

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

**GELİŞEN ULUSLARARASI HUKUK SİSTEMİNDE İSTANBUL VE
ÇANAKKALE BOĞAZLARI İLE MARMARA DENİZİ**

Yüksek Lisans Tezi

ŞÜKRÜ TOSUN

İstanbul, 2007

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

**GELİŞEN ULUSLARARASI HUKUK SİSTEMİNDE İSTANBUL VE
ÇANAKKALE BOĞAZLARI İLE MARMARA DENİZİ**

Yüksek Lisans Tezi

ŞÜKRÜ TOSUN

Danışman: PROF.DR. FERİT HAKAN BAYKAL

İstanbul, 2007

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

HUKUK Anabilim Dalı KAMU HUKUKU Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi
ŞÜKRÜ TOSUN'ın GELİŞEN ULUSLARARASI HUKUK SİSTEMİNDE
İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARI İLE MARMARA DENİZİ adlı tez çalışması
,Enstitümüz Yönetim Kurulunun 24.05.2007 tarih ve 2007-6/31 sayılı kararıyla
oluşturulan jüri tarafından oybirliğiyle Yüksek Lisans Tezi olarak kabul
edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 27.06.2007

1) Tez Danışmanı : PROF. DR. FERİT HAKAN BAYKAL

2) Jüri Üyesi : PROF. DR. MEHMET AKMAN

3) Jüri Üyesi : DOÇ. DR. SELİM ATAERGİN



İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	iv
1.GİRİŞ	1
2.LOZAN DÖNEMİ	2
2.1.Lozan Antlaşması ‘Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme’ İçeriği.....	5
2.1.1.Ticari Gemiler İle İlgili Hükümler	5
2.1.2.Savaş Gemileri İle İlgili Hükümler	7
2.1.3.Askerlikten Arındırma İle İlgili Hükümler	9
2.1.4.’Boğazlar Komisyonu’ İle İlgili Hükümler.....	11
2.2.Lozan Antlaşmasının Türkiye Açısından İrdelenmesi	12
3.MONTRÖ ANTLAŞMASI	15
3.1.Montrö Antlaşmasının İçeriği.....	19
3.1.1.Ticaret Gemileri İle İlgili Hükümler.....	19
3.1.2.Savaş Gemileri İle İlgili Hükümler	22
3.1.3.Uçaklar İle İlgili Hükümler	33
3.1.4.Boğazlar Komisyonu’nun Yetkilerinin Türk Hükümetine Devri	33
3.1.5.Antlaşma’nın Yürürlük Süresi, Değiştirilmesi, Feshi	34
3.1.6.Askerlikten Arındırılan Bölgelerin Yeniden Askerleştirilmesi	35
3.2.Montrö ve Lozan Antlaşmalarının Mukayesesi	35
4.1982 BM DENİZ HUKUKU KONVANSİYONUNDA BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ	40
4.1.Genel Hükümler(1.Bölüm).....	42
4.2.Transit Geçiş(2.Bölüm)	43
4.2.1.Tanımı, Kapsamı.....	43
4.2.2.Geçiş Yapan Gemilerin Yükümleri	44
4.2.3.Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümleri	46
4.2.4.Boğazlarda Deniz Çevresinin Kirlenmesi.....	47
4.2.5.Transit Geçiş Rejiminin Değerlendirilmesi	48
4.3.Zararsız Geçiş(3.Bölüm)	50
4.3.1.Tanımı, Kapsamı.....	51
4.3.2.Geçiş Yapan Gemilerin Yükümleri	51
4.3.3.Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümleri	54
4.3.4.Ticaret Gemilerine Ve Ticari Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemilerine Uygulanabilecek Kurallar	56
4.3.4.1.Yabancı gemilere ilişkin cezai yargı yetkisi.....	56
4.3.4.2.Yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisi.....	57
4.3.5.Savaş Gemilerine Ve Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Diğer Devlet Gemilerine Uygulanabilecek Kurallar	57
4.3.6.Zararsız Geçiş’in Değerlendirilmesi	58
4.4.Transit Geçiş İle Zararsız Geçişin Mukayesesi.....	59
4.5.1982 Hükümlerinin Değerlendirilmesi.....	60
5.1998 TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ	61
5.1.Amaç, Kapsam ve Tanımlar	63
5.2.Genel Hükümler.....	64
5.3.Türk Boğazları’nda Rapor Sistemi (TÜBRAP).....	68
5.3.1.Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri(TBGTH) Otoritesi	68

5.3.2.Verilen Hizmetler	68
5.3.3.Hizmet Alanı	69
5.4.İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş	72
5.5.Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler	76
5.6.İstanbul ve Çanakkale Boğazları Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar	78
5.6.1.Sınırlar	78
5.6.2.Hava çekimi	78
5.6.3.Yerel deniz trafiği	78
5.6.4.Akıntı	79
5.6.5.Görüş uzaklığı	79
5.6.6.Kılavuzluk hizmetleri	80
5.6.7.Limana Yanaşma ve Ayrılma	81
5.6.8.Sağlık denetimleri	82
5.6.9.Acenta ile buluşma yerleri	82
5.6.10.Bunker ve Atık Alım Gemileri	82
5.7.Haberleşme	83
5.7.1.Haberleşme Dili ve Şekli	83
5.7.2.Sektörler ve Haberleşme Kanalları	84
5.7.3.TBGTH'nin Vereceği Önemli Mesaj İşaretlerinin Anlamı	84
5.7.4.Gemilerin Tabi Olacağı Prosedürler	85
5.8.1998 Tüzüğü'nün değerlendirmesi	86
6.MONTRÖ TARTIŞMALARINA BİR BAKIŞ	89
7.SONUÇ	94
EKLER	96
EK-1. Lenin ile Farbman Arasında Yapılan Görüşme(10 Kasım 1922)	97
EK-2. Askerlikten Arındırılan Bölge Haritası	101
EK-3. New York Times (22 Mart 1936) 'Boğazlar'ın Tahkimi'	102
EK-4. Dağılan SSCB ve Yugoslavya Ülkeleri Hakkında	105
EK-5. SSCB'ye ait 'Mihail Kutuzof' Gemisinin Boğazlar'dan Geçiş	106
EK-6. Karadeniz'deki En Güçlü Donanma Hakkında	107
EK-7. Karadeniz'e Kıyıdaş Devletlerin 1939 Tonaj Bildirimleri	108
EK-8. Pilot Kost ve Uçağının Serbest Bırakılması ile İlgili Kararname	109
EK-9. Askeri Bölge İlanı ve Karakol Faaliyetleri Kararnameleri	110
EK-10. Boğazlara Ait İstatistikler	112
EK-11. Trafik Ayırım Düzenleri ve Boğaz yaklaşımları	127
EK-12. İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri	132
EK-13. İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri	133
EK-14. Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri	134
EK-15. Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri	135
EK-16. Boğaz Geçişinde Kullanılan Rapor Formları	136
EK-17. İstanbul Boğazı Trafik Ayırım Düzeni	137
EK-18. Çanakkale Boğazı Trafik Ayırım Düzeni	138
EK-19. Türk Boğazları'nda Kılavuz Alma Mevkileri	139
EK-20. İstanbul Boğazı Sektör Sınırları Haritası	140
EK-21. Çanakkale Boğazı Sektör Sınırları Haritası	141
EK-22. Türk Boğazları'nda Haberleşme	142

EK-23.	Boğazlarda Yaşanan Önemli Kazalar	143
EK-24.	03 Şubat 1999 Cumhuriyet Gazetesi 7.Sayfası.....	144
EK-25.	30 Mart 2006 Cumhuriyet Gazetesi 10.Sayfası	146
EK-26.	Manchester Guardian(30 Kasım 1946) Recep Peker Röportajı.....	148
EK-27.	The Daily Telegraph(23 Temmuz 1953) ‘Rusya ve Boğazlar’	150
EK-28.	New York Times ve Yorkshire Post(12-13 Haziran 1953)	154
KAYNAKÇA		161

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
B	: Burak Sancağı
Bkz	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHK	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu(Dipnotlarda)
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarına İlişkin Uluslararası Konvansiyon
DF	: Yön Bulucu
DSC	: Dijital Çağrı Seçici
Ed.	: Editörler
ENC	: Elektronik Seyir Haritası
GTHM	: Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi
GTYS	: Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi
IALA	: Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği
İTÜV-SAM	: İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı Savunma Araştırmaları Merkezi
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
K.	: Kural(Dipnotlarda)

Km.	: Kilometre
L.A.	: Lozan Antlaşması(Dipnotlarda)
m.	: Metre
Md.	: Madde(Dipnotlarda)
mm.	: Milimetre
M.A.	: Montrö Antlaşması(Dipnotlarda)
MARPOL	: Gemilerden Gelecek Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
NATO	: Kuzey Atlantik Paktı Antlaşması
OBİV	: Ortadoğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı
RT	: Radyo Telefon
s.	: Sayfa
SOLAS	: Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslararası Konvansiyon
SP	: Seyir Planı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
ŞİKAGO	: Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu
T	: Turgut Sancağı
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TAD	: Trafik Ayırım Düzeni
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

TBDTDT : Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü(Dipnotlarda)

TKM : Trafik Kontrol Merkezi

TÜBRAP : Türk Boğazları Raporlama Sistemi

STCW : Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon

VHF : Çok Yüksek Frekans

Yy : Yüzyıl

1.GİRİŞ

Boğaz terimi, coğrafi olarak kısaca iki kara parçası arasındaki dar su yolları olarak tanımlanmaktadır. Dünya haritasına bakıldığında, Asya ve Avrupa'yı birleştiren geçit konumuna sahip olduğu hemen görülen İstanbul Boğazı'nın¹ uzunluğu; 17 deniz mili(31.7 km), en geniş yeri; Anadolu Feneri ile Rumeli Feneri arasında 2 deniz mili(3.6 km), en dar yeri; Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasında 0.5 deniz mili(0.8 km) kadardır. İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi ile birlikte yarı kapalı Karadeniz'e giriş yolu olan Çanakkale Boğazı'nın² ise uzunluğu; 36 deniz mili(61.8 km) olup eni; 0.7 ile 4 deniz mili(1.25-7.5 km) arasında değişmektedir.

Bir boğazın ulusal ya da uluslararası özellikte oluşu bahse konu boğazın niteliğiyle ilişkilidir. Boğazlar, uluslararası ulaşımındaki rolüne göre 'Ulusal' ya da 'Uluslararası' ölçütü ile değerlendirilmektedir. Konumu gereği, 'Özel ya da Uluslararası Sözleşmelerle Düzenlenen Boğazlar' ise üçüncü ayrı bir grup oluştururlar. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi sınırlar açısından bakıldığında Türkiye'nin egemenliğine tabi iç sulardır.³ Bundan dolayı 'Ulusal Boğaz' özelliği göstermekle birlikte yarı kapalı bir denize kıyıdaş olan Karadeniz Devletleri'nin açık denize ulaşmalarında tek yol olmaları nedeniyle 'Uluslararası Boğaz' özelliğine de sahiptirler. Aynı zamanda Türk Boğazları, 'Özel Sözleşmelerle Düzenlenen Boğazlar'dandır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile bu iki boğazı birbirine bağlayan Marmara Denizi, özellikle deniz taşımacılığı konusunda, geçmişten günümüze giderek artan yoğunlukta hizmet veren bir yoldur. Ayrıca savaş zamanında deniz gücünün kullanılması açısından tarih boyunca önemli bir rol oynamıştır.

İşte yukarıda belirtilen bu nedenler; İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile bu iki boğazı birbirine bağlayan Marmara Denizi'nin jeostratejik, siyasal, ekonomik ve askeri önemde bir yol oluşunun yadsınamaz gerçekliğini ortaya koymaktadır.

¹ İstanbul Boğazı hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.Vikipedi Özgür Ansiklopedi, http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul_Bo%C4%9Faz%C4%B1 [05 Ocak 2007]

² Çanakkale Boğazı hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.Vikipedi Özgür Ansiklopedi, http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1 [05 Ocak 2007]

³ M. Cemil Bilsel, **Türk Boğazları**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948, s.30

Boğazlar sorununun temelinde Türkiye'nin geçit yolları üzerindeki konumu yatmaktadır. Kara ve deniz geçit yollarındaki konumuyla Türkiye, Boğazlar Sorunu ve diğer sorunlar açısından fazlasıyla etkilenmiştir ve hala etkilenmektedir. Bilindiği üzere Türk dış politikasına Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras kalan başlıca öğelerden biri de coğrafi konumdur. Tarihsel bir izleme yapıldığında, ekonomi ve egemenlikle ilgili ülke siyasetlerinin sürekli değişmesinin, doğu ile batıyı, kuzey ile güneyi birleştiren Türk Boğazları'nın rejimini de etkilediği açıkça görülmektedir.⁴ Şöyle ki geçen her yeni gün dünya üzerindeki tüm boğazların durumu irdelenirken ülkemize ait boğazlar da gerek uluslararası çerçevede gerekse ülke içerisinde tartışılmaktadır.

Cumhuriyetin kurulmasından bu yana gelişen uluslararası hukuk sistemiyle birlikte Boğazlar da, çeşitli biçimlerde Türk dış politikasını etkilemiştir. Boğazlar sorununun geçmişten günümüze incelendiği bu tezde tarihsel bir yaklaşımla Türk Boğazları'na ait Cumhuriyet dönemindeki antlaşmaların, dünya üzerindeki kritik gelişmelerin ve Türkiye'nin iç hukukundaki düzenlemelerin güncel bir kaynak olması amacıyla değerlendirilmesi yapılacaktır. Bu değerlendirmede Boğazlar tartışmasının en önemli unsuru olan Montrö Antlaşması'nın değişmesi ile ilgili tartışmalar incelenecek, eksik yönlerin nasıl tamamlandığı veya tamamlanabileceği sorularına cevap aranacaktır. Türkiye'nin gelecekteki tutumu ile ilgili önerilerde bulunulacaktır.

2.LOZAN DÖNEMİ

Antlaşma'nın tarafı olmamasına karşın Türk Boğazları meselesi kısmında Lozan Konferansı'na, Türkiye'nin isteği ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği(SSCB)⁵'de iştirak etmiştir. Burada, uluslararası bir denge kurarak bundan faydalanmak amaçlanmıştır. Konferans sırasında İngiltere; Türkiye ve SSCB ile çatışma halinde bulunmuştur. Lozan Konferansı'nda Boğazlar'a ilişkin üç değişik görüş karşımıza çıkmaktadır.

