniz koridorlarını muhafaza etmek için karasularının üç mil olmasını istiyorlardı. Diğer kıyı devletlerinden gelen üyeler ise, ekonomik ihtiyaçlar ve güvenlik hususlarına dikkat çekerek, karasularının 12 mil olmasını istiyorlardı. Birkaç Latin Amerika üyesi ise, 200 millik karasuları iddialarını destekliyordu.⁵⁰ Karasularının genişliği konusundaki farklı tekliflerin, konferansta kabul edilmelerini sağlayacak yeterli

⁴⁹ MALANCZUK, Peter, *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, 7th Revised Edition, Routledge, New York, 1997, s. 178.

⁵⁰ CAMINOS, op.cit., s. 46.

çoğunluğa ulaşamamaları sebebiyle karasularının genişliği konusu 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde belirsiz kalmıştır.⁵¹

Milletlerarası Hukuk Komisyonu, zararsız geçiş ve milletlerarası boğazlarla ilgili olarak Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası kararını kodifike etmeye çalışmıştır. Komisyon, boğazlardan geçiş meselesini karasularından zararsız geçiş kavramı içinde değerlendirmeye karar vermiştir. Ancak boğazların yalnızca zararsız geçiş kuralına tabi olması durumunda, coğrafi açıdan iki farklı alan olan boğazlar ve karasuları aynı hukuki rejime tabi olacaktı. Açık deniz koridoru bulunmayan tüm boğazlar, milletlerarası ulaştırmada kullanılmalarına bakılmaksızın genel olarak karasuları ile aynı hukuki rejime tabi olacaklardı.⁵² Bu nedenle milletlerarası boğazlardan geçiş rejimi, karasuları rejiminden bir noktada farklılaştırılmış ve milletlerarası boğazlardan geçiş rejimi ertelenemez zararsız geçiş rejimine dönüştürülmüştür.⁵³

Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı'nın sonunda deniz gücüne sahip devletler, milletlerarası boğazlarla ilgili hükümden memnun kalmışlardı. Milletlerarası boğazlar için ayrı ve özerk bir hukuki rejim kabul edilmemişti. Ancak geçişin ertelenemeyecek olması ve açık deniz koridorlarının açık kalması ile, küçük sayıdaki az önem taşıyan boğazlar için zararsız geçiş rejimi sınırlamalarını kabul etmiş oldular.

⁵¹ Karasularının genişliği ile ilgili seçimden etkilenebilecek olan ortalama 116 boğaz bulunmaktadır. 12 mil kuralının uygulanması durumunda bunların tümü milli egemenliğe tabi olacaktır. 6 mil kuralının uygulanması durumunda ise 52'si milli egemenliğe tabi olacaktır. Bkz. JIA, op.cit., s. 9.

⁵² CAMINOS, op.cit., s. 51.

⁵³ ROWNY, op.cit., s. 62; ROZAKIS, Christos L.-STAGOS, Petros N., *The Turkish Straits* (International Straits of the World Series, No. 9), Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1987, s. 63-64; CHURCHILL R. R.-LOWE, A.V., *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Manchester, 1988, s. 87-88.

B. 1958 CENEVRE KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE SÖZLEŞMESİ'NDE MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ

1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ndeki zararsız geçişle ilgili hükümler, karasuları ile ilgili teamül hukukunu⁵⁴ ve 1958 yılına kadar olan devlet uygulamalarını yansıtmaktadır. Milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarla ilgili teamül hukuku kuralları, açık denizlerdeki ulaştırma özgürlüğü ve karasularından zararsız geçiş prensibi ile yakın ilişki içinde gelişmiştir. Bu durum, kıyı devletinin karasuları dahilinde bulunan boğazların zararsız geçiş kuralına tabi olmasından kaynaklanmaktadır. Milletlerarası boğazlarla ilgili mesele ise, karasularındaki zararsız geçiş kurallarının, milletlerarası boğazlarda da uygulanıp uygulanmayacağıdır.⁵⁵

Boğazlardan geçiş konusundaki ekonomik ve askeri önemin, karasularından geçişe nazaran kıyaslanamaz ölçüde büyük olduğunda şüphe bulunmamaktadır. Milletlerarası boğazlarda zararsız geçiş hakkının bulunmaması durumunda örneğin yarı kapalı denizlerdeki kıyı devletlerine ulaşımın sağlanması, boğaz devletinin iyi niyetine bağlı olacaktır. Diğer bir ifadeyle, boğazlarda zararsız geçiş hakkının olmaması açık denizlerdeki ulaştırma özgürlüğü prensibini etkisiz kılar. Bu nedenle milletlerarası boğazlardan zararsız geçiş hakkı, özel olarak güçlendirilmeliydi. Söz konusu güçlendirme, milletlerarası teamül hukukunun, boğazlardan geçişi ertelemeyi yasaklamasıyla sağlandı.

1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 16. maddesinin 3. fıkrasına göre, kıyı devleti karasularının belirlenmiş bölümlerinden, güvenliğinin korunması için elzemse, yabancı gemilerin geçiş hakkını geçici olarak erteleyebilmektedir. Ancak milletlerarası boğazlar söz konusu olduğunda kıyı devletinin böyle bir hakkı

⁵⁴ MERON, Theodor, "The Geneva Conventions as Customary Law", *AJIL*, Vol. 81, 1987; AKAHA, Tsuneo, "Internalizing International Law: Japan and the Regime of Navigation Under the UN Convention on the Law of the Sea", *ODIL*, Vol. 20, No. 2, 1989, s. 120.

⁵⁵ ROWNY, op.cit., s.61.

bulunmamaktadır.⁵⁶ Zira 16. maddenin 4. fıkrasına göre; açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı ertelenemeyecektir. Kıyı devletinin bu tür boğazlarda “zararsız” olan geçişi erteleme hakkı bulunmasa da, geçişin “zararlı” olması durumunda kıyı devletinin bu geçişi yasaklama yetkisi bulunmaktadır.

1. GEÇİŞİN ANLAMİ

Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı sırasında karasularının hukuki statüsü, genişliği konusu kadar tartışmalı değildi. Zira karasularından zararsız geçiş hakkı çok uzun zaman önce milletlerarası hukukun genel bir prensibi olarak kabul edilmişti. Karasularının kıyı devletinin tam egemenliği altında olduğu konusunda kimsenin itirazı bulunmamaktaydı. Burada önemli olan mesele zararsız geçişin tanımı ve kıyı devletinin geçişin zararsızlığını tespit ederken kullanacağı kriter ile ilgiliydi.

1956 yılında Milletlerarası Hukuk Komisyonu, “*milletlerarası hukuk tarafından tanınan ve 1930 Hague Kodifikasyon Konferansı tarafından da onaylanan bir prensibi tekrar ederek*” genel bir zararsız geçiş hakkı formüle etmiş ve bu formülasyon 1958 Sözleşmesi’nin 14/1. maddesine hukuki bir prensip olarak aktarılmıştır.⁵⁷ Buna göre, “Denizde kıyısı olsun veya olmasın, Devletlerin bütün gemileri bu madde hükümlerine tabi bir şekilde karasularından zararsız geçiş hakkına sahiptir”.

⁵⁶ COLOMBOS, C. J., “*The International Law of the Sea*”, 6th Edition, London, Longmans, 1967, s. 197; BAYKAL, Ferit Hakan, “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş rejimleri ile Kıyaslanması”, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu*, TÜDAV Yay. No. 5, İstanbul, 2000, s. 32.

⁵⁷ JIA, op.cit., s. 83.

14. maddenin 2. fıkrasına göre; geçiş, ya iç sulara girmeden karasularını katetmek, ya da iç sulara geçmek veya iç sulardan açık denize geçmek amacıyla karasularından seyrüsefer etmek demektir. Karasularında durma ve demirleme, yalnızca ulaştırmanın olağan bir gereği olduğunda veya force majeure ya da nedeniyle zorunlu olduğunda “geçiş” olarak değerlendirilir. Geçişle ilgili bu düzenleme 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 18. maddesinde de teyit edilmiştir.

2. GEÇİŞİN ZARARSIZLIĞI

Geçişin zararsızlığı meselesi, Hague Konferansı’ndan önce oldukça belirsizdi ve tartışmaların temelinde zararsızlıkla ilgili hiçbir husus bulunmamaktaydı. Grotius, denizin bir kesimini işgal eden devletin silahsız ve zararsız amacı olan seyrüseferi engelleyemeyeceğini belirtmiştir. Bununla beraber tarihsel olarak transitus innoxius günümüzdeki zararsız geçiş kavramından oldukça uzaktır.⁵⁸

1930 Hague Kodifikasyon Konferansı’ndan, 1958 tarihli Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı’na kadar olan dönemde geçişin zararsızlığı, geçiş biçimine, diğer bir ifadeyle karasularından geçiş yapan geminin geçiş sırasında bazı hukuka aykırı eylem ya da işlemler yapmasına dayandırılmıştır.⁵⁹

Milletlerarası Hukuk Komisyonu’nun 1956 yılındaki toplantısında geçişin zararsızlığı ile karasularında geçerli olan hukuk düzeninin ihlali konusu arasındaki ilişki tartışılmış ancak herhangi bir görüş birliğine varılamamıştır. 1958 tarihli

⁵⁸ JIA, s. 82. Jia, zararsız geçişin özelliğinin en iyi şekilde “innocent” teriminin yerine geçebilecek olan “inoffensive” terimiyle ifade edilebileceğini söylemektedir. Zararsızlık konusunda ayrıca bkz. DUPUY, Rene Jean-VIGNES, Daniel, *A Handbook on the Law of the Sea-2*, Martinus Nijhoff Publishers, 1991, s. 911-915.

⁵⁹ 1930 Hague Kodifikasyon Konferansı’nda İkinci Komite Raporu’nun 3. maddesinin 2. fıkrasında geçişin zararsızlığı, “geminin karasularından geçişi sırasındaki davranışları” esas alınarak tanımlanmıştır. Buna göre; “Gemi, kıyı devletinin karasularını, bu devletin güvenliğine, kamu

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda tartışma metni olarak kabul edilen komisyon tasarısının 15/3. maddesinde geçişin zararsızlığı yine geminin karasularındaki davranışı esas alınarak tanımlanmıştır.⁶⁰

1958 Sözleşmesi'nin 14/4. maddesine göre: *"Geçiş, kıyı Devletlerin barışına, düzenine, veya güvenliğine halel getirmedikçe, zararsızdır. Bu geçiş, bu maddelere ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir."* Bu hükümle geçişin zararsızlığı, geminin karasularındaki davranışları veya geçiş biçiminden ayrı olarak düzenlenmiştir.⁶¹ Bu ayrım kıyı devletinin herhangi bir ihlali önem sürerek geçişi yasaklama yetkisini kötüye kullanmasını önlemek için yapılmıştır. Böylelikle, geçiş sırasında karasularında geçerli olan hukuk düzeninin ihlali, kıyı devletinin "barışına, düzenine veya güvenliğine" zarar vermiyorsa, geçiş zararsız olma niteliğini yitirmemektedir. Bununla beraber, karasularında geçerli olan hukuk düzeni ihlal edilmese dahi, bir geminin yalnız geçişi, o devletin barışı, düzeni veya güvenliği için zararlı olabilir. Böyle bir durumda geçiş zararsız olma niteliğini yitirecektir.⁶²

Geçişin zararsızlığı konusu Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı'nda daha bilinçli bir yaklaşımla ele alınmıştır. Burada da geçişin zararsızlığı kıyı devletinin "barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmemek" şartına bağlanmıştır. Ancak bu terimlere açıklık getirilmesi amacıyla, geçişi zararlı kılacak eylem ve işlemlerin sözleşmede ayrıca belirtilmesi yoluna gidilmiştir.⁶³

düzenine veya mali çıkarlarına zarar verecek bir eylemin yapılması amacıyla kullanırsa, geçiş zararsız olmaz." TOLUNER, loc.cit., s. 113.

⁶⁰ Bu tanıma göre; *"Geçiş, geminin karasularını kıyı devletinin güvenliğine zarar verecek veya bu kurallara veya milletlerarası hukukun diğer kurallarına aykırı olan eylemler için kullanmadığı sürece zararsız olur."* İbid.

⁶¹ Konferansta Birleşik Devletlerin önerisi üzerine getirilen bu düzenleme biçimi, bundan önceki düzenlemelerde öngörülenden farklı bir çözüm getirmiştir. Karasularında geçerli olan hukuk düzeni ile geçişin zararsızlığının ayrılması ne önceki uygulamada ne de Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun tasarısında bulunmaktadır. İbid.; JIA, op.cit., s. 89.

⁶² TOLUNER, loc.cit., s. 114; DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 911-912.

⁶³ 1982 BMDHS, md. 19/2. Bkz. DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 912.

V. 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ

A. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER 3. DENİZ HUKUKU KONFERANSI VE 1982 SÖZLEŞMESİ'NİN OLUŞUMU

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin yapılmasından önceki dönemde, kıyı devletlerinin egemenliği altındaki boğazlardan yabancı gemilerin geçişinin milletlerarası teamül hukukuna dayanan kurallar ve bazı özel boğazların da milletlerarası sözleşmeler tarafından düzenlendiği görülmektedir.

Teamül hukuku ve milletlerarası sözleşmeler milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarla ilgili olarak iki hukuki çözüm getirmişti. Türk Boğazları, Baltık Boğazları ve Macellan Boğazı⁶⁴ sözleşmelerle düzenlenmişti⁶⁵. Karasuları dahilinde bulunan diğer milletlerarası boğazlarda ise ertelenemez zararsız geçiş rejimi bulunmaktaydı. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 16. maddesinin 4. fıkrasında hükme bağlanan ertelenemez zararsız geçiş rejimi bulunmaktaydı.

Korfu Boğazı Davası'nı izleyen yıllarda boğazların hukuki rejimi ile ilgili hızlı bir gelişim yaşanmıştır. Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı ile başlayan dönemden, Deniz Yatağı Komitesi'nin hazırlık çalışmalarına ve Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı'nın dokuz yıllık müzakere dönemine kadar boğazlarla ilgili tüm tartışmaların altında yatan temel sorun, milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazların genel olarak karasuları ile aynı hukuki rejime mi yoksa farklı bir hukuki rejime mi tabi olacağı ile ilgiliydi.

⁶⁴ Macellan Boğazı için bkz. INFANTE, Maria Teresa, "Straits in Latin America: The Case of the Strait of Magellan", *ODIL*, Vol. 26, s. 175-187.

⁶⁵ SYMONIDES, op.cit., Symonides Black Sea Straits ifadesini kullanmıştır.

Kıyı devletlerinin 12 mil ve ötesinde karasuları kabul etmesi ve uygulaması sonucu, 1958 Sözleşmesi'nde milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlara uygulanmak üzere kodifike edilen zararsız geçiş rejimi en önemli milletlerarası mesele haline gelmiş oldu. 12 millik karasularının kabulü ile dünyanın en önemli boğazlarında önceden mevcut olan açık deniz koridorları milli egemenlik altına girmiş ve açık deniz rejimine göre çok daha sınırlayıcı bir rejim olan ertelenemez zararsız geçiş rejimine tabi olmuştur.⁶⁶ Bu gelişme denizaltılarını suyun üzerinden geçirmek zorunda kalan ve uçaklarının uçuşu engellenen devletlerin hoşuna gitmemiştir.⁶⁷ 12 millik karasuları iddialarının artmasıyla birlikte, boğazlarla ilgili hukukta değişiklik yapılması fikri kuvvetlenmeye başlamıştı.⁶⁸

Boğaz devletleri ile diğer devletleri arasında bulunan menfaat çatışmaları ve anlaşmazlıklar Birleşmiş Milletler 1. Deniz Hukuku Konferansı'ndan kısa süre sonra ortaya çıkmaya başlamıştır. Sonuç olarak her ne kadar 1958 tarihli dört Cenevre Sözleşmesi ile hukukun gelişimi ve kodifikasyonu konusunda önemli bir başarı sağlanmış olsa da, deniz hukukunun geleneksel çerçevesi artan bir gerilim altında bulunuyordu.⁶⁹ 1958 Sözleşmesi'ndeki muğlak zararsız geçiş kavramı, karasularının azami genişliği konusunda anlaşmaya varılması ihtiyacı en önemli meseleler arasındaydı. Bu duruma 1950'lerin sonlarında büyük teknolojik gelişmeler ve yeni oluşan bağımsız ülkelerin durumu da eklenince, güvensiz ve gerilimli bir milletlerarası çevre oluştu. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi milletlerarası boğazlar konusunda yeterli bir çözüm getirmemiştir. Buradaki sorun büyük deniz güçleri ve boğaz devletlerinin çatışan menfaatlerini bağdaştıracak uygun bir formül üzerinde uzlaşa sağlanamamasından kaynaklanıyordu. 1960 yılında toplanan Birleşmiş Milletler İkinci Deniz Hukuku Konferansı da varolan menfaat uyuşmazlıklarına uygun çözümler üretmekte başarılı

⁶⁶ SCHACHTE, William L., "International Straits and Navigational Freedoms", *ODIL*, Vol. 24, s. 181.

⁶⁷ DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 946; MAHMOUDI, op.cit., s. 165; CAMINOS, op.cit., s. 62.

⁶⁸ SCHACHTE, loc.cit., s. 180.

⁶⁹ ROWNY, op.cit., s. 70.

olamadı.⁷⁰ Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı'nın ilk günlerinde boğazlar konusu sorunlu bir görünüm arz etmekteydi.

Boğaz devletleriyle birlikte, gelişmekte olan kıyı devletlerinin çoğu, yabancı gemilerin karasularından sınırlanmaksızın geçmelerini, milli güvenliklerine, ekonomik menfaatlerine ve deniz çevrelerine yönelik bir tehlike olarak değerlendirdiler. Diğer tarafta büyük deniz güçleri, milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanmasını aynı derecede ekonomik menfaatleri, milli güvenlikleri ve global stratejik menfaatlerine tehlike olarak gördüler.⁷¹ Bu anlayışlar Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı süresince farklı iki anlayış kutbuna dönüştü. Deniz gücü olan devletler yeni bir sözleşmenin vazgeçilmez unsuru olarak milletlerarası boğazlardan sınırlanmaksızın geçişi sağlayan farklı bir geçiş rejiminin getirilmesini istiyordu. Boğaz devletleri ise 1958 Sözleşmesi'nde kodifike edildiği şekliyle ertelenemez zararsız geçiş rejiminin kalmasını destekliyordu.

1982 Sözleşmesi ile getirilen transit geçiş rejimi, boğaz devletleri ile boğazı kullanan devletlerin karşıt menfaatlerini iki düşünce etrafında dengelemeye çalışmıştır. Böylece bazı kategorideki boğazlar için zararsız geçiş rejimine nazaran daha özgürlükçü bir rejimin kurulması; bununla birlikte bu rejimin açık denizlerdeki ulaştırma ve uçuş özgürlüklerinden farklılaştırılması sağlanmaya çalışılmıştır. Diğer bir ifadeyle transit geçiş rejimi ile orta bir kategori oluşturulmaya çalışılmıştır.⁷²

Uzun süredir 12 millik karasularını destekleyen bir deniz gücü olan Sovyetler Birliği, 60'lı yıllarda milletlerarası boğazlardan geçiş özgürlüğü ile ilgili Birleşik Devletlerinkine benzer bir siyaseti destekledi.⁷³ Birleşik Krallık

⁷⁰ Ibid., s. 71; CAMINOS, op.cit., s. 62.

⁷¹ CAMINOS, op.cit., s. 121.

⁷² BAYKAL, Deniz Hukuku..., s. 240.

⁷³ Sovyetler Birliği'nin tutumu ile ilgili olarak bkz. BUTLER, W. E., op.cit., s. 331-347.

milletlerarası boğazlardaki ulaşımı garanti altına alan tüm rejimleri eşit şekilde destekliyordu.⁷⁴

Birleşik Devletler, karasularının 12 mile kadar genişletilmesi için, boğazlardan ayırım yapılmaksızın engellenemez geçiş hakkının getirilmesi ve bu yapılırken kıyı devletinin seyir emniyeti, kirlilik ve güvenlik konularındaki kaygılarının da giderilmesi yönünde sözleşme hükümleriyle bir uzlaşa sağlanması gerektiğini belirtmiştir.⁷⁵ Deniz Yatağı Komitesi'nin 1971 yılındaki oturumlarında Birleşik Devletler, 12 millik karasularının ortaya çıkması sonucu eğer boğazlardan serbest transit için özel hükümler getirilmez ise, menfaatlerin uzlaştırılmasının mümkün olmayacağını vurguladı.⁷⁶ Sovyetler Birliği de 100'ü aşkın boğazın karasuları içerisine girecek olması nedeniyle serbest geçiş ve uçuşla ilgili düzenleme yapılması gerektiğini söylüyordu.⁷⁷

Birçok devlet, zararsız geçiş rejiminin kıyı devletinin ve milletlerarası ulaştırmanın menfaatleri arasında iyi bir denge kurduğuna ve bu nedenle de yeni bir rejimin gereksiz olduğuna inanıyordu. 1971 oturumunda Danimarkalı delegenin ifadesine göre; boğazlardan geçiş hakkıyla ilgili 1958 Sözleşmesi'nde kodifiye edilen mevcut kurallar, kıyı devletinin ve milletlerarası ulaştırmanın menfaatleri arasında kurulan dikkatli bir dengeyi yansıtmaktadır. Kökeni milletlerarası teamül hukukunda olan milletlerarası boğazların mevcut rejiminin genel bir revizyonunun yapılmasına gerek bulunmamaktadır.⁷⁸

⁷⁴ SYMONIDES, op.cit., s. 219; CAMINOS, op.cit., s. 67.

⁷⁵ JIA, op.cit., s. 135.

⁷⁶ SYMONIDES, op.cit., s. 219.

⁷⁷ DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 947; JIA, op.cit., s. 131.

⁷⁸ JIA, op.cit., s. 104. Ayrıca Türkiye 1974 yılındaki oturumda, getirilen önerilerin çoğunun antlaşmaların geçerliliğini tanıdığını; tasarı yapılmakta olan Sözleşme'nin de önceki tüm ilgili sözleşmelerde uygulanan rejimi tanıması gerektiğini belirtmiştir. İngiliz önerisinin 1/5. maddesine Danimarka ve Finlandiya'nın getirdiği düzeltme, 6 milden geniş olmayan boğazlarda zararsız geçiş hakkını öngörmekteydi. Danimarka, 6 milden dar boğazların çoktan sözleşme, teamül ve kıyı devletinin hukuki düzenlemeleri tarafından düzenlendiğini ve karasularının 12 mile kadar genişletilmesinin bu durumu değiştirmeyeceğini belirtti. İbid., s. 144.

Milletlerarası boğazların rejimi ile ilgili olarak bazı devletler de açık denizlerdeki ulaştırma özgürlüğü prensibinin uygulanması gerektiğini düşünüyorlardı. Bu düşünceyle kastedilen husus henüz mevcut olmayan transit geçiş rejimiydi. Diğer bir ifadeyle Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı'nın başlarında transit geçiş fikri de lege ferenda niteliği taşımaktaydı.⁷⁹

1971 ve 1973 yılları arasında Deniz Yatağı Komitesi Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı için resmi hazırlık komitesi olarak hizmet vermiştir. Genel Kurulun önceki tasarılarını kullanan Deniz Yatağı Komitesi çalışmalarını üç alt komiteye bölerek sürdürmüştür.⁸⁰

1971 yılındaki oturum süresince 2. Alt Komite'nin çalışmaları deniz hukukuyla ilgili meselelerin kapsamlı bir listesini hazırlamak için odaklandı. Milletlerarası boğazlardaki ulaştırma konusu Deniz Yatağı Komitesi'nin hazırlık çalışmalarının başlamasında önemli bir yer tutuyordu.

1971 yılında sunulan ilk tasarılarından biri Birleşik Devletler tarafından hazırlanmış ve Sovyetler Birliği ile Birleşik Krallık tarafından tümüyle desteklenmiştir. Birleşik Devletler'in milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçişle ilgili ifadeleri hemen hemen açık deniz özgürlüklerine benzemektedir.⁸¹

Geçiş özgürlüğü kavramıyla ilgili olarak Birleşik Devletler ile aynı görüşü paylaşan Sovyetler Birliği'nin teklifi Birleşik Devletler'in teklifinden belli noktalarda ayrılmaktaydı. Sovyetler Birliği'nin teklifinde milletlerarası boğaz kavramı yalnızca iki açık deniz alanını birleştiren boğazlarla sınırlanmıştır.⁸² Ayrıca Sovyetler Birliği'nin teklifinde geçiş yapan gemilerin yükümlülüklerinin

⁷⁹ Ibid., s. 135.

⁸⁰ CAMINOS, op.cit., s. 67.

⁸¹ DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 947.

⁸² SYMONIDES, op.cit., s. 219.

belirlenmesinde boğaz devletinin menfaatlerine karşı daha ılımlı bir yaklaşım görülmektedir.⁸³

Sovyetler Birliği'nin tasarısına göre kıyı devleti, boğazın dar olması durumunda gemilerin geçişi için uygun koridorlar oluşturabilirler. Boğazlardan geçen gemiler, çatmaların veya diğer kazaların önlenmesi ile ilgili milletlerarası kurallara tam olarak uyacaklardır. Boğazlardan geçiş için ayrı yolların getirilmesi durumunda gemiler, ayrılan şeritlerin dışına çıkmayacaklardır. Gemiler gereksiz manevralardan kaçınacaklardır. Gemiler kirliliği ve her türlü zararı önlemek için gerekli tedbirleri alacaklardır. Bununla birlikte Sovyetler Birliği'nin teklifi kıyı devletinin düzenlemelerine uyma görevi ve kıyı devletinin kirlilikle ilgili düzenlemeler getirme yetkisi konusunda sessiz kalmıştır.⁸⁴

Sovyetler Birliği ve Birleşik Devletler'in getirmek istedikleri yeni rejime karşı boğaz devletleri de zararsız geçiş rejiminden farklı bir rejim getirilmemesi gerektiği konusunda ısrar ettiler.

Deniz Yatağı Komitesi'nin 1973 yılındaki oturumlarında, Kıbrıs, Yunanistan, Endonezya, Filipinler, İspanya, Morokko, Malezya ve Yemen'in milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazları kapsayan karasularından geçişle ilgili tasarısında birkaç temel husus dikkate alınmıştır. Buna göre; 1- Boğazların karasularının bir parçası olması durumunda, karasularından ve milletlerarası boğazlardan geçiş, tek bir bütün olarak değerlendirilmelidir. 2- Ulaştırmanın düzenlenmesi kıyı devletinin milletlerarası denizcilik ulaştırmasının genel menfaatleri arasında tatminkar bir denge kurmalıdır. Bu denge en iyi şekilde karasularındaki geleneksel rejimin temeli olan zararsız geçiş prensibiyle başılır.⁸⁵ 3- Geçiş konusundaki düzenleme hem kıyı devletlerinin güvenliğini hem de milletlerarası denizcilik ulaştırmasının emniyetini sağlamalıdır. Bu ise kıyı devletinin karasularındaki ulaşırmayı düzenleme hakkının makul ve doğru şekilde

⁸³ CAMINOS, op.cit., s. 72; ayrıca bkz. DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 948.

⁸⁴ CAMINOS, op.cit., s. 72-73.

kullanılması ile başarılır. Zira düzenlemenin amacı geçişi engellemek veya ona zarar vermek değil, kıyı devletinde hiçbir karşı tesire sebep olmaksızın kolaylaştırmaktır. 4- Düzenleme ekonomik gerçekleri ve son dönemlerde yaşanan bilimsel ve teknolojik gelişmeleri tamamen dikkate almalıdır. Bu durum özel karakteristiği olan belli gemilerin ulaştırmasının düzenlenmesi için uygun kuralların kabulünü gerektirmektedir. 5- Düzenleme son olarak 1958 Sözleşmesi'nin özellikle savaş gemilerinin boğazları da kapsayan karasularından geçişi ille ilgili eksikliklerini karşılamalıdır.

Kimi devletler bu sekiz millet teklifinin incelenmeye değer olduğunu bildirirken, Birleşik Devletler ve Sovyetler Birliği'nin de içinde olduğu bazı güçlü deniz ülkeleri bu teklifin milletlerarası ulaştırma menfaatlerini ciddi şekilde zarara uğratacağını belirtmişlerdir. Bunun üzerine İspanyol delege, tasarıyla ilgili savunmasında, karasuları ve boğazlar için farklı rejimler getirme konusundaki herhangi bir girişimin kıyı devletinin ülkesi üzerinde egemen olduğu temel prensibini açıkça ihlal edeceğini söylemiştir. Endonezya temsilcisi de, kıyı devletinin hakları ve milletlerarası ulaştırmanın menfaatleri arasındaki dengenin en iyi şekilde zararsız geçiş prensibi ile sağlanabileceğini; ayrıca seyir güvenliğinin sağlanması, kirliliğin önlenmesi, kıyı devletinin karasularındaki boğazları üzerindeki egemenliğini yerine getirmesinde gerekli olan güvenlik hususlarının, zararsız geçiş rejimine tabi olduğunu belirtmiştir.⁸⁶

Komitedeki tartışmalar ve öneriler göstermektedir ki, teamül niteliğinde bir hak olan boğazlardan zararsız geçiş üzerinde genel bir uzlaşma bulunmaktaydı. Ancak zararsızlık kavramındaki belirsizlik, bir kesinlik getirilmesini gerektiriyor ve bazı devletler daha özgür bir rejim arayışına sevk ediyordu.⁸⁷

Sonuç olarak Deniz Yatağı Komitesi'nin üç yıllık çalışması süresince sunulan çeşitli taslaklar ve teklifler milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarla

⁸⁵ SYMONIDES, op.cit., s. 218.

⁸⁶ CAMINOS, op.cit., s. 78.

ilgili olarak iki temel yaklaşımla yansıtılmaktaydı. Deniz güçlerinin yaklaşımı seyir ve uçuş güvenliğini temin etmeyi amaçlıyordu ve milletlerarası boğazlar için farklı bir hukuki rejim getirilmesi temeline dayanıyordu. Diğer yaklaşım ise kıyı devletlerinin yaklaşımıydı. Kıyı devletleri egemenliklerini ve milli güvenliklerini çeşitli tehlikelere karşı korumak ve çevresel konulardaki haklı korkularını gidermek için milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanmaya devam etmesini sağlamaya çalışıyorlardı.

Konferanstaki genel hakim duruma göre, eğer büyük deniz güçlerinin milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardan engellenemez geçiş ve uçuş haklarını garanti eden bir rejim kabul edilmemesi halinde, genel bir deniz hukuku sözleşmesinin yapılması mümkün olmayacaktı. Sonuç olarak Birleşik Krallık ve Fiji Başkanlığı'ndaki boğazlarla ilgili özel grubun müzakerelerinden çıkan tasarılarla 1982 Sözleşmesi'nde uzlaşmaya varılmış oldu. Tasarı Komitesi tarafından yapılan önemsiz birkaç değişiklik dışında boğazlarla ilgili resmi olmayan müzakere metni 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin nihai metni ile hemen aynıdır.⁸⁸

B. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ

1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde karasularında uygulanan tek rejim olan zararsız geçiş rejimi boğazları da içerirken; 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş rejimini ayrı bir kısım olarak incelemiştir.

1982 Sözleşmesi'nin III. Kısmı milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar için ayrıntılı bir hukuki çerçeve getirmektedir. Rejimin genel hükümleri 1. bölümde (md. 34- md. 36) incelenmiştir. Bu bölümde boğazların rejimi ile ilgili

⁸⁷ JIA, op.cit., s. 105.

⁸⁸ SYMONIDES, op.cit., s. 220.

kapsam, tanımlar ve sınırlamalar bulunmaktadır. 2. bölüm (md. 37- md. 44) yeni geçiş rejimi olan transit geçişi tanımlamaktadır. Bu bölüm ayrıca transit geçiş rejiminin uygulanacağı boğazları belirtmekte ve kıyı devleti ile geçiş hakkını kullanacak devletlerin geçiş sırasında sahip oldukları hakları ve yükümlülükleri düzenlemektedir. Son olarak tek bir hüküm içeren 3. Bölüm (md. 45) ise hangi boğazların zararsız geçiş rejimine tabi olacağını düzenlemektedir.

1982 Sözleşmesi'nin "Milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazları oluşturan suların hukuki statüsü" başlıklı 34. maddesine göre, *"1. Bu Kısım'a göre tesis edilip milletlerarası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlardan geçiş ile ilgili rejim, diğer hususlarda bu boğazları oluşturan suların hukuki statüsünü veya boğaz devletlerinin bu gibi sular ve bunların hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı üzerindeki egemenliğini veya yargı yetkisini kullanmasını etkilemez. 2. Boğaz devletlerinin egemenliği veya yargı yetkisi bu Kısım'a ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi olarak kullanılır"*.

Bu maddedeki egemenlik ve yargı yetkisiyle karasularının ötesinde boğazda bir açık deniz koridorunun kalması durumu kastedilmiştir. Ortada kalan koridor bu su alanının münhasır ekonomik bölge veya bitişik bölge olmasına göre kıyı devletinin yetkisine tabi olacaktır.⁸⁹ Egemenlik ise yalnızca boğaza kıyısı olan devletin karasularını oluşturan alanda söz konusu olacaktır. 35. maddenin b bendine göre ise, bu kısımda yer alan hiçbir hüküm, "boğaz devletinin karasularının ötesinde bulunan suların münhasır ekonomik bölge veya açık deniz olarak hukuki statüsünü" etkilemeyecektir. Bu hükümle ifade edilmek istenen husus, boğazlarda açık deniz koridorlarının bulunması durumunda boğaz devletlerinin bu sular (açık deniz veya münhasır ekonomik bölge) üzerinde, bunların boğazın bir parçasını oluşturmaları nedeniyle ek haklara sahip olmayacaklarıdır. Boğazlardan özel bir geçiş rejiminin ortaya çıkması boğaz devletlerine bu sular üzerindeki egemenlik ve yetkilerine daha önce dahil bulunmayan ek yetkiler bahşetmeyecektir.⁹⁰ Yine sözleşmenin 35.

⁸⁹ CAMINOS, op.cit., s. 124.

⁹⁰ BAYKAL, loc.cit., s. 241.

maddesine göre, bu kısımda yer alan hiçbir hüküm “7. maddede belirtilen yönetime uygun şekilde çizilen bir düz hatla daha önce iç sular olarak kabul edilmeyen alanların iç sular haline getirilmesi durumu saklı olmak üzere, bir boğazın içinde yer alan herhangi bir iç su alanının hukuki statüsünü”(md. 35/a) ve “geçişin kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejimi” (md. 35/c) etkilemeyecektir.

1. ZARARSIZ GEÇİŞ REJİMİ

a. Zararsız Geçiş Rejiminin Kapsamı ve Hukuki Niteliği

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin II. Kısımının “Karasularında Zararsız Geçiş” başlıklı 3. Bölümü, md. 45’e göre transit geçiş rejimi uygulamasının dışında tutulan boğazlara uygulanacaktır.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin II. Kısımının 3. Bölümündeki zararsız geçiş rejimi, 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’ndeki zararsız geçiş rejimine göre önemli gelişmeler yansıtmaktadır. Temel olarak her ne kadar 1982 Sözleşmesi’nin 19. maddesinde, 1958 Sözleşmesi’ndeki kriteri yani geçişin “kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine hanel getirmedikçe” zararsız olduğu ifadesi kalmışsa da, 2. fıkra bir adım daha ileri giderek zararsız geçiş hakkının ertelenmesini haklı kılacak durumları sıralamıştır. Bu objektif standartlar, geminin geçişindeki zararsızlığın, yalnızca geminin hareketleriyle değerlendirilmesini gerektirmektedir.⁹¹

Objektif değerlendirme ile ilgili bir diğer güvence md. 24/1 ile sağlanmaktadır. Buna göre kıyı devleti, herhangi bir devletin gemilerine karşı veya herhangi bir devlete veya devletten veya devlet adına kargo taşıyan gemilere karşı ayırım yapmayacaktır.

⁹¹ TOLUNER, loc.cit., s. 113-114; CAMINOS, op.cit., s. 141.

Yabancı gemi yalnızca md. 19/2 deki hareketlerden herhangi birini yapması durumunda geçiş “zararsız olmayan” geçiş durumuna gelmektedir ve bu durumda da kıyı devleti md. 25 e göre zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alabilmektedir. Md. 19/2’e göre, geminin geçişinin kıyı devletinin “barışına, düzenine veya güvenliğinin halel getirdiği” kabul edilecek olan hareketler şunlardır: a- kıyı devletinin egemenliği, ülkesel bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı veya diğer herhangi bir tarzda Birleşmiş Milletler Şartına geçirilmiş bulunan milletlerarası hukuk prensiplerini ihlal edecek şekilde herhangi bir kuvvet kullanılması tehdidi veya kuvvet kullanılması; b- hangi türden olursa olsun, silahlarla yapılan herhangi bir manevra veya deneme; c- kıyı devletinin savunma veya güvenliğinin zararına olarak bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir hareket; d- kıyı devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeyi amaçlayan herhangi bir propaganda hareketi; e- herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması; f- herhangi bir askeri aygıtın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya güverteye alınması; g- kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı şekilde herhangi bir malın, paranın veya kişinin gemiye güverteye alınması veya çıkarılması; h- Sözleşmeye aykırı şekilde herhangi bir kasdi ve ciddi kirletme hareketi; i- herhangi bir balıkçılık hareketi; j- araştırma ve ölçüm hareketi; k- kıyı devletinin herhangi bir muhaberat sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesisine müdahaleyi amaçlayan herhangi bir hareket; l- geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan diğer herhangi bir hareket.

1982 Sözleşmesi’nde yer alan zararsız geçiş hükümleri, 1958 Sözleşmesine nazaran önemli gelişmeler yansıtmasına rağmen, deniz altılarının normal modlarında, dalmış vaziyette geçmeleri yine yasaklanmıştır.

Deniz altıları ve diğer su altı araçları karasularından su üstünde seyretmeye ve bayraklarını göstermeye mecburdur (Md. 20). Halbuki 1982 Sözleşmesi’nin 38/2. Maddesi, Madde 39/1-c’de bahsedilen normal transit geçiş usulü deniz altılarının dalmış şekilde geçmelerine izin vermektedir. Bir diğer önemli farklılık da

amacıyla, boğazdan geçmeye engel teşkil etmez. 3. Bir boğazdan transit geçiş hakkının kullanılmasını teşkil etmeyen herhangi bir faaliyet, bu sözleşmenin diğer hükümlerine tabi kalır.”

Transit geçiş kavramı madde metninden de anlaşıldığı üzere, denizden ve boğaz üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını içermektedir.⁹³ Md. 38/1'deki “...bütün gemiler ve uçaklar transit geçiş hakkına sahiptir; bu geçiş engellenemez...” ifadesi boğazı kullanan devletler için oldukça önemlidir. Bu maddede gemi ve uçak kategorileri arasında hiçbir ayırım yapılmamıştır. Bunların uyrukları, sahipleri, sivil veya devlet gemisi olmaları, sivil veya devlet uçağı olmaları şeklindeki statüleri arasında herhangi bir ayırım yapılmamıştır. Bu nedenle transit geçiş hakkı, her çeşit gemi ve uçağa, geçiş ön şartı olarak izin veya ihbar gerekmeksizin tanınmaktadır.

1982 Sözleşmesi'nin 38/2. maddesinde transit geçişle ilgili olarak “devamlı ve süratli geçiş münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve üstten uçmak hürriyeti” ifadesi kullanılmaktadır. Transit geçiş hakkı ile ilgili bu hüküm md. 38/2'nin devamında biraz yumuşatılmıştır. Zira hükmün devamında, “...devamlı ve süratli geçiş şartı, giriş şartlarına uymak kaydıyla, bir boğaz devletine girme veya oradan ayrılma veya oraya dönme amacıyla, boğazdan geçmeye engel teşkil etmez” denmektedir. Malakka Boğazı'nın Singapur Limanı'na giriş ve çıkışta tek yol olması sebebiyle bu hüküm, “Singapur Klozu” olarak da geçmektedir.⁹⁴

38. maddenin 3. paragrafı “Bir boğazdan transit geçiş hakkının kullanılmasını teşkil etmeyen herhangi bir faaliyet, bu Sözleşmenin diğer hükümlerine tabi kalır” demektedir. Gemilerin ve uçakların transit geçiş esnasındaki görevlerini belirten 39. madde hükmüne aykırılık oluştuğunda, bu durum transit geçiş rejiminin kapsamı dışında kalacaktır. Bir geminin boğaza “devamlı ve süratli geçiş amacıyla” girdikten sonra, kasti bir kirlletme hareketinde bulunması durumunda bu hareket md. 42 deki “boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun

⁹³ Devletin hava sahasındaki egemenliğinin sınırlandırılması konusunda bkz. TOLUNER, loc.cit., s. 143-144.

ve düzenlemeleri”ne ve 1982 sözleşmesinin XII. Kısım’ndaki deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili hükümlere göre değerlendirilecektir. Böyle bir durumda, gemi md. 38’deki anlamıyla transit geçiş hakkını hala kullanabilecek olsa da, boğaz devleti transit geçişle bağdaşmayan ve deniz çevresine zarar veren bu faaliyete karşı uygun zorlama tedbirleri alabilecektir.⁹⁵ Madde 38/3 bir geminin geçişinin tamamen transit geçiş rejimi kapsamı dışında kaldığı zaman da uygulanabilecektir. Örneğin, bir gemi, boğaz devletinden, boğaza kıyıdaş başka bir devlete gitmek amacıyla boğazı kullanması durumunda bu geçiş “devamlı ve süratli geçiş münhasır amacı”nda olmayacaktır. Bu geçiş, madde 38/3’e göre 1982 Sözleşmesi’nin diğer hükümlerine yani karasularından zararsız geçiş rejimi ile ilgili hükümlere tabi olacaktır. Geçişin “devamlı ve süratli geçiş münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve uçmak” dışında kalacağı bir başka durum da geçişin kıyı devletini tehdit etmek amacı taşımasıdır. Böyle bir geçiş tartışmasız olarak transit geçiş teşkil etmeyen bir geçiştir ve md. 38/3’e göre 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin diğer hükümlerine tabidir. Aynı şekilde bir boğaz devleti herhangi bir sebepten dolayı geçişin “devamlı ve süratli” olmadığını düşünürse, madde 38/3 tüm kıyı devletlerine 1982 Sözleşmesi’nin II. Kısım’ndaki zararsız geçişin daha sıkı hükümlerinin uygulanması imkanını vermektedir. Diğer bir ifadeyle boğaz devleti II. Kısım’daki madde 25/1’e başvurarak geminin transit veya zararsız olmayan geçişini engelleyebilir.⁹⁶ Zira bu maddeye göre “*kıyı devleti karasularında zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alabilir.*”

Madde 38/3 ile ilgili olarak Jia farklı bir yorumda bulunmaktadır. Yazar, “transit geçiş hakkının kullanılmasını teşkil etmeyen herhangi bir faaliyet, bu sözleşmenin diğer hükümlerine tabi kalır” ifadesinin, zararsız geçişle ilgili hükümlerin uygulanmasını gerektirdiği görüşüne katılmamaktadır. Yazara göre, zararsız geçiş hakkı, zararsız geçiş hakkının ihlalden önce bulunmalıdır. Zararsız geçişte savaş gemilerinin geçişi tartışmalıdır ve uçakların geçiş izni bulunmamaktadır. Dolayısıyla madde 38/3’ü ihlal eden bir uçuş durumunda,

⁹⁴ JIA, op.cit., s. 140; CAMINOS, op.cit., s. 144; BAYKAL, loc.cit., s. 243.

⁹⁵ BAYKAL, loc.cit., s. 244.

zararsız geçiş kurallarına başvurma durumu bulunmamaktadır. Ayrıca bir uçak geçişten başka faaliyetlerde bulunursa bu faaliyetler Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin kapsamında olmayacaktır. "Barış, düzen veya güvenlik" şartı transit geçişe eklenmediği için ve transit geçişin nerede bittiği ve zararsız geçişin nerede başladığına karar vermek kolay olmadığı için zararsız geçiş hükümleri madde 38/3 bağlamında kıyı devletinin başvurabileceği hükümler değildir. Jia'ya göre madde 34/1 daha uygun bir çözüm sağlayabilmektedir. Madde 34/1 bir teamül hukuku kuralından bahsetmektedir. Madde 34/1'de boğazlarla ilgili III. Kısım'daki rejimin, diğer hususlarda bu boğazları oluşturan suların hukuki statüsünü veya boğaz devletlerinin bu gibi sular veya bunların hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı üzerindeki egemenliğini veya yargı yetkisini kullanmasını etkilemediği belirtilmektedir. Madde 34/2'e göre, boğaz devletlerinin egemenliği veya yargı yetkisi III. Kısım veya milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi olarak kullanılır. İzinsiz tüm diğer faaliyetler teamül hukukuna uygun olarak yaptırım uygulanmasını haklı kılacaktır. Zararsız geçiş kuralları yalnızca madde 34'te bahsedilen suların rejiminin bir parçasıdır. Madde 38/3'e göre zararsız geçiş kurallarının uygulanamadığı durumlarda, madde 34'n izin verdiği imkan teamül hukuku olmalıdır.⁹⁷

Md. 38/3'n belirsiz anlamına rağmen, kıyı devletinin, geçişi tek taraflı olarak transit geçişle bağdaşmayan geçiş/non transit olarak açıklayamayacağı açıktır. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde zararsızlığı değerlendirmedeki görelilik 1982 Sözleşmesi'nde getirilen yeni rejimde önlenmek istenmiştir. Md. 38/3'n transit geçiş hakkının engellenmesine izin verir şekilde yorumlanamayacağı bizzat md. 38'de ve III. Kısımın ilgili hükümlerinde desteklenmiştir. md. 38/1 açıkça transit geçişin engellenemeyeceğini belirtmektedir. Ayrıca md. 42/2 boğaz devletlerinin kanun ve düzenlemelerinin "transit geçiş hakkını pratikte inkar etme, engelleme veya onu zayıflatma" sonucunu vermesini yasaklamaktadır. Md. 44 de transit geçişin ertelenemeyeceğini söylemektedir. Md.

⁹⁶ CAMINOS, op.cit., s. 146.

⁹⁷ JIA, op.cit., s. 149-150.

44'e göre, *"Boğaz Devletleri transit geçişi engellemeyecek ve boğazda seyrüsefer etme veya boğaz üzerinde uçma ile ilgili bilgileri dahilindeki herhangi bir tehlikeyi gereklim şekilde duyuracaklardır. Transit geçiş ertelenmeyecektir."* Sonuç olarak açık bir hüküm bulunmaması durumunda, transit geçiş rejiminin tanımı ile bağdaşmayacak şekilde milletlerarası boğazlardan geçiş, boğaz devletleri tarafından ertelenemeyecek ve engellenemeyecektir.⁹⁸

b. Transit Geçiş Rejiminin Dışında Tutulan Milletlerarası Boğazlar

1982 Sözleşmesi boğazlarla ilgili özel grup tarafından yapılan müzakerelerde uzlaşma sağlanması sonucu iki çeşit boğaz rejimi ortaya çıkmıştır. Birincisi, III. Kısımdaki transit geçiş hükümlerinin uygulanacağı, bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge ile bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge arasındaki milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardır. İkincisi ise, md. 45'teki ertelenemez zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı, bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge ile bir devletin karasuları arasında bulunan milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardır.⁹⁹

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde milletlerarası ulaştırmada kullanılan bazı boğazlar transit geçiş rejiminin dışında tutulmuştur. Bunlar: 1- Uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmeler ile geçiş rejimi özel olarak düzenlenmiş boğazlar 2- içinde açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen ve seyrüsefer ve hidrografik hususiyetleri bakımından uygun benzerlikte su yolu olan boğazlar 3- Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazlar 4- Boğaz devletin bir adası ve ana kıtası arasında yer alıp da , adanın deniz

⁹⁸ ROWNY, op.cit., s. 74; BAYKAL, loc.cit., s. 244.

⁹⁹ CAMINOS, op.cit., s. 125. Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı sırasında "milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar"ın daha spesifik bir tanım gerektirdiği meselesi tartışılmıştır. Bazı delegeler bu anlamı taşıyan bir madde olmaması konusundaki endişelerini belirtmişlerdir. Bununla birlikte tatminkar bir tanım üzerinde anlaşmaya varmanın da çok güç olduğu genel olarak kabul edilmiştir.

tarafındaki açık denizde veya münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik hususiyetleri bakımından benzer nitelikte geçiş yeri olan boğazlardır.

(1) Geçiş Rejimleri Uzun Bir Geçmişe Sahip Milletlerarası Sözleşmelerle Düzenlenen Boğazlar

Md. 35/ c'ye göre, III. Kısımda yer alan hiçbir hüküm *“geçişin, kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejimi etkilemeyecektir.”*

Konferans zabıtları söz konusu maddedeki istisnai durumu karşılayacak boğazların listesini içermese de, maddedeki ifade ile uzun bir süredir tanınan konvansiyonel rejimler kastedilmektedir.¹⁰⁰

Md. 35/c'deki bu istisnai durumu karşılayacağı düşünülen boğazlarda bazı yazarlar farklı ayrımlar yapmakla birlikte¹⁰¹ Türk Boğazları tüm yazarların ortak olarak zikrettikleri boğazlardır. Caminos'a göre Türk Boğazları, Danimarka Boğazları,¹⁰² Macellan Boğazı¹⁰³ ve Aaland Boğazları söz konusu hükümdeki istisnai durumu karşılayan boğazlardır. Symonides'e göre ise, bu boğazlar Türk Boğazları, Baltık Boğazları ve Macellan Boğazı'dır.

Danimarka Boğazları'ndan geçişi düzenleyen sözleşme 14 Mart 1857'de Kopenhag'da imzalanmıştır.¹⁰⁴ Macellan Boğazı'ndan geçiş rejimi Arjantin ve Şili

¹⁰⁰ Jia bu boğazlar için sui generis boğazlar ifadesini kullanmaktadır. JIA, op.cit., s. 143.

¹⁰¹ Bkz. SCHACHTE, loc.cit., s. 189-192; SYMONIDES, op.cit., s.216-217; CAMINOS, op.cit., s. 131.

¹⁰² Ayrıntılı bilgi için bkz. KOSKENNIEMI, Martti, “Case Concerning Passage Through the Great Belt”, ODIL, Vol. 27, No. 3, 1996, s. 255-289.

¹⁰³ Bkz. INFANTE, op.cit.

¹⁰⁴ Bu sözleşme Danimarka ile Avusturya, Belçika, Fransa, Büyük Britanya, Hannover, Hansa Towns, Mecklenburg Schwerin, Hollanda, Oldenburg, Prusya, Rusya, İsveç ve Norveç arasında imzalanmıştır.

arasında 23 Temmuz 1881 tarihli Şili Antlaşması ile düzenlenmiştir.¹⁰⁵ Aaland Boğazları'nın geçiş rejimi İsveç ve Finlandiya arasında Cenevre'de 20 Ekim 1921'de imzalanan Aaland Adaları'nın Tahkim Edilmemesi ve Tarafsız Hale Getirilmesine İlişkin Sözleşme ile düzenlenmiştir.¹⁰⁶ Türk Boğazlarından geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi tezimizin ikinci bölümünde incelenmiştir.

(2) Açık Deniz ya da Münhasır Ekonomik Bölgenin Bir Kısımı ile Bir Devletin Karasuları Arasındaki Boğazlar

1982 Sözleşmesi'nin 45. maddesine göre, 2. Kısımın 3. Bölümünde yer alan zararsız geçiş rejimi, milletlerarası ulaştırmada kullanılan iki tür boğaza uygulanacaktır. Bunlar, md. 38/1'e göre transit geçiş rejiminin uygulanmasından ihraç edilen boğazlar ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazlardır. 45. maddenin 2. fıkrası, bu boğazlarda zararsız geçiş rejiminin ertelenmeyeceğini hükme bağlamaktadır. yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazlar. Md.45/2 bu iki boğaz tipinde de zararsız geçişin ertelenmeyeceğini hükme bağlamaktadır.

(3) Boğaz Devletin Bir Adası ve Ana Kıtası Arasındaki Boğazlar

38. maddenin 1. fıkrasına göre, *"...boğaz, boğaz devletin bir adası ve ana kıtasından oluşuyorsa, adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidroğrafik hususiyetleri bakımından benzer uygunlukta bir geçiş yeri olması durumunda, bu boğaza transit geçiş uygulanmaz."*¹⁰⁷

¹⁰⁵ Bu sözleşme ile Arjantin ve Şili, Macellan Boğazı'nı tarafsızlaştırmayı, kıyılarında tahkikat yapmamayı ve boğazı tüm devletlerin gemilerine açık tutmayı kabul etmişlerdir.

¹⁰⁶ Bu sözleşmelerle ilgili olarak bkz. BAYKAL, loc.cit., s. 245-246; DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 953-956.

¹⁰⁷ Bu koşulu karşılayan boğazlar Messina Boğazı, Korfû Boğazı ve Pemba Boğazıdır. Bkz.DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 951; ALEXANDER, "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits With Routes of Similar Convenience", ODIL, Vol. 18, 1987, s. 479-491.

45. maddenin 1. fıkrasına tabi olan bu boğazlarda zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır.

38. maddenin 1. fıkrasındaki ada ötesi boğazlar¹⁰⁸ istisnasında ve 36. maddedeki “*açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge koridoru*” istisnasında her iki tür boğazın karasuları bölümü üzerinden uçuş ve su altından geçiş hakkı tanınmamıştır. Ancak 36. maddedeki istisnadan farklı olarak, ada ötesi boğazlar istisnası, madde 45/1 (a) ile güçlendirilmiş ve madde 38/1’e göre yapılacak zararsız geçişlerde, zararsız geçişin ertelenemeyeceği hükme bağlanmıştır. 36. maddede ise açık deniz veya münhasır ekonomik bölge koridoruna sahip bir boğazdaki zararsız geçiş, milli güvenlik sebebiyle boğaz devleti tarafından ertelenebilir. Her iki durumda da adanın deniz tarafındaki açık deniz kesiminde, münhasır ekonomik bölgede ulaştırmaya ilişkin bütün serbestiler ve uçuş serbestisi uygulanacaktır.

(4) Benzer Su Yolu İhtiva Eden Boğazlar

36. maddeye göre “*Bir boğaz içindeki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen, seyrüsefer ve hidrografik hususiyetleri bakımından benzer olan bir su yolu varsa, bu Kısım, milletlerarası seyrüsefer için kullanılan böyle bir boğaza uygulanmaz; bu gibi su yollarına, seyrüsefer ve üstten uçma ile ilgili hükümler de dahil olmak üzere, bu Sözleşmenin ilgili diğer hükümleri uygulanır.*”

36. madde hükmünün uygulanması, boğazın en dar yerindeki genişlikte bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge koridoru kalması durumunda uygulanacaktır. Boğazın ortasında kalan açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge koridoru, boğazın karasuları bölümünden geçen deniz yolu ile benzer uygunlukta ise bu boğazdan geçişe ilişkin olarak 1982 Sözleşmesi’nin 58. ve 87. maddelerinde yer alan açık denizlerde ulaştırma ve üzerinden uçma serbestisi uygulanacaktır.

¹⁰⁸ Baykal, md. 38/1’deki boğazlar için “*ada ötesi boğazlar*” ifadesini kullanmaktadır. Bkz. BAYKAL, loc.cit., s. 248.

Açık deniz veya münhasır ekonomik bölge koridoru arasında kalan alandan yapılacak geçiş içinse, 1982 Sözleşmesi'nin II. Kısımında düzenlenen karasularından zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır.¹⁰⁹

c. Gemilerin ve Uçakların Transit Geçiş Esnasındaki Müsterek Görevleri

1982 Sözleşmesi'nin 39. maddesi, "Gemilerin ve Uçakların Transit Geçiş Esnasındaki Görevleri" başlığını taşımaktadır. Md. 39/1 gemilerin ve uçakların müsterek olarak tabi oldukları kuralları, md. 39/2 yalnızca gemilere uygulanacak kuralları ve md. 39/3 yalnızca uçaklara uygulanacak kuralları belirtmektedir.

Md. 39/1'e göre, "*Gemiler ve uçaklar transit geçiş hakkını kullanırken: a- Boğazda veya boğaz üzerinde gecikmeksizin ilerleyeceklerdir; b- Boğaz Devletlerinin egemenliğine ve ülkesel bütünlüğüne, veya siyasi bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartı'na geçirilmiş olan milletlerarası hukuk ilkelerini ihlal edecek herhangi bir tarzda kuvvet kullanma tehdidinde bulunmaktan veya kuvvet kullanmaktan kaçınacaklardır.*¹¹⁰ c- Force majeure veya tehlike gerekli kılınmadıkça, devamlı ve süratli olan normal transit geçiş usulünün gerektirdiği faaliyetlerden gayri herhangi bir faaliyetten kaçınacaklardır; d- Bu Kısımın diğer ilgili hükümlerine riayet edeceklerdir."

39. maddede zikredilen bu görevler, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi tarafından getirilen görevlerdir. Dolayısıyla söz konusu görevler, kıyı devletinin md. 41'e göre geçiş yolları ve trafik ayırma şemaları belirlemesi veya md. 42 doğrultusunda kanun ve düzenlemeler getirmesinden kaynaklanan görevlerden farklıdır.¹¹¹ 39. maddedeki görevler bizzat 1982 Sözleşmesi'nden kaynaklanmaktadır. Yani boğaz devletlerinin düzenlemeleri ve yetkilerinin

¹⁰⁹ Ibid. ; DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 952-953.

¹¹⁰ Bu hüküm, Birleşmiş Milletler Şartı md. 2/4'te zikredilen, milletlerarası barış ve güvenlik genel prensiplerini transit geçiş rejimi ile ilişkilendirmektedir. Bu prensipler 1982 Sözleşmesi'nin karasularından zararsız geçiş rejimine ilişkin II. Bölümünde de bulunmaktadır. Bkz md. 19.

¹¹¹ ROWNY, op.cit., s. 77.

kullanılmasından kaynaklanmamaktadır. Zararsızlık transit geçiş rejiminde sağlanması gereken bir kriter olmamasına rağmen, transit geçiş hakkını kullanan gemi ve uçaklara getirilen görevler aslında karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan gemilere getirilen görevlerle benzer durumdadır.¹¹²

d. Transit Geçiş Esnasındaki Görevlere Uyulmamasının Müeyyideleri

Transit geçiş hakkını tarif eden md. 38 ve md. 39'daki görevler iki önemli meseleye sebebiyet vermektedir. İlk mesele 39'daki görevlerin ihlal edilmesinin kıyı devletinin transit halindeki gemiye karşı zorlama tedbirleri almasını sağlayıp sağlamamasıdır. İkinci mesele de böyle bir ihlalin md. 38'deki transit geçiş hakkının terki olup olmamasıdır. Transit geçiş hakkı md. 38'de tanımlanmıştır ve bu nedenle md. 39'daki görevlerden ayrı niteliktedir. Md. 39'daki görevlerden birisi ihlal edildiğinde, bayrak devletinin milletlerarası sorumluluğu doğmakla birlikte, boğaz devletine geçiş yapan gemi üzerinde herhangi bir yargılama yetkisi sağlamamaktadır. Md. 39'daki görevlerin ihlali boğaz devletine tek taraflı olarak ihlale karar verme veya bu tür saptamalara dayalı olarak transit geçiş hakkını inkar etme yetkisi vermemektedir. Transit geçiş yapan bir gemi md. 39'u ihlal ettiği zaman boğaz devletlerinin kullanabileceği tek yol, konuyu milletlerarası hukukun bir ihlali olarak diplomatik yollar ve diğer uyuşmazlık çözüm prosedürleriyle çözümlenektir. Bu yaklaşım 1982 sözleşmesinin II. Kısımın 25. maddesindeki kıyı devletine zararsız olmayan geçişi açıkça engelleme yetkisi veren zararsız geçiş hükümlerinden tamamen farklıdır.¹¹³

¹¹² İbid., s. 76; CAMINOS, op.cit., s. 149. Müsterek görevler için ayrıca bkz. SYMONIDES, op.cit., s. 227-228.

¹¹³ DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 961; ROWNY, op.cit., s. 78; BAYKAL, loc.cit., s. 250. Jia'ya göre, md. 38/2 devamlı ve süratli geçiş münhasır amacından söz etmektedir ve md. 39/1-a bunu gemi ve uçaklara bir görev olarak yüklemektedir. Md. 39/1-a'yı ihlal eden bir geçiş transit geçiş meselesi gibi görünmemektedir. İkinci olarak md. 39/1-b ihlali transit geçiş hakkının ihlaline sebep olabilecek bir yükümlülük içermektedir. Karasularındaki geçişte kıyı devletine karşı kuvvet kullanımı veya kuvvet kullanımı tehdidi ne md. 38/2'deki hakkın kullanımı olacaktır ne de transit geçiş tabi bir faaliyet olacaktır. Bu faaliyet yalnızca md. 38/3'e tabi olur. Ancak bu durumlarda bile transit geçiş, kıyı

Md. 39'daki görevleri ihlal eden bir geminin otomatik olarak md. 38'deki transit geçiş hakkını terk edip etmediği meselesinde de aynı prensip uygulanır gibi görünmektedir. Böylelikle bir maddedeki hükümlerin ihlali bir başka maddedeki hakkın kaybı anlamına gelmemektedir. Md. 38 ve 39'un farklı haklar ve görevler getirdiği bakış açısının bir desteği olarak md. 42/2 ve 44 vardır ki burada, kıyı devletine transit geçişi engellememe görevi yüklenmektedir.¹¹⁴

e. Transit Geçişle İlgili Yalnızca Gemilere Yüklenen Görevler

Md. 39/2'e göre; *"Transit geçiş halinde olan gemiler : a- Denizde Çatmanın Önlenmesine ilişkin Milletlerarası Düzenlemeler de dahil, deniz güvenliği ile ilgili olup, genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası düzenleme, usul ve uygulamalara riayet edecektir; b- Gemilerin sebep oldukları kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi ile ilgili olup genellikle kabul edilmiş milletlerarası düzenleme, usul ve uygulamalara riayet edecektir."*

Kıyı devletlerinin çevre ve emniyet denetimleriyle ilgili haklı kaygılarını korumak, boğazlardan geçiş yapan gemilerin söz konusu alanlarda genellikle kabul edilmiş milletlerarası düzenlemelere uymalarını gerektirmektedir. Genellikle kabul edilmiş milletlerarası kuralların uygulanması, boğazların hukuki rejimine yeknesaklık getirmekte ve söz konusu kuralların önceden bilinmesini sağlamaktadır. Böylelikle geçiş yapan gemiler, ülkeden ülkeye değişen ve çoğu zaman birbirini tutmayan farklı düzenlemelere uyma gibi bir görevden kurtulmaktadırlar. Genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallara ilişkin standartlar, Milletlerarası Denizcilik Cemiyeti (IMO)¹¹⁵ tarafından

devleti tarafından md. 38 ve 39 arasında olduğu ileri sürülen farklılıktan dolayı engellenemez. JIA, op.cit., s. 148.

¹¹⁴ CAMINOS, op.cit., s. 150.

¹¹⁵ IMO - International Maritime Organization. Eski adı IMCO - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

sağlanmaktadır.¹¹⁶ IMO denizdeki kirlenme ve güvenlik ile ilgili alanlarda milletlerarası standartların, düzenlemelerin ve uygulamaların gelişiminde temel koordinasyon organıdır. Md. 39/2'nin uygulanabileceği gemilerin bayrak devletleri, IMO konvansiyonlarına taraf olmayan ama Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olan devletler olabilir. IMO'nun düzenlemeleri genel olarak kabul edilmiş olması sebebiyle bayrak devletinin sözleşmeye taraf olmaması veya cemiyetin bir üyesi olmaması durumunda bile, transit halindeki tüm gemilere uygulanabilecek kurallar getirmektedir.

"Genellikle kabul edilmiş olma" şartı Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı'nda Birleşik Devletler tarafından kıyı devletlerinin tek taraflı standartlar yürürlüğe koymalarını engellemek için önerilmiştir.¹¹⁷

Bazı yazarlar, IMO konvansiyonlarına uyulmayarak md. 39/2'nin ihlalinin gemiyi transit geçiş hakkından yoksun bırakacağını savunmaktadırlar. Bununla birlikte Jia'ya göre, md. 39/2b'nin zararlı etki meydana getirmek veya tehlikesini yaratmak suretiyle ihlali, konvansiyonlar tarafından izin verilen zorlama tedbirlerini mümkün kılmaktadır. Ayrıca böyle bir durumda 1982 Sözleşmesi md. 233 veya md. 42/5 uygulanabilecektir. Ancak böyle bir ihlal eğer transit geçişin uygulandığı boğazdaki deniz çevresine önemli zarar veriyor veya böyle bir tehlike yaratıyorsa, kıyı devleti zorlama tedbirleri ile geçişi etkin olarak ortadan kaldırılabılır ve bu durumda transit geçiş hakkı yalnızca teorik olarak mevcut kalır.¹¹⁸

¹¹⁶ JENNINGS-WATTS, op.cit., s. 821.

¹¹⁷ Bu öneri biraz tartışma yaratmıştır. İlgili antlaşmaları kabul eden kıyı devletlerinin çoğu aynı zamanda dünya ticaret filosunun toplam tonajının büyük çoğunluğuna da sahiptir. Dolayısıyla örneğin COLREGS'in 31 Aralık 1992 itibariyle dünya ticaret filosunun toplam tonajının % 94'üne sahip 117 tarafı vardır. 1978 protokolüyle birlikte 1973 tarihli MARPOL Sözleşmesi'nin 31 Aralık 1992 itibariyle dünya ticaret filosunun toplam tonajının % 90'ına sahip 78 tarafı vardır. Seyir emniyetiyle ilgili olarak 1974 tarihli SOLAS Sözleşmesi'nin 31 Aralık 1992 tarihi itibariyle dünya ticaret filosunun toplam tonajının % 97'sini içeren 120 taraf ülkesi vardır. Bu konvansiyonların taraf ülkeleri bunları gerçekleştirmek zorundadırlar. Bkz. JIA, op.cit., s. 153.

¹¹⁸ İbid., s. 154.

Seyir güvenliği ile ilgili en önemli IMO konvansiyonlarından biri md. 39/2-a'da bahsedilen "Denizde Çatmayı Önlemeye İlişkin Milletlerarası Kurallar"¹¹⁹ (COLREGS)'dir. COLREGS 1972'de yapılmış ve 1977'de yürürlüğe girmiştir. COLREGS IMO'yu yoğun trafik bulunan bölgelerde veya seyirle ilgili olarak özel tehlike arz eden bölgelerde trafik ayırım düzeni getirmesi ve bu trafik ayırım düzenine bağlı olarak gemilerin görevlerini belirlemesi konusunda yetkili kılmaktadır. Bu kurallar açık denizlerde veya deniz tekneleriyle ulaşılabilen tüm sulara, bu suların açık deniz, karasuları veya iç suların bir parçası olup olmadığına bakılmaksızın uygulanır.¹²⁰

1974 tarihli "Denizde Can Güvenliğine İlişkin Milletlerarası Konvansiyon"¹²¹ (SOLAS), önemli bir IMO konvansiyonudur. Bu konvansiyon 1980 yılında yürürlüğe girmiş ve 1960 tarihli SOLAS Konvansiyonu'nun yerini almıştır. SOLAS'ın içeriğini gemi araştırmaları, sertifikalar, gemi dizaynı ve yapımı, sağlamlık, makine ve elektrik donanımı, yangın güvenliği, telsiz, teçhizat ve diğer bazı güvenlik tedbirleri gibi konular oluşturmaktadır.

IMO'nun 1973 tarihli MARPOL¹²² Konvansiyonu "Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Milletlerarası Konvansiyon" boğaz devletlerinin kirlilik ve özellikle de boğazlardaki petrol boşaltımı ile ilgili çok önemli kaygılarına değinmektedir. Bu konvansiyon Milletlerarası Petrol Kirlenmesini Önleme Sertifikası¹²³ ve Sağlığa Zararlı Sıvı Maddelerin Ambarlarda Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Kirlenmeyi Önleme Sertifikası¹²⁴ ile ilgili düzenlemeler yapmaktadır. Bu sertifikalar, transit geçiş rejimine tabi boğazlarda

¹¹⁹ COLREGS- International Regulations for Preventing Collision at Sea- 20 Eylül 1972.

¹²⁰ COLREGS Kural 1. Bkz. CAMINOS, op.cit., s. 152.

¹²¹ SOLAS- International Convention for the Safety of Life at Sea.

¹²² MARPOL- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 2 Kasım 1973

¹²³ International Oil Pollution Prevention Certificate

¹²⁴ International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

petrol veya sağığa zararlı sıvıların denize boşaltılmasını yasaklaması sebebiyle oldukça önemlidir.¹²⁵

f. Dalmış Durumda Geçiş Hakkı

1982 Sözleşmesi'nde dalmış durumda geçiş hakkına ilişkin açık hüküm bulunmamaktadır. Uygulamada birtakım zorluklara ve tartışmalara yol açan bu durum, 1982 Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerinin titizlikle yorumlanmasını gerektirmektedir. 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin yoruma ilişkin 31. ve 32. maddeleri değerlendirildiğinde hukukçuların büyük bir kesimi, dalmış durumda geçiş hakkının transit geçiş rejiminin ayrılmaz bir parçası olduğu sonucuna varmaktadır. Bu hakkın bulunduğu sonucuna 1982 Sözleşmesi'nin 39/c maddesindeki hükümden ulaşılmaktadır. Bu maddede “*devamlı ve süratli olan normal transit geçiş usulü*” ifadesi yer almaktadır.