⁴ Sibel Turan, **Boğazlar Tez**,

http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Sibel_Turan_Bogazlar.htm#GİRİS [27 mart 2006]

⁵ SSCB, 17 Kasım 1917'de Bolşevik İhtilali ile kuruldu. 26 Aralık 1991'de dağıldı. SSCB hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.Vikipedi Özgür Ansiklopedi,

http://tr.wikipedia.org/wiki/Sovyet_Sosyalist_Cumhuriyetler_Birli%C4%9Fi [05 Ocak 2007]

Zayıf ve güçsüz durumdaki SSCB, esasen Boğazlar'a sahip olamayınca, Boğazlar'ın kapalılığını ve Boğazlar sorununun Karadeniz'de kıyısı olan devletler tarafından çözümlenmesi ile bir Karadeniz Federasyonu kurulması tezini savunmaktaydı.⁶ Ancak bunun imkansızlığını bildiğinden Lozan'da Boğazlar'ın, yalnız ticaret gemilerine mutlak açıklığı yanı sıra savaş gemilerinin, Karadeniz kıyıları dışındaki devletlere yasaklanmasını savunmuş ve Türkiye'nin Boğazlar'ı tahkim etmesine karşı çıkmamıştır.⁷ Çünkü Türk Boğazları, SSCB'nin savunma sistemi içinde yakın doğudaki en hassas noktaydı. SSCB'nin güvenliğinin, Türk Boğazlar'ı nedeniyle tehlikeye düşebileceği zaman zaman yinelenmiştir. Daha öncesinden de Kırım Savaşı'ndan başlayarak, Sosyalist yönetimin Rusya'da iş başına gelmesini önlemeye çalışan müttefik girişimleri, SSCB'nin, Boğazlar üzerinde aşırı titiz davranmasına yol açmaktaydı.⁸

Burada beyan edilen görüşe karşın SSCB için Çarlık döneminden beri Boğazlar'ın büyük yaşamsal önemi unutulmaz bir gerçektir. Akdeniz'e çıkma ve oradan okyanuslara açılma hiçbir Rus yönetimi için geçici bir sistem olarak değerlendirilemezdi⁹. Lozan'da esasen, deniz egemenlik görüşünü savunan İngiltere ile kara egemenlik görüşünü savunan SSCB çarpışmışlardır. SSCB'nin isteği doğrultusunda Boğazlar kapatılırsa, Karadeniz'de, sınırsız bir Rus egemenliği olacaktı, bu durum Müttefiklerin ve Türkiye'nin işine gelmezdi. Zaten İngiltere'nin, Hindistan yolu güvenliğinin Akdeniz'den geçmesi ve bunu başlıca tehdit edebilecek gücün, SSCB olması dolayısıyla Lozan'da bir çatışma içine girmişlerdir. İngiltere, Boğazlar'dan Türklerin uzaklaşmasına SSCB tehlikesi açısından karşı çıkmıştır.¹⁰

Dünyanın en büyük deniz devletlerinden biri olan İngiltere için Boğazlar çok önemliydi, bu nedenle Lozan Konferansı sırasında İngiltere, açıklığı savunmuştur.

⁶ Doğan Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, İstanbul: Tekin Yayınevi, 1976, Cilt 4, s.75

⁷ Ayrıntılı bilgi için Bkz. Lenin ile Manchester Guardian muhabiri Farbman arasında yapılan ve 10 Kasım 1922'de 254 sayılı Pravda gazetesinde yayınlanan söyleşi metninin, Lenin Külliyyatı'nda yer alan kopyasının resmi çevirisi (Bkz. EK-1), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:18.06.1946, Dosya:F11, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:101.624..3.

⁸ Doğu Ergil, **Boğazlar Üzerine Bitmeyen Kavga**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1978, s.106

⁹ Bilzel, s.18-19

¹⁰ Aptülâhat Akşin, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991, s.281

Müttefikleri de yanına alarak, Boğazlar'ın hem ticaret hem savaş gemilerine mutlaka açıklığını istemiştir. Bu açıklığı sağlamak için Boğazlar komisyonu oluşturulmuş ve Boğazların her iki kıyısının da askerden arındırılması öngörülmüştür.

Türkiye adına İnönü; Misakımillî'nin, Boğazlar'a ilişkin hükümlerinden söz ederek Boğazlar sorununun, Türkiye dışındaki hiçbir ülke için öneminin olmadığını vurgulamıştır. Zaten İnönü, müttefiklerin 23 Eylül tarihli notalarında, Boğazlar'ı askerden arındırıp, Milletler Cemiyeti denetimine vermek istediklerini bildiğinden, buna şiddetle karşı çıkmıştır.

Lozan Konferansı'nın 1.Bölümü üzerinde kabul ettiği nokta: Boğazlar'ın tüm ticaret gemilerine barış ve savaşta açıklığı olmuştur. Savaş gemilerine açıklık tanınıp tanınmamasında ise sorunlar çıkmıştır.

Lozan Konferansı'nın 23 Nisan 1923'te başlayan 2.Bölümünde, Boğazlar rejimi tartışılmıyordu, bu yüzden SSCB yoktu. Türkiye, 2.Bölümde kendine verilen bazı ödünlerin etkisiyle İngiliz görüşünün yumuşatılmış biçimini benimsemiştir.¹¹ Çünkü Türkiye'de daha önce açıklandığı gibi, tarihsel olarak Karadeniz'deki Rus egemenliğinden güvenlik kaygısı duyuyordu.

Lozan Barış Antlaşması 24 Temmuz 1923 tarihinde İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından imzalanmıştır. Bu Antlaşma'nın 23.maddesi şu şekildedir:

“Bağıtılı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli Sözleşmede öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da geçiş ve gidiş-geliş serbestliği ilkesini kabul ve ilan etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Antlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.”¹²

¹¹ Yüksel İnan, **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Ankara: Turhan Kitapevi, 1995, s.29

¹² **Lozan Antlaşması Türkçe Metin**, <http://www.abchukuk.com/arsiv/lausanne.html> [01 Mart 2006]

Bu maddeden de anlaşılacağı üzere Türk Boğazları'nda savaş ve barış zamanlarında, denizden ve havadan geçiş serbestliği ilkesi benimsenmiştir. Bu ilke doğrultusunda da Lozan Antlaşması'nın içinde bulunan 'Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme' imzalanmıştır. Geçiş rejiminin ayrıntılarının karara bağlandığı bu Sözleşme Montrö Antlaşması imzalanana kadar yürürlükte kalmıştır.

2.1.Lozan Antlaşması 'Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme' İçeriği

Bu Sözleşme metni 20 madde ile 2.maddeye EK 3 kuraldan oluşmaktadır.

Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'de genel barış ve dünya ticareti açısından gerekli olduğu düşünülerek, Boğazlar'da bütün uluslar için Akdeniz ile Karadeniz arasında deniz ve havadan, geçiş ve gidiş-geliş serbestliği kabul edilmiştir.¹³

2.1.1.Ticari Gemiler İle İlgili Hükümler

Sözleşme'de geçen ticaret gemileri ile ilgili hükümler; hastane gemilerini ve balıkçı gemileri ile askeri olmayan uçakları da kapsamaktadır.¹⁴ Bu kuralda üç durum için ayırım yapılmıştır.

Barış zamanında; ticaret gemilerine bayrak ve yük ne olursa olsun gece ve gündüz, gidiş-geliş ve geçişlerinde tam serbestlik tanınmıştır. Uluslararası sağlık hükümleri saklı kalmak koşuluyla bu geçiş esnasında hiçbir işlem yapılmayacak ve kılavuz, fener, römorkör yada doğrudan doğruya yapılan bu nitelikteki hizmetler dışında hiçbir vergi/harç alınmayacaktır. Ayrıca Türk Hükümeti'nce imtiyaz tanınmış olan kurum ve kuruluşların haklarına zarar gelmeyecektir. Kılavuz almak ise isteğe bağlı olacaktır. Hizmetlerden kaynaklanan mali yükümlerin alınmasını kolaylaştırmak için geçiş yapan gemiler, Türk Hükümeti'nce gösterilecek yerlere ad, uyruk, tonaj ve varış limanı bilgilerini yazdıracaklardır.¹⁵

Savaş zamanında Türkiye tarafsız kalırsa; yukarıdaki şartlar aynen geçerli olacak, tarafsız bir devlet olarak Türkiye'nin sahip olduğu hak ve yükümlü olduğu

¹³ Lozan Antlaşması(L.A.), Md.1

¹⁴ L.A., Md.2 K.1

¹⁵ L.A., Md.2 K.1-a

ödevler tam serbest geçişi engelleyici tedbir alınması konusunda Türkiye'yi yetkili kılmayacaktır.¹⁶

Savaş zamanında Türkiye savaşı bir devlet ise; düşman gemilerine karşı devletler hukukunun kabul ettiği tüm tedbirleri uygulayabilecektir. Buna karşın düşmana savaş kaçağı, düşman birliği ya da düşman uyrukları taşıyarak yardım etmeyen tarafsız gemiler gidiş-geliş serbestisine sahiptir. Türkiye'nin bu gemileri kontrol etme hakkı olup bu gemiler belirlenen bölgelerde kontrol için durmakla yükümlü olacaklardır. Ancak gerek düşman gemilerine uygulanan tedbirler, gerekse yapılan kontroller geçişi engelleyecek nitelikte olmayacaktır. Türkiye, bahse konu gemilere gerekli talimat ve kılavuzluk hizmeti sağlamakla yükümlüdür.¹⁷

Askeri olmayan uçaklar öngörülen şartlar içerisinde Boğazlar'ın dar geçitlerinde 15 kilometreye kadar bir toprak şeridi üzerinde uçuş serbestliğine ve zorunlu hallerde Türkiye kıyılarına ve karasularına iniş serbestliğine sahip olacaklardır.¹⁸

İçlerinde veba, kolera ya da tifüs olayları olan, ya da yedi gün içinde bu tür olaylar çıkmış olan veya beş günden az bir zaman içinde bulaşık bir limandan ayrılmış olup içinde hekim bulunan, Boğazlar'dan durmaksızın ve yük boşaltmaksızın geçen ticaret gemileri karantinalı olarak geçiş yapacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'da hastalığı bulaştırma olanağını kaldırmak üzere tüm imkanlarını kullanarak koruma tedbirlerini almakla yükümlüdürler. İçlerinde hekim bulunmayan ticaret gemileri ise Boğazlar'da durmayacak olsa bile uluslararası sağlık hükümlerini yerine getirmek zorundadırlar. Boğazlar'da limana uğrayacak olan ticaret gemileri bu limanda uygulanabilir uluslararası sağlık hükümlerine bağlı olacaklardır.¹⁹

¹⁶ L.A., Md.2 K.1-b

¹⁷ L.A., Md.2 K.1-c

¹⁸ L.A., Md.2 K.3-c/1,2

¹⁹ L.A., Md.2 K.3-c/6

2.1.2.Savaş Gemileri İle İlgili Hükümler

Sözleşme’de geçen savaş gemileriyle ilgili hükümler; yardımcı gemileri, asker taşıt gemilerini ve uçak gemileri ile askeri uçakları da kapsamaktadır.²⁰ Bu kuralda da üç durum için ayırım yapılmıştır.

Barış zamanında; bayrak ne olursa olsun herhangi bir işlem yapılmaksızın ve hiçbir vergi/harç alınmaksızın savaş gemilerine de gece ve gündüz tam geçiş serbestisi tanınmış ancak buna bir takım kısıtlamalar getirilmiştir. Devletler her zaman ve her durumda her biri 10000 tonu geçmeyen, sayısı 3’ü aşmayan bir kuvveti Karadeniz’e gönderebileceklerdir. Fakat daha büyük bir kuvvet göndermek isterlerse bu kısıtlamalar kapsamında bir devletin Karadeniz’e gitmek üzere geçirebileceği en büyük kuvvet, geçiş esnasında Karadeniz’e kıyıdaş devletlerden donanması en kuvvetli devletten az olacaktır. Boğazlar’dan geçen gemilerin sayısı yüzünden Türkiye hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır.²¹

Savaş zamanında Türkiye tarafsız bir devlet ise; savaş gemileri için gece ve gündüz geçiş serbestisi sürecektir. Yukarıda geçen kısıtlamalar savaşan devletlerin savaşanlık haklarına zarar verecek şekilde uygulanmayacaktır. Tarafsız devlet sıfatıyla Türkiye’nin hak ve ödevleri geliş gidişi engelleyecek tedbirler alması konusunda Türkiye’yi yetkili kılmayacaktır. Bununla birlikte savaşan ülke gemilerinin Boğazlar bölgesinde yakalama, çatışma, arama ve denetim hakkı kullanmaları ile düşmanca harekette bulunmaları yasaktır. Savaş gemilerine yiyecek alma ve onarımlarda 1907 tarihli ‘’Deniz Savaşında Tarafsızlığa İlişkin 13.La Haye Sözleşmesi’’ hükümleri uygulanacaktır. Uçaklarla ilgili olarak da sözleşme olmadığından buna benzer işlemde bulunulacağı karara bağlanmıştır.²²

Savaş zamanında Türkiye savaşan bir devlet ise; tarafsız askeri gemiler için barış zamanına ilişkin hükümler aynen uygulanacaktır. Düşman gemileriyle uçaklarının Boğazlar’ı kullanmasına yönelik Türkiye’nin alacağı tedbirler, tarafsız gemilerin geçiş serbestliğine zarar vermeyecek nitelikte olacak, bu gemilere gerekli talimat ve

²⁰ L.A., Md.2 K.2

²¹ L.A., Md.2 K.2-a/1,2,3

²² L.A., Md.2 K.2-b

kılavuzlar sağlanacaktır. Tarafsız askeri uçaklar, karşılaşabileceği tehlikeyi kendileri göze alarak geçiş yapacak, bu uçaklar nitelikleri anlaşılabilecek şekilde Türkiye tarafından denetlenebilecektir. Denetleme için uçaklar gösterilen ve hazırlanan bölgeye inmekle yükümlüdürler.²³ Askeri olan uçaklar öngörülen şartlar içerisinde Boğazlar'ın dar geçitlerinde 15 kilometreye kadar bir toprak şeridi üzerinde uçuş serbestliğine ve zorunlu hallerde Türkiye kıyılarına ve kara sularına iniş serbestliğine sahip olacaklardır.²⁴

Türkiye ile barış durumunda bulunan devletlerin denizatlıları ancak su yüzünden geçeceklerdir.²⁵

Akdeniz'den gelirken Çanakkale Boğazı girişinde, Karadeniz'den gelirken İstanbul Boğazı girişinde yabancı bir deniz kuvvetinin komutanı, komutası altındaki gemi sayısını ve adını durmak zorunda olmaksızın Türkiye tarafından belirlenen işaret istasyonlarına bildirecektir. İstasyonların belirlenmesine kadar geçen sürede geçiş serbestliği etkilenmeyecektir.²⁶

Savaş gemileri hasar ve deniz durumu dışında geçişleri için gerekli olan zamandan fazla Boğazlar'da kalmayacaklardır.²⁷

Bu Sözleşme hükümleri; gemilerin, savaş gemilerinin ve uçakların Boğazlar'dan geçişlerine uygulanacaktır. Ancak Türkiye ile Karadeniz Devletleri'nin limanlarını/hava alanlarını aynı anda ziyaret edecek bir devletin savaş gemileri ile uçaklarının sayısını/kalış sürelerini belirleme hakkına mani olmayacaktır.²⁸

İçlerinde veba, kolera veya tifüs olayları olan, ya da yedi gün içinde bu tür olaylar çıkmış olan veya beş günden az bir zaman içinde bulaşık bir limandan ayrılmış olan savaş gemileri, karantinalı olarak geçiş yapacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'da hastalığı bulaştırma olanağını kaldırmak üzere tüm imkanlarını kullanarak koruma

²³ L.A., Md.2 K.2-c

²⁴ L.A., Md.2 K.3-c/1,2

²⁵ L.A., Md.2 K.3-a

²⁶ L.A., Md.2 K.3-b

²⁷ L.A., Md.2 K.3-c/4

²⁸ L.A., Md.2 K.3-c/5a,5b

tedbirlerini almakla yükümlüdürler. Boğazlar'da limana uğrayacak olan savaş gemileri bu limanda uygulanabilir uluslararası sağlık hükümlerine bağlı olacaklardır.²⁹