Sözleşmede açıkça tarifi yapılmamış olan “normal durum” terimi ile kastedilen, farklı özelliklere sahip araçların kullanış amaçlarına uygun olağan seyir pozisyonlarıdır.¹²⁶ Dolayısıyla denizaltılar için normal geçiş usulü, sualtından dalmış durumda geçiştir. III. Kısımda denizaltı ulaştırmasına ilişkin hiçbir referans yapılmamasına rağmen, II. Kısımın 20. maddesinde “Denizaltılar ve diğer sualtı araçları, karasularında su üstünde seyretmeye ve bayraklarını göstermeye mecburdur” hükmü yer almaktadır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin zararsız geçiş hakkı başlıklı III. Bölümünün 14/6. maddesinde de “Denizaltılar su üstünde seyretmeye ve bayraklarını göstermeye mecburdur” ifadesi bulunmaktadır. Dolayısıyla dalmış durumda geçiş hakkı tanınmak istemeseydi söz konusu maddelerdeki gibi denizaltıların su üstünde seyretmeleri gerektiği ifadesi hükme eklenirdi. Bu nedenle 38/2. maddedeki hüküm dalmış durumda geçiş hakkını kabul eden bir hükümdür.¹²⁷

¹²⁵ BAYKAL, loc.cit., s. 251.

¹²⁶ CAMINOS, op.cit., s. 154; DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 963.

g. Transit Geçişle İlgili Yalnızca Uçaklara Yüklenen Görevler

Madde 39/1’de gemiler ve uçakların ortak görevleri belirlendikten sonra md. 39/3 uçakların transit geçişteki görevlerinden söz etmektedir. 1982 Sözleşmesi’nde dalmış durumda geçiş hakkı ile ilgili açık hüküm bulunmamasına karşın, milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazlarda tüm gemi ve uçaklara transit geçiş hakkı tanındığı açıkça belirtilmektedir. (md. 38/1,2)

Madde 39/3’e göre; *“Transit geçiş halindeki uçaklar: a- Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından tesis edilip sivil uçaklara uygulanan havacılık kurallarına riayet edeceklerdir. Devlet uçakları normalen bu gibi tedbirlere riayet edecekler ve her zaman ulaştırma güvenliğini gereği veçhile dikkate alarak hareket edeceklerdir. b- Her zaman milletlerarası (planda) tayin edilmiş yetkili hava kontrol merciinin tahsis ettiği radyo frekanslarını veya uygun milletlerarası tehlike radyo frekansını monite edeceklerdir.”*¹²⁸

Md. 39/3’te yer alan kurallar, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından konulan ve sivil uçaklara uygulanan hava kurallarıdır. Bu kurallar kabul edilen milletlerarası standartları, trafik kontrolüyle ilgili tavsiye edilen uygulamaları, ve yalnızca açık denizler üzerinde uygulanabilecek prosedürleri içermektedir. Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı, üye ülkenin kara ve deniz ülkesi üzerindeki hava sahasında uygulanacak kuralları düzenlememektedir. Bu sebepten ötürü 1944 Şikago Sözleşmesi’nin 12. maddesi, üye devletlerin kendi kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahası ile ilgili kurallar koyarken mümkün olduğu ölçüde yeknesaklık içinde davranmalarını gerektirmektedir.¹²⁹

¹²⁷ Bu konuda ayrıca bkz. SYMONIDES, op.cit., s. 222; JIA, op.cit., s. 152-153.

¹²⁸ Geniş bilgi için bkz. JIA, op.cit., s. 155-157; DUPUY-VIGNES, op.cit., s. 963-964.

¹²⁹ JIA, op.cit., s. 155; Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı Konseyi’nin hava hukukuna ilişkin kural koyma yetkisinin, milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazlar üzerindeki hava sahasına da teşmil edilmesi konusunda bkz. CAMINOS, op.cit., s. 161.

h. Araştırma ve Ölçüm Faaliyetleri

Md. 40'a göre; "Transit geçiş esnasında, deniz bilimsel araştırma ve hidrografik ölçüm gemileri de dahil, yabancı gemiler boğaz devletlerinin ön izni olmadan herhangi bir araştırma veya ölçüm faaliyeti yapamazlar." ¹³⁰ 1982 Sözleşmesi'nin kendisinden kaynaklanan bu hüküm (md. 39'daki hükümler gibi), md. 41 ve 42'nin boğaz devletlerine tanıdığı yetki sonucunda boğaz devletlerinin getirdiği ek kurallardan farklıdır.

i. Boğaz Devletlerinin Geçiş İlişkin Düzenleme Yapma Yetkisi

Boğaz devletlerinin milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda geçiş yolları belirleme ve trafik ayırım şemaları getirme yetkisindeki mutabakat deniz yatağı komitesinden itibaren sunulan tüm tekliflerde görülmekteydi. Bunların arasındaki tek farklılık boğaz devletinin trafik ayırım şemaları uygulama yetkisinin tek taraflı olarak mı yoksa milletlerarası bir organizasyona danışarak mı olması gerektiği konusundaydı. 1982 Sözleşmesi'nde kabul edilen düzende trafik ayırım düzenleri hem boğaz devletinin hem de milletlerarası yetkili bir organın kabulüyle olmaktadır. Bu prosedür kıyı devletinin trafik düzenlemeleri kabul etmesinde ve uygulamasındaki suistimallere karşı koruma sağlamakta ve kıyı devletinin ülkesini korumak üzerindeki egemen yetkisine saygıyı temin etmektedir. Söz konusu prosedür aynı zamanda md. 39'daki gemiler ve uçakların emniyet ve kirliliğin önlenmesi konularındaki milletlerarası düzenlemelere uyması görevi konusunda yeknesaklık ve uyum sağlamaktadır. ¹³¹

1982 Sözleşmesi'nin milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda geçiş yolları ve trafik ayırma şemaları başlığını taşıyan 41. maddesinin 1. fıkrasına göre, "Boğaz devletleri, gemilerin güvenlik içinde geçişini sağlamak için zaruri gördüğü

¹³⁰ Bilgi için bkz. JIA, op.cit., s. 154.

¹³¹ CAMINOS, op.cit., s. 164.

takdirde, bu Kısma uygun şekilde boğazlarda ulaştırma için geçiş yolları tahsis edebilir veya trafik ayırma şemaları belirleyebilir.”

Bu gibi Devletler, şartlar gerektirdiğinde, ve gerekli şekilde kamuya duyurduktan sonra, daha önce tahsis edilmiş olan geçiş yollarının veya belirlenmiş olan trafik ayırma şemalarının yerine başka geçiş yolları veya trafik ayırma şemalarını ikame edebilir. (md. 41/2) Bu gibi geçiş yolları veya trafik ayırma şemaları genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası düzenlemelere uyacaktır.(md. 41/3)

Geçiş yollarını tahsis etmeden veya değiştirmeden veya trafik ayırma şemalarını belirlemeden veya değiştirmeden önce, boğaz Devleti yetkili milletlerarası örgüte kabul edilmesi amacıyla teklifler sunar. Örgüt ancak boğaz Devletleri ile üzerinde mutabık kalacağı geçiş yollarını veya trafik ayırma şemalarını kabul edebilir. Bundan sonradır ki, Devletler onları tahsis edebilir veya belirleyebilir veya değiştirebilir. (md. 41/4)

Bir boğaza kıyıdaş olan iki veya daha fazla Devletin sularından geçen geçiş yolları veya trafik ayırma şemalarının teklif edildiği bir boğaz hakkında, ilgili Devletler yetkili milletlerarası örgütle istişare halinde teklifleri hazırlamakta işbirliği edeceklerdir. (md. 41/5) Boğaz Devletleri, gereği veçhile kamuya duyurulacak olan haritalar üzerinde tahsis ettikleri veya belirledikleri trafik ayırma şemalarını açıkça gösterecektir. (md. 41/6) Transit halindeki gemiler bu maddeye göre tahsis edilmiş olan geçerli geçiş yollarına ve trafik ayırma şemalarına riayet edeceklerdir. (md. 41/7) 41. maddenin metninde ifade edilmemekler birlikte, buradaki yetkili milletlerarası örgütün IMO olduğu kabul edilmektedir.¹³²

Geçiş yolları ve trafik ayırma şemalarının kurulmasının ön koşulu, boğazlardaki seyrüseferin yoğun trafik veya bölgedeki doğal veya yapay zorluklar nedeniyle emniyetli olmamasıdır. Bu nedenle eğer bir boğaz normal yoğunluktaki

¹³² IMO'nun milletlerarası ulaşırmadaki rolünün gelişimi ve IMCO için bkz. JIA, op.cit., s. 157-158.

trafik için güvenli geçiş sağlayan yeterli genişliğe sahipse, kıyı devleti boğazdaki geleneksel trafik seyrinin bozulmamasını tercih edebilir. Gerekliliğin bulunup bulunmadığına kıyı devleti karar verecektir.¹³³

Trafik ayırma şemalarının uygulanması da katı şekilde kıyı devletine aittir. Prosedürü başlatmada kıyı devletleri genellikle yerel kurumlar, enstitüler veya firmalardan gelen önerileri değerlendirirler. Resmi hükümet önerisi daha sonra IMO'nun seyir emniyeti ile ilgili alt komitesine incelenmek üzere sunulur. Bu komitenin tavsiyeleri daha sonra Deniz Güvenliği Komitesi'ne (MSC)¹³⁴ gönderilir. Buradan da IMO Genel Kurul'a nihai kabul için gönderilir. 1982 Sözleşmesi'nin III. Kısımının 2. Bölümünde, zararsız geçiş rejimine nazaran IMO'nun daha büyük yetkisi vardır. Bir devletin geçiş yolları ve trafik ayırma şemalarını değiştirmek istemesi durumunda da aynı prosedür izlenmelidir. Bu düzenlemeler IMO ve md. 41'de şekillenen prosedüre uygun şekilde getirildikten ve uygulamaya başlandıktan sonra, transit halindeki gemiler bunlara uymak zorundadır. Malacca , Gibraltar, Bab al-mandeb ve hürmüz boğazlarının da bulunduğu çok sayıdaki önemli boğazda trafik ayırma şemaları uygulanmaktadır.¹³⁵

Gemilerin geçiş yollarına ve trafik ayırma şemalarına uyma görevi Boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeleri başlığını taşıyan 42. maddesinde de güçlendirilmiştir. Buna göre; "Bu bölümün hükümlerine tabi olmak üzere, boğaz Devletleri aşağıdakilerin tamamı veya bir kısmı hususunda boğazlardan geçişle ilgili kanunlar veya düzenlemeleri kabul edebilirler: a. kırkbirinci maddede öngörülen seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi; b. boğazda petrol, yağlı atıklar ve diğer zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili uygulanabilir milletlerarası düzenlemelere işlerlik kazandırmak suretiyle kirlenmenin önlenmesi, azaltılması veya kontrolü; c. balıkçı gemileri hususunda balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dahil olmak üzere, balık avlama yasağı; d. Boğaz Devletinın gümrük, maliye, muhacerat veya sağlıkla ilgili

¹³³ JIA, op.cit., s. 158.

¹³⁴ Maritime Safety Committee

kanun ve düzenlemelerini ihlal etmek suretiyle her türlü mal, para, veya şahısların gemiye alınması veya çıkarılması;

2. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak veya uygulamışlarında bu Kesimde tarif edilen transit geçiş hakkını pratikte inkar etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir.

3. Boğaz Devletleri, bu gibi kanun ve düzenlemeleri gerekli şekilde kamuya duyuracaklardır.

4. Transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu gibi kanun ve düzenlemelere riayet edecektir.

5. Bu gibi kanun ve düzenlemeler veya bu Kısım diğer hükümlerine aykırı bir şekilde hareket etmiş olan ve yargı bağımsızlığına sahip bir geminin bayrak Devleti veya bir uçağın tescil edildiği Devlet, boğaz devletlerine verilen herhangi bir kayıp veya zararın milletlerarası sorumluluğunu taşıyacaktır.”

Boğaz devletinin belli tipteki faaliyetler üzerindeki düzenleyici yetkisinin olduğu görüşü transit geçiş üzerindeki uzlaşmada çok önemli bir yer tutuyordu. Boğaz devletlerinin geçiş yapan gemilerden kaynaklanan petrol ve diğer kirleticilerle ilgili haklı endişeleri vardı. Diğer taraftan deniz gücüne sahip devletler ise makul olmayan kirlilik kontrol düzenlemelerinin boğazlardan geçiş özgürlüğünü zedeleyebileceğinden korkuyorlardı.

1982 Sözleşmesi'nin 39. maddesi gibi, 42. maddesinin de boğaz devletlerine tanımış olduğu yetki yalnızca emredici niteliktedir. Düzenlemeleri ihlal edilen devlet, ihlali yapan devlete karşı hukuki yollara başvurabilecek, ancak bir uçağın ya da geminin transit geçiş hakkını inkar edemeyecektir. Düzenleme yetkisi üzerindeki bir başka sınırlama da 42. maddenin 2. paragrafındadır. Buna göre, “bu gibi kanun ve düzenlemeler, yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak veya uygulamışlarında bu Kesimde tarif edilen transit geçiş hakkını pratikte inkar etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir.” Buradaki sınırlama da

¹³⁵ CAMINOS, op.cit., s. 166.

boğaz devletinin md. 42 uyarınca sahip olduğu düzenleyici yetkisinin yalnızca emredici nitelikte olduğu sonucunu doğrulamaktadır.¹³⁶

Boğaz devletine zor kullanma yetkisi tanıyan tek istisna, bağımsızlığı olmayan gemilerin ulaştırma güvenliğine veya kirlenmenin kontrolüne ilişkin 1982 Sözleşmesi'nin 42/1.a ve b de düzenlenen kuralların ihlalinin boğazın deniz çevresine temel bir zarar vermesi ya da verme tehdidinde bulunması durumudur. Yalnızca bu durumlarda boğaz devleti geçiş yapan gemiye karşı uygun zorlama tedbirlerine başvurabilecektir. Bu yetki 1982 Sözleşmesi'nin 233. maddesinde¹³⁷ düzenlenmiştir. Bu madde deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgilidir ve 42. maddeye doğrudan atıfta bulunmaktadır.

j. Boğaz Devletleri ve Boğazı Kullanan Devletlerin Ortak Görevleri

“Seyrüsefer, güvenlik kolaylıkları ve diğer iyileştirmeler ve kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi” başlığını taşıyan 43. madde boğazı kullanan devletler ve boğaz devletleri arasında işbirliği sağlamaya yönelik bir düzenleme getirmektedir. 43. maddeye göre; “Boğazları kullanan Devletler ve boğaz Devletleri anlaşma yolu ile: a- bir boğazda olan seyrüsefer ve güvenlik kolaylıkları veya diğer iyileştirme vasıtalarının milletlerarası seyrüsefer yararına tesisi ve idamesi hususunda, ve b- gemilerin sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için, işbirliği yapacaklardır.”

43. madde hükmü de transit geçiş rejimiyle ilgili hükümlerin birçoğu gibi, boğazı kullanan devletler ile işbirliğini zorlayıcı bir sistem getirmemektedir. Boğazı kullanan devletlerin boğazın bakımı ile ilgili masraflara katılmak, bu hususta işbirliği yapmak istemeleri halinde, maliyet paylaşımının nasıl olacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır.¹³⁸

¹³⁶ Bkz. CAMINOS, op.cit., s. 160,161,168,169.

¹³⁷ Md. 233 ile ilgili detaylı açıklama için bkz. JIA, s. 161-163.

k. Deniz Çevresinin Korunması

Boğaz devletlerinin her zaman en önemli endişelerinden biri, gemilerden çeşitli şekillerde kaynaklanan kirlenmenin getirdiği potansiyel tehlike olmuştur. Tankerlerin sebep olduğu petrol kirlenmesi, zehirli kimyasal maddeler ve diğer maddelerden kaynaklanan kirlenme tehlikelerine ek olarak yakın geçmişte buna eklenen nükleer güçle çalışan gemiler veya nükleer silah taşıyan gemilerde sızıntı olması veya patlama olması sonucu deniz çevresine vereceği muhtemel zararlar ilgili kaygılar da eklenmiştir. Bu kaygılar sonucu 1982 Sözleşmesi'ne deniz çevresini korumaya yönelik çeşitli hükümler konulmuştur.¹³⁹

1982 Sözleşmesi'nin "Deniz Çevresinin Korunması" başlıklı XII. Kısımında yer alan 220. madde, kıyı devletinin icra yetkisi ile ilgilidir. Md. 220/2'e göre, *"Bir devletin karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin, geçiş esnasında, o devletin gemilerinden kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla bu sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanunlarını, düzenlemelerini ve milletlerarası kuralları ve standartları ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olduğu ya da o devlet, Kısım II., Bölüm 3 hükümlerine halel gelmemek üzere, ihlalle ilgili olarak geminin fiziksel incelemesini yaptırabilir ve kanıtların haklı kıldığı durumlarda, 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, kanunlarına uygun şekilde geminin tutuklanması da dahil, hukuki işlemleri başlatabilir"*.

220. maddede yer alan hükümler yalnızca karasularında gerçekleşen ihlallere ilişkindir. Aynı Kısımda yer alan 233. madde ise milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazlardaki kirlenmenin kontrolü ile ilgili tedbirlerden bahsetmektedir. Milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazlarla ilgili koruyucu önlemler başlığını taşıyan md. 233'e göre; "Bölüm 5, 6 ve 7'de yer alan hiçbir hüküm, milletlerarası ulaşırmada kullanılan boğazların hukuki rejimini etkilemez. Ancak eğer Bölüm

¹³⁸ BAYKAL, loc.cit., s. 255; JIA, op.cit., s. 165.

¹³⁹ Bkz. SCHACHTE, William L., "The Value of the UN Convention on the Law of the Sea: Preserving our Freedoms and Protecting the Environment", *ODIL*, Vol. 23, No. 1, 1992, s. 55-69; CAMINOS, op.cit., s. 171.

10'da¹⁴⁰ zikredilen yabancı gemilerden başka bir yabancı gemi, 42. maddenin 1(a) ve (b) bendlerinde anılan kanun ve düzenlemeleri ihlal ettiyse, (böylece) boğazların deniz çevresine esaslı bir sebep zarar vermiş veya böyle bir zarar tehdidi oluşturmuşsa, boğaza kıyısı olan devletler uygun icra tedbirlerini alabilir ve bu durumda, mutas mutandis bir bölüm hükümlerine uyacaktır.”

233. maddenin doğrudan 42. maddeye atıfta bulunması, XII. Kısımın 7. Bölümündeki, kirlenmeyle ilgili zorlama tedbirlerini, “ulaştırma güvenliği, deniz trafiğinin düzenlenmesi, kirlenmenin azaltılması, kontrolü ve önlenmesine ilişkin kuralların” ihlali halinde kullanılması yönünde sınırlamaktadır.¹⁴¹

Boğaz devletinin 233. maddeye göre zorlama tedbirlerine başvurabilmesi için öncelikle transit geçiş yapan geminin md. 42/1 a veya b hükmünü ihlal etmesi ve bu ihlalin boğazın deniz çevresine temel bir zarar vermesi arasında doğrudan bir bağlantı bulunmalıdır. Boğaz devletinin md. 42'e uygun olarak yapılmış kanun ve düzenlemelerinin ihlali durumunda ipso facto olarak o devletin 233. madde doğrultusunda hareket etme imkanı bulunmamaktadır. Eğer bu ihlal neticesinde deniz çevresinde gerçek bir zarar meydana gelmiş ve bu zarara geminin hukuka aykırı hareketi neden olmuşsa, bu durumda boğaz devleti uygun zorlama tedbirlerini alabilecektir. Söz konusu temel zararın potansiyel bir zarar veya tehdit olması durumunda ise 233. maddenin uygulanması sorunlu bir hal almaktadır. Tehdidin meydana gelip gelmediği konusundaki değerlendirmeyi boğaz devleti subjektif olarak yapabilecektir. Bazı yazarlar maddedeki “uygun zorlama tedbirleri” teriminin transit geçiş rejiminin kesintiye uğratılacak şekilde yorumlanmaması

¹⁴⁰ 10. Bölümde zikredilen gemiler egemen bağımsızlığa sahip gemilerdir. Burada 236. madde önemli bulunmaktadır. Söz konusu maddeye göre, “Bu sözleşmenin deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili hükümleri, herhangi bir savaş gemisine, bir devletin sahip olduğu veya işlettiği ve şimdilik sadece hükümetin gayri ticari hizmetlerinde kullanılan gemilere veya uçaklara uygulanmaz. Bununla beraber her bir devlet, sahip olduğu veya işlettiği bu gibi gemi ve uçakların işletilmesine veya işletilme kabiliyetlerine hiçbir eksiklik getirmeyen uygun tedbirleri almak suretiyle, bu gibi gemi veya uçakların, makul ve pratik olduğu ölçüde, bu sözleşmeye uygun hareket etmelerini sağlayacaktır.”

gerektiği g r    ndedirler. Baykal ise madde metnindeki açık ifadenin transit geçişin hiçbir şekilde kesintiye uğratılmaması şeklinde yorumlanamayacağını söylemekte ve aksi g r     savunmaktadır. Baykal'a göre; "Boğazlardan geçişle ilgili olarak boğaz devletleri ile boğazı kullanan devletler arasında iki asli menfaat  atı maktadır. Bu çatışan menfaatler boğaz devletlerinin bu alandaki askeri, ekonomik, çevresel ve güvenlikle ilgili menfaatleri ile boğazı kullanan devletlerin kesintisiz milletlerarası ulaştırma yapabilme haklarıdır. Esas olan bu menfaatlerin uzla tırılmasıdır. Ancak burada fedakarlık boğaza kıyısı olan devletlere düşmektedir. Bu itibarla zaten boğazlar üzerindeki egemenliklerine çeşitli kısıtlamalar getirilen boğaz devletlerine, kendilerine tahdidi şekilde tanınmış olan "uygun zorlama" tedbirlerine de kısıtlı olarak ba vurmalarını istemek bu devletlerin boğazlar üzerindeki egemenliklerini tamamen bertaraf edeceğinden kabul edilebilir olmaktan uzaktır." ¹⁴²

¹⁴¹ CAMINOS, op.cit., s. 172.

¹⁴² BAYKAL, loc.cit., s. 257.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİ



I. TARİHİ AÇIDAN TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

A. TÜRKLERİN MUTLAK EGEMENLİK DÖNEMİ

1453 yılında İstanbul'un fethedilmesi ile birlikte Boğazlar üzerindeki egemenlik tamamen Osmanlı İmparatorluğu'na geçmiştir. 1484 yılında bütün Karadeniz kıyılarının fethedilmesiyle de Karadeniz, İmparatorluğa ait bir "iç deniz" statüsü kazanmıştır.¹⁴³ Bu dönemde Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'deki seyrüsefer, yalnızca İmparatorluk tarafından belirlenmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun bu dönemdeki temel ilkesi, Boğazların ve Karadeniz'in, tüm yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olmasıydı. Boğazların ve Karadeniz'in tüm yabancı gemilere kapalılığı ilkesi, "*İmparatorluğun Kadim Kaidesi*" olarak, tek taraflı kapitülasyon antlaşmaları¹⁴⁴ ile bazı devletlerin¹⁴⁵ ticaret gemilerine verilen imtiyazlar dışında, Küçük Kaynarca Antlaşması'na¹⁴⁶ kadar devam etmiştir.¹⁴⁷

¹⁴³ BALTALI, Kemal, (1936-1956 Yılları Arasında) Boğazlar Meselesi, Ankara, 1959, s. 24; İNAN, Yüksel, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Turhan Kitabevi, 2. Bs., Ankara, 1995, s. 7.

¹⁴⁴ Kapitülasyonlarla ilgili olarak bkz. NEBİOĞLU, Osman, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, TİBKY, Ankara, 1986, passim; ÖNSOY, Rıfat, *Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, TİBKY, Ankara, 1988, passim.

¹⁴⁵ Yabancı devletlerin savaş gemileri için mutlak olarak uygulanan kapalılık ilkesi, ticaret gemileri için bu kadar sert değildi. Nitekim 1575 Kapitülasyonu ile Fransız, 1579 Kapitülasyonu ile İngiliz ve 1612 Kapitülasyonu ile Hollanda Devletleri'nin ticaret gemileri Boğazlardan geçiş serbestisi elde etmişlerdir. Bkz. MERAY, Seha L., *Devletler Hukuku'na Giriş*, C.1, 3. Bs., Ankara, 1968, s.428.

¹⁴⁶ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, Nihat, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt 1 (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları), Ankara, 1953, s.121-137.

¹⁴⁷ İNAN, Yüksel, op.cit., s.8.Boğazlarla ilgili tarihi bilgi için ayrıca bkz. SHOTWELL, James T.-DEAK, Francis, *Turkey at the Straits: A Short History*, The Macmillan Company, New York 1941;HOWARD, Harry, N., *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, John Hopkins University Press, Baltimore, 1974; HOWARD, Harry, N.-NICHOLAS, Harry, *The Problem of the Turkish Straits*, Washington, 1947; GRAVES, Philip Perceval, *The Question of the Straits*, London, 1931; PURYEAR, John Vernon, *England, Russia and the Straits Question*, Archon Books, 1965, passim.

21 Temmuz 1774 tarihinde yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesi ile Rus ticaret gemileri, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'de ticaret gemisi bulundurma hakkını elde etmiştir.¹⁴⁸ Bu antlaşmayla Rusya, Karadeniz sahildarı bir devlet olmuştur.¹⁴⁹ Ancak bu durum Boğazların ve Karadeniz'in yabancı gemilere açık olması sonucunu doğurmamıştır. Bu su yolunun hukuki rejimi diğer milletlerarası su yolları için öngörülen hukuki rejimlerden farklı olarak, zamanın siyasi koşullarına göre biçimlendirilmiş ve özellikle de savaş gemilerinin geçişi açısından kapalılık ilkesine dayalı antlaşmalarla düzenlenmiştir.¹⁵⁰

23 Aralık 1798 Antlaşması ile Karadeniz bütün yabancı savaş gemilerine kapanmış ve Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'nun müttefiki sıfatıyla ilk kez, savaş gemilerini Boğazlardan geçirme hakkını elde etmiştir.¹⁵¹ Sekiz yıl için yapılan bu antlaşma 1805 yılında yenilenmiştir. 24 Eylül 1805 tarihinde Rusya ile yapılan "*İttifak Antlaşması*" ile Rusya'nın bu hakkı teyit edilmiş ve Osmanlı İmparatorluğu diğer yabancı devletlerin savaş gemilerini geçirmeme yükümlülüğü altına girmiştir.¹⁵²

¹⁴⁸ BALTALI, op.cit.,s. 26; Çelik'e göre, Rusya'nın bu antlaşma ile sağlamış olduğu durum, kapitülasyon antlaşmaları ile İngiliz, Fransız ve Hollanda ticaret gemilerine verilen Boğazlardan serbest geçiş izni ile aynı değerdedir. Bu antlaşma, Boğazlar rejiminin belirlenmesinde "ikili antlaşmalar dönemi"ne ait değildir. Dolayısıyla Boğazların yabancı devlet gemilerine kapalı olması "İmparatorluğun Kadim Kaidesi" olarak devam etmektedir. Bkz. ÇELİK, Edip, *Milletlerarası Hukuk*, C. 2, İstanbul, 1982, s.142.

¹⁴⁹ BALTALI, op.cit., s.26.

¹⁵⁰ TOLUNER, loc.cit., s. 158.

¹⁵¹ TUKİN, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul, 1947, s. 89; ARMAOĞLU, Fahir H., *Siyasi Tarih (1789-1960)*, 2. Bs., Ankara, 1973, s. 36-37.

¹⁵² MERAY, loc.cit., s. 429; İNAN, op.cit., s. 8; BALTALI, op.cit., s. 27.

B. BOĞAZLAR REJİMİNİN İKİLİ ANTLAŞMALAR İLE DÜZENLENMESİ DÖNEMİ

1. KALE-İ SULTANIYE ANTLAŞMASI

Rusya ile imzalanan antlaşmalar, o dönemin siyasi gelişmeleri ve özellikle de Fransa ile yakınlaşma siyasetinin sonucu olarak uygulanmamış ve Boğazlardan Rus savaş gemilerinin geçmesine izin verilmemiştir. Rusya daha sonra bu durumu antlaşmanın ihlali sayarak Osmanlı İmparatorluğu'na savaş açmıştır. 12 Ekim 1808 tarihinde Rus Çarı ile Napoleon arasında yapılan Erfurt Görüşmeleri sırasında Rusya'nın Boğazların kendisine verilmesi yönündeki isteğinin duyulması üzerine Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere¹⁵³ ile İttifak Antlaşması yapmak zorunda kalmıştır.¹⁵⁴ Bu antlaşma ile birlikte, Boğazlar rejiminin belirlenmesinde “İkili Antlaşmalar Dönemi” başlamıştır.¹⁵⁵

5 Ocak 1809 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasında imzalanan “Kale-i Sultaniye Antlaşması”nın¹⁵⁶ 11. maddesine göre; “İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçmesi eskiden olduğu gibi yasak olacaktır. Bu konuda Osmanlı İmparatorluğu'nun uyguladığı kural bundan sonra da uygulanacak ve bu kurala barış zamanında bütün devletler ve İngiltere de uyacaktır”. Kale-i Sultaniye Antlaşması'ndan önce İmparatorluğun iç hukuk kaidesi olan “Boğazların tüm yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı” rejimi, bu antlaşmanın imzalanmasıyla birlikte ilk kez, milletlerarası bir yükümlülük şekline dönüşmüştür.¹⁵⁷

¹⁵³ İngiltere'nin Boğazlar üzerindeki siyaseti ile ilgili bilgi için bkz. MILLER, Geoffrey, *Straits: British Policy Towards the Ottoman Empire and The Origins of the Dardanelles Campaign*, Hull, University of Hull Press, 1997, passim.

¹⁵⁴ TOLUNER, loc.cit., s.159.

¹⁵⁵ İNAN, op.cit., s.9.

¹⁵⁶ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 235-240.

¹⁵⁷ BELİK, Mahmut, *Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü*, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962, s. 9; BALTALI, op.cit., s. 27; ÇELİK, op.cit., s.125.

2. EDİRNE ANTLAŞMASI

“Edirne Antlaşması” Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 14 Eylül 1829 tarihinde imzalanmıştır.¹⁵⁸ Edirne Antlaşması’ndan önceki dönemde Osmanlı İmparatorluğu’nun mutlak hakimiyeti altında bulunan Türk Boğazlarından yalnızca Fransa, İngiltere, Hollanda ve Rusya’nın ticaret gemilerine kapitülasyon veya antlaşmalarla geçiş serbestisi tanınmaktaydı. Edirne Antlaşması, *Osmanlı İmparatorluğu ile barış halinde bulunan bütün devletlerin ticaret gemilerine Türk Boğazlarından serbest geçiş hakkı veriyordu.*¹⁵⁹ Edirne Antlaşması ile Boğazların barış zamanında yabancı devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ilk kez milletlerarası bir yükümlülük haline gelmiş oluyordu.¹⁶⁰

3. HÜNKAR İSKELESİ ANTLAŞMASI

Bu antlaşma Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa’nın Osmanlı İmparatorluğu’nun egemenliğinden çıkmak ve topraklarına Suriye’yi katmak amacıyla isyan etmesi ve isyanın büyüyerek tehdit edici bir hal alması karşısında, Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya arasında 8 Temmuz 1833 tarihinde imzalanmıştır.¹⁶¹

¹⁵⁸ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 279-286. 6 Temmuz 1827 tarihinde İngiltere, Fransa ve Rusya arasında yapılan Londra Antlaşması’nda Osmanlı İmparatorluğu’na bağlı özerk bir Yunanistan kurulmasına dair verilen karar Osmanlı İmparatorluğu tarafından kabul edilmeyince, taraf devletler baskı amacıyla Mora’yı abluka altına almış ve Navarin’de bir Osmanlı donanmasını batırmışlardır. Edirne Antlaşması, Rusya’nın bu baskıyı daha da arttırarak Osmanlı İmparatorluğu’na savaş ilan etmesi ve Edirne’ye kadar ilerlemesi üzerine imzalanmıştır.

¹⁵⁹ ERİM, op.cit., s. 283; ÇELİK, op.cit., s. 126.

¹⁶⁰ İNAN, op.cit., s. 10.

¹⁶¹ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 297-299. İsyân hakkında geniş bilgi için bkz. ALTUNDAĞ, Şinasi, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı, Mısır Meselesi (1831-1841)*, I. Kısım, TTK. Yay. Ankara, 1988.

Rusya'nın bu antlaşmayı imzalamasının sebebi, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde nüfuz sahibi olarak, siyasi ve ekonomik çıkarlarını daha iyi korumaktı¹⁶².

Altı açık ve bir gizli maddeden meydana gelen Hünkâr İskelesi Antlaşması'nın gizli maddesine göre; Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yapacağı yardıma karşılık, Osmanlı İmparatorluğu da Çanakkale Boğazına hiçbir savaş gemisi sokmamayı yükümlenmiştir. Rusya'nın talep etmesi halinde Osmanlı İmparatorluğu da Boğazları bütün devletlerin savaş gemilerine kapalı tutacaktır. Bu ittifak antlaşması ile Rusya dolaylı şekilde kendi savaş gemilerini Boğazlardan geçirme hakkını elde etmiştir.¹⁶³

Hünkâr İskelesi Antlaşması'nın Boğazlarla ilgili bu hükmü Boğazların hukuki rejimini değiştirmemiştir. Bununla beraber Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerinde nüfuz sahibi olması Avrupalı devletlerin telaşa kapılmasına ve Mısır meselesine müdahale etmelerine yol açmıştır.¹⁶⁴ Bu gelişmeler sonucu Boğazlar rejiminin belirlenmesinde çok taraflı antlaşmalar dönemi başlamıştır.

¹⁶² Bu döneme kadar Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalama siyaseti olan Rusya, Edirne Antlaşması sonunda Avrupa'da kendisini yalnız hissetmiş ve bunun üzerine siyasetini değiştirmek zorunda kalmıştır. Rusya'nın yeni siyaseti Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü korumak ve bu topraklar üzerinde güçlü bir devlet kurulmasına engel olmaktadır. Bkz. TUNCER, Hüner, "Mehmet Ali İsyanı ve Metternich (1831-1841)", *Dış Politika*, C. XII, S.1, 1 Mart 1985, s. 14-16.

¹⁶³ TOLUNER, loc.cit., s. 160. Rusya bu antlaşmayla bir savaş halinde Akdeniz'den kendisine yönelebilecek tehlikeleri önlemiş oluyordu. Bkz. İNAN, op.cit., s. 12.

¹⁶⁴ TOLUNER, loc.cit., s. 160.