2.1.3.Askerlikten Arındırma İle İlgili Hükümler

Çanakkale ve İstanbul Boğazı'nda askerlikten arındırılacak 15-20 kilometre genişliğindeki bölgelerin sınırları ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Ayrıca Marmara Denizi'nde İmralı Ada hariç tüm adaların, Ege Denizi'nde Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın askerlikten arındırılacağı kararlaştırılmıştır.³⁰ Bununla birlikte bahse konu bölgelerin sınırlarını yerinde tespit etmek üzere Fransa, İngiltere, İtalya ile Türkiye'den birer temsilcinin oluşturacağı bir komisyon teşkil edilmiştir.³¹

Askerlikten arındırma işlemlerinde, bahse konu bölgelerde ve adalarda hiçbir istihkam, sabit topçu tesisleri, ışıldak tesisleri, denizaltında işleyen araçlar, askeri havacılık tesisi ve deniz üssü bulundurmak yasak olacaktır. Ayrıca, asayişin korunması için gerekli polis/jandarma kuvveti dışında hiçbir silahlı kuvvet bulunmayacaktır. Asayiş personelinin silahları ise her türlü topçuluk dışarıda kalmak üzere tüfek, tabanca, kılıç ve her yüz kişiye dört adet hafif makineli tüfek düşecek şekilde olacaktır. Askerlikten arındırılmış bölge ve adaların karasularında denizaltı gemisinden başka deniz altında işleyen hiçbir araç bulunmayacaktır. Ancak Türkiye bu bölge ve adalarından, Türk donanmasının demirleme hakkı olan bu yerlerin karasularından silahlı kuvvet geçirebilecektir. Ayrıca Türk uçakları boğaz suları ve bu bölgelerin üzerinde her zaman uçabilecek, buraların her yerinde karaya ve denize serbestçe ineceklerdir. Türkiye ve Yunanistan'la ilgili olarak da bu bölgelerde silah altına alınacakların eğitimi için bu bölgeler dışından gerekli personeli getirip götürmeye, bölgelerde her türlü telgraf, telefon ve optik araçlarla gözetleme/haberleşme sistemi kurmaya yetki tanınmıştır. Yunanistan, askerlikten arındırılmış Yunan adalarının karasularından, bu suları Türkiye'ye karşı hareket üssü olarak kullanmamak ya da bu amaçla kara/deniz kuvvetleri yığmamak şartıyla donanmasını geçirebilecektir.³²

²⁹ L.A., Md.2 K.3-c/6

³⁰ L.A., Md.4, **Askerlikten Arındırılan Bölge Haritası**, <http://www.lib.byu.edu/estu/wwi/maps/straitmp.gif> [31 Mart 2006] (Bkz. EK-2)

³¹ L.A., Md.5

³² L.A., Md.18

Türkiye; Marmara sularına denizaltı gemileri dışında, deniz altında işleyen hiçbir araç koymayacak, Marmara'nın Rumeli kıyıları ile İstanbul Boğazı'nda arındırılmış bölgelerden Darıca'ya kadar olan Anadolu kıyılarına, boğaz geçişini engelleyebilecek nitelikte sabit top bataryası ya da torpil atıcı yerleştiremeyecektir.³³

Askerlikten arındırma işleminde İstanbul'a bir istisna getirilerek burada ihtiyacı karşılamak üzere en fazla 12000 kişilik bir garnizonla bir tersane ve bir deniz üssü kurulabileceği kabul edilmiştir.³⁴

Olası bir savaş durumunda Yunan ve Türk taraflarının savaşan devlet hakkı ile askerlikten arındırma durumunda değişiklik yapması söz konusu olursa savaş hitamında derhal eski duruma geçilmesi öngörülmüştür.³⁵

Boğazlar ve Boğazlar'a komşu bölgelerin askerlikten arındırılmasının, Türkiye için askerlik açısından haklı gösterilmez bir tehlike yaratmaması, bu bölgelerdeki asayiş ve güvenliği tehlikeye düşürmemesi ile savaş eylemlerinin Boğazlar'ın serbestliğini zora sokmaması kaygısıyla, Bağlı Yüksek Taraflar, Milletler Cemiyeti'nin kararlaştıracığı bütün tedbirlere başvurarak, bu eylemleri el birliğiyle önleyeceklerdir. Burada öngörülen davranışa sebebiyet veren eylemler sona erer ermez, Boğazlar statüsü bu Sözleşme hükümleri ile düzenlendiği üzere uygulanacaktır.³⁶ Bu hüküm Bağlı Yüksek Tarafların, Milletler Cemiyeti Antlaşması uyarınca söz konusu olabilecek haklarına ve yükümlerine mani değildir.

Bu sözleşme hükümleri Türkiye'nin donanmasını kendi sularında dolaştırma hakkına hâlel vermeyecektir.³⁷

³³ L.A., Md.7

³⁴ L.A., Md.8

³⁵ L.A., Md.9

³⁶ L.A., Md.18

³⁷ L.A., Md.17

2.1.4.'Boğazlar Komisyonu' İle İlgili Hükümler

Boğazlar Komisyonu, yetkilerini Boğazlar'ın suları üzerinde kullanacaktır.³⁸ Bu Komisyon, İstanbul'da, bir Türk temsilci başkanlığında imzacı devletlerin birer üyesinden oluşacaktır. Ayrıca Amerika Birleşik Devletleri(ABD) ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer bağımsız devletler bu Sözleşme'yi imzalar ise bunlarında temsilci bulundurma hakkı olacaktır.³⁹ Temsilcilerin ödenekleri devletlerince genel harcamaları ise eşit olarak karşılanacaktır.⁴⁰

Komisyon, savaş gemileri ve askeri uçakların geçişine ilişkin hükümlerin göz önünde tutulup tutulmadığına bakmakla görevli olacaktır.⁴¹ Komisyon Milletler Cemiyeti'nin koruyuculuğunda görev yapacak, her yıl çalışmaları ile ilgili bir rapor verecektir. Bu raporda, ticarete ve gemilerin geçişine ilişkin bütün bilgiler sunulacaktır. Komisyon, Türk Hükümeti'nin Boğazlar'dan geçiş sorunuyla uğraşan servisiyle temaslarda bulunacak olup görevle ilgili yönetmelik hazırlamaya yetkili olacaktır.⁴²

Boğazlar'dan Karadeniz'e geçen savaş gemilerin hesabına ilişkin uygulama için; Boğazlar Komisyonu, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin hava, deniz ve denizaltı kuvvetlerinin ayrıntılı olarak sayılarını bildirmesini her yıl 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde isteyecektir. Bu sayılar bildirilirken hizmette olan, mevcudu indirilmiş, yedekte tutulan, onarım ve değişiklik görmekte olan gemiler ayrı ayrı gösterilecektir. Bu bildirilere binaen Boğazlar Komisyonu, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerden en kuvvetli donanmaya sahip olanın bilgilerini ilgili devletlere sunacaktır. Ayrıca bu donanmaya ait gemilerin Karadeniz'e giriş çıkışından kaynaklanan değişiklikleri de anında bildirecektir. Boğazlar'dan, Karadeniz'e gitmek üzere geçirilen gemilerin hesabında yalnızca hizmette olan savaş gemileri değerlendirmeye katılacaktır.⁴³

³⁸ L.A., Md.11

³⁹ L.A., Md.12

⁴⁰ L.A., Md.13

⁴¹ L.A., Md.14

⁴² L.A., Md.15; Md.16

⁴³ L.A., Md.2 K.2/3,4,5

2.2.Lozan Antlaşmasının Türkiye Açısından İrdelenmesi

1.Dünya Savaşı'nda, Boğazlar'da, Çanakkale Zaferi kazanılmış olmasına karşın Türk Ordusu'nun yenik düşmesi sonucu Babıâli 30 Ekim 1918'de İtilaf devletleri ile Mondros Mütarekesi'ni imzalamıştır. Bu mütarekenin 1.maddesi doğal olarak Osmanlı Devletinin Boğazlar'ı açmasını, Karadeniz'e geçişin teminini öngörmekteydi. Ayrıca Boğazlar'da ki istihkamlar itilaf devletlerince işgal edilecekti. Böylece İtilaf devletleri savaşıarak alamadıkları Boğazlar ve İstanbul'u mücadelesiz ele geçirdiler. Bununla beraber Boğazlar'ın alacağı son durum hakkında henüz kesin bir açıklık yoktu. Bu konu Paris konferansının ilk günlerinde gündeme getirilerek Boğazlar'ın, Milletler Cemiyeti'nin mandası altında uluslararası bir düzene konulması üzerinde genel uzlaşma sağlandı. Ancak bu uzlaşma belli belirsizdi. Bunun üzerine İngiltere 1919 yılında, Boğazlar ve İstanbul mandasının ABD tarafından kabul edilmesini iki kez teklif etti. Teklifin en büyük sebebi Boğazlar ve İstanbul mandasının İtilaf devletlerinden biri tarafından kabulü konusunda kendi içlerinde isteksiz olmalarıydı. Bu arada ihtilal esnasında Rusya'yı terk edip Paris'e sığınan Prens Lwow, Paris konferansına sunduğu bir muhtıra ile bu mandanın Rusya'ya verilmesini talep etti. ABD'ye sunulan manda teklifi, İngilizlerin Boğazlar'da ABD'ce kurulacak olan rejimin Panama Kanalı'na da uygulama hedefi olması sebebi ile, Rusya'nın manda teklifi ise önerdiği rejimin mevcut rejimden alehte olması sebebi ile kabul görmedi.

Bunun üzerine İngiltere, Boğazlar ve İstanbul'un Osmanlı Devleti'nde kalmasını ancak Boğazlar'daki egemenlik ve kontrolün uluslararası bir komisyonun elinde olması fikrini ortaya attı. Bu fikir Fransa ve İtalya tarafından da kabul gördü. Bu üç devlet arasında, 24 Nisan 1920'de San Remo Konferansı'nda Boğazlar rejiminin ana hatları üzerinde bir anlaşma oluştu. Bu anlaşma Sevr Antlaşması'nın⁴⁴ 37-61.maddelerinde toplandı. Bu maddelere göre; Boğazlar, savaşta ve barışta, bayrak farkı gözetilmeksizin, harp ve ticaret gemileri ile uçaklara açık bulunacaktı. Bu sular kuşatılmayacak ve buralarda düşmanca hareket yapılmayacaktı. Bu gibi hareketler

⁴⁴ Sevr Antlaşması, Osmanlı Padişahı V.Mehmet Vahideddin tarafından tasdik edilmedi gibi, Ankarada'ki Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce de kabul edilmedi. Batılı devletler arasında yalnızca Yunanistan tarafından onaylandı. Böylece Antlaşma hukuki geçerlilik kazanmadı. San Remo Konferansı ve Sevr Antlaşması hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Vikipedi Özgür Ansiklopedi, http://tr.wikipedia.org/wiki/San_Remo_Konferans%C4%B1 [05 Ocak 2007]

ancak Milletler Cemiyeti'nin kararıyla vuku bulacaktı. Osmanlı Devleti, belirtilen serbestinin temini için Boğazlar'ın kontrolünü geniş yetkili bir Boğazlar Komisyonu'na bırakacaktı. Bu komisyon ayrı bir bayrak ve bütçeye sahip olacak, üyeleri İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya temsilcilerinden oluşacaktı. Milletler Cemiyeti'ne üye oldukları takdirde SSCB, Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan'da komisyona katılabileceklerdi. Başkanlık iki yılda bir İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya arasında değişecekti. Ayrıca Boğazlar'ın her iki tarafından gerilere kadar uzanan silahsızlandırılmış bölgelerle rejim tamamlanmaktaydı. Fakat Fransa, İngiltere ve İtalya bu bölgelerde müştereken asker bulundurma hakkına sahip olabileceklerdi.⁴⁵ Burada asıl amaç Avrupa'nın Türklerden arındırılmasıydı.

Henüz plan aşamasında olan bu şartlar yürürlüğe konulamadan Türk Kurtuluş Savaşı kazanılmıştır. Esas olarak Misakımillî'de; Boğazlar konusu, 'İstanbul kenti ve Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlikeden uzak kalmak şartıyla, Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaret ve ulaşımına açılması konusunda, bizimle birlikte, öteki tüm devletlerin oy birliği ile verecekleri kararın geçerli olacağı' şeklinde geçmiştir. Bundan sonra Boğazlar rejimine ilişkin bir sonraki aşama Lozan Barış Konferansı'dır. Türkiye, konferansa SSCB'yi davet ettirerek kendine taraf bulmuş, Avrupa'nın Türklerden arındırılması ve azınlıklara verilen hakların ortadan kalkması konularında büyük kazanımlar elde ederek Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'yi imzalamıştır. Bu Sözleşme'de geçişlerle ilgili esaslar genel olarak Misakımillî'ye uygun olmakla beraber, şüphesiz bu sözleşmenin en tehlikeli yanı askerlikten arındırma ile ilgili hükümleri, savaş gemilerine karşı kısıtlamaların yetersiz oluşudur. Çünkü henüz savaşa girmemiş bir devletin donanmasının baskın tarzında Boğazlar'dan geçme ihtimali mevcuttu. Her ne kadar gayri askeri bölgelerin yakınında ağır kara ve deniz topları bulundurulsa da Türk kuvvetleri daha yetişmeden buraların elden çıkma ihtimali yüksekti. Ayrıca Türkiye'nin girmediği bir harpte bile savaş gemilerine geçiş serbestliği olduğundan, ülkenin istemeden savaşa girme tehlikesi de vardı. Bununla

⁴⁵ Cemal Tukin, **Boğazlar Meselesi**, 1.Basım, İstanbul: Pan, 1999, s.445-449

birlikte Boğazlar'dan yabancı gemilerin geçişine nezaret etmek için kurulan Uluslararası Komisyon'da Türkiye'nin egemenliğini sınırlıyordu.⁴⁶

Türkiye 6 Temmuz 1932 tarihinde Milletler Cemiyeti'ne girmiştir. Ancak bundan sonra bazı ülkelerin revizyonist⁴⁷ politika izlemeleri ve Milletler Cemiyeti'nden ayrılmaları, ilgili hükümler dolayısıyla güvensizlik yaratmıştır. Çünkü Boğazlar üzerinde kollektif garanti veren devletlerden de bu politikayı izleyenler mevcuttu. Türkiye, güvenlik problemi ile ilgili düşüncesini ilk kez 1933 yılında Londra Silahsızlanma Konferansı'nda dile getirmiştir. Ancak bu görüş revizyonist ülkelere örnek teşkil eder düşüncesiyle reddedilmiştir. Nitekim dünya üzerinde gelişen olaylar da bunu doğrulamıştır. Mussolini İtalya'sı, Doğu Akdeniz ve Adalar'daki emelleri doğrultusunda 1935'te Habeşistan'a saldırmış, bu arada On iki Ada'yı silahlandırmaya başlamıştır. Arkasından Almanya'da iktidara gelen Nazi Partisi, Ren Bölgesi'ni yeniden askerleştirmiş ve Lokarno Güvenlik Antlaşmaları'na son vermiştir, Avusturya, zorunlu askerliği yeniden başlatmıştır. Bu olaylar Milletler Cemiyeti'nin dünyada barış ve güvenliği sağlama ümitlerini suya düşürmeye başlamıştır. Diğer bir yandan da Türkiye, SSCB ile dostluk içinde, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya ile Balkan Pakti'nı imzalamış durumdaydı. Fransa, Türkiye ile ilişkilerinin değişmesini istememekle beraber SSCB ile 1935'te dostluk ve ittifak antlaşması imzalamıştı ve buna gölge düşmesini istemiyordu. Bulgaristan ise Boğazlar'ın Türk denetimine girmesini istememekle birlikte, Neully Antlaşması'nın silahsızlandırmayla ilgili hükümlerinin kalkması umudundaydı. Neticede adı geçen ülkeler yeni bir antlaşmaya hazır görünüyordular.⁴⁸

Türkiye Cumhuriyeti 11 Nisan 1936'da Lozan Antlaşmasına taraf olan devletlere bir nota ile yeni bir konferans isteğini bildirdi. Bu sıralarda batı kamuoyunda Türkiye'nin gerek komşularıyla barışı sağlamak konusunda kurduğu ittifaklar ve yaptığı

⁴⁶ Dursun Gök, **Atatürk Dönemi Dış Politika**, Tarih Ders Notları, 2003, http://farabi.selcuk.edu.tr/suzep/tarih/ders_notlari/bahar_yariyili/bolum_13/bolum13.html [10 Mart 2006]

⁴⁷ Revizyonist: 1) Bir öğretinin, bir anayasanın veya bir antlaşmanın yeniden gözden geçirilmesi için savaşı kimse. 2) Yeniden gözden geçirmeyi gerektiren görüş.