C. BOĞAZLAR REJİMİNİN ÇOK TARAFLI ANTLAŞMALAR İLE DÜZENLENMESİ DÖNEMİ

1. 1. DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR OLAN DÖNEM

a. Londra Boğazlar Sözleşmesi

Rusya'nın Mısır meselesini bahane ederek Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki emellerini ortaya koyması üzerine, Avrupa'nın büyük devletleri harekete geçmişlerdir.¹⁶⁵ Sonuç olarak, Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere, Fransa, Avusturya, Prusya ve Rusya arasında 15 Temmuz 1840 tarihinde "Mısır Meselesi Hakkında Londra Antlaşması" ¹⁶⁶ imzalanmış ve antlaşmanın Boğazlarla ilgili 4. maddesinde, Boğazların barış zamanında bütün devletlerin savaş gemilerine kapalı olması bir kez daha teyit edilmiştir.¹⁶⁷

Avrupalı devletler Boğazların rejiminin milletlerarası bir statüye bağlanmasını istiyorlardı. Bunun temel nedeni Boğazların Osmanlı İmparatorluğu'nda bulunmasıyla, kendi aralarında mevcut bulunan rekabette denge sağlanacağına inanmalarıydı.¹⁶⁸ Boğazlar rejiminin milletlerarası statüye bağlanması, İngiltere, Avusturya, Rusya, Prusya, Fransa ve Osmanlı İmparatorluğu arasında 13

¹⁶⁵ Nitekim Mısır Meselesi'nin ikinci safhasında Osmanlı İmparatorluğu ordularının Nizip'te Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın kuvvetlerine yenilmesi, Avrupa devletlerinde Rusya'nın Hünkar İskelesi Antlaşması'na dayanarak meseleye tek başına müdahale edebileceği kuşkusunu doğurmuştur. Avusturya Başbakanı Metternich'in girişimleri sonucunda Avrupa Devletleri, Mısır Meselesinin Osmanlı İmparatorluğu'nun lehine çözümlenmesi yollarını aramaya başlamışlardır. Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya 27 Temmuz 1839 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu'na ortak bir nota vererek; Mısır Meselesine müdahale için hazırlandıklarını ve bu yüzden Mehmet Ali Paşa'ya ödün verilmemesini istediler. Geniş bilgi için bkz. TUNCER, op.cit. s. 19.

¹⁶⁶ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 303-308.

¹⁶⁷ TUKİN, op.cit., s. 224; BELİK, loc.cit., s. 10; ERİM, op.cit., s. 305.

¹⁶⁸ ERİM, op.cit., s. 309.

Temmuz 1841 tarihinde imzalanan “Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Antlaşması” ile olmuştur.¹⁶⁹

Bu antlaşma, konusu ve amacı Boğazların hukuki rejimini düzenlemek olan ilk çok taraflı antlaşmadır. Antlaşmanın bir başka özelliği de diğer devletlerin katılımına açık olmasıdır.¹⁷⁰ Antlaşmanın 1. maddesine göre Osmanlı İmparatorluğu barış zamanında hiçbir yabancı savaş gemisinin Boğazlardan geçmesine izin vermeyeceğini ilan ediyordu. Maddenin devamında da diğer akid devletler bu kaideye uymayı taahhüt ediyordu.¹⁷¹ Böylece “İmparatorluğun Kadim Kaidesi”, bu devletler tarafından milletlerarası bir yüküm olarak kabul edilmiştir.¹⁷² Bu antlaşma ile birlikte Boğazların barış zamanındaki rejiminin belirlenmesi Osmanlı İmparatorluğu’nun mutlak hakimiyetinden çıkarılmış ve milletlerarası müşterek bir mesele mahiyetini almıştır.¹⁷³

Bu sözleşmeyle kabul edilen Türk Boğazlarının barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalı olması kuralı 1. Dünya savaşına kadar sürmüştür.¹⁷⁴

b. Paris Antlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi

1841 sözleşmesi uzun süre devam edemeden yeniden görüşmelere konu olmuştur.¹⁷⁵ 25 şubat 1856 tarihinde Paris’te başlayan müzakereler 30 Martta bir

¹⁶⁹ Antlaşmanın metni için bkz. *ibid.*, s. 311-313.

¹⁷⁰ ÇELİK, *op.cit.*, s. 125. Bu antlaşmaya sonradan Babıali’nin isteği üzerine Danimarka, Belçika, İsveç-Norveç gibi diğer Avrupa devletleri de iltihak etmişlerdir. Bkz. BALTALI, *op.cit.*, s. 31.

¹⁷¹ *İbid.*, s. 30.

¹⁷² TOLUNER, *loc.cit.*, s. 160.

¹⁷³ BALTALI, *op.cit.*, s. 31; İNAN, *op.cit.*, s. 13; MERAY, *loc.cit.*, s. 430. Bu sözleşmede imzacı devletlerin kabul ettikleri yükümlülükler kolektif yükümlülüklerdir. Zira bu sözleşme yalnızca Osmanlı İmparatorluğu ile diğer imzacı devletleri bağlamıyor, aynı zamanda diğer imzacı devletleri de kapalılık ilkesine uyacaklarına dair birbirlerine karşı bağliyordu. Bkz. BALTALI, *op.cit.*, s. 30; BELİK, *loc.cit.*, s. 11.

¹⁷⁴ MERAY, *loc.cit.*, s. 431; İNAN, *op.cit.*, s. 15.

antlaşma ile sonuçlandı.¹⁷⁶ Boğazlarla ilgili önemli bir antlaşma olan Paris Antlaşması, Osmanlı İmparatorluğu ile Avusturya, Prusya, İngiltere, Fransa, Rusya ve Sardunya Devletleri arasında 30 Mart 1856 tarihinde imzalanmıştır.¹⁷⁷

Boğazların bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine barış zamanı kapalı tutulacağı hükmü bu antlaşma ile bir kez daha teyit edilmiştir. Paris Antlaşması'nın en önemli özelliği antlaşmanın 11. maddesi ile Karadeniz'in tarafsız hale getirilmesidir.¹⁷⁸ Antlaşmanın 11. maddesi Karadeniz'in tarafsızlaştırıldığını ve bu denizin su ve limanlarının bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olduğunu; antlaşmanın 14. ve 19. maddelerinde yazılı olan istisnalar haricinde bu denizin sahildarı olan veya olmayan bütün diğer devletlerin savaş gemilerine kesin ve daimi olarak yasak edildiği zikredilmektedir.¹⁷⁹

Bununla beraber antlaşmanın 14. maddesinde Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya'nın Karadeniz kıyılarında hafif harp gemileri bulundurabilmeleri hükme bağlanmıştır. Paris Antlaşması ile aynı tarihte Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında imzalanan "Rusya ile Paris Antlaşması"nda her iki devletin Karadeniz'de bulundurabilecekleri hafif savaş gemilerinin cins ve miktarları tespit edilmiştir.

¹⁷⁵ Zira Rusya'nın kısa bir süre sonra yeniden mütecaviz bir politika izlemesinin sebep olduğu Kırım Savaşı'na son vermek amacıyla 1844-1855 yıllarında Viyana'da yapılan barış müzakerelerinin ağırlık merkezini 1841 Boğazlar Antlaşması'nın yeniden gözden geçirilmesi konusu teşkil etti. Bkz. BALTALI, op.cit., s. 31.

¹⁷⁶ İbid.

¹⁷⁷ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 341-353. Paris Antlaşması, 1841 Antlaşması'nı değiştirme yolları arayan Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na açtığı Kırım Savaşı'nın sonunda imzalanmıştır.

¹⁷⁸ İbid., s. 341; BALTALI, op.cit., s. 31.

¹⁷⁹ Antlaşmanın 13. maddesi, Karadeniz'in tarafsızlaştırılması neticesi olarak bu deniz kıyılarında savaş tersanelerinin muhafaza ve tesisinin lüzumsuz olduğunu; Rus ve Osmanlı hükümetlerinin bu deniz kıyılarında hiçbir askeri tersane bırakmama ve yapmamayı karşılıklı olarak taahhüt ettiklerini beyan etmektedir. Sonuç olarak Karadeniz gayri askeri bir hale konuluyor ve bu deniz kıyılarındaki mevcut tersaneler yıkılıyordu. Bkz. BALTALI, op.cit., s. 32. Karadeniz kıyılarındaki tersanelerin kaldırılması, Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz kıyıları tersane olmaya elverişli olmadığından, Osmanlı İmparatorluğu'nun lehine olmuştur. Bkz. TUKİN, op.cit., s. 285.

Antlaşmanın 3. maddesi bu antlaşmanın, Paris Antlaşması'nın ayrılmaz bir parçası olduğunu hükme bağlamıştır.¹⁸⁰ Paris Antlaşması ile aynı gün imzalanan "Paris Boğazlar Sözleşmesi" de Paris Antlaşması'nın hükümlerini tekrarlar niteliktedir.¹⁸¹

c. 1871 Londra Antlaşması

1856 Sözleşmesi'nin Karadeniz'in tarafsızlığı ile ilgili hükümlerinin amacı Rusya'nın boğazların kapalılığı kaidelerini bozmak imkanını elinden almaktır. Bu durum 1871 yılına kadar devam etti. Ancak Rusya bütün gayretlerini bu antlaşmanın kendisine yüklediği ve hakimiyet haklarını sınırlayan hükümlerden kurtulmak üzerinde topladı.¹⁸²

Rusya, 1856 Paris Antlaşması'nın tarafsızlıkla ilgili hükmünün antlaşma yoluyla kaldırılması için önce Osmanlı İmparatorluğu'na başvurmuştur. Bu istek Osmanlı İmparatorluğu tarafından kabul edilmeyince Rusya 31 Ekim 1870 tarihinde Paris Antlaşması'nı imzalayan devletlere gönderdiği bir sirkülerde "Paris Antlaşması'nın tarafsızlıkla ilgili hükmünü artık tanımadığını" bildirmiştir.¹⁸³

Karadeniz'in tarafsızlığına ait hükümleri fesheden Gorçakof Sirküleri, Avrupa Devletleri tarafından milletlerarası hukuk kurallarına aykırı olması nedeniyle tepki ile karşılanmış olsa da sonuç olarak Alman Devlet Adamı Bismark'ın teşebbüsüyle 17 Ocak 1871 tarihinde Londra'da bir konferans toplandı. Konferansta alınan kararlar Rusya'ya istediğini veriyordu.¹⁸⁴

¹⁸⁰ BALTALI, op.cit., s. 32. Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 357

¹⁸¹ Antlaşmanın metni için bkz. ibid., s. 355-356.

¹⁸² BALTALI, op.cit., s. 32. Boğazların bu dönemdeki stratejik durumu ile ilgili bilgi için bkz. JELAWİCH, Barbara, *The Ottoman Empire: The Great Powers and the Straits Question 1870-1887*, Bloomington, Indiana University Press, 1973, passim.

¹⁸³ BALTALI, op.cit., s. 33. Rusya bu kararı hassasiyetlerini korumak için aldığına, Şark Meselesi'ni ortaya çıkarmak düşüncesinde olmadığına dair ilgili devletlere ayrıca güvence vermiştir. Bkz. TUKİN, op.cit., s. 289; İNAN, op.cit., s. 17. Rusya'nın bu konuyla ilgili siyasi ve hukuki görüşleri için bkz. ERKİN, Feridun Cemal, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara, 1968, s.31-32.

¹⁸⁴ BALTALI, op.cit., s. 33.

Konferans neticesinde 13 Mart 1871'de Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Avusturya, İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya arasında "Karadeniz Hakkında Londra Antlaşması" imzalanmıştır.¹⁸⁵ Konferans milletlerarası hukukun "rebus sic stantibus" kaidesinin bir devleti akdetmiş olduğu bir antlaşmadan tek taraflı olarak kurtaramayacağı prensibini teyit etti.¹⁸⁶

Antlaşmanın 1. maddesi Karadeniz'in tarafsızlığını kaldırmış, böylelikle Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya Karadeniz'de savaş gemisi bulundurma ve askeri tersane açma hakkını yeniden elde etmiştir. Antlaşmanın 2. maddesi ile Boğazların barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı prensibi teyit edilmiş ve Osmanlı İmparatorluğu'na, 30 Mart 1856 tarihli Paris Antlaşması'nın hükümlerini korumaya lüzum görmesi halinde, barış zamanında Boğazları dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi tanınmıştır.¹⁸⁷ Boğazların ticaret gemilerine açıklığı ise bu antlaşma ile bir kez daha teyit edilmiştir.

d. Berlin Antlaşması

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 1877-1878 tarihleri arasında yapılan savaşlarda Rusya'nın başarılı olması üzerine taraflar arasında 3 Mart 1878 Ayastefenos (Yeşilköy) Antlaşması imzalanmıştır.¹⁸⁸ Yürürlüğe girmeyen bu antlaşmada boğazların, savaş ve barış zamanında Karadeniz'e girecek veya Karadeniz'den çıkacak tarafsız devletlerin ticaret gemilerine açık tutulması hükmü yer alıyordu. Rusya'nın savaş durumunda böyle bir avantaja sahip olmasını istemeyen Avrupa devletleri başta İngiltere ve Avusturya olmak üzere Rusya'ya

¹⁸⁵ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 369-371.

¹⁸⁶ Konferansta akid devletler bu konuda bir protokol imzaladılar. Devletler bir antlaşmanın yükümlerinden kurtulmayı veya hükümlerinin tadil edilmesini ancak diğer akid devletlerin muvafakatları ile yapmayı Devletler Hukuku'nun esaslı bir prensibi olarak kabul ettiklerini bildirdiler. Bkz. BALTALI, op.cit., s. 33.

¹⁸⁷ Ibid.; İNAN, op.cit., s. 18.

¹⁸⁸ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 387-400.

karşı birleştiler. Ayestafanos Antlaşması'nın hükümlerini yeniden gözden geçirmek amacıyla toplanan Berlin Konferansı sonunda 13 Temmuz 1878 tarihinde Berlin Antlaşması imzalanmıştır.¹⁸⁹

Berlin Antlaşması, Boğazların rejiminde herhangi bir değişiklik yapmamış, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim, diğer bir ifadeyle “Boğazların barış zamanında bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olması” kuralı tekrarlanmıştır.¹⁹⁰ 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim 1. Dünya Savaşı’na kadar uygulanmıştır.

2. 1. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun ittifak devletlerinin yanında 1. Dünya Savaşı'na girmesi ile birlikte,¹⁹¹ Boğazlar ile ilgili 1841, 1856 ve 1871 Antlaşmaları'nın hükümleri barış zamanında geçerli olmak üzere düzenlendiğinden, yürürlükten kalkmış oldu.¹⁹² Boğazların askeri ve stratejik açıdan taşıdığı önem ise 1. Dünya savaşı ile bir kez daha ortaya çıkmış oldu.

¹⁸⁹ Antlaşmanın metni için bkz. *ibid.*, s. 403-424.

¹⁹⁰ INAN, *op.cit.*, s. 19.

^[91] 1. Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre sonra Göben ve Breslav isimli iki Alman savaş gemisi Cezayir limanlarını bombaladıktan sonra, İngiliz donanmasından kurtulmak amacıyla 10 Ağustos 1914'te Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara Denizi'ne sığındılar. Osmanlı İmparatorluğu henüz savaşta tarafsız olduğundan, gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçmesi 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ve bu sözleşme hükümlerini teyit eden 1856 ve 1871 Antlaşmaları'na aykırıydı. Daha sonra Osmanlı İmparatorluğu gemileri Almanya'dan aldığını bildirerek bu gemilere Yavuz ve Midilli isimlerini vermiştir. Bu gemilerin Sivastapol ve Odesa'yı bombalamaları üzerine Osmanlı İmparatorluğu ittifak devletlerinin yanında 1. Dünya savaşına katılmış oldu. Bkz. İNAN, *op.cit.*, s. 20.

192 *ibid.*

a. Mondros Mütarekesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1. Dünya Savaşı'nda yenilmesinin ardından, Osmanlı İmparatorluğu, müttefik devletler adına davranan İngiltere ile 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesi'ni imzalamıştır.¹⁹³ Mütarekenin 1. maddesi Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın açılması¹⁹⁴ ve Karadeniz'e geçişin sağlanması ile her iki boğazın kıyılarındaki askeri tesislerin itilaf devletlerince işgal edilmesini ihtiva ediyordu.¹⁹⁵ Bununla birlikte Boğazların rejimi hakkında mütarekede herhangi bir madde bulunmamaktaydı. Mütarekenin imzalanmasıyla Boğazlar itilaf devletlerinin işgalinde milletlerarası ulaşım açılmış oldu.¹⁹⁶

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde Türk Boğazları ile ilgili üç rejim bulunmaktadır. Bu rejimler Sevr rejimi, Lozan rejimi ve Montrö rejimidir. Bu rejimlerin tümü de geçiş serbestisi ilkesine dayalı rejimlerdir.

b. Sevr Antlaşması

16 Mart 1920'de İstanbul'un işgal edilmesinden sonra 1. Dünya Savaşı'nın galibi devletler ile İstanbul Hükümeti arasında 10 Ağustos 1920'de Sevr Barış Antlaşması imzalanmıştır.¹⁹⁷ Sevr Antlaşması taraf devletlerin hiçbir tarafından

¹⁹³ Antlaşmanın metni için bkz. ERİM, op.cit., s. 519-524; MERAY, Seha L.- OLCAY, Osman (Çev.): *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Antlaşması, İlgili Belgeler)*, Ankara, 1977, s. 1-5.

¹⁹⁴ Boğazların milletlerarası ulaşım açılması ile ilgili hüküm Wilson İlkeleri'ne uygun şekilde düzenlenmişti. Wilson İlkeleri'nin 12. maddesine göre, Çanakkale Boğazı devamlı surette açık tutulacak ve milletlerarası garantiler altında bütün milletlerin gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit teşkil edecektir. Bkz. ERKİN, op.cit., s. 52; Wilson İlkeleri için ayrıca bkz. ARMAOĞLU, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, TİBKY, Ankara 1984, s. 137-139.

¹⁹⁵ ERİM, op.cit., s. 519.

¹⁹⁶ İNAN, op.cit., s.21.

¹⁹⁷ Antlaşmanın metni için bkz. MERAY-OLCAY, loc.cit., s. 45-185; ERİM, op.cit., s. 525-691.

onaylanmadığı için hiçbir zaman hukuksal geçerlilik kazanmamış, yürürlüğe girmemiştir.¹⁹⁸

Antlaşmanın 37-61. maddeleri Boğazlar rejimi ile ilgilidir. Sevr antlaşmasının 37. maddesi, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nda, barış ve savaş zamanında tüm devletlerin ticaret ve savaş gemilerine, askeri ve sivil uçaklarına, geçiş serbestisi tanıyordu.¹⁹⁹ Bu antlaşma ile kurulan geçiş rejimini düzenlemek ve denetlemek için geniş yetkilere sahip, milletlerarası bir "Boğazlar Komisyonu" kurulmaktaydı.

Bu sırada Ankara'da TBMM kurulmuş ve Ankara Hükümeti 16 Mart 1921'de Rusya ile Moskova Antlaşması imzalamıştır. Antlaşmanın 5. maddesine göre; "Boğazlardan serbest geçişi sağlamak için Rusya ve Ankara Hükümeti, Karadeniz ve Boğazlar hakkında milletlerarası bir antlaşmanın yapılması konusunda, Karadeniz'de kıyısı olan devletler temsilcilerinden oluşan bir konferansın toplanmasına muvafakat ederler. Yalnız, bu konferansta alınacak kararların Türkiye'nin egemenlik hakkına ve İstanbul'un emniyet ve asayişine zarar verecek hükümleri ihtiva etmemesi gereklidir."²⁰⁰ Sovyetler Birliği, Boğazların yalnızca Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin sorunu olduğu görüşündeydi.²⁰¹ Ancak bu görüş de, Sovyetler Birliği'nin bu görüşün aksini doğrulayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalaması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olması nedeniyle önemini yitirmiş oldu.²⁰²

Kurtuluş Savaşı sonucu Türk Devleti milli egemenliğini ve bağımsızlığını kazanmış; Sevr Antlaşması ile Boğazlarda uygulanmak istenen rejim ise tarihe

¹⁹⁸ İNAN, op.cit., s. 22.

¹⁹⁹ Ayrıca bu sular abluka altına alınamayacak, bu bölgede savaş hareketleri ve düşmanca eylemlere başvurulamayacaktı. Bu durumun tek istisnası Milletler Cemiyeti Meclisi tarafından barışın korunması amacıyla alınan kararların yerine getirilmesi için girişilecek zorlama önlemleriydi. (md. 37)

²⁰⁰ MERAY, loc.cit., s. 434.

²⁰¹ TOLUNER, loc.cit., s. 162.

²⁰² Ancak Sovyetler Birliği bu görüşü 2. Dünya Savaşı'ndan sonra tekrar ileri sürmüştür. Bkz. ibid.

karişmiştir. Hiçbir zaman geçerli olmamış bir antlaşma olan Sevr antlaşmasının yerini 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması almıştır.

3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ

İstiklal Savaşı'nın kazanılmasının ardından milli egemenliğini ve bağımsızlığını kazanan Türkiye ile 1. Dünya Savaşı'nın galip devletleri arasında barışın esaslarını belirlemek üzere toplanan ve 21 Kasım 1922'den 24 Temmuz 1923'e kadar süren Lozan Barış Konferansı'nda²⁰³, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması²⁰⁴ ile birlikte "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"²⁰⁵ imzalanmıştır.

Barış Antlaşması Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan ve Romanya arasında yapılmıştır.²⁰⁶ Lozan Boğazlar Sözleşmesine ise bu devletlerin dışında Rusya, Bulgaristan ve Sırp-Hırvat-Sloven (Yugoslavya) Devleti de katılmışlardır.

Lozan Barış Konferansı sırasında İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve İstanbul müttefik devletlerin işgali altındaydı ve bu durum müttefik devletler için konferansta önemli bir baskı aracı niteliğindeydi. Buna rağmen Lozan Barış Antlaşması, 1. Dünya Savaşı'nı (1914-1918) kazanan müttefikler ile Kurtuluş Savaşı'nı kazanan Türkiye arasındaki ilişkileri eşit koşullar içinde düzenlemesi bakımından önemlidir.

²⁰³ MERAY, Seha L., (Çev.), *Lozan Barış Konferansı (Tutanaklar-Belgeler)*, Takım I, C.I, Kitap I, Ankara, 1969.

²⁰⁴ Düstur III. Tertip, Bs. II, C. V, s. 5 vd.; BİLSEL, Cemil, *Lozan*, C. II, İstanbul, 1933, s. 584-636; Bilsel'in Boğazlarla ilgili bir diğer çalışması için bkz. BİLSEL, Cemil, *Türk Boğazları*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948; MERAY, Seha L., (Çev.), *Lozan Barış Konferansı (Tutanaklar-Belgeler)*, Takım II., C. II, Ankara, 1973, s. 1-53.

²⁰⁵ Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename

²⁰⁶ Sırp-Hırvat-Sloven (Yugoslavya) Devleti, konferansa katılmış ancak antlaşmayı imzalamamıştır. Antlaşmaya ekli XVII sayılı Protokol uyarınca antlaşmayı ve kendisini ilgilendiren ekleri daha sonra imzalamayı yükümlenmiştir. Bkz. SOYSAL, İsmail, *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)*, C.1, TTK. Yay., Ankara, 1989, s. 10.

Boğazlar konusu Lozan Barış Antlaşması'nın yalnızca 23. maddesinde yer almaktadır. Buna göre, Boğazlarda, barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş serbestisi ilkesi kabul edilmiştir. Boğazlarla ilgili asıl düzenleme ise Barış Antlaşması ile aynı gün imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile olmuştur.²⁰⁷

a. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

Lozan Barış Konferansı'nda Boğazlarla ilgili görüşmeler sırasında görüş farklılıkları bulunmaktaydı. Esas görüş farklılığı itilaf devletleri adına görüş bildiren ve serbest geçiş ilkesini savunan İngiltere ile Boğazlar rejiminin Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin meselesi olduğunu savunan Sovyetler Birliği arasındaydı.

Lozan Barış Konferansı'na taraf olmayan ve Türkiye'nin çağrısıyla yalnızca Boğazlarla ilgili görüşmelere katılan Sovyetler Birliği²⁰⁸, Türk Boğazları hakkındaki görüşmeler sırasında Türkiye ile işbirliği içinde bulunmuş ve Boğazların kontrolünün Türkiye'ye bırakılması gerektiği görüşünü savunmuştur.²⁰⁹

Sovyetler Birliği, Türk Boğazlarının gerek savaş gerekse barış zamanında Türk gemileri hariç, bütün devletlerin savaş gemilerine ve askeri uçaklarına kapalı olmasını ve Boğazların Türkiye'nin denetimi altında tutulması görüşünü savunmuştur.²¹⁰

²⁰⁷ Düstur, III. Tertip, Bs. II, C.V, s. 53-63; BİLSEL, Lozan, s. 637-646; MERAY, loc.cit., Takım II, C. II, s. 54-64. BELİK, loc.cit., s. 13.

²⁰⁸ GÜRSEL, Haluk, F., *Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri*, İstanbul, 1968, s. 192.

²⁰⁹ TİMUR, Taner, *Türk Devrimi ve Sonrası (1919-1946)*, Ankara, 1971, s. 69; İNAN, op.cit., s. 26.

²¹⁰ GÖNLÜBOL, Mehmet- SAR, Cem, et.al., *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973)* Genişletilmiş 3. Bs., Ankara, 1974, s. 55- 56. Sovyetler Birliği Boğazların kapalılığı yönündeki yeni siyasetiyle Çarlık rejiminin Akdeniz'e inme siyasetini terketmiş görünmekteydi. Karadeniz'i kendi su alanı olarak gören Sovyetler Birliği'nin yeni siyaseti, bu su alanlarına yabancı savaş gemilerinin girmesini önlemektir. Bkz. İNAN, op.cit., s. 28.

İtilaf devletleri adına görüş bildiren İngiltere, Boğazların savaş gemilerine kapalı olması ilkesini savunmayı bırakarak, Boğazların barış ve savaş zamanında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine daima açık olmasını savunmuştur. Boğazlar bölgesi askersizleştirilmeli ve boğazlardan serbest geçişi güvence altına almak için milletlerarası bir komisyon kurulmalıydı. Bunun yanında Türkiye'nin Boğazlardaki güvenliği ve egemenlik hakları özel bir güvence sistemiyle sağlanmalıydı.²¹¹

Konferansta İsmet İnönü Türkiye'nin görüşünün Sovyetler Birliği'nin savunduğu görüşle paralel olduğunu belirtmekle birlikte, kesin görüşü bildirmeden önce diğer görüşleri öğrenmek istemiştir.²¹² İsmet İnönü "Türkiye'nin beş asırdan beri Boğazlara sahip olduğunu ve bundan doğan haklarını kullanırken hiçbir zaman antlaşmalara ters düşen bir tutum içine girmediğini" ifade etmiştir.²¹³

16 Mart 1921 tarihli Moskova Antlaşması ile kıyı devletlerinin yetkili olduğu tezini kabul eden Türkiye, Lozan görüşmelerinde İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin savunduğu iki tez arasında dengeli bir tutum sergilemiştir.²¹⁴

Türkiye, Boğazlardan geçişin kural olarak serbest olduğunu kabul ediyor ancak savaş gemileri ve gemilerinin sınıfları açısından bazı sınırlamalar getirilmesini istiyordu. Boğazlardan geçişin İstanbul ve Marmara Denizi'nin güvenliğine zarar vermemesi gerektiğini belirtiyordu. Türkiye, Boğazların askersizleştirilmesini ve boğazları denetleyecek olan Milletlerarası Komisyonu ise kabul etmiyordu.²¹⁵

²¹¹ İbid., s. 27.

²¹² GÜRSEL, op.cit., s. 193.

²¹³ İbid.

²¹⁴ Konferansta ileri sürülen tezlerle ilgili olarak bkz. PAZARCI, Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası Ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", *Ernst E. Hirsch'in Anısına Armağan*, Ankara, 1986; ERGİL, Doğu, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976)", *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul, 1978, s. 105; İNAN, op.cit., s. 26.

²¹⁵ İbid., s. 28.

Fikir ayrılıkları sebebiyle 4 Şubat 1923'te kesintiye uğrayan ve 23 Nisan 1923'te tekrar başlayan görüşmelerde Türkiye, kendisine verilen ödümler karşılığında kısmen İngiliz tezini benimseyerek, Boğazların bütün devletlerin gemilerine açıklığı ilkesini kabul etmiştir.²¹⁶

(1) Boğazlardan Geçiş Rejimi

Boğazlar üzerindeki uzun tartışmaların ardından sunulan görüşler içerisinde daha çok İngiliz görüşünün çerçevesinde bir antlaşmaya varılmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi²¹⁷, 24 Temmuz 1923'te Türkiye, İngiltere, Fransa, Yunanistan, İtalya, Japonya, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan arasında imzalanmıştır.

Rusya ve Bulgaristan Lozan Barış Antlaşması'na taraf olmamakla beraber Karadeniz'e kıyıdaş olmaları nedeniyle Rusya ve Bulgaristan da Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzaladılar. Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ise imzaladıkları halde Sözleşmeyi onaylamadılar.²¹⁸

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. maddesine göre, Türk Boğazları olarak tanımlanan Karadeniz Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı üzerinde barış ve savaş zamanında geçerli olmak üzere, denizden ve havadan, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerinin geçişine serbestlik tanınıyordu.

Sözleşmenin 1. maddesi ile boğazlar bölgesinden serbest geçiş esası kabul edildikten sonra, 2. maddenin ekinde savaş ve barış zamanında ticaret ve savaş gemileri ile uçakların tabi olacağı rejim ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

²¹⁶ Ibid., s. 29.

²¹⁷ Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin metni için bkz. Düstur, III. Tertip, Bs. II, C. V, s. 53-63; MERAY, loc.cit., Takım II, C. II, s. 54-64; BİLSEL, loc.cit., s. 637-646.

²¹⁸ İNAN, op.cit., s. 30.

i. Ticaret Gemileri

Barış zamanında ticaret gemilerine²¹⁹ bayrak ve yük ayrımı yapılmaksızın milletlerarası sağlık kurallarına uymak koşulu ile gece ve gündüz boğazlardan geçiş ve ulaştırma serbestisi tanınmıştır.²²⁰

Türkiye'nin tarafsız kaldığı savaş zamanında ticaret gemileri, barış zamanı için geçerli olan rejime tabi olacaklardır. Türkiye tarafsızlık haklarını geçişi engelleyecek biçimde kullanmayacaktır.²²¹

Türkiye'nin savaşıyor taraf olduğu savaş zamanında, tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve askeri nitelikte olmayan uçakları düşmana yardım etmemeleri şartıyla geçiş ve ulaştırma serbestisinden yararlanırlar. Türkiye'nin düşman gemilere ve uçaklara karşı milletlerarası hukukun kabul ettiği önlemleri alma hakkına sahiptir. Ancak bu önlemler tarafsız gemilerin serbest geçişine engel olmayacaktır.²²²

ii. Savaş Gemileri

Barış zamanında savaş gemileri²²³ bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, gece ve gündüz Boğazlardan geçiş serbestisine

²¹⁹ Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde ticaret gemilerinin tanımı yapılmamakla birlikte, Sözleşmenin 2. maddesinin Ek'inde ticaret gemisinin kapsamına hastane gemileri, yatlar, balıkçı gemileri ve askeri nitelikte olmayan uçaklar dahil edilmiştir.

²²⁰ Md. 2 Ek 1/a. Geçiş sırasında kılavuz almak isteğe bağlıdır. Geçiş ücrete tabi değildir ve geçiş esnasında bu gemilere doğrudan yapılan kılavuzluk, fener, römorkor gibi hizmetler dışında hiçbir vergi veya harç alınmayacaktır. Boğazdan geçiş yapacak bu gemiler mali yükümlülüklerin tahsilini kolaylaştırmak için Türk hükümetince gösterilecek yerlere adlarını, uyruklarını, tonajlarını ve gittikleri yerleri bildireceklerdir. Bkz. İNAN, op.cit., s. 32.

²²¹ Md. 2 Ek 1/b.

²²² Md. 2 Ek 1/c.

²²³ Savaş gemisi deyimi md. 2 Ek 2'ye göre, yardımcı gemileri, askeri taşıma gemilerini, uçak gemilerini ve askeri uçakları kapsamaktadır.

sahiplerdir. Ancak Karadeniz'e geçiş yapmak isteyen gemiler için tonaj açısından sınırlamalar getirilmiştir.²²⁴

Savaş gemileri Türkiye'nin tarafsız kaldığı savaş zamanında, barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde, bayrak farkı gözetilmeksizin gece ve gündüz, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyete tabi olmaksızın boğazlardan serbest geçiş hakkına sahiptirler. Fakat barış zamanında uygulanan kısıtlamalar "muharip devletlere, bunların Karadeniz'deki muhariplik hukukuna icrası hâlel edecek surette" uygulanmayacaktır. Türkiye tarafsızlık haklarını kullanırken, serbest geçişi engellemekle yükümlüdür.²²⁵

Türkiye'nin savaşıyan taraf olduğı savaş zamanında, tarafsız devletlerin savaş gemileri hiçbir muameleye resim veya mükellefiyete tabi olmaksızın barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde serbest geçiş hakkına sahiptirler. Ancak tarafsız devletlerin savaş gemileri düşmana harp kaçağı, düşman birlikleri ve düşman uyruklarını taşımamak zorundadır. Türkiye'nin düşman savaş gemilerini ve uçaklarını engellemek için alacağı tedbirler, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve askeri uçaklarının geçiş serbestisini engelleyecek nitelikte olmayacaktır.²²⁶

²²⁴ Md. 2 Ek 2/a. Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin Karadeniz'e gitmek üzere boğazlardan geçirebileceğı en fazla kuvvet Karadeniz'e kıyısı olan ve en kuvvetli donanmaya sahip devletin geçiş sırasında Karadeniz'de bulunan donanmasından daha büyük olamaz. Ancak Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler Karadeniz'e her zaman için ve her durumda her biri 10.000 tonu geçmemek şartıyla en fazla üç gemilik bir deniz kuvvetini göndermek hakkına sahiptir. Kuvvet sınırlamalarına ilişkin düzenlemeler "Boğazlar Komisyonu" tarafından yapılacaktır. Boğazlardan geçecek savaş gemisi sayısından Türkiye sorumlu tutulmayacaktır. Türkiye ile barış halinde bulunan devletlerin denizaltıları uyun yüzünden seyretmek şartıyla boğazlardan serbestçe geçmek hakkına sahiptirler.

²²⁵ Md. 2 Ek 2/b. Ayrıca Boğazlardan geçiş yapan savaş gemileri ve askeri uçaklar geçiş esnasında başka bir devlete ait gemiyi yakalayamaz, denetleyemez, arayamazlar, birbirlerine karşı düşmanca tavır takınamazlar. Ayrıca deniz savaşında tarafsızlıkla ilgili 1907 tarihli XIII. Hague Sözleşmesi'ne riayet edilecektir.

²²⁶ md. 2 Ek 2/c. Ayrıca Türkiye tarafsız devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmesi için geçiş yolları belirlemek ve kılavuz sağlamakla yükümlüdür. Tarafsız devletlerin savaş uçakları, boğazlarda karşılaşılabilecek tehlikeleri kendileri göze alarak geçiş yapacaklardır. Bu uçaklar üzerinde

(2) Boğazların Askersiz Hale Getirilmesi

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. maddesi, Boğazların kıyılarının ve bu kıyılardan içeriye doğru 15-20 kilometrelik mesafenin Emir Ali (İmralı) Adası dışındaki tüm Marmara Denizi adalarının, Ege Denizi'nde Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın askersiz hale getirilmesini öngörmektedir.²²⁷

Sözleşmenin 6. maddesine göre, İstanbul ile ilgili 8. madde²²⁸ saklı kalmakla birlikte, askersiz hale getirilen bölgelerde ve adalarda hiçbir istihkam, sabit topçu tesisleri, deniz altında ilerleyen araçlar (denizaltılar hariç), askeri hava tesisleri ve deniz üsleri bulunmayacaktır. Silahsızlandırılmış bölge ve adalarda, asayiş sağlanmakla görevli kolluk kuvvetlerinin silahları da sınırlandırılmıştır.²²⁹ Boğazlar bölgesinin silahsızlandırılması ile Türkiye'nin egemenlik hakları sınırlandırmıştı ve kendini savunma imkanı bulunmadığından, Türkiye'nin güvenliği tehlike altında kalmıştı.²³⁰

Türkiye'nin gerekirse denetleme hakkını kullanması ve bu uçakları yere inmeye zorlaması mümkündür.

²²⁷ Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi ile Yunanistan'a devredilen Semadirek ve Limni Adaları üzerinde Yunanistan'ın sahip olduğu egemenlik, 12. maddenin ayrılmaz parçası sayılan Altı Büyük Devlet Kararı ile söz konusu adaların tahkim edilmemesi ve askeri amaçla kullanılmaması koşuluyla Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Altı Büyük Devlet Kararı için bkz. ŞİMŞİR, Bilal N., *Ege Sorunu, Belgeler/ Aegean Question, Documents*, C.II (1913-1914), B.2, Ankara, 1989, s. 392-393.

²²⁸ Bu madde ile getirilen hükme göre, İstanbul, Beyoğlu, Galata, Üsküdar, ve Adalar da dahil olmak üzere, İstanbul ve çevresinde en çok 12.000 kişilik bir askeri kuvvet bulundurulabilecek ve İstanbul'da bir tersane ile deniz üssü bulunabilecektir.

²²⁹ Türk Donanması, silahsızlandırılan bölgelerde ve adalarda belirli bir süre için demirleyebilecek, Türk Silahlı Kuvvetleri de bu bölgelerden ve adalardan transit olarak geçebileceklerdir (md. 6/4). Bununla birlikte Türk uçaklarının, askersiz hale getirilmiş boğaz suları ve toprakları üzerinde uçuş ve bu alanlara serbest iniş hakları bulunmaktaydı (md. 6/5). Türkiye ve Yunanistan'ın ülkelerindeki askersiz hale getirilmiş bölgelerde her türlü gözetleme ve haberleşme sistemleri kurma hakları bulunmaktaydı. Yunanistan, askersiz hale getirilmiş Yunan adalarının karasularından donanmasını geçirme hakkına sahip olacak, ancak bu suları Türkiye'ye karşı hareket üssü olarak kullanamayacak ve buralara askeri kuvvet yığacağı yapamayacaktır (md. 6/7).

²³⁰ İNAN, op.cit., s. 38.

(3) Boğazlar Komisyonu

Türkiye'nin tüm karşı ısrarlarına rağmen, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 10. maddesiyle "Boğazlar Komisyonu" adını taşıyan milletlerarası bir komisyon kurulması öngörülmüştür. Başkanlığını bir Türk temsilcinin yapacağı bu komisyon, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni onaylayan devletlerin temsilcilerinden oluşacaktır.²³¹ Komisyonun görevi, Boğazlardan savaş gemilerinin ve askeri uçakların geçiş sırasında sözleşme hükümlerine uyulup uyulmadığını denetlemektir.²³² Komisyon görevini Milletler Cemiyeti'nin himayesi altında yapacak ve her yıl cemiyete görevi ile ilgili rapor verecektir.²³³

(4) Boğazlar Rejiminin Güvencesi

Sözleşme ile öngörülen düzeni korumak ve Türkiye'nin güvenliğine zarar verilebilmesi tehlikelerini önlemek için, sözleşmenin 18. maddesinde bir güvence sistemi getirilmiştir. Buna göre boğazlardan geçiş sırasında geçiş serbestisi ile ilgili hükümlere aykırı davranılması, savaş veya savaş tehdidi sonucu boğazlardaki geçiş serbestisi ilkesinin kesintiye uğraması gibi sözleşmeye aykırı bir durumun ortaya çıkması halinde sözleşmenin güvenlikle ilgili hükmü uygulanacaktır. Buna göre, sözleşmenin tarafları ve her halde garantör devletler olarak İngiltere, İtalya, Fransa ve Japonya Milletler Cemiyeti'nin karar vereceği bütün önlemlere başvurarak bu tehlikeyi önleyeceklerdir. Ancak bu güvence sisteminin en büyük sakıncası Milletler Cemiyeti Konseyi'nin oybirliği ile karar alamaması durumunda sistemin işlememesi ve Türkiye'nin güvenliğinin tehlikeye düşmesiydi.²³⁴

²³¹ Md. 12. Ayrıca ABD ve Karadeniz'e sahilدار devletler de sözleşmeye katıldıkları takdirde, Komisyon üyesi olabileceklerdi. Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti sözleşmeyi onaylamadığı için, komisyon üyesi olamamıştır. ABD de sözleşmeye katılmamış ve komisyon üyesi olmamıştır.

²³² İnan'a göre Komisyonun görevi, yalnızca bir haber alma ve istatistik bilgilerini toplamaktan ibaretti. İbid., s. 39.

²³³ Md. 15.

²³⁴ İbid., s. 39.

(5) Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilmesini Gerektiren Nedenler

Lozan Boğazlar Sözleşmesi süresiz olarak yapılmıştı ve sözleşmenin değiştirilmesiyle ilgili herhangi bir madde içermiyordu. Dünyada önemli siyasi değişikliklerin yaşanması, sözleşmenin ancak 13 yıl uygulanabilmesini mümkün kılmıştır. Boğazlar üzerindeki Türk egemenliğini önemli ölçüde kısıtlayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi o günün koşulları içinde ve Milletler Cemiyeti'nin kolektif barış ve güvenliğin sağlanmasında etkin olacağı ve genel bir silahsızlanmaya gidileceği ümidiyle imzalanmıştı.²³⁵

Silahsızlanmanın sağlanması gayesiyle Milletler Cemiyeti'nin ve bazı devletlerin girişimleriyle çeşitli antlaşmalar²³⁶ yapılmış ancak beklenen sonuçlar elde edilemediği gibi Milletler Cemiyeti de kendisinden beklenen etkinliği gösterememiştir.²³⁷

Japonya'nın 1933 yılındaki Mançurya saldırısı karşısında Milletler Cemiyeti aciz kalmış ve bu tarihten kısa süre sonra Japonya Milletler Cemiyeti üyeliğinden ayrılmıştır.²³⁸ Bu durumla birlikte sözleşme ile getirilen garanti hükümlerinin zayıflığı ortaya çıkmış oluyordu.²³⁹

Türkiye Boğazlardaki güvenliği ile ilgili garanti sistemindeki bu zayıflama nedeniyle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gereğini çeşitli vesilelerle

²³⁵ GÖNLÜBOL-SAR et.al., op.cit., s. 130-131; ARMAOĞLU, loc.cit., s. 343.

²³⁶ Bu konuda 1922 Washington Antlaşması, 1927 Cenevre Konferansı, 1930 Londra Antlaşması ve 1932-1934 Cenevre Genel Silahsızlanma Konferansları yapılmıştır. Antlaşma ve konferanslar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. GÖNLÜBOL, Mehmet, *Milletlerarası Siyasi Teşkilatlanma*, 3. Bs., Ankara 1975, s. 122-123; ARMAOĞLU, loc.cit., s. 217-226; SANDER, Oral, *Siyasi Tarih*, Ankara, 1984, s. 321-322.

²³⁷ İNAN, op.cit., s. 41.

²³⁸ Japonya'nın Mançurya saldırısı konusunda bkz. ARMAOĞLU, loc.cit., s. 231-236; SANDER, loc.cit., s. 344.

²³⁹ İNAN, op.cit., s. 42.

gündeme getirmiş ancak bu isteğine bir süre olumlu yanıt alamamıştır.²⁴⁰ 3 Ekim 1935'te İtalya'nın Habeşistan'a saldırması üzerine İtalya'ya karşı alınacak zorlama tedbirleriyle ilgili görüşmede Türkiye'nin isteği bu defa olumlu karşılanmıştır.

Sonuç olarak Almanya'nın silahlanması, İtalya'nın Kuzey Afrika, Balkan ve Doğu Akdeniz ülkelerine karşı olan saldırgan tutumu, İngiltere'yi de kaygılandırmaya başlamıştı. İngiltere için Boğazlar stratejik açıdan çok önemliydi. Sonuç olarak İtalya dışında Lozan Barış Antlaşması'nı imzalayan devletler Türkiye'nin Boğazlar rejimini değiştirme konusundaki isteğini kabul ettiler.²⁴¹

Türkiye 11 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlere bir nota²⁴² göndererek Boğazlar rejiminin günün koşullarına uymadığını belirtmiş ve sözleşmenin değiştirilmesi gereken nedenleri bir milletlerarası hukuk kuralı olan "*rebus sic stantibus*" kuralına dayandırarak, sözleşmenin değiştirilmesini istemiş ve yeni boğazlar rejiminin belirlenmesi için Türkiye'nin görüşmelere hazır olduğunu belirtmiştir.²⁴³

Türkiye'nin isteği İtalya dışında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf diğer devletler tarafından uygun karşılanmış²⁴⁴ ve Türkiye'nin egemenlik haklarını kısıtlayan 1923 tarihli Lozan rejimini değiştirmek üzere 22 Haziran 1936'da Montrö Boğazlar Konferansı toplanmıştır.

²⁴⁰ Bu konuda bkz. ARMAOĞLU, loc.cit., s. 343; GÖNLÜBOL-SAR, et.al, op.cit., s. 131; İNAN, op.cit., s. 42-43.

²⁴¹ ERGİL, op.cit., s. 108-109.

²⁴² Nota için bkz. SOYSAL, İsmail, *Atatürk'ün Milli Dış Politikası*, C. II, Ankara, 1981, s. 280-286; SANDER, Oral, *Olaylarla Türk Dış Politikası*, 1969, s. 63,131-132.; SAGAY, Reşat, XIX. ve XX. Yüzyılda Büyük Devletlerin Yayılma Siyasetleri ve Milletlerarası Önemli Meseleler, 1. Bs., İstanbul, 1972, s. 277-278.

²⁴³ İNAN, op.cit., s. 44-45.

II. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ

A. MONTRÖ KONFERANSI'NDA TARAFLARIN GÖRÜŞLERİ

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini ve Boğazlar Bölgesi'nin güvenliğini temin için İsviçre'nin Montrö kentinde 22 Haziran 1936 tarihinde toplanan Montrö Konferansı Türkiye, Bulgaristan, İngiltere, Romanya, Sovyetler Birliği, Japonya, Fransa, Yugoslavya ve Yunanistan temsilcilerinin katılımıyla gerçekleşmiştir. Türkiye'nin sunmuş olduğu 13 maddelik sözleşme tasarısından sonra konferans çalışmaları Sovyetler Birliği ve İngiltere baş temsilcileri tarafından sunulan görüşler etrafında gelişmiştir.

Türkiye'nin 22 Haziran 1936'da konferansa sunduğu sözleşme tasarısında Türkiye, ticaret gemilerinin Boğazlardan gerek barış zamanında gerekse tarafsız kaldığı savaş zamanında serbestçe geçmesini kabul ediyordu. Kendisinin savaşan taraf olduğu savaş zamanında ise, tarafsız devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestisini kabul ediyordu.²⁴⁵ Türkiye'nin sunduğu sözleşme tasarısının Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne kıyasla getirmiş olduğu en önemli yenilik, Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda, savaş gemilerinin geçiş konusunda uygulamak istediği rejimdi.²⁴⁶ Bir diğer yenilik ise, gerek sivil gerekse askeri uçakların Boğazların üzerinden uçuşunu yasaklamasıydı.

Sovyetler Birliği baş temsilcisi Maxime Litvinov tarafından savunulan ve genellikle Karadeniz'e kıyıdaş devlet temsilcileri tarafından desteklenen görüşe göre,

²⁴⁴ Türk Notasının olumlu karşılanması için bkz. ibid., s. 46.

²⁴⁵ Türkiye barış zamanında ve kendisinin tarafsız kaldığı savaş zamanında, denizaltılar dışında kalan savaş gemilerinin, tonaj açısından önerdiği bazı kısıtlamalar dışında, Boğazlardan serbest geçişini kabul etmekteydi. Bununla birlikte, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajının ve bu devletlere ait savaş gemilerinin bu denizde kalış sürelerinin sınırlandırılmasını istiyordu. İbid., s. 52.

Türk Boğazları, tüm devletlerin ticaret gemilerine tam serbestlik prensibi ile açık tutulmalıydı. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin Karadeniz'e gönderebilecekleri savaş gemilerine tür ve tonaj sınırlaması getirilmeli ancak Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemileri Boğazlardan serbest geçebilmeliydi. Sovyetler Birliği Boğazların silahlandırılmasının Türkiye'nin yasal hakkı olduğunu ve Türkiye'nin Boğazlar Bölgesinde egemen olduğunu kabul ediyordu.²⁴⁷

İngiltere, Türkiye'nin sunmuş olduğu tasarıya teknik komitede ileri sürülen görüşleri de değerlendirerek, Türk tasarısının değiştirilmiş bir şekli olan 4 Temmuz 1936 tarihli kendi tasarısını konferansa sundu.²⁴⁸ Boğazların yeniden silahlandırılmasını kabul eden İngiltere, Boğazlar Komisyonunun kaldırılmasına karşı çıkıyordu. Savaş gemilerinin boğazlardan geçişi konusunda serbestlik ilkesini benimsiyor ancak Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj açısından sınırlandırılmalarını istiyordu. Pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi durumunu da kabul eden İngiltere, bu durumda Türkiye'nin uygulamak istediği rejimi bazı koşullara bağlıyordu.²⁴⁹

İsviçre'nin Montrö kentinde 22 Haziran 1936 tarihinde toplanan konferans neticesinde "*Montrö Boğazlar Sözleşmesi*", Türkiye, Bulgaristan, Sovyetler Birliği²⁵⁰, Romanya, Fransa, Japonya, Yugoslavya,²⁵¹ Yunanistan, İngiltere ve İngiliz

²⁴⁶ Buna göre Türkiye, durumu Milletler Cemiyeti'nin bilgisine sunmak ve sözleşmeye taraf olan diğer devletlere de bildirmek koşuluyla, kendisinin savaşan taraf olduğu zaman için önerdiği geçiş rejimini uygulamak istiyordu. İbid.

²⁴⁷ İbid. Sovyetler Birliği'nin 1933-1945 yılları arasındaki siyaseti ile ilgili bilgi için bkz. CROWE, Fletcher Standefer, *The Soviet Union and the Turkish Straits 1933-1945*, Florida, 1973, passim.

²⁴⁸ Türk ve İngiliz tasarılarının tablosu için bkz. MERAY, Seha L.-OLCAY, Osman (Çev.), *Montreux Boğazlar Konferansı (Tutanaklar, Belgeler)*, Ankara, 1976, s. 441-454.

²⁴⁹ Bkz. İNAN, op.cit., s. 53.

²⁵⁰ Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından kırılmış olan yeni devletler, halefiyet nedeniyle Montrö Sözleşmesi'ne taraf duruma gelmişlerdir. Ancak bu devletlerin çoğu bu durumu kendi iradeleriyle Türkiye'ye henüz resmi olarak bildirmemişlerdir. Bkz. İbid., s. 47.

Commonwealth'ine dahil Avustralya temsilcileri tarafından 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmıştır.²⁵² Sözleşme, 26. madde uyarınca Türkiye'ninki ile birlikte altı onay belgesinin Fransa'ya sunulmasının ardından 9 kasım 1936 günü yürürlüğe girmiştir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan ancak Montrö Konferansı görüşmelerine katılmayan İtalya, Montrö Sözleşmesi'ni 2 Mayıs 1938 tarihinde imzalamıştır.²⁵³ Japonya 8 Eylül 1951'de San Fransisco'da imzaladığı Barış Antlaşması'nın 8. maddesi ile Montrö Sözleşmesi'ni imzalayan bir devlet olmasından ve Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesinden doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçmiştir.²⁵⁴

Montrö Sözleşmesi'nin 24. maddesi ile, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan Milletlerarası Komisyonun yetkileri Türk Hükümeti'ne devredilmiştir.²⁵⁵

²⁵¹ Yugoslavya'nın dağılmasından sonra kurulan yeni devletler, halefiyet nedeniyle Montrö Sözleşmesi'ne taraf duruma gelmiş ancak kendi iradeleriyle Türkiye'ye henüz resmi olarak bildirmemişlerdir. İbid.

²⁵² Sözleşmenin metni için bkz. RG, 5 Ağustos 1936, S. 3374; Düstur, III. Tertip, C. 17, Bs.2, s. 665-679; MERAY-OLCAY, loc.cit., s. 461-476, 511-526; AKİPEK, Ö. İ, *Devletler Hukuku Kaynaklarından ve Belgelerinden Örnekler (Devletler Hukuku Metinleri)*, Ankara 1966, s. 68-88.

²⁵³ GÖNLÜBOL-SAR, et.al, op.cit., s. 124. Md. 27/1'e göre Lozan Barış Antlaşması'nı imzalayan devletlerin katılımına açık olan sözleşmeyi, İtalya bu haktan yararlanarak imzalamıştır.

²⁵⁴ Japonya ile Barış Antlaşması'nın metni için bkz. RG, 17 Mayıs 1952, S. 8112.

²⁵⁵ 24. maddeye göre, Türkiye Hükümeti, 11, 12, 14, ve 18. maddelerin tatbikiyle ilgili istatistikleri toplamayı ve bilgi vermeyi taahhüt eder. Türkiye Hükümeti bu sözleşmenin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine dair olan her hükmünün icrasına nezaret edecektir. Türkiye Hükümeti yabancı bir kuvvetin Boğazlardan geçeceğinden haberdar edilir edilmez, bu kuvvetin teşekkülünü, tonajını, Boğazlara giriş tarihini ve dönüş tarihini, akid tarafların Ankara'daki temsilciliklerine bildirecektir. Türkiye Hükümeti, Boğazlarda yabancı savaş gemilerinin gidiş gelişini gösteren, ticarete ve sözleşmede öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve akid taraflara sunacaktır.

Boğazlar Bölgesinin yeniden askerileştirilmesi ile ilgili olarak sözleşme metninde hüküm bulunmamakla birlikte, akid devletler sözleşmeye ek Protokol'de Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı olarak tanımlanan Boğazlar Bölgesi'nin yeniden askerileştirilmesini kabul etmişlerdir.²⁵⁶

1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçen Montrö Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesine kıyasla Türkiye'nin bölgedeki güvenliği ve egemenlik hakları açısından çok daha olumlu bir rejim kurmuştur. Sözleşmenin 20. ve 21. maddelerindeki yakın bir tehlike olasılığı ile ilgili hükümler Türkiye için ek bir güvence sağlamış bulunmaktadır.²⁵⁷

B. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

20 temmuz 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi, 29 maddelik ana metin, dört ek ve bir protokolden oluşmaktadır. Montrö Sözleşmesi'nin başlıca amacı başlangıç bölümünde belirtilmiştir. Bu amaç, "Boğazlar genel deyimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan²⁵⁸ geçiş ve ulaştırmayı, 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanan Barış Antlaşması'nın 23. maddesinde yer alan ilkeyi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek isteği" şeklinde ifade

²⁵⁶ Sözleşmeye ek Protokolün ilgili hükmüne göre, "Türkiye, bu sözleşmenin giriş kısmında tanımlanmış olan Boğazlar Bölgesi'ni yeniden silahlandırabilecektir." Silahlandırılacak bölgenin yalnızca Boğazlar Bölgesi olduğu, Boğaz önü adalarının silahlandırılmasının söz konusu edilmediği hakkında geniş bilgi için bkz. PAZARCI, Hüseyin, *Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü*, Ankara, 1986, s. 2, 10, 16-22.

²⁵⁷ Söz konusu hükümlere göre, Türkiye'nin savaştan taraf olduğu bir savaş zamanında veya Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinde maruz saydığı bir durumda, Boğazlardan geçiş yapacak yabancı savaş gemilerinin geçişini istediği gibi düzenleme hakkı bulunmaktadır.

²⁵⁸ Resmi Türkçe metinde "Karadeniz Boğazı" olarak geçen İstanbul Boğazı, Fransızca metinde "le Bosphore", İngilizce metinde ise "the Bosphorus" olarak geçmektedir. M.Ö. 5. yüzyılda Yunan tarihçisi Herodotus'un Karadeniz ve Boğazlarla ilgili tanımlaması için bkz. VALI, Ferenc A., *The Turkish Straits and Nato*, Hoover Institution Press, Standford University, California, 1971, s. 5.

edilmiştir. Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesinde yer alan ilke, "ulaştırma serbestisi ilkesi"dir. Sözleşmenin 1. maddesinde akid tarafların "Boğazlardan geçiş ve ulaştırma serbestisi ilkesini tanıdıkları ve teyit ettikleri" hükmü yer alır. Bu serbestinin kullanılması bundan böyle sözleşme hükümleri uyarınca düzenlenecektir.

Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği, Montrö Sözleşmesi ile yalnızca geçiş ve ulaştırma yönünden sınırlandırılmıştır. Türkiye Montrö Sözleşmesi'nin geçiş ve ulaştırma konusunda getirmiş olduğu düzenle bağlıdır. Zabıta ve yargı yetkisinin kullanılması ile ilgili konularda ise Türkiye'nin yetkileri saklı bulunmaktadır. Montrö Sözleşmesi'nin getirmiş olduğu rejim, Boğazlardan geçiş durumundaki gemilerle ilgilidir. Bu nedenle Boğazlardaki bir limana uğrayan gemiler açısından Türkiye'nin yetkileri üzerinde sınırlama bulunmamaktadır.²⁵⁹

Boğazlardan geçişle ilgili olarak Montrö Sözleşmesi, ticaret gemileri ve savaş gemileri ayrımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca savaş gemileri ve ticaret gemilerinin geçişi barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye'nin savaşıyor taraf olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz saydığı durum olmak üzere dört ayrı durum içerisinde düzenlenmiştir. Uçakların tabi olacağı rejim ise sözleşmenin 23. maddesinde ayrıca düzenlenmiştir.

1. TİCARET GEMİLERİ

Ticaret gemileri Montrö Sözleşmesi'nin 2. ve 7. maddeleri arasında yer alan 1. Kısımda düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi ticaret gemilerinin tanımını yapmamış ancak md. 7'de getirdiği hükümle "Savaş gemileri" başlıklı II. Kısım kapsamına girmeyen tüm gemilerin ticaret gemisi sayılacağını belirtmiştir.

²⁵⁹ TOLUNER, loc.cit., s. 168. Boğazlardaki bir limana uğrayacak gemiler için, 14 Nisan 1341 gün ve 618 Sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesine dayanılarak 1982'de İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği yapılmıştır. İstanbul Liman Tüzüğü için bkz. RG, 21 Nisan 1982, S. 8/4538. Çanakkale Liman Yönetmeliği için bkz. RG, 11 Eylül 1982.

a. Barış Zamanı

Sözleşmenin 2. maddesine göre, ticaret gemileri barış zamanında bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece, 3. maddedeki sağlık kontrolü ile ilgili hükümler²⁶⁰ saklı kalmak üzere hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer (ulaştırma) tam serbestisinden yararlanırlar. Bu gemiler Boğazların hiçbir limanında duraklamaksızın transit suretiyle geçtikleri taktirde, sözleşmenin I. Ek'inde belirtilen vergilerden ve harçlardan başka hiçbir vergi veya harç istenilemez.²⁶¹ Ticaret gemileri vergi veya harçların alınmasını kolaylaştırmak amacıyla, Boğazlara girerken, Boğazların kıyısında bulunan istasyonlara adlarını, uyruklarını, net tonajlarını, nereden geldiklerini ve gidecekleri yeri bildireceklerdir. Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyaridir.²⁶²

b. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Sözleşmenin 4. maddesine göre, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş durumunda ticaret gemileri bayrağı ve yükü ne olursa olsun, barış zamanı için

²⁶⁰ 3. maddenin ilk paragrafındaki hükme göre, Ege Denizi'nden veya Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi milletlerarası sağlık kuralları çerçevesinde Türk kanunları ile getirilen sağlık kontrolüne tabi olmak için Boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Temiz belgeleri olan veya gemide bulaşıcı veya salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için bu kontrol, gündüz ve gece mümkün olan azami süratle yapılacak ve bu gemiler Boğazlardan geçişleri esnasında başka hiçbir duraklamaya mecbur edilmeyeceklerdir.

²⁶¹ Ancak gemiye doğrudan yapılan hizmetler vergi veya harca tabidir. Sağlık denetimi, fener ve şamandra hizmetleri, kurtarma hizmetleri vergi veya harca tabi hizmetlerdir. Bu hizmetlerin karşılığında alınacak vergi veya harçlar, geminin kayıtlı net tonajı üzerinden Altın-Frank esasına göre belirlenen oranlara göre alınacaktır (Ek 1 paragraf 1). Bu konuda ayrıntılı çalışmalar için bkz. ÖNDEŞ, Osman, "The Case of the "Gold Franc" in the Turkish Straits", *Foreign Policy*, Vol. X, No. 1-2, 1983; ÇAĞA, Tahir, *Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair*, İstanbul, 1982.

²⁶² Gemi veya acentasının bu hizmetleri talep etmesi üzerine Türk makamları tarafından yerine getirilen bu hizmetin karşılığı olarak alınacak olan vergi ve harçları Türk Hükümeti serbestçe belirleme hakkına sahiptir. Türk hükümeti bu vergi ve harçları zaman zaman yayınlamakla da yükümlüdür (Ek.1 paragraf 5)

öngörülen kurallar çerçevesinde Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer (ulaştırma) serbestisinden yararlanırlar. Bu durumda da kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ihtiyari bırakılmıştır.

c. Türkiye'nin Savaşan Taraf Olduğu Savaş Zamanı

Bu durumda tarafsız devletlere mensup ticaret gemileri, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek şartıyla, geçiş serbestisinden yararlanırlar. Gemilerin Boğazlara girişinin gündüz olması ve Türk makamları tarafından gösterilen yolun izlenmesi gerekmektedir (md. 5). Türkiye savaş hukukunun savaşan devletlere tanıdığı hakları kullanarak, bu gemilerin taşıdığı yükü kontrol edebilecektir. “Düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek” koşulu da Türkiye’ye geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme hakkı vermektedir. Ayrıca kılavuz alınması mecburiyeti getirilebilir ve bu durumda ücret alınabilir.²⁶³

d. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Saydığı Durum

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde bulunmayan ve Montrö Sözleşmesi'nin 6. Maddesi ile hükme bağlanan bu durumda, ticaret gemileri barış zamanı kuralları uyarınca Boğazlardan geçiş yapabileceklerdir. Bu gemiler Boğazlara gündüz girecekler ve Türk makamları tarafından gösterilecek yolu takip edeceklerdir. Kılavuzluk bu taktirde mecburi kılınabilecek ancak ücrete tabi olmayacaktır.

2. SAVAŞ GEMİLERİ

Montrö Sözleşmesi, savaş gemileriyle ilgili hükümlerin uygulanabilmesini sağlamak amacıyla, savaş gemilerinin türlerini, niteliklerini ve bunların tonajlarının hesaplanmasıyla ilgili esasları Ek. 2’de ayrıntılı olarak düzenlemiştir (md. 8). Buna

²⁶³ TOLUNER, loc.cit.

göre savaş gemileri, savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler şeklinde altı gruba ayrılmıştır.

a. Barış Zamanı

Montrö Sözleşmesi, savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlar'dan geçişi ve Karadeniz'de bulundurulabilecek yabancı deniz kuvveti açısından birtakım sınırlamalar getirmektedir.

(1) Boğazlardan Geçişle İlgili Sınırlamalar

Montrö Sözleşmesi, Boğazlardan her çeşit savaş gemisinin geçişine izin vermemiş, geçiş hakkından yararlanacak gemilerin geçişlerini de bazı sınırlamalara tabi tutmuştur. Barış zamanında Boğazlardan bazı istisnalar saklı kalmakla birlikte, yalnızca hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler geçebilecektir. Sözleşmenin 10. maddesine göre, barış zamanında hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e sahildar olan ister olmayan devletlere mensup bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara sözleşmede öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Savaş gemileri Boğazlara gündüz gireceklerdir. Geçiş sırasında komutanın, Boğazların girişindeki bir işaret istasyonuna, durma mecburiyeti olmaksızın, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirme yükümlülüğü vardır (md. 10, 13).

Barış zamanında Boğazlardan geçiş yapacak savaş gemilerinin bu geçişlerini Türk Hükümeti'ne önceden bildirmek zorundadırlar. Bu ihbarın normal olarak geçişten sekiz gün önce yapılması gerekmektedir. Ancak Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu ön bildirim yükümlülüğünü onbeş gün önceden yerine getirmeleri arzu edilir. Ön bildirimde devletlerin, gemilerinin gidecekleri yeri, isimlerini, tiplerini, sayılarını ve Boğazlardan gidiş ve dönüş tarihlerini belirtmeleri gerekmektedir.

Gemilerin geçiş tarihlerindeki değişikliğin de üç gün önceden Türk Hükümeti'ne bildirilmesi gerekir²⁶⁴ (md. 13).

Sözleşmenin 14. maddesi uyarınca, barış zamanında Boğazlardan geçiş yapacak savaş gemilerinin tonaj ve sayıları da bazı sınırlamalara tabi tutulmuştur. Buna göre, Boğazlardan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvetler en fazla dokuz gemi içereceklerdir. Ancak Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden gemiler ile geçiş sırasında hasara uğramış olan gemiler bu tonaja katılmayacaklardır.

Boğazlardan transit olarak geçen yabancı devletlere ait savaş gemileri, bu geçiş sırasında taşımakta olabilecekleri uçakları kullanamazlar.²⁶⁵ Ayrıca hasar ve arıza durumları dışında Boğazlarda duramazlar ve geçişleri için gerekli olan süreden daha uzun bir süre Boğazlarda kalamazlar.²⁶⁶

Gemilerin tonaj ve sınıfları ile ilgili sınırlamalar, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerinin geçişinde uygulanmayacaktır. Karadeniz'e kıyıdaş devletler, 15.000 tondan daha ağır bir tonajda da olsa hattıharp²⁶⁷ gemilerini Boğazlardan geçirmek hakkına sahiptirler. Ancak bu gemilerin Boğazlardan teker teker ve en çok iki torpido eşliğinde geçmesi gerekmektedir (md. 11). Karadeniz'e kıyıdaş devletler Karadeniz dışında inşa ettirdikleri veya satın aldıkları denizaltılarını, bunların tezgaha konulması veya satın alınması Türkiye'ye zamanında bildirilmiş olması şartıyla, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Ayrıca denizaltılarını, Türkiye'ye vaktinde bilgi vermek şartıyla, Karadeniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere de Boğazlardan geçirme

²⁶⁴ Türk Hükümeti, yabancı bir devlete ait savaş gemisinin geçeceğinden haberdar edilir edilmez, söz konusu kuvvetin kuruluşunu, tonajını ve öngörülen geçiş tarihini, Montrö Sözleşmesi'ne taraf devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine bildirmekle yükümlüdür (md. 24)

²⁶⁵ Md. 15.

²⁶⁶ Md. 16.

²⁶⁷ Hattıharp gemilerinin tanımı için bkz. Ek. 2.

hakkına sahiptirler. Her iki durumda da denizaltıların Boğazlardan gündüz geçmeleri ve teker teker olarak su üstünde seyretmeleri gerekmektedir (md. 12).

Türk Hükümeti'nin daveti üzerine, Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunacak olan yabancı devletlerin savaş gemileri, sınıf ve tonaj açısından getirilen sınırlamalara tabi olmaksızın Boğazlara girebilirler (md. 17).

(2) Karadeniz ile ilgili sınırlamalar

Montrö Sözleşmesi'nde Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği açısından, barış zamanında Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri ile ilgili birtakım sınırlamalar bulunmaktadır.

Sözleşmenin 10. maddesine göre, barış zamanında Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin yalnızca hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri Boğazlardan Karadeniz'e geçebileceklerdir. Diğer bir ifadeyle Karadeniz, bu denize kıyıdaş olmayan devletlerin hattıharp gemilerine, uçak gemilerine ve denizaltılarına kapalı tutulacaktır.

Sözleşmenin 18. maddesi, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında Karadeniz'de bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajına sınırlama getirmiştir. Buna göre söz konusu devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı, 30.000 tonu aşmayacaktır. Ancak Karadeniz'in en güçlü donanmasının tonajı, sözleşmenin imza tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını asgari 10.000 ton aşarsa, 30.000 ton olarak belirtilen toplam tonaj da aynı ölçüde artacak ve en çok 45.000 ton olabilecektir.²⁶⁸ Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajın üçte ikisini geçmeyecektir.