<http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAA6AA849816B2EF05A79F75456518CA> [15 Mayıs 2007]

⁴⁸ İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, 1, Basım, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989, Cilt 1 s.493-494

güvenlik antlaşmaları ile uluslararası platformda sergilediği barışçı tavırları, gerekse Almanya/İtalya örneğini takip etmeyen uzlaşmacı ve iknacı politikaları takdir edilmekteydi.⁴⁹ Böylece bu çabalar ve Türk notası kabul edilerek Boğazlar statüsünü değiştirecek olan konferans 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montrö şehrinde toplandı.

3.MONTRÖ ANTLAŞMASI

Montrö Antlaşması hükümlerini ayrıntılı olarak incelemeden önce, Montrö Konferansı'na hakim olan temel görüşlere kısaca değinmekte yarar vardır.

Türkiye'nin görüşleri ilk oturumda on üç madde halinde ortaya atılmış ve müzakerelerde esas başlangıç noktası olmuştur. Türk tezi, genel olarak Boğazlar'ın serbestliğini kabul etmekle birlikte, Türkiye bakımından bazı hayati hususlarda, bu serbestliği tahdit yoluna gidiyordu. Türk tezi şu hususları talep etmekteydi:

- a) Türkiye'nin Boğazlar'da asker bulundurmasını ve eskiden askerlikten arındırılmış kısımlarda daimi kuvvetler bulundurmak hakkını,
- b) Boğazlar Komisyonunun lağvını,
- c) Lozan Sözleşmesi'nin 18.maddesinde gözetilen teminatın kaldırılmasını,
- d) Boğazlar'ın sivil ve askeri uçaklara kapatılmasını,
- e) Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerinin muayyen bir tonilato ile tahdidini,
- f) 'Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi karşısında hissetmesi' durumunun düzenlenmesini,

⁴⁹ Ayrıntılı bilgi için Bkz.: bu görüşlerin dile getirildiği New York Times gazetesinde 22 Mart 1936 tarihinde yayımlanan makalenin Washington büyük elçimizce çevrilmiş örneği (Bkz. EK-3), T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, Tarih:06.05.1936, Dosya:420116, Fon Kodu:30..10.0.0, Yer No:231.557..7.

g) Hazırlanacak sözleşmede işaret olunan bölgelerde Türkiye'nin egemenliğine halel getirecek surette sözleşmenin genişletilmemesi veya yorumlanmamasını.

Türk tezi sözleşmenin imzalandığı andan itibaren yürürlüğe girmesini; süresinin on beş yıl olarak tespit edilmesini; her beş yılda bir gözden geçirilmesini de önermekteydi.⁵⁰

Türkiye; gerek barış zamanında, gerekse tarafsız olduğu durumlarda, savaş gemilerinin, denizaltılar dışında bazı kısıtlamalarla geçebileceklerini kabul etmekte, ancak Karadeniz'e kıyısı olan ülke gemileriyle, kıyısı olmayanlar arasında bir ayırım olmamasından yanaydı. Ama yine de Karadeniz'de kıyısı bulunmayan devletlerin, bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajın ve bu devletlere ait gemilerin bu denizdeki kalış sürelerinin sınırlandırılmasından yanaydı.⁵¹

SSCB tezi, Karadeniz'e geçen yabancı gemilerin tonajının tahdit edilmesine dair Türk tezine iştirak etmekteydi. Ruslar, Türklerin Boğazlar'ı tahkim etmek hakkına da itirazda bulunmuyorlardı. Bütün ticaret gemilerine açık olan Boğazlar'da, tahditli geçiş mecburiyetinin Karadeniz'e kıyıdaş olmayan yabancı devletlerin savaş gemilerine uygulanmasından yanaydılar. Ruslar böylece Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletler arasında bir ayırımıda bulunmakta, ayrıca Boğazlar'ın denizaltılara ve uçak gemilerine kapatılmasını da istemekteydiler.

Doğal olarak SSCB, Türkiye'nin buradaki tutumdan hoşnut değildi. Konferans sürerken Pravda'da yayınlanan bir makalede Türkiye şöyle eleştiriliyordu⁵²:

“Karadeniz'e serbestçe girme ve çıkma ancak bu denizde sahilleri olan memleketleri ilgilendirecek bir meseledir ve Karadeniz sahillerinin de ancak bu devletler olması pek aşıkardır. Bu gerçeklerin yalnız Japonya tarafından değil, aynı zamanda Montrö Konferansına katılmış olan başka devletler tarafından da idrak

⁵⁰ Bülent Tatar, **Boğazlarda Ticaret Gemilerinin Hukukî Rejimi**, http://www.turkishpilots.org.tr/documents/Bulent_Tatar_15_07_2004_Bogazlarin_Hukuki_Rejimi.htm [22 Aralık 2006]

⁵¹ İnan, s.53-54

⁵² Akşin, s.190(naklen)

edilmemekte olduğunu söylemek lazım geliyor. Şurası da teessüfe değer ki Türkiye bile, Karadeniz’de kıyı sahibi devletlerin hakları bakımından kesin ve belirli bir vaziyet takınamamıştır. Tevdi etmiş olduğu projede Türkiye, Karadeniz’de kıyıları olan memleketlerin gemilerinin çıkış haklarını, bu memleketi ziyarete gelen Karadeniz’e yabancı memleketler için öngördüğü 15 bin tonilatoluk hadde indirilmesini teklif etmektedir. Türk teklifinin, kendisiyle dostane münasebetlerde bulunan ve Türkiye’nin menfaatlerini gözetken Sovyet Rusya’nın menfaatlerini gereği gibi gözetmediği besbellidir. Şurası da bir gerçektir ki Türkiye’nin bu davranışında Sovyet Rusya’ya muhalif bazı akımların Türk politikası üzerinde yaptıkları etkiler sezilenmektedir. Türkiye’nin Montrö Konferansı’nda takındığı vaziyetin, her iki memleket arasında uzun bir süreden beri mevcut olan münasebetlerden beklenebilecek kadar Rusya’ya karşı dostane olmadığını esefle kaydetmek zorundayız. Eğer Türkiye bu meselede ikisi ortası bir çözüm yolu bulmak istiyorsa -ki buna varılması için Litvinof Türk tekliflerini kabul etmiştir- bu çare aşağıdaki şartları gözetmektedir:

1. *Rusya’nın da bütün genişliği ile gözetmeye hazır olduğu Türkiye’nin emniyet ve menfaatleri,*
2. *Emniyetini Karadeniz dışında da müdafaa etmek zorunda olan Sovyet Rusya’nın da dahil olduğu, Karadeniz’de kıyıları olan memleketlere yardım edilmesini isteyebilecek olan Akvam Cemiyeti Misakı’nın nazarı itibara alınması gerekmektedir.”*

İngiltere, Türk tasarısını Teknik Komite’de görüştüktan sonra, bu komitede öne sürülen görüşleri de değerlendirerek Türk tasarısının değişik bir versiyonunu sunuyordu.⁵³ İngiltere tezinde, Boğazlar’ın silahlandırılması kabul edilmekle beraber Boğazlar Komisyonu’nun devamı isteniyordu. Savaş gemilerinin geçişi konusunda İngiliz tezi yabancı devlet gemilerine daha müsamahalıydı. Boğazlar’dan geçişlerde savaş gemilerine serbestlik ilkesini benimserken, Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj açısından sınırlandırılmamasından yanaydı. Bununla beraber pek yakın savaş tehlikesi durumunu ise kabul ediyordu.

⁵³ Turan, s.10

Rus ve İngiliz tezlerinin çatıştığı nokta Kurtuluş Savaşı'ndan beri uluslararası düzeyde bağlantısızlığı ile saygı kazanan Türkiye'nin Boğazlar'a tam egemen olmasıydı.⁵⁴

Montrö, hem Türkiye, hem de SSCB'nin çıkarlarına daha uygundu. SSCB'nin amacı Boğazlar'ı kendi savaş gemilerine açmaksa, ondan daha çok istediği de Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere kapatmaktı.⁵⁵ Zaten Ruslar, Karadeniz'in Boğazlar'dan başka çıkışı olmadığından genel olarak tüm tarihleri boyunca Karadeniz'i açık deniz saymamışlardı. Onlar daha önce belirtildiği üzere Karadeniz'in, Cebelitarık'tan girilen ve Süveyş'ten çıkılan Akdeniz'den çok farklı olduğunu sık sık vurguluyorlardı.

Yine de Montrö Antlaşması, Rus güvensizliğini beraberinde taşıyordu. SSCB, Montrö'de Karadeniz'e kıyısı olmayan savaş gemilerine Karadeniz ve Boğazlar'ın tümünden kapanmasını istiyordu. Montrö Konferansı neticesinde bütün bu görüşler ve tezler iyi niyet sayesinde uzlaştırılmıştır.

Montrö Antlaşması; 20 Temmuz 1936'da İngiltere, Fransa, Japonya⁵⁶, SSCB⁵⁷, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Avusturya, Yugoslavya⁵⁸ ve Türkiye arasında imzalanmıştır ve 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁵⁹ Bu antlaşma Lozan Antlaşması'nın 23.maddesinde saptanan ilke sabit kalmak üzere gelişen yeni olaylar sonucunda Lozan'da imzalanan 'Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'nin yerine

⁵⁴ Ergil, s.106

⁵⁵ Turan, s.11

⁵⁶ Japonya; 2.Dünya Savaşı sonrasında ABD ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu müttefikleriyle imzaladığı 8 Eylül 1951 tarihli barış antlaşmasıyla Montrö Sözleşmesi'nden doğan tüm hak, yükümlülük ve menfaatlerinden vazgeçmiştir.

⁵⁷ Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından birer egemen devlet olarak vücut bulan Karadeniz'e sahilدار üç ülkeden; Rusya Federasyonu ve Ukrayna 1992 yılında Montrö Antlaşması'nın depoziteri Fransa'ya gönderdikleri ve birer örneğini ülkemize de tevdi ettikleri notalar ile SSCB'nin halefi olarak anılan Sözleşme'nin tüm hak ve yükümlülüklerini üstlenmeye devam edeceklerini kaydetmiş, Gürcistan ise bugüne kadar böyle bir bildirimde bulunmamıştır.

(http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Bakanlik/BilgiEdinme/default.htm ,Dışişleri Bilgi Edinme Birimi, 20 Nisan 2006) (Bkz. EK-4)

⁵⁸ Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin dağılmasından sonra oluşan hiçbir devlet Montrö Sözleşmesi'ne halefiyet yoluyla taraf olma başvurusu yapmamıştır.

(http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Bakanlik/BilgiEdinme/default.htm ,Dışişleri Bilgi Edinme Birimi, 20 Nisan 2006) (Bkz. EK-4)

⁵⁹ İtalya; Sözleşmeye 02 Mayıs 1938'de taraf olmuştur.

koyulmak üzere yapılmıştır. Amaç Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş diğer devletlerin güvenliğini korumaktır.

3.1.Montrö Antlaşmasının İçeriği

Bu Antlaşma, 29 madde(5 Kesim), 4 EK ve 1 protokolden ibaret olup metinde geçen ‘Boğazlar’ genel deyimini ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi belirtilmektedir.⁶⁰

Antlaşma tarafların Boğazlar’da geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğü ilkesini kabul ettiklerini, bu özgürlüğün kullanılmasının bundan sonra buradaki hükümlerle düzenlendiğini belirtmektedir.⁶¹

Boğazlar’dan geçiş ve ulaşım serbestisi; ‘ticaret gemileri’, ‘savaş gemileri’ ve ‘uçaklar’ ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca bu vasıtalar için ‘Barış zamanı’, ‘Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanı’, ‘Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı’ ve ‘Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi’ durumları göz önünde bulundurularak tahditler belirlenmiştir.

3.1.1.Ticaret Gemileri İle İlgili Hükümler

Montrö Antlaşması’nda ticaret gemilerinin açık bir tanımı yapılmamıştır. Antlaşma, “Savaş Gemileri” başlıklı 2.Kesim⁶² kapsamına girmeyen bütün gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmektedir.⁶³ Bir başka deyişle, savaş gemisi grubuna girmeyen tüm gemiler, bu bağlamda devlet gemileri de (ticari amaçla kullanılsın veya kullanılsın) ticaret gemisi grubuna girmektedir.

Antlaşma’nın ticaret gemileriyle ilgili olan geçiş hükümlerini içeren 1.Kesim’inde⁶⁴ dört duruma ilişkin olarak düzenleme yapılmıştır.

⁶⁰ Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkçe Metin, <http://www.suvakfi.org.tr/MontreuxBogazlarSozlesmesi.htm> [01 Ocak 2006]

⁶¹ Montrö Antlaşması(M.A.), Md.1

⁶² M.A., Md. 8-22

⁶³ M.A., Md.7

⁶⁴ M.A., Md.2-7

Barış zamanında; ticaret gemileri gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, sağlık hükümleri saklı olmak üzere, hiç bir işlem olmaksızın Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'dan hiçbir limana uğramaksızın transit geçerlerken, aşağıda belirtilen vergi ve harçlardan başka hiçbir ödeme yapmayacaklardır. Bu vergi/harçların alımını kolaylaştırmak üzere; bahse konu gemiler sağlık istasyon görevlilerine ad, uyruk, tonaj, ayrılış ve varış limanı bilgilerini bildireceklerdir.⁶⁵

Türk makamlarına ödenecek vergiler; Antlaşma'da geminin sicile kayıtlı net tonajına göre, ton başına aşağıdaki gibi düzenlenmiş olup Türk Hükümeti bunlarda bir indirim kabul ederse, bunu bayrak ayrımı gözetmeksizin uygulayacaktır.

a)Sağlık Denetimi:.....0,075

b)Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçiş şamandıraları yada başka şamandıralar:....800 tona kadar.....0,42,.....800 tonun üzerinde....0,21

c)Kurtarma sandalları, palamarlı roket istasyonları, sis düdükleri, radyofarları yukarıdaki maddeye girmeyen ışıklı şamandıralar, aynı türden başka döşemeler, kapsamak üzere 0,10⁶⁶

Yukarıda geçen vergiler gidiş-dönüş için bir kere ödenecektir. Ancak gidiş-dönüş zamanı altı aydan uzun olursa bayrak ayrımı yapılmaksızın bu vergiler ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabileceklerdir.⁶⁷ Bir ticaret gemisi, gidiş geçişinde dönmeyeceğini beyan ederse b) ve c) maddelerindeki vergi/harçlar bakımından bu

⁶⁵ M.A., Md.2/1,2

⁶⁶ M.A., EK I-1

Günümüz itibariyle geçiş yapan gemilerden alınan ücretler aşağıda olduğu gibidir;

1- Sağlık Rüsmü : 0,0604\$ x Geminin NET tonu
2- Fener Rüsmü : 800 Ton'a Kadar : 0.338646\$ x Geminin NET tonu
800 Ton üstü : 0.169323\$ x Geminin NET tonu
3- Tahliye Rüsmü : 0,08063\$ x Geminin NET tonu

Cahit İstikbal, **Mitolojiden Günümüze Türk Boğazları**,

http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_04_04_2004_Turk_Bogazlari.htm [20

Şubat 2007]

⁶⁷ M.A., EK I-2

gemiye yarı tarife uygulanacaktır.⁶⁸ Harçlar, ancak ileride anlatılacak olan Antlaşma hükmünün değişmesine ilişkin maddeye göre ve sadece harç alınan hizmetlerin gerektirdiği giderlerin karşılanması için, yedek para ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu oluşturmak amacıyla artırılabilir. Harçlar/vergiler altın-Frank veya ödeme tarihindeki kambio değerine göre Türk parası olarak ödenecektir.⁶⁹

Kılavuzluk ve yedekçilik isteğe bağlı kalacaktır.⁷⁰ Kılavuzluk hizmeti; gemi kaptanı ya da acentesinin isteği üzerine, Türk makamlarınca gereği gibi yerine getirilmişse, bundan doğan vergi/harçlar ödenmek zorunda tutulabilecektir. Türk Hükümeti isteğe bağlı bu hizmetlerin tarifelerini gerektikçe yayınlayacaktır.⁷¹

Boğazlar'a giren her gemi uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde, Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimleri için Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim; içinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma ya da çiçek hastalığı bulunmadığını, yedi günden az bir süre önce bu hastalıkların görülmediğini, beş günden az bir süre içinde bulaşık bir limandan hareket etmediğini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için gündüz ve gece mümkün olan en hızlı biçimde yapılacaktır. Bu gemiler, Boğazlar'dan geçiş esnasında, bundan başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaktır. Ancak bunun dışında kalan tüm gemiler, Türk makamlarının görevlendirdiği sağlık personelinin gemiye alacaklar ve Boğazlar çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir. Bu işlem için hiçbir vergi/harç alınmayacaktır.⁷²

Savaş zamanında Türkiye savaşan değilse; ticaret gemileri için yukarıdaki koşullar aynen geçerli olacaktır.⁷³

Savaş zamanında Türkiye savaşansa; Türkiye ile savaş durumunda olan bir devlete ait ticaret gemileri Boğazlar'dan geçemezler. Türkiye ile savaşta olmayan ülke ticaret gemileri ise düşmana hiçbir suretle yardım etmemek koşuluyla Boğazlar'dan

⁶⁸ M.A., EK I-3

⁶⁹ M.A., EK I-4

⁷⁰ M.A., Md.2; Md.3

⁷¹ M.A., EK I-5

⁷² M.A., Md.3

⁷³ M.A., Md.4

geçiş ve gidiş geliş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Gerek “düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek” koşulu, gerekse Türkiye’nin savaşı bir devlet olarak savaş hukukundan kaynaklanan hakları; Türkiye’ye, geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme, dolayısıyla harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı⁷⁴ vermektedir. Bu gemiler geçişlerini gündüz ve her seferinde Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapacaktır.⁷⁵ Kılavuzluk ve yedekçilik hizmetleri bu madde kapsamında zorunlu kılındığı takdirde tarifeler mevcut halinde korunacaktır.⁷⁶

Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda; ticaret gemileri, barış zamanı için öngörülen düzen uyarınca Boğazlar’dan geçebileceklerdir ancak geçişler gündüz ve Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılacaktır. Kılavuzluk zorunlu kılınabilecek ancak ücrete bağlı olmayacaktır.⁷⁷

3.1.2.Savaş Gemileri İle İlgili Hükümler

Antlaşma’nın 2.Kesim’i,⁷⁸ Savaş gemileriyle ilgili olan geçiş hükümlerini içermektedir. Bu kesim kapsamına girmeyen tüm gemilere “ticaret gemileri” terimi uygulanacaktır.⁷⁹ Bu kesime giren gemiler; tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlamalar, gemi sınıfları ve nitelikleri açısından Antlaşma’nın EK II’si ile birlikte mütalaa edilmelidir.⁸⁰ Buna göre tonaj hesabındaki kavramlar ve tanımı yapılan savaş gemileri şu şekildedir;

“Standart su taşıyımı”: Su üstü gemileri için; bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmaya hazır olan, bütün silahlarını ve her türlü cephanesini, tesisatını, donatımını, gemi adamlarını, kumanyasını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran yapımı tamamlanmış bir geminin

⁷⁴ Bu Gemilere 3894 Sayılı ‘Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu’ gereği işlem uygulanır.

⁷⁵ M.A., Md.5

⁷⁶ M.A., EK I-6

⁷⁷ M.A., Md.6

⁷⁸ M.A., Md.8-22

⁷⁹ M.A., Md.7

⁸⁰ M.A., Md.8

su taşıdır. Bu hesapta makinelere özgü yakıt ve yedek yakıt hesaplamaya katılmaz.⁸¹

Denizaltı gemileri için; yine yukarda ki şekilde denize açılmaya hazır olan yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki su taşıdır. Bu hesapta yakıt, yağlama yağı, tatlı su ve her çeşit balast suyu(dalış sarnıçları suyu) hesaba katılmaz.⁸²

“Ton “: 1016 kilogramlık(2240 litrelik) ağırlık anlamına gelir. Metrik ton değildir.⁸³

“Yardımcı sınıf gemiler”: Askeri donanmaya bağlı olup standart su taşı 100 tondan(102 metrik tondan) büyük olan, genellikle donanma hizmeti, asker taşıma veya savaşan gemilerin kullandıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşan gemi olarak yapılmamış ve aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmeyen su üstü gemileridir.

-155 mm (6,1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak.

-76 mm (3 pus) çapında sekiz toptan çok topla donatılmış olmak

-Torpil atmak üzere yapılmış/donatılmış olmak

-28 milden süratli olmak

-Uçak fırlatmak için ikiden çok araçla donatılmış olmak⁸⁴

“Küçük savaş gemileri”: Yardımcı sınıf gemiler dışında standart su taşı 2000 ton(2023 metrik ton) ile 100 ton(102metrik ton) arasında olan aşağıdaki niteliklerden hiçbirini taşımayan gemilerdir.

-155 mm(6,1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak

⁸¹ M.A., EK II A/1

⁸² M.A., EK II A/2

⁸³ M.A., EK II A/3

⁸⁴ M.A., EK II B/6

-Torpil atmak için yapılmış yada donatılmış olmak

-20 milden süratli olmak⁸⁵

“Uçak gemileri”: Su taşıyımı ne olursa olsun başlıca amacı uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete geçirmek olan yada buna göre düzenlenmiş suüstü gemileridir. Bu amaçla yapılmamış/düzenlenmemiş bir gemide inme yada havalanma güvertesi olması bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez. Bunlar ikiye ayrılır:

-alt sınıf a): Uçakların havalanıp, konabilecekleri bir güverte ile donatılmış olanlar

-alt sınıf b): Böyle bir güverteyle donatılmamış olanlar⁸⁶

“Hafif su üstü gemileri”: Uçak gemileri, küçük savaş gemileri yada yardımcı sınıf gemileri dışında Standart su taşıyımı 10000 ton(10160 metrik ton) ile 100 ton(102 metrik ton) arasında olan ve 203 mm(8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir. Bunlar üçe ayrılır:

-alt sınıf a): 155 mm(6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşıyan gemiler

-alt sınıf b): 155 mm(6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standart su taşıyımı 3000 tonun(3048 metrik ton) üstünde olan gemiler

-alt sınıf c): 155mm (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standart su taşıyımı 3000 tonun(3048m tonun) üstünde olmayan gemiler⁸⁷

⁸⁵ M.A., EK II B/5

⁸⁶ M.A., EK II B/2

⁸⁷ M.A., EK II B/3

“Hattiharp gemileri”: Aşağıdaki iki alt sınıfa giren gemilerdir.

-alt sınıf a): Uçak gemileri ve yardımcı sınıf gemiler dışında standart su taşıyımını 10000 tonun(10160 metrik ton) üzerinde olan gemiler ile uçak gemileri dışında standart su taşıyımını 8000 tondan fazla olup 203 mm(8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan gemiler

-alt sınıf b): Uçak gemileri dışında standart su taşıyımını 8000 tonun(8128 metrik ton) altında olup 203 mm(8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan gemiler⁸⁸

“Denizaltılar”: Denizin altından gidip gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.⁸⁹

“Yaşını doldurmuş gemiler”: Yapımlarından başlayarak aşağıda sayıları gösterilen yıllar geçince gemiler bu sınıfa girecektir.⁹⁰

-Hattiharp gemisi:.....26 yıl

-Uçak gemisi:.....20 yıl

-a) ve b) alt sınıfı Hafif su üstü gemisi:

1 Ocak 1920 ‘den önce kızağa konmuşsa.....16 yıl

31 Aralık 1919 ‘dan sonra kızağa konmuşsa.....20 yıl

-c) alt sınıf hafif su gemisi:.....16 yıl

-Denizaltı:.....13 yıl

⁸⁸ M.A., EK II B/1

⁸⁹ M.A., EK II B/4

⁹⁰ M.A., EK II C

Amacı; Türkiye'nin ülke güvenliği ile Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde Boğazlar'dan geçişi düzenlemek olan Antlaşma; Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'de bulundurulabilecek yabancı deniz kuvveti bakımından birtakım sınırlamalar getirmektedir. Bu kapsamda her sınıf savaş gemisine geçiş hakkı tanınmamış, bu haktan yararlanacak savaş gemilerinin geçişleri ise bazı kayıt ve sınırlamalara tabi tutulmuştur. Buna göre; barış zamanında, sadece hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı sınıf gemiler bayrakları ne olursa olsun Boğazlar'a gündüz ve ön bildirimle ilgili koşullar içinde girerlerse hiçbir harç ya da vergi ödemeksizin geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.⁹¹ Bunların dışında kalan herhangi bir sınıf savaş gemisinin, örneğin, denizaltıların ve uçak gemilerinin Boğazlar'dan geçme imkanı yoktur.

Belirtildiği üzere geçiş yapabilecek savaş gemilerinin öncelikle Türk Hükümeti'ne diplomasi yoluyla bir ön bildirimde bulunması gerekecektir. Bu ön bildirimin olağan süresi 8 gün olup Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler için bu süre 15 güne kadar çıkartılabilecektir. Bu ön bildirimin içeriğinde gemilerin adı, tipi, sayısı, gideceği yer, gidiş için ve gerekirse dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Tarih değişikliği olduğu takdirde üç gün önceden yine bir ön bildirim yapılacaktır. İlk ön bildirimle belirtilen gidiş için giriş tarihinden başlayarak beş gün içinde geçiş yapılacaktır. Geçiş bu süre zarfında yapılmaz ise yine ilk ön bildirim koşullarında yeni bir ön bildirim yapılması gerekecektir.

Geçiş sırasında, geçiş yapan deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın Çanakkale veya İstanbul Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna komutasındaki kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.⁹² Boğazlar'dan tek seferde geçiş yapabilecek yabancı bir deniz kuvvetinin toplam tonajı 15000 tonu, sayısı 9'u aşmayacaktır. Geçiş sırasında bir hasara uğramış olan savaş gemileri bu tonaja

⁹¹ M.A., Md.10

Görüldüğü üzere 'uçak gemileri' Türk Boğazlar'ından geçiş serbestisine sahip değildir. Bu hükmün tek istisnası Varyag gemisidir. Varyag; Ukrayna'nın hurdaya ayırarak turistik amaçlı kullanmak üzere Çin'e sattığı, 306m. uzunluğunda, 70m. genişliğinde ve 53m. yüksekliğinde bir uçak gemisidir. Uzun tartışmalar sonunda Türkiye'ye yılda 5 milyon Çinli turist geleceği vaadiyle, 1 Kasım 2001 tarihinde Boğazlar'dan geçirilmiştir. Geçiş yaklaşık 6 saat sürmüştür. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Özlem Güvemli, 'Nefesler 6 Saat Tutuldu', **Cumhuriyet**, 2 Kasım 2001, s.1, <http://arama.yore.com.tr:8081/arama.cgi> [10 Nisan 2007]

⁹² M.A., Md.13

katılmayacak, bu gemiler onarım sırasında Türkiye tarafından yayımlanan özel güvenlik hükümlerine tabi olacaktır. Bu hükümler; Karadeniz’e kıyıdaş olan ya da olmayan devletlerin herhangi bir tonaj veya kuruluşta olan deniz kuvvetinin, Türk Hükümeti’nin çağrısı üzerine, Boğazlar’daki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacak⁹³ ve buradaki tonaj hesabına katılmayacaktır.⁹⁴

Buradaki tonaj hesabı saklı kalmak üzere, özel koşulla geçecek gemiler ise şu şekildedir; Karadeniz’e kıyıdaş devletler, tek başına ve en çok iki muhrip eşliğinde geçmek koşuluyla yukarıda belirtilen 15000 tonun üzerindeki hattiharp gemilerini⁹⁵ Boğazlar’dan geçirebileceklerdir. Aynı şekilde, Karadeniz’e kıyıdaş devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını Türkiye’ye vaktinde haber verilmişse deniz üslerine katılmak üzere veya sahip oldukları denizaltıları da bu deniz dışındaki tezgahlarda onarılmak üzere Boğazlar’dan geçirebileceklerdir. Her iki durumda da denizaltılar gündüz, su üstünden ve tek olarak geçeceklerdir.⁹⁶ Belirtilen bu istisnai durumlar dışında denizaltıların Boğazlar’dan geçmeleri öngörülmemiştir.

Ayrıca sivil olsun ya da olmasın; herhangi bir devlete ait deniz kuvvetlerinin özellikle yakıt taşımak için yapılmış yardımcı gemileri Boğazlar’ı tek başlarına geçmek şartıyla, ayrıntıları verilen ön bildirim koşuluna tabi tutulmadan ve sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmadan geçiş yapabileceklerdir.(Ayrıca Karadeniz’de bulundurulabilecek kuvvet tonajına da katılmayacaklar) Bu gemilerin, ön görülen kural dışılıktan faydalanması ancak silahları yüzer hedeflere karşı en çok 105 mm. çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 mm. çapında iki toptan fazla değilse mümkün olacaktır. Bununla birlikte bu gemilerin öteki geçiş koşulları bakımından diğer savaş gemileriyle bir tutulmaları süre gidecektir.⁹⁷

⁹³ M.A., Md.17

⁹⁴ M.A., Md.14

⁹⁵ M.A., Md.11,

SSCB’ye ait ‘Mihail Kutuzof’ gemisinin bu kapsamda 5 Eylül 1957 tarihindeki Boğazlar’dan geçişi ile ilgili bildirim için (Bkz. EK-5), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:11.09.1956, Dosya:E4, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:62.384..3.