²⁶⁸ Bu amaçla Karadeniz'e kıyıdaş devletler, her yıl 1 Ocak ve 1 Temmuzda Karadeniz'deki donanmasının toplam tonajını Türk Hükümeti'ne bildirecek ve hükümet de bu bilgileri akid taraflara iletecektir. (md. 18/1-b)

b. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında Türkiye'nin tarafsız olması durumunda, tarafsız olan devletlerin savaş gemileri, barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanabilirler. (md. 19/1) Diğer bir ifadeyle, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Ancak Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın, savaşan devletlere ait olup da savaş başlamadan önce limanlarından ayrılmışlarsa, bağlı oldukları limanlara gitmek üzere Boğazlardan geçiş izni verilir. (md. 19/2,4) Bu gemilerin Boğazlardan geçiş sırasında savaş hukukunun savaşan devletlere tanıdığı zapt ve müsadere hakkı ile muayene hakkını icra etmeleri veya diğer herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaklanmıştır. (md.19/5)

Montrö Sözleşmesi, Boğazların savaşan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması esasına iki istisna getirmiştir. Buna göre:

1. Milletler Cemiyeti Misakı 18. Maddesi uyarınca tescil edilen ve yayımlanan, Türkiye'nin taraf olduğu bir karşılıklı yardım antlaşması gereğince tecavüze uğrayan devlete yardım etmek amacıyla, karşılıklı yardım antlaşmasına taraf olan devletlere ait savaş gemileri Boğazlardan geçebilirler (Md. 19/2). Milletler Cemiyeti'nin 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken sona ermiş olması ve Birleşmiş Milletlerle arasında bir halefiyet bulunmaması nedeniyle söz konusu hükmün bugün için uygulama olanağı bulunmamaktadır.²⁶⁹

2. Milletler Cemiyeti Konseyi'nin bir tavsiyesi uyarınca ortak bir harekete katılan devletlerin savaş gemileri, bu devletler savaşan devlet statüsünde dahi olsa, Boğazlardan geçebilirler (Md. 19/2,25). Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona ermesi nedeniyle bu hükmün uygulama imkanı kalmamıştır. Bununla birlikte, Montrö Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin tümü sonraki tarihli Birleşmiş Milletler Şartı'na taraftırlar. Şart'ın 25. Maddesi ile teşkilat üyeleri Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu

²⁶⁹ Toluner, loc.cit., s.176

kararları kabul etmek ve uygulamakla yükümlüdürler. Birleşmiş Milletler üyeleri ayrıca Güvenlik Konseyi'nin barış ve güvenliğin sağlanması ve yeniden iadesi için aldığı tedbirlerin uygulanmasında yardım etmeyi taahhüt etmişlerdir. (Md. 49)

Montrö Sözleşmesi'nin savaşı devletlere ait savaş gemilerinin geçiş hakkını reddeden hükümleri, Şart hükümleri ile tadil edilmiştir. Bu nedenle Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, bugün Boğazların savaşı devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması ilkesinin bir istisnasını oluşturur.²⁷⁰

c. Türkiye'nin Savaşı Taraf Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında Türkiye'nin savaşı taraf olması durumunda, tarafsız olsun veya olmasın, Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin geçiş konusunda düzenleme getirmek tamamen Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır (Md. 20). Türkiye'nin savaşı taraf olması durumunda, savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişini düzenleyen hükümleri ile birlikte, savaş gemileri için Karadeniz ile ilgili düzen de uygulanmayacaktır.

d. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Saydığı Durum

Bu durumda, Türkiye'nin savaşı taraf olduğu savaş zamanı için öngörülen düzen uygulanır. Ancak Türkiye tarafından bu düzenin uygulanmasına başlanmadan önce, mensup oldukları limanlardan ayrılmış bulunan savaş gemilerinin bağlı oldukları limanlara dönmeleri için tekrar Boğazlardan geçmelerine izin verilecektir. Bununla birlikte Türkiye'yi pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz bırakan devletlerin savaş gemileri bu haktan yararlandırılmayabilecektir. (md. 21/1,2) Pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinin bulunup bulunmadığını Türkiye takdir edecektir. Türkiye kendisini söz konusu tehlide maruz sayar ve buna dayanarak sözleşmeden

²⁷⁰ ibid.

kaynaklanan yetkilerini kullanırsa, bu konuyla ilgili olarak Milletler Cemiyeti Sekreterine ve akid devletlere bilgi verecektir. (md. 21/3)

Milletler Cemiyeti Konseyi üçte iki çoğunlukla alacağı bir kararla ve sözleşmenin akid taraflarının oyçokluğuyla, Türkiye'nin bu tedbirleri almasını haklı bulmazlarsa, Türkiye almış olduğu tedbirleri kaldırmakla yükümlü tutulmuştur. (md. 21/4) Milletler Cemiyeti'nin sona ermesi sebebiyle bu hükmün, günümüzde uygulanma olanağı bulunmamaktadır. Ancak bu durum Türkiye'nin sınırsız bir takdir hakkı olduğu anlamına gelmemektedir. Takdir hakkının kullanılış biçimi, normal milletlerarası usuller uyarınca, diğer akid devletler tarafından tartışılabilir.²⁷¹

3. HAVA GEMİLER

Sözleşmesi'nin 23. Maddesine göre, Boğazlar üzerindeki hava sahasından yalnız sivil hava gemilerinin Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişine izin verilmiştir. Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında geçişte kullanılacak hava yollarını gösterecektir. Arızı uçuşlar yapan sivil hava gemileri, geçişlerini üç gün önceden Türk Hükümeti'ne bildirmek, muntazam seferler yapan hava gemileri ise, geçiş tarihlerini belirten genel nitelikte bir ön bildirimde bulunarak geçebileceklerdir. Montrö Sözleşmesi ile öngörülen bu düzen, Türkiye'nin antlaşmalarla diğer devletlere, Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkı tanınmasına engel değildir.

C. TÜRKİYE'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİNİN KAPSAMI

Montrö Sözleşmesi'nin temel prensibi olan geçiş ve ulaştırma özgürlüğü prensibi akid taraflarca, sözleşmenin 1. maddesinde kabul edilmiş ve maddenin devamında, söz konusu özgürlüğün sözleşmedeki hükümlerle düzenleneceği ifade edilmiştir. Boğazlardan geçiş ve ulaştırma konusunu düzenleyen Montrö Sözleşmesi,

²⁷¹ Ibid., s. 178.

Türkiye'nin yetkilerine bu açıdan sınırlama getirmiş, bunun dışında kalan konularda Türkiye'nin boğazlar üzerindeki egemenlik yetkileri sınırlanmamıştır. Diğer bir ifadeyle Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nde hükme bağlanmayan konularda, düzenleme yapma yetkisi bulunmaktadır.

Türkiye'nin sahip olduğu düzenleme yetkisi, milletlerarası hukukun boğaz devletlerinin yetkilerine getirdiği genel sınırlamalara ve Montrö Sözleşmesi'ndeki sınırlamalara uygun şekilde kullanılmalıdır.²⁷² Bu anlamda Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'nin düzenleme yetkisine getirdiği sınırlamanın belirlenmesi önem taşımaktadır.

Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisi konusunda tartışmalara sebep olan temel husus, sözleşmede hükme bağlanan "*geçiş ve ulaştırma özgürlüğü*" ilkesidir. Ancak geçiş ve ulaştırma özgürlüğü kavramı, boğazlardan geçiş yapan gemilere mutlak bir özgürlük tanımadığı gibi, Türkiye'nin geçişe ilişkin düzenleme yapma yetkisini de ortadan kaldırmamaktadır. Zira geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ilkesi, tüm boğaz devletlerinin sahip olduğu yetkilerden Türkiye'yi yoksun bırakmak amacıyla hükme bağlanmış bir ilke değildir. Egemenliği sınırlandıran hükümlerde dar yorum yapılmasını gerektiren yorum kuralları, milletlerarası deniz hukukunun yerleşik kuralları ve Montrö Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları Türkiye'nin düzenleme yetkisi ile ilgili varılan bu sonucu doğrular niteliktedir.

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimiyle ilgili genel ilkeleri belirten Montrö Sözleşmesi, geçiş dolayısıyla ortaya çıkabilecek birçok soruna değinmemiştir. Milletlerarası bir sözleşmede, sözleşmeye konu olan hususlara ilgili tüm sorunları ortadan kaldırabilecek ayrıntılı bir düzenleme getirilmesi oldukça güçtür. Kaldı ki Montrö Sözleşmesi'nde düzenlenmeyen birçok konu, sözleşmenin imzalandığı dönemde mevcut olmayan, fakat günümüzde yaşanan gelişmeler sonucu ortaya çıkan sorunlara ilişkindir. Boğaza kıyıdaş tek devlet olan Türkiye, Montrö Sözleşmesi'nde

düzenlenmeyen hususlarda ülkesel egemenliğinden kaynaklanan yetkilerini kullanabilecek ve sözleşmenin temel prensibi olan geçiş ve ulaştırma özgürlüğüne sadık kalarak, geçişe ilişkin düzenlemeler yapabilecektir.

Geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ilkesinin yorumunda ve sözleşmedeki temel yapının değerlendirilmesinde milletlerarası hukuk kurallarına başvurmak gerekmektedir. Tezimizin birinci bölümünde incelemeye çalıştığımız üzere, milletlerarası hukukta statüsü özel bir sözleşmeyle düzenlenmemiş boğazlar için milletlerarası hukukun kabul ettiği iki tür geçiş rejimi bulunmaktadır. Bu rejimlerden ilki 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde düzenlenen *zararsız geçiş rejimidir*. Diğer rejim ise ilk olarak 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde ortaya konan *transit geçiş rejimidir*. Milletlerarası hukukta boğazların rejimiyle ilgili genel hükümleri içeren bu sözleşmeler, Türk Boğazları'nda özel bir rejim getiren Montrö Sözleşmesi'nin yorumunda başvurulabilecek temel kaynaklardır. Söz konusu sözleşmelerde düzenlenen zararsız geçiş rejimi ve transit geçiş rejimi arasında oldukça önemli farklılıklar bulunduğundan Montrö Sözleşmesi'ndeki geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ilkesi ile ilgili olarak bu rejimlerden hangisi içinde değerlendirilme yapılacağının saptanması büyük önem taşımaktadır.

1. MONTRÖ REJİMİ'NİN MİLLETLERARASI BOĞAZLARDAN DİĞER GEÇİŞ REJİMLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde karasuları ve karasuları dahilindeki milletlerarası boğazlar için öngörülen hukuki rejim zararsız geçiş rejimidir. Zararsız geçiş rejimi milletlerarası hukukta kıyı devletlerinin mevcut uygulamalarına dayanan ve teamül niteliği kazanmış bir rejimdir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile getirilen transit geçiş rejimi ise milletlerarası hukuktaki mevcut durumu yansıtmayan yeni bir rejimdir.

²⁷² TOLUNER, Sevin, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", *Prof. Dr. M. Belik ve Prof. Dr. T. Çağa'ya Saygı Semineri*, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul, 1994, s.

Temeli karasularından zararsız geçişe dayanan bu rejimler, milletlerarası ulaştırmanın kesintisiz ve zgr olması ilkesi doğrultusunda gemilerin karasularından ve boğazlardan *kıyı devletlerinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermeksizin, münhasıran geçiş amacıyla* yaptıkları geçişi kapsamaktadır. Karasularından zararsız geçiş rejiminden farklı olarak milletlerarası boğazlardan yapılacak bu geçişlerin “*ertelenemez geçiş*” olması gerekmektedir. Bir diğer fark, savaş gemilerinin geçişi kıyı devleti tarafından önceden izin veya ihbar şartına tabi tutulabilirken, boğazlardan geçiş konusunda her tür gemiye geçiş hakkı tanınmış bulunmaktadır.²⁷³

Zararsız geçiş rejimi ve transit geçiş rejimi kıyaslandığında ise transit geçiş rejiminde boğaz devletlerinin yetkisine daha fazla sınırlama getirildiği görülmektedir. Zira zararsız geçiş rejiminde hiçbir uçağa boğazlar üzerinden uçuş hakkı tanınmazken, transit geçiş rejiminde sivil ve askeri uçakların uzaktan uçuş hakkı bulunmaktadır. Bu iki rejimin arasındaki bir diğer farklılık, zararsız geçiş rejiminde deniz altılarının ve sualtı araçlarının su üstünden ve bayraklarını göstererek geçme hakkı tanınırken, transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda bu araçların dalmış vaziyette geçme hakkı bulunmaktadır.²⁷⁴

Türkiye, 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesine de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine de taraf olmadığından, bu sözleşmelerin Türkiye açısından bağlıyıcılığı bulunmamaktadır. Ayrıca Türk Boğazları 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 35/c’ deki istisnai durumu karşılayan ve hukuki rejimi bu sözleşmedeki hükümlerden etkilenmeyecek boğazlardandır. Bununla birlikte her iki sözleşme de boğaz devletine tanınan yetkiler ve çevresel konulardaki gelişmeleri yansıtan hükümleri açısından başvurulabilecek milletlerarası hukuk kaynaklarıdır.

10.

²⁷³ BAYKAL, “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki...”, s. 32

²⁷⁴ 1982 BMDHS md.38

Milletlerarası bir sözleşmenin hükümlerinin ve sözleşme ile kurulan hukuki rejimin öncelikle sözleşmenin akdedildiği dönemin milletlerarası hukuku bağlamında değerlendirilmesi gerekir. Antlaşmalar hukukunun yerleşik bir ilkesi olan bu gereklilik, “*zamanlararası hukuk doktrini*” olarak da anılmaktadır.²⁷⁵ Bu değerlendirme sözleşmenin genel çatısının belirlenmesinde olduğu kadar, tarafların niyetlerinin ve amaçlarının belirlenmesinde de önem arz etmektedir. Sözleşme ile kurulan genel rejim, sözleşmenin akdedildiği dönemin milletlerarası hukukuna sadık kalınarak yorumlandıktan sonra ise mevcut milletlerarası hukuk açısından değerlendirme yapılmalıdır. Bu husus özellikle Montrö Sözleşmesi gibi çok uzun süredir yürürlükte olan milletlerarası sözleşmeler için daha da önemli bulunmaktadır.

Montrö Sözleşmesi’nin akdedildiği dönemde, statüsü bir antlaşmayla düzenlenmemiş milletlerarası boğazların hukuki rejimi konusunda mevcut olan tek rejim zararsız geçiş rejimiydi. Bu nedenle Montrö Sözleşmesi’ndeki geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ilkesinin yorumlanmasında başvurulması gereken milletlerarası hukuk kuralları zararsız geçiş rejimine ilişkin kurallar olmalıdır.

Montrö Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları da sözleşmenin zararsız geçiş rejimi altında değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Her ne kadar Montrö sözleşmesinde açıkça geçişin zararsız geçiş olması gerektiği belirtilmemişse de sözleşmenin hazırlık çalışmalarında Türk temsilcilerinin boğazlardan geçiş ve ulaştırmanın zararsız geçiş şeklinde anlaşılması gerektiği ile ilgili net ifadeleri konferansta itirazla karşılaşmamıştır.

Montrö Konferansı sırasında, Türk temsilcileri tarafından, sözleşmesi hazırlanmakta olan rejimde ulaştırma özgürlüğü ile geçişin zararsızlığı arasındaki dengeye dikkat çekilmiş; rejimin Türkiye’ye yönelik bir zarar oluşturmaması ve Türkiye’nin egemenliğe ilişkin yetkilerinin saklı tutulmasının altı çizilmiştir.²⁷⁶

²⁷⁵ TARHANLI, Turgut, “Türk Boğazları’nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme”, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu*, TÜDAV Yayın No. 5, İstanbul, 2000, s. 12.

²⁷⁶ TOLUNER, Sevin, “Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi ve Montreux Andlaşması”, *Çevre Koruma*, Y. 1, S. 3, 1980, s. 7-9.

Konferans sırasında Türkiye'nin ortaya koyduğu bu hususlara yönelik itirazın bulunmaması nedeniyle, boğazlardan geçişin zararsız geçiş olması konusunda tarafların uzlaşısı içinde olduğunu söylemek mümkündür.²⁷⁷

Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş ve ulaştırma özgürlüğü kavramının zararsız geçiş rejimi doğrultusunda anlaşılması gerekmektedir. Birlikte, Montrö Sözleşmesi Türkiye'ye zararsız geçiş rejiminin kıyı devletlerine tanıdığı yetkilerden daha fazla yetki sunmaktadır.²⁷⁸ Montrö Sözleşmesi'nde altı çizilen güvenlik faktörü, sözleşmeye sui generis bir özellik vermektedir.

Kıyıların tamamı tüm toprakları ile çevrili ve tarihi olarak iç sular rejimine tabi Marmara Denizi'nin birleştirdiği ve esasen milli boğaz özelliğine sahip Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı, Montrö Sözleşmesi uyarınca milletlerarası ulaştırmada kullanılmaktadır.²⁷⁹

Doğal olarak oluşmuş ve milletlerarası ulaştırmada kullanılan hiçbir boğazdan geçiş için önceden izin, kontrol ya da ücret öngörülmemişken, Türk Boğazları'ndan geçiş önceden sıhhi kontrole ve ücrete tabi tutulmuştur.²⁸⁰

Milletlerarası Boğazlardan geçişte ticaret ve savaş gemilerinin geçişi açısından hiçbir ayırım yapılmamışken, Türk Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçişi önceden bildirim tabi tutulmuş uçak gemileri, deniz altıları ve bazı tür gemilerin geçişi yasaklanmıştır.²⁸¹

²⁷⁷ İNAN, op.cit., s. 58.

²⁷⁸ Baykal, “Boğaz devleti lehine sıkılaştırılmış zararsız geçiş rejimi” yapmaktadır. Bkz. BAYKAL, loc.cit., s. 33.

²⁷⁹ BAYKAL, loc.cit.

²⁸⁰ Montrö Sözleşmesi, md. 2,3 ; İbid.

²⁸¹ Montrö Sözleşmesi, md. 8-22; İbid.

Geçiş yapacak gemilerin tonajına Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği düşünülerek sınırlama getirilmiştir. Ayrıca hiçbir askeri ve sivil uçağa boğazlar üzerinden uçuş hakkı tanınmamıştır.

Sonuç olarak, Boğaz devleti olan Türkiye'nin yetkilerine milletlerarası hukukta öngörülen rejimlere kıyasla en az sınırlama getiren Montrö Rejimi'ndeki bu temel yapının ve kurulan dengenin, sözleşmenin yorumunda mutlaka dikkate alınması gerekmektedir.

2. GEÇİŞ VE ULAŞTIRMA ÖZGÜRLÜĞÜ KAVRAMININ İNCELENMESİ

Montrö Sözleşmesi'nin başlangıç kısmında tarafların, boğazlardan geçiş özgürlüğü ilkesini, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz sahil darı devletlerin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde koruyacak şekilde düzenlemek isteği belirtilmiştir. Boğazlardan geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ilkesinin taraflarca kabul edildiği 1. maddede belirtildikten sonra, 2. maddede bu ilke ticaret gemilerinin geçişı açısından hükme bağlanmıştır.

Montrö Sözleşmesi'nin 2. Maddesindeki “geçiş ve ulaştırma özgürlüğü” kavramı, Türkiye'nin boğazlardan geçişı düzenleme yetkisiyle ilgili olarak çeşitli açılardan tartışmalara sebep olmuştur. Bu nedenle söz konusu kavramın Türkiye'nin boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını ve düzenleyici yetkisini ortadan kaldırmadığının tespiti önem taşımaktadır.

Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesindeki “geçiş ve ulaştırma özgürlüğü” kavramı sınırsız bir özgürlük içermemektedir. Geçiş ve ulaştırma özgürlüğünün öncelikle milletlerarası hukukta bu kavrama verilen anlam ve sınırlamalar ışığında anlaşılması gerekmektedir. Zira yabancı ticaret gemilerinin karasularından ve karasuları dahilinde bulunan boğazlardan geçiş özgürlüğü, milletlerarası hukuk tarafından düzenlenmiş bir ilkedir. Geçiş ve ulaştırma özgürlüğünün milletlerarası hukuktaki anlamından bağımsız değerlendirilmesi ve 2. maddede ifade edilen bu

özgürlüğün Türkiye'nin egemenlik haklarını ortadan kaldırdığı sonucuna varılması mümkün değildir. Sözleşme metninde ve sözleşmenin hazırlık çalışmalarında bu özgürlüğe milletlerarası hukukta öngörülenden daha mutlak bir anlam verildiğini gösteren bir belirti kesinlikle bulunmamaktadır.

Türk temsilci heyeti tarafından 22 Haziran 1936 tarihinde konferansa sunulan 13 maddelik sözleşme tasarısının giriş kısmında Türkiye'nin güvenliğini sağlama amacının altı çizilmiştir. Türk tasarısının 12. maddesi geçiş ve ulaştırma özgürlüğüyle ilgili olarak Türkiye'nin kaygılarını yansıtan bir maddedir. Tasarının 12. maddesi *"İşbu Sözleşmenin hükümleri, bu sözleşme ile göz önünde bulundurulacak bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz"* hükmünü içermektedir.²⁸² Bu hükmün açıklamasında Türk delegasyonunun şu hususları vurguladığı görülmektedir: *"Bu yüzden geçişin her durumda zararsız²⁸³ ve saldırgan nitelikten yoksun²⁸⁴ olması gerekir. Hiç kimse, serbest geçişin Boğazlar Bölgesinde, geçen gemilerin yol açabileceği rahatsızlıklar doğurmasını ve buna kıyı devletinin herhangi bir müdahalede bulunmamasını düşünemez. Geçen gemilerin kendi içinde rahatsızlıklar veya bizzat gemilerin kıyılarına karşı suç işlemesi durumu düşünülebilir. Bu gibi durumlarda geçiş yapan gemilere karşı milletlerarası düzenlemelerin uygulanması gerekir"*²⁸⁵ ve *"Türkiye milletlerarası ulaşım konularında her türlü kolaylıkları sağlamak istegindedir, ancak buna karşılık da geçişin zararsız olması için hükümler konulmasını öteki hükümetlerin kabul etmesini beklemektedir"*.²⁸⁶

Montrö Sözleşmesi'ndeki güvenlik faktörü ve konferans sırasında Türkiye'nin sunduğu tasarının 12. maddesi, sözleşme hükümlerinin Türkiye'nin bölgedeki egemenlik haklarını sınırlamayacağını ve geçişe zararsız geçiş karakteri verilmesinin amaçlandığını göstermektedir.

²⁸² MERAY-OLCAY, loc.cit., s. 440.

²⁸³ "innocent"

²⁸⁴ "inoffensive"

²⁸⁵ İbid., s. 42.

²⁸⁶ TARHANLI, op.cit., s. 13.

Türk tasarısının 12. maddesine en güçlü eleştiri konferansın 25 haziran 1936'da yapılan 5. oturumunda Birleşik Krallık temsilcisi Lord Stanhope tarafından getirilmiştir. Lord Stanhope'a göre, Türkler boğazların Türk suları içinde olduğunu vurgulamak istemekte olup sözleşmenin hükümleriyle bağlanmaya hazırdılar. Diğer taraftan Türkler egemenliklerinin hiçbir koşulda sınırlanmayacağını ve ihlal edilmeyeceğinin altını çizmek istiyorlardı. Ancak Lord Stanhope bu maddenin amacı ve gayesine zıt şekilde yorumlanabileceğine ve sözleşme yürürlüğe girdikten sonra Türkiye'nin "*Sorun Türkiye'nin egemenliğini ilgilendirir ve bu nedenle egemenliğimizi korumak için sözleşmenin herhangi bir hükmünü değiştirmek hakkımız vardır*" şeklinde bazı iddialara yol açabileceğini öne sürmüştür.²⁸⁷ Lord Stanhope Türkiye'nin bunu kastetmediğinden emin olduğunu ve Türk temsilcisinin sonraki değil önceki görüşü paylaştığını umduğunu belirtmiştir. Türk temsilcisi Tefvik Rüştü Aras da Türkiye'nin Lord Stanhope'un önceki görüşünü paylaştığını belirterek, Türkiye'nin sözleşmeyi milletlerarası ulaştırmayı kolaylaştırmak için kendi rızasıyla kabul edeceklerini ifade etmiştir. Aras ayrıca, ne konvansiyonun ne de hükümlerinin hiçbir zaman Türkiye'nin egemenlik haklarını sınırlayacak şekilde yorumlanmayacağını ve uygulanmayacağını; bu amaçla bir girişim yapılmaması gerektiğini vurgulamıştır.

Türk tasarısının 12. maddesi Birleşik Krallık Temsilci Heyeti tarafından 4 Temmuz 1936 tarihli tasarılarında değiştirilmiş ve yeni düzenlemede 22. maddede hükme bağlanmıştır. Birleşik Krallık tasarısının 22. maddesine göre, "*Türkiye'nin özgürce kabul etmiş bulunduğu işbu Sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin ülkesi ve karasuları üzerinde egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır*"²⁸⁸. Birleşik Krallık temsilcisi Lord Stanhope'un Türk tasarısının 12. maddesine yönelik olarak getirdiği eleştiriyle, *pacta sunt servanda* ilkesine saygı gösterilmesi gereğinin hatırlatılmasından başka amaç güdülmediği Birleşik Krallık'ın

²⁸⁷ TOLUNER, "Boğazlardan Geçiş...", s. 11; MERAL-OLCAY, loc.cit., s. 81-82; TOLUNER, Sevin, "The Regulation of Passage Through the Turkish Straits and the Montreux Convention", *Annales de la Faculté de Droit d'Istanbul*, Tome XXVIII, No. 44, 1981, s. 83.

²⁸⁸ MERAY-OLCAY, loc.cit., s. 452.

tasarısında Türkiye'nin egemenliğini olduğu gibi koruyan ifadeden anlaşılmaktadır.²⁸⁹

Türk delegesi Numan Menemencioğlu, 9 Temmuz 1936'da yapılan 17. oturumda geçişin zararsız olma karakterini vurgulayarak; Türkiye'nin boğazlar üzerinde idari ve adli yetkiler istediğini, bu yetkilerin sözleşme hükümlerini etkilemediğini ve sözleşmenin alanı dışında olduğunu belirtmiştir. Menemencioğlu ayrıca bu yetkilerin çok önemli olduğunu ve açık denizlerdeki ulaştırmaya benzer bir ulaştırmanın boğazlardan geçiş hakkı için iddia edilemeyeceğini ifade etmiştir.²⁹⁰ Menemencioğlu aynı oturumda, Türkiye'nin bu konuyu teknik komitede açıkladığını ve tasarı komitesinin²⁹¹ bu görüşleri metinde ifade edecek bir formül bulması gerektiğini belirtmiştir. Hiçbir devlet tarafından ne 17. oturumda ne de sonraki oturumlarda bu konulara itiraz edilmemiştir ve sonradan tasarı komitesine gönderilmiştir.

Montrö Konferansı'nın 13.07.1936 tarihli oturumunda Tefik Rüşti Aras; *"...Türkiye, iki yüzyıldır savaş ve savaşın sonuçları açısından bakılan bu geçidi, bir güvenli odağı ve uygar uluslar arasında bir birleştirme çizgisi durumuna getirebilecek bir düzenlemenin kurulmasını yürekten istemektedir. Boğazlar için sonsuzluğa uzanan bir rejim düşünölemeyeceğı gibi, bayrak ayırımı gözetilmeksizin bütün gemilere uygulanabilecek uluslararası bir düzenlemenin hükümlerini saptamak için, şu ya da bu konferansta toplanmış devletlerin salt çıkarlarına dayanan bir rejim de kurulamaz. Türkiye egemenliğinden kaynaklanan haklarını saklı tutmaya özen gösterecektir."* şeklinde bir beyanda bulunmuş ve bunun üzerine oturum başkanı M. Bruce; "Bütün temsilci heyetlerin, Bay Aras'a Türkiye'nin durumunu açıkça belirleyen bu konuşması için gönöl borcu duyduklarından kuşum yoktur." şeklindeki ifadesiyle

²⁸⁹ TOLUNER, "Boğazlardan Geçiş...", s. 12.

²⁹⁰ MERAL-OLCAY, loc.cit., s. 164.

²⁹¹ Tasarı Komitesi Fransa, Yunanistan, Birleşik Krallık, Türkiye ve USCB'nin temsilcilerinden oluşuyordu ve başkanlığını Yunan Temsilci E.B.N. Politis yapmaktaydı.

Türkiye'nin boğazlar bölgesinde egemenlik haklarının saklı olduğunu kabul etmişlerdir.²⁹²

Montrö Konferansı'nda 2. maddenin biçimlendirilmesi sırasındaki tartışmalar, bir taraftan sözleşmede öngörülen yükümlere saygı gösterilmesini sağlamak, diğer taraftan idari ve adli zabıta yetkisini, yargı yetkisini ve geçişin zararsız ve saldırsız olmasını talep etme yetkisini saklı tutmak kaygısından kaynaklanmıştır.²⁹³ 16 Temmuz tarihli oturumda Tefik Rüştü Aras *"incelediğimiz konunun tümüyle dışında kalan ve Türkiye'nin çıkarlarına dokunmayan birtakım kaygılar, 22. maddenin kaleme alınış konusunda tartışmalara yol açmıştır. Boğazlar Bölgesi, Türkiye'nin bütünlüğü içinde ayrılmaz bir parçası olduğuna ve bu bölgedeki egemenliğimiz konusunda emin olduğumuza ve burada yalnız Boğazlardan geçiş rejiminin düzenlenmesiyle uğraştığımıza göre..."* şeklinde ifade ettiği gerekçesiyle 22. maddenin kaldırılmasını önermiştir. Her iki görüş de diğerini reddetmeden ikna edebildiği için Aras'ın bu önerisi kabul edilmiştir.

Yeni düzenlenen şekliyle 22. maddedeki ifade, zararsız geçiş prensibini dolaylı olarak kabul etmiştir. Katılımcı devletler tarafından zararsız geçişe dair bir itiraz olması durumunda, Türkiye'nin ülkesi üzerindeki egemenliği ile ilgili ifadelerin Birleşik Krallık tasarısında bulunmaması gerekirdi.²⁹⁴

Montrö Konferansı'nda Türkiye'nin ülkesel egemenliğinden kaynaklanan ve her boğaz devletinin sahip olduğu yetkilerin saklı tutulmasıyla ve geçişin zararsızlığı konusunda uzlaşma sağlanmasıyla birlikte, bu hususların sözleşmede zikredilmemesini Toluner şu şekilde açıklamaktadır: "Bunun belirtilmesine gerek olmadığı gibi belirtilmesi yoluna gidilmesi uygun da olmazdı. Çünkü, geçişin zararsızlığı gibi kıyı devletlerinin düzenleme yapma, uygulama ve yargı yetkisinin içeriği, hukuk tarafından ayrıntılı olarak düzenlenmiş bilinen kavramlardır.

²⁹² MERAY-OLCAY, loc.cit., s. 184.

²⁹³ TOLUNER, loc.cit., s. 12.

²⁹⁴ İNAN, op.cit., s. 58.

Montreux’de ayrıca düzenlenmemiş olması, bunlara özel bir anlam verilmeyişinden ötürüdür. Tamamen veya kısmen düzenlenmesi yoluna gidildiğinde, hem bu kavramların genel hukukta öngörülen anlamı, kaçınılmaz olarak, az veya çok değişmiş olurdu ve hem de bu kavramlar antlaşmada öngörüldüğü biçimde dondurulmuş olurdu. Bu taktirde ise hukukta ortaya çıkabilecek gelişmelerden yararlanma olanağı bulunmazdı. Esasen, Montreux ile yaratılacak bir yeni “zararsızlık” veya “yetki” kavramının, genel hukukta öngörülenden saptığı ölçüde, antlaşmaya taraf olmayan devletlere karşı rızaları bulunmaksızın ileri sürülmesi de hukuken olanaksızdır”.²⁹⁵

Türk tasarısının ticaret gemilerinin geçişiyle ilgili 2. maddesinin tartışmaları sırasında ve sonrasında Türkiye’nin konumuna itirazın olmaması sebebiyle, Türkiye zararsız geçişin ve deniz hukukunun yerleşik prensiplerine göre geçişi ve ulaştırmayı, sözleşmenin ruhuna sadık kalarak düzenleme yetkisine sahiptir. Diğer bir ifadeyle, Türkiye Montrö Sözleşmesi’nde saklı tutmuş olduğu zabıta ve yargı yetkisini zararsız geçişe ilişkin kurallar çerçevesinde kullanabilir, geçişin zararsızlığını bu kurallar ışığında değerlendirip hukukun kıyı devletlerine tanıdığı hakları kullanabilir.²⁹⁶

1958 Sözleşmesi’ 14-23. maddeleri ve 1982 Sözleşmesi’nin 17-32. maddeleri arasında düzenlenen zararsız geçiş hükümleri, deniz hukukunun teamül niteliğindeki kurallarını yansıtmaktadır. 1982 Sözleşmesi’nin “*Kıyı Devletinin Zararsız Geçişle İlgili Kanun ve Düzenlemeleri*” başlığını taşıyan 21. maddesi, kıyı devletlerine, seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, denizin canlı kaynaklarının muhafazası, kıyı devletinin çevresinin korunması ve çevrede kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi gibi konularda düzenleme yapma yetkisi vermektedir.

Sözleşmenin yorumu yapılırken sözleşme metninde yer alan terimlerin yalnızca kavramsal olarak değerlendirilmemesi, sözleşmenin bütünü içinde, konu ve

²⁹⁵ TOLUNER, loc.cit., s. 12.

²⁹⁶ TOLUNER, “The Regulation...”, s. 84.

amacı dikkate alınarak yorumlanması gerekir. Ayrıca sözleşmedeki terimlerin ifade ettiği doğal ve alışılmış anlamı esas alınarak iyi niyetle yorum yapılmalıdır. Milletlerarası hukukun yoruma ilişkin getirdiği kuralların dikkate alınmaması çeşitli açılardan adaletsizliklere yol açabileceği gibi hakkın suistimaline de sebep olabilir.

1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 31, 32 ve 33. maddeleri antlaşmaların yorumuyla ilgili hükümler içermektedir. Bu hükümler temel olarak Milletlerarası Adalet Divanı'nın geliştirmiş olduğu içtihatlara dayanmaktadır. Madde 31/1'e göre “ *Bir antlaşma, hükümlerine antlaşmanın bütünü içinde ve konu ve amacının ışığında verilecek ailede manaya uygun şekilde iyi niyetle yorumlanır.* ” Tarafların antlaşmanın yorumu konusundaki mutabakatını tespit eden antlaşmanın uygulanması ile ilgili daha sonraki herhangi bir uygulaması ve taraflar arasındaki ilişkilerde milletlerarası hukukun tatbiki kabil herhangi bir kuralı da antlaşmanın bütünü ile birlikte dikkate alınması gereken unsurlardır. (md. 31/3 b,c) Ayrıca md. 31/4'e göre “ *tarafların bir terime özel bir mana vermek istemedikleri tespit edilirse, o terime o mana verilir.* ”

Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde yorumla ilgili olarak metne müracaat usulü tercih edilmiştir. Tarafların maksadını tespit için her şeyden önce metinden hareket edilmelidir. Metin bütünü ile ele alınmalıdır. Antlaşmanın önsözü ve ekleri bütüne dahildir. Ayrıca md.31/3 c de antlaşmanın bütünü ile birlikte taraflar arasındaki ilişkilerde uygulanabilecek ilgili devletler hukuku kurallarından da söz edilmektedir.

Yorumu söz konusu olan antlaşmanın akdi sırasında yürürlükte olan devletler hukuku kuralları ışığı altında mı, yoksa uygulanması sırasında yürürlükte olan Devletler hukuku kuralları ışığı altında mı yorumlanacağı görüşü arasında Viyana Konferansı'nda bir tercih yapılmamıştır. Devletler hukukunda genel kural, bir hukuki vakıanın meydana geldiği zamanda yürürlükte olan hukukun ışığı altında değerlendirilmesi yönündedir. Fakat yorum konusunda meselenin, tarafların

maksadına bağılı olduğu göz önünde bulundurulmuş bu surette devletler hukuku gelişmelerinin dikkate alınması imkanı açık tutulmuştur.²⁹⁷

Yorum konusundaki metne müracaat usulüne uygun olarak, Montrö Sözleşmesi'ndeki geçiş ve ulaştırma özgürlüğü kavramının yorumuna dönülecek olursa burada öncelikle özgün metin olan Fransızca metne başvurulması gerekmektedir. Sözleşmenin İngilizce çevirisindeki "*freedom of transit*" ifadesi transit geçiş rejimiyle ilgili tartışmalar yaratılmasına neden olmuştur. Oysa tezimizin 1. Bölümünde sunmaya çalıştığımız transit geçiş rejimi ilk olarak 1982 Sözleşmesi ile getirilen bir rejimdir ve bu tarihten önceki uygulamaya dayanmayan yeni bir düzenleme getirmektedir. Birleşmiş Milletler 3. Deniz Hukuku Konferansı'na kadar tartışması bile mevcut olmayan ve 1982 Sözleşmesi'nde büyük deniz güçlerinin çabaları sonucu kabul edilen bu rejimin 1936 yılında akdedilen Montrö Sözleşmesi'ndeki rejim ile hiçbir ilişkisi bulunmamaktadır. Zira 2. maddedeki transit kelimesi bir rejimle değil geçiş durumuyla ilgilidir.²⁹⁸

Sözleşmenin taraflarının bir terime olağan anlamı dışında bir anlam vermemeleri durumunda, terimin olağan anlamı ile değerlendirilmesi gerekir. Geçiş ve ulaştırma özgürlüğü kavramına sözleşmenin tarafları milletlerarası hukukta öngörülenden farklı bir anlam yüklememişlerdir. 2. maddenin metni de bu maddenin biçimlendirilmesindeki hazırlık çalışmaları da "geçiş ve ulaştırma özgürlüğü"ne farklı bir anlam verilmediğini göstermektedir. Söz konusu kavramla kıyı devletinin milletlerarası hukukta geleneksel olarak kabul edilen düzenleme yetkisine daha fazla bir sınır getirilmemiştir. Türk tasarısının 12. maddesiyle ilgili tartışmalarda zararsız geçiş karakterinin tanınması, Türkiye'nin yetkilerini daha fazla sınırlama amacı taşınmadığını göstermektedir.²⁹⁹

²⁹⁷ BELİK, Mahmut R. , "Milletlerarası Antlaşmaların Yorumu", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, S. 1, 1981, s. 2.

²⁹⁸ TARHANLI, op.cit., s. 17.

²⁹⁹ TOLUNER, loc.cit., s. 84.

Geçiş ve ulaştırma serbestisi ilkesi hem Lozan hem de Montrö Sözleşmesi'nde de kabul edilmekle birlikte, Montrö'de bu ilke yalnızca ticaret gemilerinin geçişi açısından kabul edilmiş, savaş gemileri ve uçakların geçişi açısından Montrö Sözleşmesi'nde Lozan'a göre, çok daha sınırlayıcı hükümler getirilmiştir. Türkiye'nin yetkilerine en az sınırlama getiren bu sözleşmenin ve geçiş ve ulaştırma özgürlüğünün yorumunda sözleşmede kurulan dengenin mutlaka dikkate alınması gerekmektedir. İmzalandığı dönemin milletlerarası hukuku bakımından farklı bir düzenleme getiren Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları'nın stratejik konumuna yönelik özel bir rejim kurmaktadır.

Sonuç olarak "geçiş ve ulaştırma özgürlüğü" kavramı Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nin açık hükümlerine ve deniz hukukunun uygulanabilir kurallarına uygun olarak geçişi düzenleme yetkisini ortadan kaldırmamaktadır. Türkiye sahip olduğu düzenleyici yetkisini kullanırken milletlerarası hukukun boğaz devletlerinin düzenleme yapma yetkisine getirdiği genel sınırlamalarla bağlıdır. Milletlerarası hukukun düzenleme yetkisine getirdiği sınırlamalar ışığında bakıldığında da, Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesinin Türkiye'nin düzenleme yapma yetkisini milletlerarası hukukta öngörülenden daha fazla sınırlamadığı görülmektedir.

3. BOĞAZ DEVLETLERİNİN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİNİ SINIRLAYAN GENEL MİLLETLERARASI HUKUK KURALLARI

Boğaz devletlerinin boğazlardan geçişi düzenleme yetkilerine ilişkin milletlerarası hukuk tarafından getirilen sınırlamalardan ilki yabancı gemiler arasında ayırım yapılmaması prensibidir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin kıyı devletlerinin karasularından zararsız geçişteki görevleriyle ilgili 24/1(b) maddesine göre, kıyı devleti kanun ve düzenlemelerini uygularken *"herhangi bir Devletin gemilerine karşı veya herhangi bir Devlete veya Devletten veya Devlet adına kargo taşıyan gemilere karşı ayırım"* yapmayacaktır.

1982 Sözleşmesi'nin yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının ertelenmesi ile ilgili 25/3. maddesinde de "yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım

yapılmaması” gereği belirtilmektedir. 1958 Karasuları Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 18/2. maddesinde ve 1982 Sözleşmesi’nin 26/2. maddesinde gemilere yapılacak özel hizmetler karşılığı istenecek rüsumun “ayrım yapılmadan” alınacağı belirtilmektedir. Ayrım yapılmaması prensibine ilişkin bir başka düzenleme, 1982 Sözleşmesi’nin milletlerarası boğazlardan geçişe ilişkin 42/2. maddesinde bulunmaktadır. Bu hükme göre, boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeleri yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayrım yapmayacaktır.

Konferansın hazırlık çalışmaları, şeklen ve fiilen ayrım yapılmaması kavramıyla ilgili bir açıklama getirmemektedir. Milletlerarası Adalet Divanı’nın kararlarında bu tür ifadelerle verilen anlama göre, bu ifadeyle kastedilen husus, hukuki düzenlemelerde şeklen ve hukuken eşitlik tanınmakla birlikte, uygulamanın fark yaratacık tesirler doğurmasıdır.³⁰⁰ Kıyı devletinin geçişe ilişkin düzenlemelerinde devletler arasında ayrım yapan hükümlerin bulunması hukuken ayrım yapılmasıdır. Hukuki düzenlemelerde görünüşte ayrım yapılmamakla birlikte, uygulama devletler arasında fark yaratan işlemlerin yapılması sonucunu doğuruyorsa fiilen ayrım yapıyor demektir.

Milletlerarası hukuk tarafından getirilen ikinci sınırlama, geçiş hakkının özüne dokunulmaması prensibidir. 1982 Sözleşmesi’nin 24/1(a). maddesine göre, kıyı devleti geçişle ilgili kanun ve düzenlemelerini uygularken, “*zararsız geçiş hakkını fiilen inkar etme veya bu hakka nakise getirme sonucunu doğuracak şartları yabancı gemilere empoze etmeyecektir*”. 1982 Sözleşmesi’nin 42/2. maddesinde boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemelerinin, “transit geçiş hakkını pratikte inkar etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyeceği” belirtilmektedir.

Boğaz devletinin düzenleyici yetkisine getirilen bir diğerk sınırlama kuralı, kıyı devletinin geçiş yapan gemilerden geçiş nedeniyle bir ücret almamasıdır. 1982 Sözleşmesi’nin 26. maddesine göre, “1. Yabancı gemilerin sırf karasularından

³⁰⁰ TOLUNER, loc.cit., s. 86.

geçmeleri sebebiyle hiçbir rüsum istenemez. 2. Karasularından geçen yabancı gemilerden sadece kendilerine yapılan spesifik hizmetler karşılığı rüsum istenebilir. Bu rüsum ayırım yapmadan alınacaktır." 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 18. maddesi de aynı hükmü içermektedir.

Milletlerarası hukukun getirdiği bir diğer sınırlama, kıyı devletlerinin deniz ulaştırması ile ilgili düzenlemelerinin mümkün mertebe yeknesak kurallara ve düzenlemelere tabi olarak yapılmasıdır. 1982 Sözleşmesi'nin 21/2. maddesine göre, kıyı devletinin zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeleri "*yabancı gemilerin dizayn, yapım, donanım veya teçhizi hususunda uygulanmayacaktır, meğer ki bunlar genellikle kabul görmüş milletlerarası kural veya standartlara işlerlik kazandırsınlar*".

Milletlerarası hukukun bu temel prensipleri açısından bakıldığında, Montrö Sözleşmesi'nin ticaret gemilerinin geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ile ilgili 2. maddesi ile Toluner'in de ifade ettiği gibi milletlerarası hukukun genel sınırlama prensiplerinin teyit edilmesinden başka bir şey yapılmamıştır.³⁰¹

Madde 2,3 ve Ek 1 hükümlerinin ayrıntılı olarak düzenlenmesi, geçiş yapan gemilerin Boğazların girişinde sağlık kontrolüne tabi tutulması; sağlık kontrolü fener ve kurtarma hizmetleri karşılığında Türkiye tarafından alınması öngörülen rüsum veya harçlar gibi milletlerarası hukukta boğaz devletlerine tanınmayan ancak istisnai olarak Türkiye'ye tanınan yetkiler nedeniyle gerekli olmuştur.³⁰² Bu hususlar dışında Montrö Rejimi milletlerarası hukukun öngördüğü düzenden ayrılık göstermemektedir.

³⁰¹ *Ibid.*, s. 87.

³⁰² *Ibid.*

D. TÜRK BOĞAZLARININ ÇEVRESEL KORUMA AÇISINDAN İNCELENMESİ

Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği ile ilgili olarak stratejik açıdan çok iyi bir sistem kurmuş olan Montrö Sözleşmesi, geçiş dolayısıyla ortaya çıkabilecek tüm konularda ayrıntılı hükümler içermemektedir. Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından günümüze değin ortaya çıkan gelişmeler sözleşmede hüküm bulunmayan hususlarda düzenleme yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Milletlerarası boğazları düzenleyen tüm sözleşmeler içerisinde boğaz devletinin yetkilerine en az sınırlama getiren Montrö Sözleşmesi'nin milletlerarası hukuktaki kirlilik, seyir güvenliği ve can güvenliği konusunda ortaya çıkan gelişmelere uygun değerlendirilmesi gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin yorumuyla ilgili olarak, sözleşmenin imzalandığı dönemdeki milletlerarası hukuk açısından değerlendirme yaparak sözleşmenin temel yapısı ortaya konduktan sonra, milletlerarası hukuktaki son gelişmelerin Türk Boğazları'ndan geçiş düzenine yansıtılması gerekmektedir. Bu husus özellikle Montrö Sözleşmesi gibi çok uzun bir zamandır yürürlükte olan sözleşmeler açısından daha da büyük önem taşımaktadır.

Türk Boğazları'ndaki deniz ulaştırmasının yoğunlaşması, gemi türlerindeki ve taşınan yüklerdeki tehlikeli oranın artması, Türkiye gibi oldukça zor bir boğaz coğrafyasına sahip olan bir boğaz devleti açısından büyük tehdit oluşturmaktadır.

Montrö Sözleşmesi'nde çevresel korumaya ilişkin hüküm bulunmamaktadır. Ancak bu durum Türkiye'nin hiçbir önlem alamaması sonucunu doğurmamaktadır.³⁰³ Montrö Sözleşmesi'nde Türkiye'nin ülkesel egemenliğinden

³⁰³ BAYKAL, Ferit Hakan, "Tankerlerin Türk Boğazları'ndan Geçiş Sınırlandırılabilir mi?" *Marmara Üniversitesi Uluslararası Stratejik Araştırmalar Merkezi, (USAM), 1998 Yılı Konferanslar Serisi, İstanbul, 1999, s. 38-47; BAYKAL, Ferit Hakan, "Boğazlardan Geçiş Ne kadar Serbest?", Deniz Ticareti, Y. 14, Mayıs 1997, s. 80-88.*

kaynaklanan yetkilerine ve dolayısıyla düzenleme yapma yetkisine sınırlama getirilmediği için Türkiye “geçiş ve ulaştırma özgürlüğü” prensibini de dikkate alarak geçişe ilişkin trafik düzenlemeleri yapabilecek, kirlenmenin önlenmesi³⁰⁴, azaltılması ve kontrol edilmesi ile ilgili olarak genel milletlerarası düzenlemeleri yürürlüğe koyan düzenlemeler yapabilecektir.³⁰⁵

Türkiye’nin sözleşmede hüküm bulunmayan çevre ve güvenlik konularında düzenleme yapmasına Türkiye’nin yetkisinden önce yükümlülüğü³⁰⁶ olarak bakmanın daha doğru bir yaklaşım olacağı kanısındayız. Zira Türk Boğazları’nın seyir koşulları açısından hiç de elverişli olmayan coğrafi ve fiziki konumun yarattığı riskler, bu su yolundaki yoğun trafikle birleştiğinde, ortaya çıkan tablo son derece endişe vericidir. Bu nedenle Türkiye’nin boğazlardan geçişi, çevre güvenliği, vatandaşlarının can ve mal emniyeti ile sağlığı açısından düzenlemek yükümlülüğü bulunmaktadır.

Montrö Sözleşmesi’nde düzenleme yapma yetkisini engelleyen bir hüküm bulunmadığı gibi; gerek 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin Kıyı devletlerine tanıdığı yasal düzenleme yapma hakları açısından olaya bakıldığında, Türkiye’nin boğazlardan emniyetli geçişe ilişkin kurallar getirmesi ve trafik düzenlemeleri yapması, milletlerarası hukuktan kaynaklanan tartışmasız bir haktır. Bu hakkın

³⁰⁴ Bkz. AKSU, Ömer Halit-BİREN, Fazıl, “Günümüzde Deniz Kirliliği, Bugün ve Gelecekte Türkiye’ye Etkileri”, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1995.

³⁰⁵ TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, “Türk Boğazları’ndan Geçiş ve Deniz Çevresi’nin Korunması Sorunu”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, TÜDAV Yayın No. 5, İstanbul, 2000, s. 74.

³⁰⁶ Devletlerin deniz çevresini koruma görevi ile ilgili olarak bkz. OXMAN, Bernard H., “Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 36, double issue, 1997, s. 408-410; FUENTES, Ximena, “Sustainable Development and the Equitable Utilization of International Watercourses”, *BYIL*, Vol. LXIX, 1988, s. 139 vd.; Deniz ulaştırması ve deniz çevresinin korunması hakkında bkz. “Panel on the Law of Ocean Uses: U.S. Interests and the U.N. Convention”, *ODIL*, Vol. 21, No. 4, 1990, s. 401-405.

milletlerarası hukuka uygun şekilde kullanılması diğer devletler açısından uyulması zorunlu bir durum yaratacaktır.³⁰⁷

1. COĞRAFİ VE FİZİKİ KONUM

Türk Boğazları dünyanın en dar su yollarından biri olup, deniz ulaştırması için büyük tehlike yaratan özellikler göstermektedir. 31 km uzunluğundaki İstanbul Boğazı, 71 km uzunluğundaki Çanakkale Boğazı ve 224 km uzunluğundaki Marmara Denizi'nden oluşan toplam 325 km'lik Türk Boğazları, güvenli seyir için hiç de uygun olmayan bir morfolojik yapıya sahiptir. Marmara Denizi, birleştirdiği boğazların yapısı nedeniyle kendine özgü hidrodinamik özellikler taşımaktadır.³⁰⁸ İstanbul Boğazı'nın genişliği Rumelihisarı ile Anadoluhisarı arasında 700 m'ye kadar düşmektedir. Kız Kulesi, Bebek ve Dikilikaya adacıkları da Boğaz seyrinde gemiler için tehlike oluşturan banklardır.

İstanbul Boğazı'nda hava hareketinin Boğaz'a paralel olarak kuzeydoğu-güneydoğu doğrultusunda olması, Eylül başından itibaren artan fırtınalar sebebiyle oluşan su hareketleri, akıntılar ile sis ve yağışlar, Boğazdaki tehlikeyi arttıran unsurlardır.

Bölgede birbirine ters yönde ilerleyen altı üstlü iki akıntı sistemi bulunmaktadır. Karadeniz ve Marmara Denizi arasındaki 25 cm'lik seviye farkının da etkisiyle rüzgarın yıldız ve poyrazdan estiği durumlarda İstanbul Boğazı'ndaki yüzey akıntısının saatteki hızının 7-8 mile kadar çıkabilmektedir. Özellikle İodosun kuvvetli esmesi durumlarında "orkoz" adı verilen ters akıntılar oluşmaktadır ve bu durumda Boğaz'ın güney ağzında üst ve alt akıntı arasındaki seviye farkı da yükselmektedir. Bu durum ise derin su çekimli gemiler için olumsuz bir ortam yaratmaktadır. Boğazda ana akıntılara karşı duran koy ve burunların kıvrımlarına

³⁰⁷ BAYKAL, "Tankerlerin...", s. 46.

³⁰⁸ ÖZTÜRK, Bayram, "The İstanbul Straits, A Closing Biological Corridor", *Turkish Straits New Problems New Solutions, Foundation for Middle East and Balkan Studies,(OBİV)*, İstanbul, 1995, s. 145; İNAN, op.cit., s. 3.

giren suların oluşturduğu "anafor"lar da boğaz seyrinde zaman zaman tehlikeler oluşturmaktadırlar.

Bebek-Kandilli ve Rumeli Kavağı-Anadolu Kavağı arasındaki yüksek gerilim gemilerin radarlarında yalancı ekolara sebep olup, geminin pruvasında bir başka gemi varmış gibi algılanmasına yol açabilmektedir.

Boğazda seyir yapan gemilerin en az 12 kez rota değiştirmesi gerekmektedir. Kandilli ile Yeniköy Burnu arasındaki dönüşte çoğu zaman gemiler arka taraflarını görememektedirler. Bu bölgede ters yönde oluşan akıntılar özellikle uzun gemilerin savrulmalarına neden olmaktadır. Gemi seyrinin akıntı ile aynı yönde olması durumlarında da geminin hızının artması sebebiyle karaya oturmalar ve karşı yönden gelen gemilerle çarpışma tehlikeleri de artmaktadır.

2. TRAFİK YOĞUNLUĞU

20. yüzyılın ikinci yarısından sonra ticaretin ve buna bağlı olarak deniz ticaret gemilerinin hızlı bir gelişim yaşaması, petrol sevkiyatının yoğunlaşması, boğazlardan geçen gemi sayısı ve tonajlarında büyük bir artma meydana getirmiş yaşanmış ve boğaz trafiği inanılmaz yoğun bir hale gelmiştir.³⁰⁹ Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemde yük gemileri ve tankerler bugünkü büyüklükte değillerdi. Boğazlardan geçiş yapan gemilerin sayıları da bugün geçiş yapan gemilerin 1/10 oranındaydı. İstanbul nüfusu ise bugünkü nüfusun 1/15'iydi. Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında günde yalnızca çoğunluğu küçük kargo gemisi olan 4-5 gemi geçmekteydi. Ayrıca ham petrol ve likit gaz taşıyan büyük tankerler bulunmuyordu. Bugün ise boğazlardan günde ortalama 150 gemi geçmektedir ve gemi tonajları Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı döneme kıyasla inanılmaz büyüktür. Geçiş yapan gemilerin üçte birini ise tankerler oluşturmaktadır. Boğazlardan geçiş yapan gemilerin yarattığı trafik yoğunluğu İstanbul'un deniz trafiği ile birleşince, boğaz trafiği özellikle İstanbul çevresinde son derece tehlikeli

³⁰⁹ NEYZİ, Nezih H., "İstanbul Boğazı Trafiği", evre Koruma, 1982, S. 14, s. 31,36.

bir durum oluşturmaktadır. Zira İstanbul'un iki yakası arasında her gün bir milyondan fazla insan deniz yoluyla ulaşım yapmaktadır.

Boğazlarda bugüne kadar meydana gelen kazalar incelendiğinde kazaların büyük ölçüde yukarıda belirtilen doğal şartların yanında insan hataları ile makine, dümen ve seyir cihazları arızaları gibi teknik sebeplerden kaynaklandığı görülmektedir.³¹⁰

Geçtiğimiz 10 yıl içinde 150 ciddi gemi kazası meydana gelmiştir. Ham petrol, likit gaz ve diğer tehlikeli madde taşıyan tankerler boğaz çevresinde yaşayan insanlar için büyük tehlike oluşturmaktadır.

Boğazlarla ilgili olarak son derece zor bir coğrafyaya sahip olan Türkiye, kazaları ve Boğaz çevresinde yaşanan tehlikeyi en aza indirmek amacıyla deniz trafiğinin düzenlenmesi ve seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak 1994 yılında "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"ü yürürlüğe koymuştur. Dört yıllık bir süre içinde, Tüzük uygulamasının yarattığı etkiler, kazanılan tecrübe ve bazı eleştiriler dikkate alınarak 1998 yılında yeni hükümler içeren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" yürürlüğe konmuştur.

3. 1994 ve 1998 TARİHLİ TÜZÜK HÜKÜMLERİNİN İNCELENMESİ

13 Mart 1994 tarihinde İstanbul Boğazı'nda Güney Kıbrıs bandralı *Nasia* adlı bir tanker ile yine Güney Kıbrıs bandralı *Shipbroker* adlı kuru yük gemisinin çarpışması sonucu meydana gelen kaza, 30 denizcinin hayatını kaybetmesine ve 15-20 bin ton ham petrolün denize dökülmesine sebep olmuştur. Büyük bir bölümü yanan petrol, boğaz çevresinde ciddi hava kirliliğine sebep olmuştur.³¹¹ Kazadan

³¹⁰ Büyük deniz kazaları ile ilgili bilgi için bkz. WEISS, Jeffrey A., "Maritime Disasters Through the Ages", *JMLC*, Vol. 32, No. 2, 2001, s. 215-240.

³¹¹ TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, Beta Yay., İstanbul, 2001, s. 79.

ancak dört gün sonra söndürülebilen yangın nedeniyle İstanbul Boğazı'ndan geçiş yedi gün durdurulmuş ve 500'ün üzerinde gemi geçiş için beklemek zorunda kalmıştır. Bu olay, boğazlardaki kazaların bir kez daha gündeme gelmesine sebep olmuştur. Kazalar üzerindeki tartışmalar, kazaları ve boğaz çevresinde yaşanan tehlikeyi en aza indirmek için deniz trafiğinin düzenlenmesi ve seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"ün³¹² oluşmasında faydalı bir zemin hazırlamıştır.³¹³

Mart ayında meydana gelen kazanın Boğazlardaki güvenliğin sağlanması ve kazaların en aza indirilmesi konusunda sebep olduğu bir diğer gelişme de, boğazlarda izleme (monitoring) faaliyetini gerçekleştirecek donanımın tesisi edilmesi çalışmalarının başlatılması olmuştur.³¹⁴

Türkiye, tüzüğü yürürlüğe koymasıyla birlikte İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nde geçişin daha güvenli hale getirilmesi konusundaki TAD³¹⁵ ihtiva eden kurallar ve tavsiyeleri; IMO'ya sunmuştur. Türkiye'nin bu istemi, IMO'nun alt komitesinde tartışılmış ve bazı tavsiyelerle kabul edilmiştir. Bu tavsiyeleri göz önüne alarak yapılan değişiklikler Deniz Güvenliği komitesi (MSC) tarafından kabul edilmiştir.³¹⁶

Boğazlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamayı amaçlayan Tüzük, Montrö Sözleşmesi'nde Türkiye'nin saklı tutmuş olduğu zabıta yetkisi kapsamına giren konuları düzenlemektedir. Zira Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği dikkate alınarak özel bir geçiş rejimi kuran Montrö Sözleşmesi,

³¹² RG, 11 Ocak 1994, S. 21815.

³¹³ TÛTÛNCÛ, loc.cit., s. 79.

³¹⁴ VTS adı verilen bu sistem bir izleme sistemi olup, gelişmiş teknolojik aletlerle trafik izlenmekte ve tehlikeli durumlar simulatörde önceden fark edilerek gemiler uyarılmaktadır. İbid., s. 79.

³¹⁵ Trafik Ayırım Düzeni

³¹⁶ İbid. Ayrıntılı bilgi için bkz. ORAL, Nilüfer, "IMO ve Türk Boğazları", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, Bildiriler Kitabı*, TÜDAV Yay. No. 5, İstanbul, 2000, s. 48-53.

Türkiye'nin egemenlik haklarına sınırlama getirmemiştir. Bu nedenle sözleşmedeki açık hükümlere ters düşmemek, milletlerarası hukuk kurallarına bağlı kalmak ve geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi, geçişin zararsızlığını isteme yetkisi saklı tutulmuştur.³¹⁷ Bu yetki makuliyet sınırları içinde kullanılmalı, geçiş güvenliğinin sağlanması açısından ilgili mevzuat iyi niyetle yorumlanmalı ve genellikle kabul edilen milletlerarası standartlara aykırılık olmamalıdır.³¹⁸ Çelik, haklı, makul , iyiniyetli terimlerinin göreceli olduğunu ve itirazlara neden olabileceğini bu nedenle en sağlam çözümün devletler arasında bir uzlaşmaya varmak olduğunu söylemektedir. Bu uzlaşma ise, onları bugünün koşullarının bunları gerektiğine inandırmakla sağlanabilecektir.³¹⁹

Tüzük temel olarak rapor sistemi, trafik kontrol merkezi ve istasyonlarının kurulması ve trafik ayırım şemalarının yapılması unsurlarından oluşmaktadır. Tüzük hükümlerinin bir kısmı mevzuatta mevcut olan düzenlemeleri içeren³²⁰ veya fiilen uygulanan ve herhangi bir itirazla karşılaşmayan³²¹ kuralları tekrarlarlarken, bazı hükümler ise ilk kez tüzükle getirilmiştir.

Tüzüğün bazı maddelerinin Montrö Sözleşmesi ile bağdaşıp bağdaşmadığı konusu tartışmalara sebep olmuştur. Tüzüğün *Seyir Planı I* Başlıklı 7. Maddesine göre, *"Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul veya Çanakkale Boğaz ağzlarına girişten en az 24 saat önce trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri varsa bunları, ve benzeri bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş Seyir Planı I' i (SPI) vereceklerdir. Marmara Limanından kalkacak*

³¹⁷ TOLUNER, "Boğazlardan Geçiş...", s. 10.

³¹⁸ Ibid., s. 16, 18; TOLUNER, Sevin, "Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing the Straits", Turkish Straits New Problems New Solutions, Foundation for Middle East and Balkan Studies, (OBİV), İstanbul, 1995, s. 32.

³¹⁹ TOLUNER, "Boğazlardan Geçiş...", s. 59.

³²⁰ md. 17, 27, 43, vb.

³²¹ md. 24. 40, 41, vb.

tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemiler ise seyir Planı I'ı kalkışlarından 6 saat önce vereceklerdir."

8. maddeye göre, Seyir Planı I'ı vermiş olan gemi kaptanları, boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce ya da boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile trafik kontrol istasyonuna Seyir Planı II'ı vereceklerdir.

9. madde, *"Boğazlara girecek boyu 20 metreden daha büyük gemiler, boğaz ağzına 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki trafik kontrol istasyonuna kendilerinin tanıtacak bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş mevki raporunu vereceklerdir"* hükmünü içermektedir.

Söz konusu hükümlerin Montrö Sözleşmesi ile bağdaşıp bağdaşmadığı konusunda Toluner, *"Trafik düzenlemelerinin etkin ve sağlıklı biçimde işlemesi için yapılması gerekli işlemler olmaları ve genellikle kabul edilen milletlerarası uygulamalara aykırı olmadığı gerekçesi ile haklı gösterilebilir"* demiştir.³²²

31. maddeye göre, Boğazlardan geçen 150 metre ve daha büyük Türk gemileri seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz almak zorundadırlar. Montrö Sözleşmesi ile çatışma olmaması açısından yabancı bayraklı gemilerin, güvenlik bakımından kılavuz alma yönünden uyarılmaları öngörülmüştür.

Tüzüğün 29. ve 30. maddelerinin Montrö Sözleşmesi ile bağdaştırılması güç bulunmuş³²³ ancak eleştiriler olumlu sonuç vermiş ve yeni Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde bu hükümler değiştirilmiştir.

29. maddeye göre, *"Büyük gemileri Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçebilmesi için, donatanı ya da işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında, idareye gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır. İdare Boğazların*

³²² TOLUNER, loc.cit., s. 18.

³²³ İbid., s. 19.

morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutları ve manevra yeteneğini, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğinin durumunu göz önünde tutarak değerlendirme yapar ve sonucunu başvuranlara bildirir.”

30. madde, “Boğazlar ve Marmara Bölgesi’nde geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı’ndan, tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığı’ndan seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle geçişi özel izne bağlı nükleer güçle yürütülen, nükleer yük taşıyan, ya da nükleer, tehlikeli ve/veya zararlı atık taşıyan gemiler, Uluslar arası denizcilik Örgütü (IMO) tarafından çıkartılan kurallara uygun nitelikte olacaklar ve yüklerini kurallara uygun olarak taşıyacaklardır. Bu gemiler gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her tarafından görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.”

Milletlerarası hukukun genel uygulamasına göre bu tür yük taşıyan gemilerin IMO tarafından çıkarılan kurallara uygun nitelikte olmaları ve yüklerini bu kurallara uygun surette taşımaları istenebilir. Ancak geçiş için izin koşulu getirilmesi genel kabul görmüş değildir.³²⁴

Türkiye tüzüğün dört yıllık bir süre içinde uygulamasından kazandığı tecrübeyi, Boğazları kullanan devletlerin önerilerini ve IMO’nun çeşitli platformlarında yapılan müzakerelerden elde ettiği sonuçları, getirilen bazı eleştirileri de dikkate alarak 1998 yılında yeni hükümler içeren yeni tüzüğü “*Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*” nı hazırlamış ve yürürlüğe koymuştur.³²⁵

³²⁴ Ibid., s. 19-20.

³²⁵ RG 6 Kasım 1998, S. 23515.

Resmi Gazetede yayımlandığı tarih olan 6 Kasım 1998’de yürürlüğe giren tüzükte önemli değişiklikler getirilmiştir.

Yürürlükten kalkan eski tüzükte “İstanbul Boğazı” ifadesi yer almaktaydı ve ancak tüzüğün ismi “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” idi. Yeni tüzükte ise “Türk Boğazları” ifadesi yer almaktadır. Tüzükte Türk Boğazları, “İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi” şeklinde tanımlanmaktadır.³²⁶ Tanımda bulunan “... bu alanı çevreleyen kıyı şeridi” ifadesi eleştirilmiştir.³²⁷

Yeni tüzüğe kullanılan dil açısından çeşitli eleştiriler getirilmiştir. Tüzüğün tanımlar ve kısaltmalar başlıklı 2. maddesinde “transit gemiler” yerine “uğraksız geçen gemi” terimi kullanılmıştır. Transit geçiş rejimi ile ilgili karışıklıkları önlemek için kullanılan bu terim eleştirilmiştir.³²⁸ Geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ile zararsız geçiş hakkı yerine 50. maddede “özgür geçiş hakkı “ ve “masum geçiş hakkı” kavramlarının kullanılması da eleştirilmiştir.³²⁹ Eleştiriler sonuç vermiş ve söz konusu madde yürürlükten kaldırılmıştır.³³⁰

³²⁶ md. 2/b.

³²⁷ Geçiş ve ulaştırma açısından İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile bir bütün sayılan Marmara Denizi’nin ulaştırma dışında kalan konularda, Boğazlar rejiminin dışında, iç sular rejimine tabi bir deniz alanı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Sözleşme ve Tüzük açısından Marmara denizinin önemi, denizden geçiş ve ulaştırma konusu olmasıdır. Dolayısıyla Türk Boğazları ifadesinin “İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden gemilerin geçiş alanıdır” şeklinde olması gerekirdi.

³²⁸ TÖTÜNCÜ, “Türk Boğazları’ndan Geçiş...”, s. 76.

³²⁹ Montrö Sözleşmesi gibi Tüzük de Boğazlardan transit geçiş yapan gemilere yönelik düzenleme getirmektedir. Boğazlardaki limanlara uğrayan gemiler üzerinde kıyı devletin yetkilerinin daha geniş olduğunu belirten Toluner, limanlara giren gemilerle ilgili bazı uygulamaların örnek gösterilmesi suretiyle transit geçişler için de sonuç çıkarılması yanlıştır. Bkz. Toluner, loc.cit., s. 15.

³³⁰ RG 5 Mayıs 1999 S. 23686.

Yeni tüzükte trafiğin geçici olarak durdurulması halleri, mücbir sebepler, tehlike halleri, kamu yararına büyük inşaat faaliyetleri, ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikeleri ile sınırlandırılmıştır. (md. 20)

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 grøston ve daha büyük gemiler için 24 saat önce verilmesi öngörölen SPI raporu, trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemilerin geçişlerinde planlamaya esas olmak üzere boyları ve su çekimlerine göre yeniden sürelendirilmiştir.³³¹ (md. 6/a, 25)

Eski tüzükte tehlikeli yük taşıyan büyük bir gemi İstanbul Boğazı'na girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğaza girmesi yasaklanışken; yeni tüzükte tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girdiğinde aynı nitelikte olan bir diğçer geminin geçiş şartları, aralarında makul bir emniyet mesafesi bırakacak şekilde belirlenmiştir. (md. 25/d)

Nükleer güçle yürütölen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler için seferin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla önceden bildirim ve mevzuata uyma zorunluluğı getirilmiştir.³³²

Eski tüzükte boğazlardan geççen ve boyları 150 m. ve daha büyük Türk gemilerine getirilmiş olan kılavuz kaptan alma mecburiyeti, haksız rekabete neden olduğı gerekçesi ile kaldırılmıştır. Yürürlükteki tüzükte, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilmektedir.³³³

Çevre kirletme yasağı mevzuat ilgi gösterilmek suretiyle genişletilmiş (md. 29), akıntı ile ilgili değçerler değıştirilmeden bazı durumlarda römorkor kullanılması

³³¹ 150-200 m. ve/veya 10-15 m. olan gemiler için 24 saat önce, 200-300 m. ve/veya 15 m.'den daha büyük olan gemiler için 48 saat önce; 300 m. ve daha büyük gemiler için 72 saat önce.

³³² md. 26.

³³³ md. 27.

suretiyle geçiş koşulu getirilmiş (md. 35), görüş uzaklığına ilişkin maddelerde (md. 34, 44) ise bazı değerler ve uygulamalar sadeleştirilmiştir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları yaklaşma sularındaki kılavuz kaptan alma ve çıkarma mevkiileri yeniden düzenlenmiştir. (md. 37, 45)

Tüzük hükümlerinin uygulanmaya başlamasından sonra Boğazı kullanan bazı devletlerin itirazlarıyla karşılaşmıştır. Özellikle Rusya Federasyonu boğazları kullanan diğer devletleri de yanına alarak Boğaz trafik şemalarını değiştirmeye zorlayacak çabalarını IMO'da kabul ettirmeye uğraşmıştır.

Türkiye düzenleyici yetkisini kullanmasında makuliyet sınırları içine kalınmalı, geçiş güvenliği ile ilgili milli düzenlemeler iyi niyetle yorumlanmalı ve genel kabul görmüş milletlerarası düzenlemelere aykırı davranılmamalıdır. Türkiye'nin düzenleyici yetkisini kullanırken milletlerarası hukuk kurallarına riayeti, ancak kullanabileceği yetkilerden de titizlikle taviz verilmemesi uygulamada istikrarı temin edecektir.³³⁴

4. GENEL KABUL GÖRMÜŞ MİLLETLERARASI DÜZENLEMELER

a. Denizde Çatmayı Önlemeye İlişkin Milletlerarası Kurallar (COLREGS)

1972 yılında yapılan ve 1977 yılında yürürlüğe giren bu kurallar açık denizlerde veya deniz tekneleriyle ulaşabilen tüm sularda, bu suların açık deniz, karasuları veya iç suların bir parçası olup olmadığına bakılmaksızın uygulanır.³³⁵

Türkiye'nin de taraf³³⁶ olduğu bu düzenlemede manevra ve seyir kuralları, birbirini gören teknelerin davranışları, kısıtlı görüş koşullarında teknelerin davranışları, fenerler, ışık işaretleri gibi konularda ayrıntılı hükümler

³³⁴ TÛTÛNCÛ, loc.cit., s. 76.

³³⁵ Colregs Kural 1.

³³⁶ RG 29 Nisan 1973 S. 16273.

bulunmaktadır.³³⁷ Bu düzenlemenin eki olan Tüzük'ün 1/d ve 10. Maddeleri devletlere trafik ayırım düzenleri getirme yetkisi tanımaktadır.

b. Denizde Can Güvenliğine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (SOLAS)

İlk olarak 1914 yılında düzenlenen ve kısa adı SOLAS olan bu sözleşmeyi daha sonra 1929, 1948, 1960 ve 1974 yıllarındaki sözleşmeler işlemiştir. 1974 tarihli SOLAS Sözleşmesi, 1980 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye tarafından da imzalanana³³⁸ bu sözleşmenin amacı, denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması için gerekli kuralları düzenlemek, gemilerin sahip olmaları gereken teknik özellikleri, donanım ve araç-gereç ihtiyaçlarını eksiksiz tespit etmek ve belgelerin standardizasyonunu sağlamaktır. Gemilerin dizaynı ve yapımı, makine ve elektrik donanımı, yangın güvenliği, kurtarma ve yardım araçları, telsiz, teçhizat ve diğer bazı güvenlik tedbirleri bu sözleşmenin içeriğini oluşturan konulardır.