⁹⁶ M.A., Md.12

⁹⁷ M.A., Md.9

Savaş gemilerinin geçiş esnasındaki hareketleri ile ilgili uyulacak kısıtlamalara değinecek olursak; Boğazlar’da geçiş halinde bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanmayacaklardır. Ayrıca savaş gemileri, hasar ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan aksaklık durumları dışında geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar’da kalmayacaklardır. Daha önce ticaret gemilerinde belirtilen hastalıklarla ilgili tehlikeleri taşıyan savaş gemileri, Boğazlar’ı karantina altında geçecek ve Boğazlar’a hastalık bulaştırmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli koruma önlemlerini gemideki tüm araçlarla alacaklardır.⁹⁸

Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj 30000 tonu aşmayacaktır. Ancak bu sınır Antlaşma imzalandığında Karadeniz’deki en güçlü donanma baz alınarak konmuştur. İlerleyen zamanlarda Karadeniz’deki en güçlü donanmanın tonajı şu andakini en az 10000 ton aşarsa yukarıda geçen 30000 tonluk tonajda aynı oranda ve en çok 45000 tona kadar arttırılacaktır.⁹⁹ Bu amaçla Karadeniz’e kıyıdaş her devlet EK IV uyarınca, 1 Temmuz ve 1 Ocak tarihlerinde Karadeniz’deki donanmasının toplam tonaj bilgisini Türk Hükümeti’ne bildirecektir. Türk Hükümeti de bu bilgiyi öteki Bağıtlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği’ne ulaştıracaktır.¹⁰⁰ Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin donanmasının toplam tonaj hesabına katılacak gemi ve sınıfları şu şekildedir;

Hattiharp gemileri:

-alt sınıf a)

-alt sınıf b)

⁹⁸ M.A., Md.15; Md.16; Md.22

⁹⁹ Montrö Antlaşması imzalandığı tarihte SSCB Karadeniz Donanması 60000 tondur. Bugün itibariyle Karadeniz’deki en güçlü donanma dağılan SSCB’nin halefi Rusya Federasyonu’na ait olup 73500 tondur. Dolayısıyla şu an kıyıdaş olmayan devletler Karadeniz’de 43500 tona kadar savaş gemisi bulundurabilirler. (http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Bakanlik/BilgiEdinme/default.htm ,Dışışleri Bilgi Edinme Birimi, 11 Mayıs 2007) (Bkz. EK-6)

¹⁰⁰ M.A., Md.18-1/a,b

Karadeniz’e kıyıdaş ülke donanmalarının 1939 yılındaki tonaj bildirimleri (Bkz. EK-7), T.C. **Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:11.09.1939, Dosya:6819, Fon Kodu:30..10.0.0, Yer No:63.424..23.

Uçak gemileri:

-alt sınıf a)

-alt sınıf b)

Hafif su üstü gemileri

-alt sınıf a)

-alt sınıf b)

-alt sınıf c)

Denizaltılar:¹⁰¹

Tonaj hesabında daha önce belirtilen Standart su taşıyımı baz alınacak ve Yaşını doldurmuş gemiler bu hesaba katılmayacaktır. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan tek bir devletin bu denizde bulundurabileceği tonaj yukarıda öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlı olacaktır.¹⁰²

Yukarıdaki tonaj sınırlamasına Antlaşma bir istisna getirmiştir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan bir veya birkaç devlet, insancıl bir amaçla bu denize kuvvet göndermek isterse ön bildirim yapmak yerine Türk Hükümeti'nden izin alarak Karadeniz'e girebileceklerdir. Gönderilecek insani yardım kuvvetinin toplam tonajı hiçbir varsayımda 8.000 tonu geçmeyecektir. İzin sürecinde eğer gönderilen bu kuvvetle daha önce Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri öngörülen toplam tonaj(30000/45000 ton) dolmamışsa ve insani yardım kuvvetinin tonajı ile de dolmayacaksa Türk Hükümeti en kısa zamanda bu izni verecektir. Ancak bahse konu tonaj dolmuşsa ya da insani yardım kuvvetinin tonajı ile aşılabaksa; Türk Hükümeti, diğer Karadeniz'e kıyıdaş devletleri hemen haberli kılacak, kıyıdaş devletler haberli kılındıklarından 24 saat sonra karşı bir görüş bildirmezlerse ilgili devletlere

¹⁰¹ M.A., EK IV

¹⁰² M.A., Md.18-1/c

istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç 48 saat içinde bildirecektir. Böylelikle Karadeniz’e kıyıdaş olarak kendi fikrini de katmış olacaktır.¹⁰³

Karadeniz’de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde 21 günden çok kalamayacaklardır.¹⁰⁴

Savaş zamanında Türkiye savaşıyor değilse; savaş gemileri, daha önce belirtilen barış zamanındaki aynı koşullar içinde Boğazlar’da geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bununla birlikte savaşıyor herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçmesi yasak olacaktır. Ancak, Karadeniz’e kıyıdaş olsun veya olmasın, savaşıyor bir devlete ait olup da savaşın başlangıcında üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönmek üzere Boğazlar’dan geçiş yapmak hakkına sahiptirler. Bu gemilerin, Boğazlar’dan geçiş süresince, deniz harbi hukukunun savaşıyor devletlere tanıdığı zapt ve müsadere hakkı ile muayene hakkını icra etmeleri veya diğer herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaklanmıştır.

Montrö Antlaşması; Boğazlar’ın, savaşıyor devletlerin savaş gemilerine kapalı olması kuralına iki istisna getirmiştir;

Bunlardan ilki, Milletler Cemiyeti Konseyi’nin almış olduğu bir karar uyarınca ortak bir harekete katılan devletlerin savaş gemilerinin, bu devletler savaşıyor devlet statüsünde dahi olsa, Boğazlar’dan geçebilecekleri yönündedir.¹⁰⁵ Ancak, Milletler Cemiyeti’nin hukuken ortadan kalkmış olması¹⁰⁶ ve Birleşmiş Milletler’le(BM) arasında bir halefiyet durumunun bulunmaması nedeniyle, yukarıdaki hükmün uygulama imkanı kalmamıştır. Bununla beraber, Montrö Antlaşması’na taraf olan devletlerin hepsi, sonraki tarihli bir antlaşma olan BM Antlaşması’na¹⁰⁷ da taraftırlar.

¹⁰³ M.A., Md.18-1/d

¹⁰⁴ M.A., Md.18-2

¹⁰⁵ M.A., Md.25

¹⁰⁶ Milletler Cemiyeti, 2.Dünya Savaşı’nın çıkmasını engelleyemediğinden görevini yapamadığı anlaşıldı. Bunun üzerine 19 Nisan 1946 tarihinde Cenevre’de toplanan 21.Genel Kurul Toplantısı’yla dağılma kararı aldı. Milletler Cemiyeti hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Vikipedi Özgür Ansiklopedi, http://tr.wikipedia.org/wiki/Milletler_Cemiyeti [05 Ocak 2007]

¹⁰⁷ BM Antlaşması, 24 Ekim 1945 tarihinde imzalanmış olup Türkiye kurucu üyelerdendir. Birleşmiş Milletler hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Vikipedi Özgür Ansiklopedi, http://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletler [05 Ocak 2007]

BM Antlaşması¹⁰⁸ ile Teşkilat Üyeleri, BM Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu kararları kabul etmek ve uygulamakla yükümlü tutulmuşlardır.¹⁰⁹ Ayrıca, BM Antlaşması'nın; "Barışın Tehdidi, Bozulması ve Saldırma Fiili Halinde Yapılacak Hareket" başlıklı VII.Bölümündeki uygulamalar kapsamında BM üyeleri, BM Güvenlik Konseyi tarafından kararlaştırılan tedbirlerin yürütülmesine yardım etmek için işbirliği yapmakla yükümlüdürler.¹¹⁰ Bundan başka BM üyelerinin, BM Antlaşması'ndan doğan yükümlülükleri ile diğer herhangi bir antlaşmadan doğan yükümlülüklerinin çatışması halinde, BM Antlaşması'ndan doğan yükümlülüklerinin üstün geleceği hükme bağlanmıştır.¹¹¹ Bu nedenle, Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama önlemlerini yerine getirmek maksadıyla, savaşan herhangi bir devletin savaş gemileri, Boğazlar'dan geçebilecektir. Dolayısıyla günümüzde, BM Teşkilatı'na alınan zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, Montrö Antlaşması'ndaki; Boğazlar'ın, savaşan devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması ilkesinin bir istisnasını oluşturur.

İkinci istisna olarak, Türkiye'yi de bağlayan, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılmış ve tecavüze uğrayan bir devlete yardım etmek üzere imzalanmış karşılıklı bir yardım antlaşması, Misak'ın hükümleri uyarınca Sekreterliğe tescil edilerek yayımlanmış ise, buna taraf olan savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi öngörülmüştür.¹¹² Yukarıda da ifade edildiği şekilde, Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona ermiş olması ve Cemiyet döneminde Türkiye'nin böyle bir antlaşmaya taraf olmaması nedeniyle, bu istisnanın bugün için uygulanma imkanı mevcut değildir.

Savaş zamanında Türkiye savaşansa; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.¹¹³ Diğer bir ifade ile Türkiye'nin muharip olduğu bir savaş durumunda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçip geçmeyeceğine karar vermek Türk Hükümeti'nin takdirine bırakılmıştır.

¹⁰⁸ BM Antlaşması Türkçe Metin, <http://www.belgenet.com/arsiv/sozlesme/bmsarti.html> [20 Şubat 2007]

¹⁰⁹ BM Antlaşması, Md.25

¹¹⁰ BM Antlaşması, Md.49

¹¹¹ BM Antlaşması, Md.103

¹¹² M.A., Md.17/2)

¹¹³ M.A., Md.20

Türkiye kendini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa; Türkiye'nin, savaşan olduğu durumdaki hükümleri uygulama hakkı olacak, bu hakkın kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçerek bağlama limanından ayrılmış olan savaş gemileri bu limanlara dönebileceklerdir. Fakat Türkiye bu hakkın kullanılmasına sebebiyet veren devletin gemilerini bu haktan faydalandırmayabilecektir. Diğer bir ifade ile Türkiye, söz ve eylemleriyle kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile karşı karşıya bırakan devletlerin, daha önce üs ve limanlarından ayrılarak Boğazlar'dan geçmiş olan savaş gemilerinin, üs ve limanlarına dönmek amacıyla Boğazlar'dan geçmesine izin vermeme yetkisine haizdir. Türkiye, kendini pek yakın bir savaş tehlikesinde sayarak yetkisini kullandığı takdirde, Bağlı Yüksek Taraflar'a ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir. Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin almış olduğu kararın haklı olmadığına karar verebilecektir. Bağlı Yüksek Taraflar'da (Sözleşmenin imzacıları) aynı görüşe iştirak ederse; Türkiye, kendini pek yakın bir savaş durumunda sayıp bu maddeye dayanarak savaş gemilerine karşı aldığı önlemleri kaldırmayı yükümlenmiştir. Ayrıca Türkiye'nin, ticaret gemilerine karşı aldığı tedbirler varsa bunları da kaldıracaktır.¹¹⁴ Bu madde, Cemiyet organlarını görevlendirmiş olmakla birlikte; Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona erdiği daha önce belirtilmiştir. Bugünkü uluslararası ilişkiler bakımından Milletler Cemiyeti'nin hemen hemen hiçbir pratik değeri kalmamıştır. BM, Milletler Cemiyeti'nden bağımsız yeni bir uluslararası organizasyon olarak ortaya çıkmıştır. Milletler Cemiyeti'nin devamı olmayıp, aralarında fonksiyonel bir bağlantı da yoktur. Bununla beraber, BM, Milletler Cemiyeti'nin mal varlığını, arşivlerini, binalarını ve siyasi olmayan teknik fonksiyonlarını, iki örgüt arasında yapılan düzenlemelerle, devralmıştır. Milletler Cemiyeti'ne ifa etmek üzere çeşitli antlaşma ve düzenlemelerle verilen siyasi fonksiyonların (bu bağlamda Montrö Antlaşması'nın 21.maddesinin ilgili hükümlerinin), BM tarafından otomatik olarak değil, ancak talep halinde, Genel Kurul veya ilgili organın bu yönde bir karar almasından sonra, üstlenilebileceğinin mümkün olacağı kabul edilmektedir. Kısaca özetlemek gerekirse, Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş durumunda saymasının iptalinin bugün için pratik bir uygulama alanının olmadığını söyleyebiliriz. Fakat bu

¹¹⁴ M.A., Md.21

durum, Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkına sahip olduğu anlamına gelmemekte, takdir hakkının kullanılış biçimi, normal uluslararası usuller uyarınca diğer akit devletler tarafından tartışılabileceği değerlendirilmektedir.

3.1.3.Uçaklar İle İlgili Hükümler

Antlaşma'nın 3.Kesim'i¹¹⁵, uçaklarla ilgilidir. Buna göre Türk Hükümeti, sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir. Sivil uçaklar tarifersiz uçuşları için Türkiye'ye üç gün öncesinden bir ön bildirimle¹¹⁶, tarifeli servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirimle bu yolları kullanabileceklerdir. Öte yandan Türkiye, kendisine ait yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara Boğazlar'ın yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

3.1.4.Boğazlar Komisyonu'nun Yetkilerinin Türk Hükümetine Devri

Lozan'da imzalanan 24 Temmuz 1923 tarihli Antlaşma gereği oluşturulan Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri Türk Hükümeti'ne aktarılmıştır. Türk Hükümeti; bu Antlaşma'nın, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır. Yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendine bildirilir bildirilmez; bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihini ve gerekirse olası dönüş tarihini Bağlı Yüksek Taraflar'ın Ankara temsilcilerine bildirilecektir. Yine Türk Hükümeti yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini, ticarete yararlı bilgileri ve bu Antlaşma'da öngörülen deniz ile hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliğine ve Bağlı Yüksek Taraflara sunacaktır.

¹¹⁵ M.A., Md.23

¹¹⁶ Montrö'nün uçaklarla ilgili hükümlerine uymayan ilk pilot, Kost ve uçağının serbest bırakılması ile ilgili 26 Aralık 1936 tarihli kararname (Bkz. EK-8), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:26.12.1936, Sayı:2/5754, Dosya:68, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:70.97..11.

Türk Hükümeti; Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'deki durumla ilgili istatistikleri toplamak, gerekli bilgileri vermek, ayrıca savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesine nezaret etmek yükümlülüğündedir. Montrö Antlaşması, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde hazırlanmış olduğundan, Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'e ilişkin hükümlerin tek nezaretçisi olan Türkiye, belirtilen bu miktarlar üzerindeki bir ön bildirimle karşılaştığında, buna Antlaşma hükümlerine göre uygun cevabı verme hakkına sahiptir. Antlaşma hükümleri haricinde hangi şartlarda olursa olsun, özel bir uygulamaya gidilmesinin söz konusu dahi edilmemesi gerekir.¹¹⁷

3.1.5.Antlaşma'nın Yürürlük Süresi, Değiştirilmesi, Feshi

5.Kesim'de yer alan son hükümlerde; Antlaşma'nın, Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamış devletlerin katılımına açık olduğu belirtilmektedir.¹¹⁸ Antlaşma'nın süresi yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 20 yıl olarak belirlenmiştir. Bununla beraber 1.maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş geliş özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır. 20 yıl olarak belirlenen yürürlük süresinin bitim tarihi olan 9 Kasım 1956'dan itibaren sona erdirilme sürecinin başlayabilmesi, akit tarafların Antlaşma'yı fesh/sona erdirme ön bildirimi beyanlarına tabi tutulmuştur. Antlaşma'yı fesh/sona erdirme ön bildirimi Fransa'ya yapılacak, Montrö Antlaşması, ön bildirimden başlayarak iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön bildirim Bağlı Yüksek Taraflara Fransız Hükümeti'nce iletilecektir. Antlaşma, bu madde hükümlerine göre sona erdirilirse taraflar yeni bir antlaşmanın hükümlerini sağlamak üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmeyi kabul etmektedirler.¹¹⁹

Yüksek taraflardan her biri bu Antlaşma'nın yürürlüğe girmesinden başlayarak her 5 yıllık dönemin sona ermesinde bir veya birkaç hükmün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Bu istem Boğaz geçişi tonaj/sayı sınırlaması ve Karadeniz'de bulunduracak tonaj/süre¹²⁰ ile ilgili ise kabul edilebilmesi için başka bir Bağlı Yüksek Taraf'ça desteklenmelidir. Diğer maddeler için ise iki Bağlı Yüksek

¹¹⁷ M.A., Md.24

¹¹⁸ M.A., Md.27

¹¹⁹ M.A., Md.28

¹²⁰ Bu konuyla ilgili hükümler için Bkz: M.A., Md.14; Md.18

Tarafça desteklenmelidir. Desteklenmiş değişiklik istemi; içinde bulunulan 5 yıllık dönemin sona ermesinden önce değişikliğin niteliği ve gerekçesini kapsayacak şekilde Bağlı Yüksek Taraflar'a bildirilecektir. Bu öneriler diploması yoluyla bir sonuca bağlanamazsa taraflar bir konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir. 14. ve 18. madde de değişiklik için tarafların dört de üç çoğunluğu yeterliği olacaktır ancak bu oran Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin dört de üçlük kısmını da kapsamalıdır.¹²¹ Diğer maddelerin değişmesi için oy birliği gerekmektedir.¹²²

3.1.6.Askerlikten Arındırılan Bölgelerin Yeniden Askerleştirilmesi

Protokol kısmında ise başlangıç kısmında tanımlandığı gibi Türkiye'nin, Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebileceği, 15 Ağustos'tan itibaren de belirlenen rejimi geçici olarak uygulayabileceği belirtilmiştir.¹²³

3.2.Montrö ve Lozan Antlaşmalarının Mukayesesi

Montrö Antlaşması, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır. Antlaşma'da düzenlenmeyen konularda ise, örneğin; yargı yetkisi, deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi konularda, Türkiye'nin yetkisini tanımaktadır. Boğazlardan geçiş konusunda özel bir rejim öngören Montrö rejimi, Türk Boğazları'nın esasen millî boğaz olma özelliğini muhafaza eden ve günümüzde milletlerarası ulaştırmada kullanılan diğer boğazlardan geçiş rejimlerine kıyasla boğaz devletin yetkilerini asgarî kısıtlayan bir rejimdir. Bu rejimde boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkisi esas, yetki kısıtlamaları istisnadır. Yetki kısıtlamaları milletlerarası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi çerçevesinde Türkiye'nin güvenliği ve egemenliği en üst düzeyde hesaba katılarak getirilmiştir.

¹²¹ Montrö Antlaşması'nın 14 ve 18.maddeleri; daha öncede belirtildiği gibi kıyıdaş olmayan devletlerin, Boğazlar geçişinde ve Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj ve sayı sınırlaması ile ilgili hükümleri içermektedir.

¹²² M.A., Md.29

¹²³ Türkiye'nin Montrö uyarınca Askeri Bölgelerin İlanı ve Marmara Denizi'nde icra edilecek karakol faaliyetleri ile ilgili kararname (Bkz. EK-9), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:26.08.1936, Sayı:2/5233, Dosya:---, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:68.71..13. ve Tarih:30.09.1937, Sayı:2/7452, Dosya:400-29, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:79.83..1.

Montrö Antlaşması, Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere yasaklanmasını gerçekleştiremediğinden Sovyet güvensizliğinin sürmesine yol açmıştır. Ama yine Montrö Antlaşması yapıldıktan sonra özellikle 2.Dünya Savaşı'ndan sonra Karadeniz kıyısındaki devletlerin SSCB'nin başını çektiği bloğa dahil olmasıyla Sovyet tezi ağırlık kazanmış ve böylece Türkiye'nin çıkarlarına işleyen bir Boğazlar rejimi ortaya çıkmıştır.Yeni statü, yeni bir dünya savaşının arkasından Karadeniz Bölgesi'nde güvenliği arttırmıştır.

Boğazlar'dan geçişte Türkiye'nin egemenliği ve güvenliğini en iyi sağlayan hükümler Montrö Antlaşması'nın içinde bulunmaktadır.¹²⁴ Antlaşma'nın bir takım değiştirme isteklerine karşın halen geçerli olması da bunu kanıtlar niteliktedir.

Montrö Antlaşması'nın Türkiye açısından değerlendirilmesi, 19 Temmuz 1936'da Cumhuriyet Gazetesi'nde Yunus Nadi tarafından şu şekilde yapılmıştır;

“Montrö Konferansı dün Boğazlara verilecek yeni rejimi tayin eden mukavelenamenin tümünü görüşerek esas itibarıyla işini bitirmiştir. Bu yeni rejimle devletler sulhu bozabilecek bir zayıflık sebebini ortadan kaldırmış ve böylelikle belki bütün Avrupa'yı içine alan hizmeti görmüş oluyorlar. Barışın zayıflıkla değil, ancak kuvvetle tutunabileceği son zamanların yeni delilleriyle bir kere daha ve kesin olarak sabit olmuş bulunuyordu.

Çanakkale'ye verilmesi hazırlanan yeni rejimde fazilet ve medeniyet vardır. İnsanlığın kendisi üzerine en büyük idealinin kurduğu Milletler Cemiyeti bile kaba kuvvetlerin taşkınlıklarından adeta iflas etti denilecek çok fena bir duruma düşmüş olduktan sonra Boğazlara ait haklı isteğimiz üzerinde nihayet devletlerin müspet bir ittifak vücuda getirmiş olmaları kırılan umutları tamir eden bir hamle gibi telakki olunabilir. Bu son milletlerarası belgesinde, barışa hizmet fikrinin bir açık iyi niyeti vardır da onun için. Boğazlar rejimi en doğru ve en haklı olarak ancak böyle bir değişiklik ile ıslah olunabilirdi. Dediğimiz gibi artık yeterli bir açıklıkla bir kere daha anlaşılmıştır ki barışı ayakta tutabilmek için dahi hayale değil, hakikate, yani kuvvete dayanmak lazımdır.

¹²⁴ Bilsel, s.3

Özellikle içinde bulunduğumuz devirde herhangi bir milletin emniyeti savaş ve barışın başlıca unsurudur. Ve yalnız o millete ait savaş ve barışın değil, milletlerarası savaş ve barışın. Çanakkale ve Karadeniz Boğazları herkesten ve her şeyden evvel Türkiye'nin güvenliğiyle ilgili en hassas noktalarıdır. Bu güvenliğin o çok hassas noktalarda az çok eksik olması Türkiye'den başlayarak dünya barışını karıştıracak bir zayıflık sebebi teşkil ederdi. Savaş, zayıf noktalara hücum heves ve ihtiraslarından doğan bir hastalıktır. Dayanıklı vücutlara mikropların hiçbir etki yapmadıkları fizyolojik bir hakikattir. Çarpışmaya ve kargaşaya imkan vermeyen kuvvetli durumlar barışın direnme gücünü teşkil eder. Yalnız biz değil, dünya rahat etmek için Boğazlar tahkim edilmeliydi. Biz Türkler orada barışa bekçilik edeceğiz.

Gerçekte meselenin yalnız Türkiye bakımından bizim milli menfaatlerimize böyle uygun düşmekten ibaret tek bir cephesi yoktur. Boğazlar Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ve devrimci Türkiye Cumhuriyeti'ni Avrupalı milletler ailesi içine katan çok önemli köprübaşlarıdır.

Boğazlarla ilgili olan yalnız biz Türkler değiliz. Şimdi mesele halledildikten sonra daha açık söylemekte beis görmeliyiz ki, onlarla Türkiye'den sonra Karadeniz'de kıyıları bulunan devletlerinde kuvvetli ilgileri vardır. Türkiye'ye nisbetle ikinci derecede bile olsa Boğazlar onlar için de herhalde her ihtimale karşı daima güvenlik içinde bulunmak lazım gelen geçit noktalarıdır. Nihayet bu geçitler dünya ticareti bakımından bütün dünya milletleri hesabına daima emin durumda bulunmalıdır.

Bütün bu emniyetleri Boğazların hakimi olan Türkiye Cumhuriyeti sağlayabilirdi. Fazla olarak kendi hayati emniyetinden dolayı Türkiye Cumhuriyeti'nin bundan başka türlü düşünilemeyecek bir mecburiyeti de vardı. Biz üstümüze düşen bu görevi gerektiği gibi yerine getirebileceğimiz konusunda komşu dostlarımızdan başlayarak bütün dünyaya inanç ve güven vermiş bulunuyoruz. Boğazlara verilmesi hazırlanan yeni rejim, yakın Doğu'da ve hatta bütün Doğu'da mevcut ve büyük barışçı külteyi olabildiğine kuvvetlendirmiş bulunmaktadır."

Montrö Antlaşması ile Türkiye'nin Boğazlar'da mutlak üstünlüğe sahip olması, yalnız Türkiye'nin güvenliğini sağlamakla birlikte Türk Dış Politikası'nın temel eğilimlerini de etkilemiştir. Türkiye gibi çıkarları bölgesel nitelikte olan bir devletin, dünyanın en önemli stratejik su yollarından birine egemen olması; Türkiye'nin bölgesel bir devletin ötesinde özene sahip olmasını gerektirmiştir. Boğazlar, Türkiye'yi Dünya'nın herhangi bir yerindeki olumsuz küresel gelişmelerden de etkilenecek duruma getirmiştir.¹²⁵

Lozan ve Montrö Antlaşmaları mukayese edildiğinde, göze çarpan ilk husus; kuşkusuz Türkiye'nin egemenlik hakkı olan ancak Lozan'la askersizleştirilen bölgelerin Türk Hükümeti'nce yeniden ve dilediği şekilde askerleştirilmesi konusunda mutabakata varılmasıdır. Ayrıca, Boğazlar Komisyonu'nun görevine son verilerek bununla ilgili görev ve yetkilerin Türkiye'ye devredilmesi, Boğazlar'daki Türk egemenliğini arttıran diğer önemli olgudur. Bu iki husus, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde ileride kullanacağı haklarını ve olası bir savaş durumunda Boğazlar'ın savunmasını etkileyecek en önemli unsurlardır. Montrö, uluslararası denetimi kaldırmakta ve Boğazlar askerleştirilerek Türkiye'nin egemenlik hakları yeniden sağlanmaktadır.¹²⁶

Her iki Antlaşma da, temel ilke olan 'geçiş serbestliği' kabul edilmiş olmakla birlikte bu özgürlüğün sınırlandırılmasında Türkiye lehine büyük farklılıklar mevcuttur. Bu farklılıkları ele alırsak ;

Lozan Antlaşması'nda öngörülmeyen Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu; Türkiye'ye önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma imkanı veren yeni bir düzenleme olarak Montrö'de yer almıştır.

Ticari gemilerde; Türkiye'nin savaştan durumunda olduğu zaman, Lozan'da ücretsiz olan zorunlu kılavuzluk hizmeti Montrö ile ücretli hale getirilmiştir. Sadece Montrö'de düzenlenen Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi altında sayması durumunda, ticari gemilerin geçişine sınırlamalar eklenmiş ancak burada zorunlu kılavuzluk hizmeti ücretsiz kılınmıştır.

¹²⁵ Oral Sander, **Siyasi Tarih**, Ankara: İmge Kitapevi, 1989, s.77

¹²⁶ Hüseyin Pazarcı, **Uluslar arası Hukuk Dersleri**, Ankara: Turhan Kitapevi, 1993, s.327-328

Lozan ve Montrö Antlaşmaları'nın barış zamanındaki savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile ilgili hükümlerindeki sınırlamalar farklılık göstermektedir. Lozan Antlaşması'nda; geçiş yapan savaş gemilerinin toplam sayısı ile her birinin tonajı sınırlandırılmıştır. Montrö Antlaşması'nda ise öncelikle tüm savaş gemileri; tip, tonaj, üzerlerindeki silahlar ve dizayn sürati baz alınarak sınıflara ayrılmış, her sınıf gemiye geçiş hakkı tanınmamıştır. Geçiş yapması uygun görülen sınıf gemiler ise ayrıca toplam tonaj ile sayı sınırlamasına tabi tutulmuştur. Bunun yanında ülkeler savaş gemilerinin geçişlerini önceden bildirmek zorunda bırakılmıştır. Boğazlar'dan geçiş zamanı Lozan'da gece ve gündüz iken Montrö'de yalnızca gündüz olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte Montrö Antlaşması, savaş gemilerinin geçişi ile ilgili sınırlamalarda Lozan'dan farklı olarak Karadeniz'e kıyıdaş devletlere birtakım imtiyazlar tanımıştır. Örneğin; barış zamanında; sadece Karadeniz devletlerinin hattiharp gemilerinin bazı koşullarla Boğazlar'dan serbestçe geçmesi kabul edilmiştir.

İki Antlaşma, Karadeniz'de kıyıdaş olmayan devletlerin bulundurabileceği gemilerin sınırlandırması açısından da büyük farklılıklar göstermektedir. Öncelikle Lozan'da; Karadeniz'de bulundurulabilecek gemi tonajı, kıyıdaş devlet donanmalarının en kuvvetlisinden az olacak şeklinde hükme bağlanmıştır. Montrö'de ise Karadeniz'deki en büyük filonun hesabı ayrıntılı olarak belirlenmiş, Karadeniz'de bulundurulabilecek kıyıdaş olmayan devlet kuvveti; istisnaları dışında, Karadeniz'deki en büyük donanmaya oranla 30000 ile 45000 ton arasında olacak şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca Montrö'de bu gemilerin Karadeniz'de kalma süresi de sınırlandırılmıştır.¹²⁷

Savaş zamanında Türkiye tarafsızsa; Lozan antlaşmasıyla tüm savaş gemilerine tanınan özgürlük, Montrö'de savaşan devlet gemilerine tanınmamıştır.

Türkiye savaşta ise veya kendini savaş tehdidi altında sayarsa; savaş gemilerinin geçişini yasaklayabilecek sadece tehdit altında iken Karadeniz'de bulunan ve savaşmayan ülke gemilerinin geri dönüşüne izin verilecektir.

¹²⁷ Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul: Beta Yayınları, 1989, s.172

Lozan’da sivil uçaklar, ticari gemilerle aynı statüde iken Montrö’de ön bildirim veya tarifeli uçaklarda genel ön bildirim koşuluyla Türkiye’nin belirleyeceği yoldan geçiş yapacaklardır. Montrö Antlaşması, Lozan’dan farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiştir. Bir başka söyleyişle, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’ne bırakılmıştır.

Lozan’da Türkiye ile barışta olan ülke denizaltıları su üstünden geçiş özgürlüğüne sahip iken Montrö’de sadece kıyıdaş devletler bildirimle dışarıda yaptırdıkları denizaltıları Karadeniz’e veya onarıma gidenleri dışarıya su üstünden geçirebileceklerdir.