Sözleşme hükümleri milletlerarası ulaştırma yapan tüm ticaret gemilerine uygulanacaktır. Türk Boğazları'ndan geçen bir gemi milletlerarası ulaştırma yapan gemidir. Bu açıdan Boğazlardan geçiş özgürlüğünü kullanan gemilerin SOLAS kurallarına uygun olması gerekmektedir.

Bir geminin SOLAS'a uygunluğunu belirten belgeler yoluyla geminin denize elverişliliğini kontrol etmek mümkündür. Ancak bu belgeleri taşıyan bir geminin geçiş sırasında yangın çıkması gibi sebeplerle denize elverişliliğini yitirebilir.

³³⁷ Bkz. HEALY, Nicholas J.-SWEENEY, Joseph C. "Basic Principles of the Law of Collision", *JMLC*, Vol. 22, No. 3, 1991, s. 364-366, 402-404.

³³⁸ Türkiye bu sözleşmeye 6.3.1980 tarih ve 8/522 sayılı B.K.K. ile ve 25.5.1980 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere katılmıştır. RG 25.5.1980 S. 16998.

c. Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (MARPOL)

Türkiye'nin de taraf olduğu³³⁹ kısaca MARPOL olarak anılan bu sözleşme, “dünyanın tüm deniz alanlarında seyredabilen gemilerin neden olabileceği deniz kirlenmesini önlemek amacıyla milletlerarası düzeyde bir örnek kural ve ölçütler getirmesi bakımından özel bir alanı taşır.”³⁴⁰ Ancak sözleşmedeki bu bir örneklik, “özel alan”³⁴¹ olarak adlandırılan bazı denizlerde daha sıkı kuralların uygulanabilmesi için bozulmaktadır. Bu sözleşme bağlamında İstanbul Boğazı Karadeniz'in, Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi ise Akdeniz'in birer parçası sayılarak, bu sularda özel koruma rejiminin uygulanacağı kabul edilmektedir.³⁴²

Öte yandan, Boğazlar Bölgesi, Türkiye'nin hazırlık çalışmalarına katıldığı ve taraf olduğu 1976 yılında Barselona'da imzalanan “Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme”³⁴³ ile 1992 yılında Bükreş'te imzalanan “Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi”nin³⁴⁴ coğrafi kapsamı dışında bırakılmıştır.

³³⁹ Metin için bkz. RG 24 Haziran 1990 S. 20558.

³⁴⁰ N. Algon, 58; Ayrıca Bkz. DURUIGBO, Emeka, “Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution”, *JMLC*, Vol. 31, No. 1, January 2000, s. 70-74. Marpol Hakkında ayrıca bkz. JOYNER, Christopher C.- FERW, Scot, “Plastic Pollution in the Marine Environment”, *ODIL*, No.1, Vol. 22, 1991, s. 40-46.

³⁴¹ Bu konuda bkz. SPADI, Fabio, “Navigation in Marine Protected Areas: National and International Law”, *ODIL*, Vol. 31, No. 3, 2000, s. 285-302.

³⁴² ALGAN, Nesrin-SAV, Özden N., “Türk Boğazları'nda Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı”, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, Bildiriler Kitabı*, TÜDAV Yay. No. 5, İstanbul, 2000, s. 58. Ayrıca bkz. Ö.N. Sav, “Karadeniz'de Deniz Çevresinin Korunması İçin Alınan Önlemler”; Prof. Dr. Gündüz Ökçün'e Armağan, 47 *A.Ü.S.B.F.D.*, Ankara, 1992, s.130.

³⁴³ Metin için bkz. RG 12 Haziran 1981 S. 17368. Bu sözleşme, 1995 yılında Barselona'da düzenlenen Diplomatik Konferans'ta değiştirilmiş olup, Türkiye tarafından da imzalanan değiştirilmiş metin henüz yürürlükte değildir. ALGAN-SAV, op.cit., s. 58.

³⁴⁴ Metin için bkz. 06.03.1994 tarih ve 21869 sayılı RG.

Bu sözleşmelerde amaç, Karadeniz’de ve Akdeniz’de cansız doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi için kıyı açığında kurulan tesislerden kaynaklanan kirlenme de dahil olmak üzere, kara kökenli kirlenmenin ilgili kıyı devletince denetim altına alınacağına ilişkin temel kuralların belirlenmesidir.³⁴⁵

Kısacası, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı sularının kirlenmesinin önlenmesi için gerekli önlemleri milletlerarası hukuka uygun bir biçimde alma yetkisi, kıyı devleti olan Türkiye’nin münhasır yetkisindedir.³⁴⁶

Çevresel özellikleri nedeniyle deniz alanları da dahil olmak üzere bazı yerlerin bölgesel ve çevresel düzenlemelerle özel bir koruma rejimine kavuşturulması hükme bağlanmıştır. Türkiye’nin de taraf olduğu ve Boğazlar Bölgesi’nin korunması ile ilişkili olan antlaşmalar şunlardır.³⁴⁷

1971 tarihli Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Milletlerarası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkındaki Ramsar Sözleşmesi³⁴⁸,

1973 tarihli Nesli Tehlikede Olan Yabani Hayvan ve Bitki Türlerinin Milletlerarası Ticaretine İlişkin CITES Sözleşmesi,³⁴⁹
MARPOL ,

1974 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme,

1976 tarihli Akdeniz’in Kirlenmeye karşı Korunmasına Ait Barselona Sözleşmesi,

1979 tarihli Avrupa’nın Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Korunmasına İlişkin Bern Sözleşmesi,³⁵⁰

1982 tarihli Akdeniz’de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol,

³⁴⁵ ALGAN-SAV, op.cit., s. 58.

³⁴⁶ İbid.

³⁴⁷ İbid., s. 60; KALELİOĞLU, Uğur-ÖZKAN, Noyan, *Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Çevre Sözleşmeleri* İzmir, 2000, passim.

³⁴⁸ Metin için bkz. RG 14 Mayıs 1994 S. 21937.

³⁴⁹ Metin için bkz. RG 20 Hiran 1996 S. 22672.

³⁵⁰ Metin için bkz. RG 20 Şubat 1984 S. 18318.

1989 tarihli Tehlikeli Atıkların Sınırlar ötesi Taşınımının ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi,³⁵¹

1992 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi,³⁵²

1992 tarihli Gündem 21,

1992 tarihli Karadeniz'in Kirlenmeye karşı Korunmasına Ait Bükreş Sözleşmesi,

1995 tarihli "Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'ne Taraf Devletlerin 11. Konferansında kabul edilen Deniz ve Kıyı Biyolojik Çeşitliliğine İlişkin Jakarta Mandası"

Milletlerarası hukuk içinde nispeten yeni bir alan olan milletlerarası çevre hukuku, çevrenin korunması ile ilgili menfaatlerdeki değişimleri yansıtan bir alandır. Genel amacı dünya üzerindeki yaşamın korunması olan milletlerarası çevre hukuku alanında milletlerarası işbirliği büyük önem taşımaktadır.³⁵³ Her ne kadar belli çevresel konularda milletlerarası bir bilinç oluşmuşsa da, 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar milletlerarası çevre düzenlemesiyle ilgili genel bir sistem bulunmamaktadır.³⁵⁴

Devletler, egemen eşitlik ilkesini devletlerin çevreye zarar verici olsa da diledikleri gibi davranabilecekleri şeklinde yorumlama eğilimindeydiler. Bununla birlikte, milletlerarası hukuk tarafından devletlerin ülkeleri üzerindeki egemenliği diğer devletlerin haklarına müdahale etmeme yükümlülüğüyle de sınırlanmıştı.

³⁵¹ Metin için bkz. RG 15 Mayıs 1994 S. 21935; Bilgi için bkz. ABRAMS, David J., "Regulating International Hazardous Waste Trade", *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 38, No. 3, 1990, s. 835-845.

³⁵² Metin için bkz. RG 27 Aralık 1996 S. 22860.

³⁵³ HODKOVA, Iveta, "Is There a Right to a Healthy Environment in the International Legal Order?", *Connecticut Journal of International Law*, Vol. 7, 1991, passim; Çevre hakkı konusunda bkz. BANDI, Gyula, "The Right to Environment in Theory and Practice: The Hungarian Experience", *Connecticut Journal of International Law*, Vol. 8, No. 2, 1993, s. 439-465; DEMİRBİLEK, Tunç, "Çevre Hakkı ve Ulusal-Uluslararası Boyutları", *Kamu-İş*, 1992, Sayı 2, s. 46-52; ÖZDEK, E. Yasemin, *İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı*, Ankara, 1993 (Türkiye ve Ortadoğu Anıme İdaresi Enstitüsü Yay., No. 249).

³⁵⁴ X, s. 791

Dünya üzerindeki yaşamın korunması amacının kabulü, milletlerarası çevre hukuku kurallarının oluşmasında ve uygulamasında öncülük etmiştir. Ancak sağlıklı çevrede yaşama hakkının hukuki koruması durumun gerçek aciliyetinin gerisinde kalmıştır.

Çevreyle ilgili hükümlerin hem milli hem de milletlerarası düzeyde koruyucu olmaktan ziyade beyan edici eğilim göstermesi, çevresel korumanın etkisini zayıflatmıştır. Sağlıklı çevre hakkının tanınması yolundaki bir dönüm noktası olan 1972 tarihli Stockholm Deklarasyonu, küresel bir ekolojik siyasete olan acil ihtiyaç üzerinde durmuş ve çevresel korumada düzenli bir milletlerarası yöntem olması için kurumlar oluşturmuştur.

Bireyin sağlıklı çevre hakkı birinci prensipte açıklanmıştır. Buna göre *“insanın özgürlük ve eşitlik ile saygın ve refah bir yaşamı mümkün kılan bir çevrede elverişli yaşam koşullarına sahip olma temel hakkı vardır ve insan çevreyi şimdiki ve gelecek nesiller için koruma ve geliştirmenin onurlu sorumluluğunu taşır”*.

Stockholm Deklarasyonu resmi bir antlaşma olmaması nedeniyle devletlere bağlayıcı hukuki yükümlülükler getirmemekle birlikte, çevresel korumayla ilgili önemli noktalar üzerinde kesin bir uzlaşığı ifade etmektedir. Ayrıca belgedeki prensipler birçok hükümetin zımni dayanağı olmasından bu yana milletlerarası teamül hukukunu oluşturmaktadır.

Sonuç olarak boğazlardan geçiş ve ulaştırma özgürlüğünü kullanan gemilerin Türkiye'nin boğazlardan geçiş sırasında güvenlik, sağlık ve çevrenin korunması gibi amaçlarla yaptığı iç hukuk düzenlemelerine ve milletlerarası sözleşmelerde düzenlenen genellikle kabul edilmiş standartlara uyması gerekmektedir.

Kazaların yüzde yüz ortadan kaldırılması mümkün olmasa da, meydana gelme ihtimalini en aza indirmeyi amaçlayan milletlerarası standartlar, temel olarak geminin denize elverişliliğinin düzeltilmesi, mürettebata ilişkin niteliklerin tespiti, deniz trafiğinin düzenlenmesine ilişkin kurallar getirmektedir. Milletlerarası

hukukun getirdiği genel sınırlamalara ve genellikle kabul edilmiş milletlerarası standartlara uygun olarak Türkiye'nin yaptığı i hukuk düzenlemelerine, geçiş yapan tüm gemilerin uyma zorunluluğu bulunmaktadır. Montrö Sözleşmesi'nin yorumlanmasında ve uygulanmasında dikkate alınması gereken çevresel tehlikelere karşı, milletlerarası hukukun ürettiği çözümlerin devletler arasında uyum ve işbirliği ile uygulanması gerekmektedir.



SONUÇ

Milletlerarası boğazlardan geçişle ilgili meseleler karasularının diğer kesimlerinden geçişle ilgili meselelerden çok daha hassas olduğundan milletlerarası uyuşmazlık konusunda daha büyük bir tehlike arz etmektedir. Milletlerarası boğazların rejiminin belirlenmesini zorlaştıran temel husus, bu su yollarının coğrafi konumudur. Zira bu boğazlar milletlerarası hukukta geçerli olan iki prensibin ve bu prensiplere dayanan iki farklı menfaatin bir arada bulunduğu su yolları niteliğini taşımaktadırlar. Kıyı devletinin egemenliğinin esas olduğu karasuları dahilinde bulunan milletlerarası boğazlar, ulaştırma özgürlüğü prensibinin geçerli olduğu açık deniz alanlarını birleştirmesi sebebiyle milletlerarası hukuk tarafından karasuları rejiminden ayrılarak farklı bir rejime bağlanmışlardır. Bu süreç 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nda Milletlerarası Adalet Divanı'nın verdiği karar ile hızlanmıştır.

Korfu Boğazı davasından önce boğazlar için ayrı bir geçiş rejimi bulunması ile ilgili önemli şüpheler bulunmaktaydı. Ancak 1841 yılından itibaren milletlerarası önem taşıyan bazı boğazların rejimini düzenleyen sözleşmeler de yapılmıştı. Bununla beraber bu dönemde de boğazlardan geçiş, geçişin saldırgan olmama/zararsız olma koşuluna bağlıydı. Sözleşmelerde ayrıca zikredilmeyen zararsız geçiş kavramı 1930'lu yıllarda teamül hukuku kuralına dönüşmüştür.

Milletlerarası Adalet Divanı Korfu Boğazı Davası'nda verdiği kararda, savaş gemilerinin barış zamanında önceden izne gerek olmaksızın zararsız olmak kaydıyla milletlerarası boğazlardan geçiş hakkına sahip olduğunu kabul etmiştir. Esasen milletlerarası hukuktaki mevcut eğilimi yansıtan bu karar milletlerarası boğazlar ile ilgili ilk hukuki beyan olması açısından büyük önem taşımaktadır. Milletlerarası Adalet Divanı'nın milletlerarası boğazlarla ilgili verdiği karar 1958 sözleşmesinde teyit edilmiştir. Bu sözleşmede milletlerarası boğazlardan geçiş rejimi karasularından geçiş rejiminden ayrı tutularak, milletlerarası boğazlardan yapılacak zararsız geçişin ertelenemeyeceği hükme bağlanmıştır. Ancak milletlerarası toplumun gerek 1958 Konferansı'nda gerekse 1960 yılında toplanan İkinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında karasularının azami genişliği konusunda anlaşmaya varamamaları, 1958

Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde milletlerarası boğazlar için kabul edilen ertelenemez zararsız geçiş rejiminin aşınmasını hızlandırmıştır.

Karasularının 12 deniz miline kadar genişletilmesinin genel olarak kabul görmesi karşısında, deniz gücüne sahip büyük devletler milletlerarası boğazlardan serbest geçişin korunmasını sağlayan özel bir geçiş rejiminin kabulünü savundular. Boğaz devletleri de milletlerarası boğazlarda güvenli ulaşımın sağlanması ve deniz çevresinin korunmasındaki menfaatlerinde ısrar ederek, deniz trafiği ve çevre kirliliğinin kontrolü konusunda daha titiz düzenlemeler yapılmasını sağlayan bir hukuki rejimi desteklediler. Sonuç olarak 1982 Sözleşmesi'nde deniz gücüne sahip büyük devletlerin çabaları sonucu transit geçiş rejimi denilen ve milletlerarası hukukta mevcut uygulamadan ayırık kurallar getiren yeni bir rejim kurulmuştur. Zararsız geçiş rejimi gibi transit geçiş rejiminin de temeli karasularından zararsız geçişe dayanmaktadır. Bu rejimler, milletlerarası ulaştırmanın kesintisiz ve özgür olması ilkesi doğrultusunda gemilerin karasularından ve boğazlardan kıyı devletlerinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermeksizin, münhasıran geçiş amacıyla yaptıkları geçişi kapsamaktadır.

Transit geçiş rejiminde, zararsız geçiş rejimine kıyasla boğaz devletlerinin yetkisine daha fazla sınırlama getirilmiştir. Zira zararsız geçiş rejiminde hiçbir uçağa boğazlar üzerinden uçuş hakkı tanınmazken, transit geçiş rejiminde sivil ve askeri uçakların uzaktan uçuş hakkı bulunmaktadır. Bu iki rejimin arasındaki bir diğer farklılık, zararsız geçiş rejiminde deniz altılarının ve sualtı araçlarının su üstünden ve bayraklarını göstererek geçme hakkı tanınırken, transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda bu araçların dalmış vaziyette geçme hakkı bulunmaktadır.

Türkiye, 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesine de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine de taraf olmadığından, bu sözleşmelerin Türkiye açısından bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Ayrıca Türk Boğazları 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 35/c' deki istisnai durumu karşılayan ve hukuki rejimi bu sözleşmedeki hükümlerden etkilenmeyecek boğazlardandır. Bununla birlikte her iki sözleşme de boğaz devletine

tanınan yetkiler ve çevresel konulardaki gelişmeleri yansıtan hükümleri açısından başvurulabilecek milletlerarası hukuk kaynaklarıdır.

Geçiş rejimi özel olarak düzenlenmiş boğazlar içerisinde önemli bir yere sahip olan Türk Boğazları'nın hukuki rejimi 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Kıyıların tamamı tüm toprakları ile çevrili ve tarihi olarak iç sular rejimine tabi Marmara Denizi'nin birleştirdiği ve esasen milli boğaz özelliğine sahip Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı, Montrö Sözleşmesi uyarınca milletlerarası ulaştırmada kullanılmaktadır.

Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği ile ilgili olarak stratejik açıdan çok iyi bir sistem kurmuş olan Montrö Sözleşmesi, geçiş dolayısıyla ortaya çıkabilecek tüm konularda ayrıntılı hükümler içermemektedir. Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından günümüze değin ortaya çıkan gelişmeler sözleşmede hüküm bulunmayan hususlarda düzenleme yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Milletlerarası boğazları düzenleyen tüm sözleşmeler içerisinde boğaz devletinin yetkilerine en az sınırlama getiren Montrö Sözleşmesi'nin milletlerarası hukuktaki kirlilik, seyir güvenliği ve can güvenliği konusunda ortaya çıkan gelişmelere uygun değerlendirilmesi gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin yorumuyla ilgili olarak, sözleşmenin imzalandığı dönemdeki milletlerarası hukuk açısından değerlendirme yaparak sözleşmenin temel yapısı ortaya konduktan sonra, milletlerarası hukuktaki son gelişmelerin Türk Boğazları'ndan geçiş düzenine yansıtılması gerekmektedir. Bu husus özellikle Montrö Sözleşmesi gibi çok uzun bir zamandır yürürlükte olan sözleşmeler açısından daha da büyük önem taşımaktadır.

Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisi konusunda tartışmalara sebep olan temel husus, sözleşmede hükme bağlanan "geçiş ve ulaştırma özgürlüğü" ilkesidir. Ancak geçiş ve ulaştırma özgürlüğü kavramı, boğazlardan geçiş yapan gemilere mutlak bir özgürlük tanımadığı gibi, Türkiye'nin geçişe ilişkin düzenleme yapma yetkisini de ortadan kaldırmamaktadır. Zira geçiş ve ulaştırma özgürlüğü ilkesi, tüm

boğaz devletlerinin sahip olduğu yetkilerden Türkiye'yi yoksun bırakmak amacıyla hükme bağlanmış bir ilke değildir.

Geçiş ve ulaştırma serbestisi ilkesi hem Lozan hem de Montrö Sözleşmesi'nde de kabul edilmekle birlikte, Montrö'de bu ilke yalnızca ticaret gemilerinin geçişi açısından kabul edilmiş, savaş gemileri ve uçakların geçişi açısından Montrö Sözleşmesi'nde Lozan'a göre, çok daha sınırlayıcı hükümler getirilmiştir. Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş ve ulaştırma özgürlüğü kavramının zararsız geçiş rejimi doğrultusunda anlaşılmalıdır. Bununla birlikte, Montrö Sözleşmesi Türkiye'ye zararsız geçiş rejiminin kıyı devletlerine tanıdığı yetkilerden çok daha fazla yetki sunmaktadır.

Türkiye'nin yetkilerine en az sınırlama getiren bu sözleşmenin ve geçiş ve ulaştırma özgürlüğünün yorumunda sözleşmede kurulan dengenin mutlaka dikkate alınması gerekmektedir. İmzalandığı dönemin milletlerarası hukuku bakımından farklı bir düzenleme getiren Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları'nın stratejik konumuna yönelik özel bir rejim kurmaktadır.

Sonuç olarak "geçiş ve ulaştırma özgürlüğü" kavramı Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nin açık hükümlerine ve deniz hukukunun uygulanabilir kurallarına uygun olarak geçişi düzenleme yetkisini ortadan kaldırmamaktadır. Türkiye sahip olduğu düzenleyici yetkisini kullanırken milletlerarası hukukun boğaz devletlerinin düzenleme yapma yetkisine getirdiği genel sınırlamalarla bağlıdır. Türkiye zararsız geçişin ve deniz hukukunun yerleşik prensiplerine göre ve sözleşmenin ruhuna sadık kalarak, geçişi düzenleme yetkisine sahiptir.

Montrö Sözleşmesi'nde düzenleme yapma yetkisini engelleyen bir hüküm bulunmadığı gibi; gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Kıyı devletlerine tanıdığı yasal düzenleme yapma hakları açısından olaya bakıldığında, Türkiye'nin boğazlardan emniyetli geçişe ilişkin kurallar getirmesi ve trafik düzenlemeleri yapması, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi ile ilgili olarak

genel milletlerarası düzenlemeleri yürürlüğe koyan düzenlemeler getirmesi milletlerarası hukuktan kaynaklanan tartışmasız bir haktır. Geçiş özgürlüğü kavramı güvenli geçiŖten bağımsız tutulabilecek bir kavram olmayıp; güvenli geçiŖi sağılamak için getirilen düzenlemelere uyması gerekmektedir. Geçiş özgürlüğü, hem geçiş yapan gemilerin, hem de kıyıda yaşayan vatandaşların güvenliğı dahilinde kullanılmalıdır. Türk Boğazları'nın tek kıyı devleti olan Türkiye, seyir güvenliğini sağılamak, çevreyi ve ülkesinde yaşayan vatandaşların can ve mal emniyetini korumak hak ve yükümlülüğüne sahiptir.



KAYNAKÇA

I. Kitaplar ve Makaleler

ABRAMS, David J., "Regulating International Hazardous Waste Trade", Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 38, No. 3, 1990.

AKAHA, Tsuneo, "Internalizing International Law: Japan and the Regime of Navigation Under the UN Convention on the Law of the Sea", Ocean Development and International Law, Vol. 20, number2, 1989.

AKSU, Ömer Halit-BİREN, Fazıl, "Günümüzde Deniz Kirliliği, Bugün ve Gelecekte Türkiye'ye Etkileri", Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1995.

ALEXANDER, "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits With Routes of Similar Convenience", ODIL, Vol. 18, 1987.

ALGAN, Nesrin-SAV, Özden N., "Türk Boğazları'nda Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, TÜDAV Yayın No. 5, İstanbul, 2000.

ALTUNDAĞ, Şinasi, Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı, Mısır Meselesi (1831-1841), I. Kısım, TTK. Yay. Ankara, 1988.

ARMAOĞLU, Fahir H., Siyasi Tarih (1789-1960), 2. Bası, Ankara, 1973.

ARMAOĞLU, Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, T. İş Bankası Kültür Yay., Ankara 1984.

ATALAY, Ahmet Haluk, Uluslararası Hukukun Oluşumu, İlk Küreselleşme Dönemi 1492-1648, Göçebe Yay., İstanbul, 1997.

BALTALI, Kemal, (1936-1956 Yılları Arasında) Boğazlar Meselesi, Ankara, 1959.

BANDI, Gyula, "The Right to Environment in Theory and Practice: The Hungarian Experience", Connecticut Journal of International Law, Vol. 8, No. 2, 1993.

BAYKAL, Ferit Hakan, "1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda "Boğazlardan Geçiş Rejimi" , Mahmut R. Belik'e Armağan, İ.Ü.,Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, İstanbul, 1993.

BAYKAL, Ferit Hakan, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş rejimleri ile Kıyaslanması", "Marmara Denizi 2000 sempozyumu, 11-12 Kasım 2000, İstanbul.

BAYKAL, Ferit Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa, 1998.

BAYKAL, Ferit Hakan, "Tankerlerin Türk Boğazları'ndan Geçiş Sınırlandırılabilir mi?",Marmara Üniversitesi Uluslararası Stratejik Araştırmalar Merkezi,(USAM), 1998 Yılı Konferanslar Serisi, İstanbul, 1999.

BAYKAL, Ferit Hakan, "Boğazlardan Geçiş Sınırlandırılabilir mi?", Denizci, Y. 1, S. 1, İstanbul 1998.

BAYKAL, Ferit Hakan, Montrö'yü Aleyhimize Yorumlamayalım", Aksiyon, 1988, S. 186, s. 53.

BAYKAL, Ferit Hakan, "Boğazlardan Geçiş Ne kadar Serbest?", Deniz Ticareti, Y. 14, Mayıs 1997.

BELİK, Mahmut R. , "Milletlerarası Antlaşmaların Yorumu", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 1, 1981, s. 2.

BELİK, Mahmut, Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962.

BİLSEL, Cemil, Lozan, C. II, İstanbul, 1933.

BROWNLIE, Ian, Principles of Public International Law, 4th Edition, Clarendon Press, Oxford, 1990.

BUTLER, W. E., "Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy", AJIL, April 1987, Vol.81, no.2.

CAMINOS, Hugo, "The Legal Regime of Straits in the United Nations Convention on the Law of the Sea", Recueil des Cours, Vol. 205 (1987-V).

CHURCHILL, R. R.- LOWE, A. V., The Law of the Sea, Manchester University Press, Manchester, 1988.

COLOMBOS, C. John, The International Law of the Sea, 6th Edition, London, Longmans, 1967.

CROWE, Fletcher Standefer, The Soviet Union and the Turkish Straits 1933-1945, Florida, 1973.

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

ÇELİK, Edip, Milletlerarası Hukuk, 2. Cilt, İstanbul, 1982.

DEMİRBİLEK, Tunç, "Çevre Hakkı ve Ulusal-Uluslararası Boyutları", Kamu-İş, 1992, Sayı 2.

DUPUY, Rene Jean-VIGNES, Daniel, A Handbook on the Law of the Sea-2, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

DURUIGBO, Emeka, "Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, No. 1, January 2000.

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

- ERKİN, Feridun Cemal, Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968.
- FUENTES, Ximena, "Sustainable Development and the Equitable Utilization of International Watercourses", BYIL, Vol. LXIX, 1988.
- GÖNLÜBOL , Mehmet- SAR, Cem, et.al., Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973) Genişletilmiş 3. Bası, Ankara, 1974.
- GÖNLÜBOL, Mehmet, Milletlerarası Siyasi Teşkilatlanma, 3. Basım, Ankara 1975.
- GRAVES, Philip Perceval, The Question of the Straits, London, 1931.
- GÜNDÜZ, Aslan, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, 4. Bs., Beta Yay., İstanbul, 2000.
- GÜRSEL, Haluk, F., Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri, İstanbul, 1968.
- HOWARD, Harry, N.-NICHOLAS, Harry, The Problem of the Turkish Straits, U.S. Government Print Office, Washington, 1947.
- HOWARD, Harry, N., Turkey, the Straits and U.S. Policy, John Hopkins University Press, Baltimore, 1974.
- HEALY, Nicholas J.-SWEENEY, Joseph C. "Basic Principles of the Law of Collision", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, No. 3, 1991.
- INFANTE, Maria Teresa, "Straits in Latin America: The Case of the Strait of Magellen", Ocean Development and International Law, Vol. 26, number 2, 1995.
- İNAN, Yüksel, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Turhan Kitabevi, 2. Basım, Ankara, 1995.
- JELAWICH, Barbara, The Ottoman Empire: The Great Powers and the Straits Question 1870-1887, Bloomington, Indiana University Press, 1973.
- JENNINGS R.-WATTS A.(Ed.), Oppenheim's International Law, Ninth Edition, Vol. 1, (parts 2 to 4), Longman, 1992.

JIA, Bing Bing, The Regime of Straits in International Law, Clarendon Press, Oxford, 1998.

JOYNER, Christopher C.- FERW, Scot, "Plastic Pollution in the Marine Environment", ODIL, No.1, Vol. 22, 1991.

KALELIOĞLU, Uğur-ÖZKAN, Noyan, Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Çevre Sözleşmeleri İzmir, 2000.

KOSKENNIEMI, Martti, "Case Concerning Passage Through The Great Belt", Ocean Development and International Law, Vol. 27, number3, 1996.

MAHMOUDI, Said, "Customary International Law and Transit Passage", Ocean Development and International Law, vol. 26, number 3, 1995.

MALANCZUK, Peter, Akehurst's Modern Introduction to International Law, 7th Revised Edition, Routledge, New York, 1997.

MERAY, Seha L., Devletler Hukuku'na Giriş, Cilt 1, 3. Bası, Ankara, 1968.

MERON, Theodor, "The Geneva Conventions as Customary Law", AJIL, Vol. 81, 1987.

MILLER, Geoffrey, Straits: British Policy Towards the Ottoman Empire and The Origins of the Dardanelles Campaign, Hull, University of Hull Press, 1997.

NEBİOĞLU, Osman, Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar, T. İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1986.

NEYZİ, Nezi H., "İstanbul Boğazı Trafiki", Çevre Koruma, 1982, Sayı 14, s. 31,36.

ORAL, Nilüfer, "IMO ve Türk Boğazları", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TÜDAV Yay. No. 5, İstanbul, 2000.

OXMAN, Bernard H., "Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea", Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 36, double issue, 1997,

ÖNDEŞ, Osman, "The Case of the "Gold Franc" in the Turkish Straits", Foreign Policy, Vol. X, No. 1-2, 1983.

ÖNSOY, Rıfat, Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası, T. İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1988.

ÖZDEK, E. Yasemin, İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı, Ankara, 1993 (Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yay., No. 249).

ÖZTÜRK, Bayram, " The İstanbul Straits, A Closing Biological Corridor", Turkish Straits New Problems New Solutions, Foundation for Middle East and Balkan Studies, İstanbul, 1995.

PAZARCI, Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası Ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", Ernst E. Hirsch'in Anısına Armağan, Ankara, 1986.

PAZARCI, Hüseyin, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, Ankara, 1986.

PAZARCI, Hüseyin, Uluslar arası Hukuk Dersleri, II. Kitap, 6. Bs., Turhan Kitabevi, Ankara, 1999.

PURYEAR, John Vernon, England, Russia and the Straits Question, Archon Books, 1965.

ROWNY, Kazimierz, "The Right of Passage Through Straits Used for International Navigation and the United Nations Conventionon the Law of the Sea", Polish Yearbook of International Law, Vol. XVI, 1987.

- ROZAKIS, Christos L.-STAGOS, Petros N., The Turkish Straits, (International Straits of the World Series, No.9) Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1987.
- SAGAY, Reşat, XIX. ve XX. Yüzyılda Büyük Devletlerin Yayılma Siyasetleri ve Milletlerarası Önemli Meseleler, 1. Bs., İstanbul, 1972.
- SANDER, Oral, Olaylarla Türk Dış Politikası, 1969.
- SANDER, Oral, Siyasi Tarih, Ankara, 1984.
- SAV, Ö.N., “Karadeniz’de Deniz Çevresinin Korunması İçin Alınan Önlemler”; Prof. Dr. Gündüz Ökçün’e Armağan, 47, A.Ü. S.B.F.D, Ankara, 1992.
- SCHACHTE, William L., “International Straits and Navigational Freedoms”, Ocean Development and International Law, Vol. 24.
- SCHACHTE, William L., “The Value of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea: Preserving our Freedoms and Protecting the Environment”, Ocean Development and International Law, Vol. 23, number 1, 1992.
- SOYSAL, İsmail, Atatürk’ün Milli Dış Politikası, C. II, Ankara, 1981.
- SOYSAL, İsmail, Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları,(1920-1945), C.1, TTK. Yay., Ankara, 1989.
- SPADI, Fabio, “Navigation in Marine Protected Areas: National and International Law, ODIL, Vol. 31, No. 3, 2000.
- SYMONIDES, Janusz, “Freedom of Navigation in International Straits”, Polish Yearbook of International Law, Vol. XVII, 1988.
- ŞİMŞİR, Bilal N., Ege Sorunu , Belgeler/aegean Question, Documents, C.II (1913-1914), B.2, Ankara 1989.

TARHANLI, Turgut, “Türk Boğazları’nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, TÜDAV Yayın No. 5, İstanbul, 2000.

TİMUR, Taner, Türk Devrimi ve Sonrası (1919-1946), Ankara, 1971.

TOLUNER , Sevin, “Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi ve Montreux Andlaşması”, Çevre Koruma, Yıl 1, Sayı 3, 1980.

TOLUNER, Sevin, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, Prof. Dr. M. Belik ve Prof. Dr. T. Çağa’ya Saygı Semineri, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul, 1994.

TOLUNER, Sevin, “Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing the Straits”, Turkish Straits New Problems New Solutions, Foundation for Middle East and Balkan Studies, (OBİV), İstanbul, 1995.

TOLUNER, Sevin, “The Regulation of Passage Through The Turkish Straits and The Montreux Convention”, Annales, de la Faculté de Droit d’İstanbul, Tome XXVIII, no.44, 1981.

TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, 5. Bs., Beta Yay., İstanbul, 1996.

TUKİN, Cemal, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, İstanbul, 1947

TUNCER, Hüner, “Mehmet Ali İsyanı ve Metternich (1831-1841)”, Dış Politika, C. XII, S.1, 1 Mart 1985.

TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, “Türk Boğazları’ndan Geçiş ve Deniz Çevresinin Korunması Sorunu”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, TÜDAV Yayın No. 5, İstanbul, 2000.

TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Beta Yay., İstanbul, 2001.

VALI, Ferenc A., The Turkish Straits and Nato, Hoover Institution Press, Standford University, California, 1971.

WEISS, Jeffrey A., "Maritime Disasters Through the Ages", JMLC, Vol. 32, No. 2, 2001.

II. Belgeler İçeren Yayınlar

AKİPEK, Ö, İ: Devletler Hukuku Kaynaklarından ve Belgelerinden Örnekler(Devletler Hukuku Metinleri), Ankara 1966.

Düştur

ERİM, Nihat, Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri, C.1 (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları), Ankara 1953.

ICJ Reports, 1949

MERAY, Seha L.- OLCAY, Osman (Çev.): Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Anlaşması, İlgili Belgeler), Ankara, 1977.

MERAY, Seha L., (Çev.) "Lozan Barış Konferansı (Tutanaklar-Belgeler), Takım I, C.I, Kitap I, Ankara, 1969.

MERAY, Seha L., Lozan Barış Konferansı (Tutanaklar-Belgeler), Takım II., C. II, Ankara, 1973.

MERAY, Seha L.-OLCAY, Osman (Çev.): Montreux Boğazlar Konferansı (Tutanaklar, Belgeler), Ankara 1976.

Resmi Gazete