Montrö’de antlaşmanın yürürlük süresi, yürürlüğün uzaması, değiştirilmesi ve feshi konuları hükme bağlanmıştır. Burada dikkat edilecek husus Montrö’de serbest geçiş ilkesinin sonsuz süreli kabul edilmiş olmasıdır. Antlaşma ise 20 yıl süreli olup feshi akit devletlerden gelecek ön bildirimle bağlanmıştır. Bu ön bildirim sonrası Antlaşma’nın iki yıl daha geçerliliği vardır.

4.1982 BM DENİZ HUKUKU KONVANSİYONUNDA BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ

Bugün için uluslararası hukukta; uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarla ilgili olarak kabul edilen iki hukukî rejim mevcuttur. ‘Zararsız Geçiş’ ve ‘Transit Geçiş’ olarak anılan bu iki rejim de esasını karasularından zararsız geçiş rejiminden almakta olup, uluslararası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi doğrultusunda, yabancı devletlere ait gemilerin karasularından ve boğazlardan kıyı devletleri veya boğaz devletlerinin barışına, düzenlerine ve güvenliklerine zarar vermeksizin münhasıran geçiş amacıyla yapılan geçişleri kapsamaktadır.

Tarih içerisinde boğazlarda meydana gelen savaşlar, dar su yollarındaki geçiş hakkını elinde bulundurmanın ne denli önemli olduğunu ispat etmiştir. 1945’ten sonra deniz gücüne sahip devletler tarafından, tarihten alınan dersler göz ardı edilmemiş ve bu tip boğazlardan geçiş, kendi askeri strateji ve ekonomileri açısından sigorta olarak görülmüştür. Dolayısıyla boğazlardan geçişin bir hukuki düzene bağlanması, özellikle

deniz gücüne sahip büyük devletlerin su üstü savaş gemilerinin ve nükleer denizaltılarının; stratejik, büyük öneme sahip bazı boğazlardan geçişi açısından zaruri olmuştur. Bu amaçla, öncelikle burada ayrıntılarına girilmeyecek olan 1958 Konvansiyonu'nda sadece 'zararsız geçiş' rejimi belirlenmiş olup bu geçişe ait en belirgin iki hususun, denizaltıların su üstünden bayraklarını göstererek seyretmeleri zarureti ile askeri uçakların izin almadan boğaz üzerinden geçememeleri olduğunu belirtmek gerekir.

Karasularının 12 mile çıkarılması eğilimi; ulaştırmanın serbestçe yapılabilceği bir açık deniz kesimi bulunan 100'den fazla boğaz sularının tümüyle karasuları rejimine tabi kılınması sonucunu doğurmuştur. Bu durum, III.Deniz Hukuku Konferansı'nda, yine büyük deniz filosuna sahip büyük devletlerin bazı coğrafi konumdaki boğazlardan serbest geçişi sağlayacak özel bir geçiş rejimini önermesine, dolayısıyla zararsız geçiş yerine serbest geçiş rejimi için çaba harcamasına yol açmıştır. Nihayet çabaların sonucu olarak 1982 BM Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda(BMDHK), klasik kesintisiz zararsız geçişin yanı sıra daha büyük serbestiler ihtiva eden 'transit geçiş' rejimi kabul edilmiştir.¹²⁸

1982 BMDHK¹²⁹ Türkiye'nin taraf olmadığı ancak uluslararası platformda deniz hukuku ile ilgili hükümlerin belirlendiği önemli bir belgedir. Bu Konvansiyonun III.Kısımında 'Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar' ele alınmıştır. Bu kısmın bölümleri; 'genel hükümler', 'transit geçiş' ve 'zararsız geçiş' konularını ihtiva eder. Genel hükümler boğazlar rejiminin, tanımını, sınırlarını ve amacını belirlemektedir. Transit geçişle ilgili ikinci bölümde ise transit geçiş rejimini ortaya koymakta, uygulama alanını belirlemekte ayrıca kullanan ve kıyıdaş devletlerin hak ve yükümlülükleri belirlenmektedir. Son bölümde, hangi boğazlarda zararsız geçiş uygulanacağı ve buradaki geçişin ertelenemez olduğu belirtilmiştir. Zararsız geçişin ayrıntıları bu Konvansiyon'un II.Kesiminde belirtilmiş olup transit geçiş ve Montrö'de belirlenen geçiş rejimleriyle mukayese edebilmek amacıyla ayrıntılı olarak anlatılacaktır.

¹²⁸ F. Hakan Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, 1.Basım, İstanbul: Alfa, 1998, s.231-240

¹²⁹ **1982 BM Deniz Hukuku Konvansiyonu Türkçe Metin**,
<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/denizhukuku.pdf> [20 Eylül 2006]

4.1.Genel Hükümler(1.Bölüm)

Bu bölümde düzenlenen geçiş rejimi, boğazlardaki diğer herhangi bir rejime etkili değildir yani kıyıdaş devletlerin bu sulardaki deniz yataklarında, bunların toprak altında ve üzerindeki hava sahasında egemenliklerini ve yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir. Kıyıdaş devletler, egemenliklerini bu kısım ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlara göre kullanacaklardır.¹³⁰ Yine aynı şekilde bu kısmın hiçbir hükmü; bir boğazdaki iç suları, kıyıdaş devletin karasuları ötesindeki Münhasır Ekonomik Bölge(MEB) veya açık denizlerdeki hukuki rejimi ile geçişin kısmen ya da tamamen uzun süredir yürürlükteki bir antlaşmayla belirlendiği boğazlardaki geçiş rejimini de etkilemeyecektir.¹³¹

Konvansiyon'daki hükümlerin, geçişin uzun süreden beri devam eden antlaşmalarla belirlendiği özel rejimi etkilememesi ile ilgili olarak iki tartışmalı konu mevcuttur.

Birincisi bir boğazdaki geçiş rejimi özel bir antlaşmayla belirlenmiş ancak bu anlaşma uzun süredir uygulanmakta olan rejim sayılamayacak kadar yeniyse ne olacaktır? Baykal'a göre böyle bir rejimin uzun süreden beri uygulanan antlaşmaya dayalı bir rejim olarak kabulüne imkan bulunmamaktadır. Ancak Konvansiyon taraf devletlerin diğer antlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini değiştirmeyecektir.¹³² O halde yeni antlaşmanın hükümlerine üstünlük tanınıp tanınamayacağı, anlaşma hükümleri ile konvansiyon hükümlerinin bağdaşıp bağdaşmamasına göre saptanacaktır.

Ya da ikili bir antlaşma ile rejim belirlenmiş ise üçüncü taraflara bir yarar sağlayacak mıdır? Bu sorunun cevabı ise 'Antlaşmalar Hukuku'na İlişkin 'Viyana Sözleşmesi' 36.maddesinde belirtilmiştir. Buna göre, bir antlaşmanın tarafları antlaşmanın bir hükmünün üçüncü bir devlete veya bir devletler grubuna yada bütün

¹³⁰ 1982 BMDHK, Md.34

¹³¹ 1982 BMDHK, Md.35/a,b,c

Bu boğazların hangileri olduğu konvansiyonda belirtilmemekle birlikte bunun bizim açımızdan en önemli örneği Türk Boğazları'dır. Türk Boğazları'nda 1936 tarihli Montrö sözleşmesi hükümleri uygulanmaktadır. Bu sözleşme gereği Türk Boğazları'ndan İstanbul, Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi anlaşılmaktadır. Türkiye, 1982 Konvansiyonuna taraf olsa dahi bu hüküm gereği; Montrö rejimi devam edecekti.

¹³² 1982 BMDHK, Md.311/2

devletlere bir hak vermesini kastettiye üçüncü devlet/devletler rıza gösterirse bu hak onlara da doğar. Anlaşmada aksi hüküm bulunmadıkça, üçüncü devletin rızası itiraz olmadıkça var farz edilir.

1982 Konvansiyonu ve önceki sözleşmeler ile düzenlenmiş özel geçiş rejimleri arasındaki diğer bir ilişkide, özel geçiş rejiminde mevcut hükümlerin yetersiz ya da eksik olması durumunda 1982 Konvansiyonu maddelerinin bu hükümlerin tamamlayıcısı olarak kullanıp kullanılamayacağı meselesidir. Bu konuda görüş birliği olmamakla birlikte Baykal'a göre özel geçiş rejimine tabi boğazlarda 1982 geçiş rejiminin münhasıran uygulanmasında zaruret vardır. Bunun yerine yetersiz kalan hükümler, özel rejimin kendi içerisinde ek antlaşma ile çözümlenmelidir.¹³³

4.2.Transit Geçiş(2.Bölüm)

4.2.1.Tanımı, Kapsamı

Transit geçiş hakkı, açık denizin veya MEB'nin bir bölümü ile açık denizin veya MEB'nin diğer bölümü arasında seyrüsefer için kullanılan boğazlarda, tüm gemi ve uçaklarca kullanılacaktır.¹³⁴ Transit Geçiş; yukarıda tarif edilen uygun boğazlardan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinden uçuş serbestisinin kullanılmasıdır. Dolayısıyla transit geçiş rejimi uygulanan boğazlarda, suüstü ve denizaltı gemileri ile uçaklar engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanabilirler ve bu hakkın kullanılması geçici bir süre için dahi olsa engellenemez. Uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda, transit geçiş hakkından yararlanacak gemi ve uçaklar, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetler dışında her türlü davranıştan kaçınmak zorundadırlar. Kıyıdaş ülkenin giriş şartları saklı olmak üzere, geçişin devamlı ve hızlı olma zorunluluğu kıyıdaş ülkeye girmek, ülkeyi terk etmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez.¹³⁵

Bir devletin anakarası ile adası arasındaki kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında/MEB'de hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta bir yol varsa

¹³³ Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, s.247

¹³⁴ 1982 BMDHK, Md.37

¹³⁵ 1982 BMDHK, Md.38/2

bu hak kullanılamayacaktır.¹³⁶ Ayrıca uzun süredir uygulanan uluslararası Konvansiyonlarla geçiş rejimleri düzenlenmiş olan boğazlar, alternatif su yolu ihtiva eden boğazlar, ada ötesi boğazlar ve bir devletin karasuları ile açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı arasındaki boğazlar transit geçiş rejimine tabi değildirler.

4.2.2. Geçiş Yapan Gemilerin Yükümleri

Transit geçiş hakkı tanınan gemi ve uçaklara bu hakla beraber birtakım yükümlülükler getirilmiştir. Buna göre gemiler ve uçaklar boğazı hiç gecikmesiz geçecek veya üzerinden uçacaklardır. Kıyıdaş devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına tehdit ya da kuvvete başvurmadan, BM Antlaşması'nda geçen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır. Normal seyrüsefer usulleri uyarınca sürekli ve hızlı geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında zaruret ve yardım gerektiren durumlar hariç her türlü faaliyetten yasak olacaktır.¹³⁷

Ayrıca transit geçiş halindeki gemiler; denizde çatışmayı önleme, denizde güvenlik ve gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi ile ilgili uluslararası kural, usul ve uygulamalara uygun davranacaklardır.¹³⁸ Transit geçişte uyulması gereken uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlar Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)¹³⁹ tarafından sağlanmaktadır.¹⁴⁰ Bu standartlardan en önemlisi 'Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarına Ait Konvansiyon'(COLREG-1972)¹⁴¹dur. Ayrıca 'Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslararası

¹³⁶ 1982 BMDHK, Md.38/1

¹³⁷ 1982 BMDHK, Md.39/1/a,b,c

¹³⁸ 1982 BMDHK, Md.39/2/a,b

¹³⁹ Türkiye IMO'ya, 1958 yılında üye olmuştur.

¹⁴⁰ Genel: 1912 yılında Titanic'in batması ve bu kazada 1475 kişinin hayatını kaybetmesi üzerine denizde can güvenliğine ilişkin uluslararası önlemlerin düzenlenmesi büyük önem kazanmış, konuyla ilgili olarak sırasıyla 1929 Londra Sözleşmesi, 1948 Londra Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi ve 1960 Londra Sözleşmesi imzalanmıştır. Denizde can güvenliği konusundaki en önemli gelişmeler ise 1970'li yıllarda meydana gelmiştir.

¹⁴¹ Bu Konvansiyonda gemilerin liman haricinde denizde bulundukları zaman; durumlarına ve faaliyetlerine göre gece ve gündüz gösterecekleri işaretler ile çeşitli durumlardaki hareket tarzları belirlenmiştir. Amaç tüm dünyada ortak bir uygulama getirmektir.

Konvansiyon’(SOLAS-1974)¹⁴² ve ‘Gemilerden Gelecek Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon’(MARPOL73/78) boğazlardan yapılacak geçişlerde güvenlik ve kirlenme açısından kıyı devletini koruyan en önemli belgelerdir.

Transit geçiş halindeki sivil uçaklar, uluslararası sivil havacılık örgütü’nün kabul ettiği havacılık kurallarına uyacaklardır. Devlet uçakları ise bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket edip, seyir güvenliğini göz önünde bulundururlar. Her tür uçak hava trafiği kontrolü amaçlı uluslararası alanda yetkili makamın radyo frekansını ve uluslararası tehlike radyo frekansını kullayacaklardır.¹⁴³ Bu kuralları koyan teşkilat Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı’(ICAO)dir.¹⁴⁴ Bu kurallar ‘Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu’ (ŞİKAGO-1944) ile belirlenmiştir. ŞİKAGO-1944, üye devletlerin kendi kara ve deniz ülkelerinde yeknesak kurallar koymaya davet eder ancak farklı uygulama yapan devletler var ise tesis edilen standart uygulamayla farkı ICAO’ya bildirmelidir.¹⁴⁵

Kıyıdaş devlet daha sonra ayrıntıları belirtilecek olan, Konvansiyon’a uygun olarak koyduğu(sözleşmeye binaen) kanun ve kuralları¹⁴⁶ gerektiği şekilde ilan edecek, transit geçen yabancı gemiler ise bu kurallara uyacaklardır. Egemenlikten doğan bağışıklıktan yararlanan bir gemi veya uçak bunlara aykırı davrandığı takdirde bayrak ülkesi kıyıdaş devlet için doğacak tüm kayıp ve zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.¹⁴⁷ 42.maddede boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve nizamları başlığı altında gemilerin ve uçakların boğaz devletinin belli konudaki düzenlemelerine tabi olabilecekleri hususlar belirtilmiştir. Ancak bunlar 39.maddede Konvansiyon’un kendinden kaynaklanan hükümlerinden farklıdır. Çünkü Konvansiyon’un 39.maddesinde transit geçişe irtibatlandırılan ve kıyıdaş devletin ülkesel bütünlüğüne, siyasi bağımsızlığına veya BM Antlaşması’ndaki prensiplere aykırı faaliyetler, boğaz devletinin haklarını kullanmasından kaynaklanmamaktadır.

¹⁴² Türkiye bu Konvansiyonu 1980 yılında onaylamıştır. Konvansiyon gemi dizaynı, teçhizatı ve hareketi hakkında asgari uluslararası standartların belirlenmesini amaçlamaktadır.

¹⁴³ 1982 BMDHK, Md.39/3/a,b)

¹⁴⁴ Türkiye ICAO’ya 1944 yılında üye olmuştur.

¹⁴⁵ ŞİKAGO-1944, Md.12

¹⁴⁶ Kıyıdaş devletin kural koymaya yetkili olduğu durumlar, 1982 BMDHK, Md.41;Md.42’de düzenlenmiştir.

¹⁴⁷ 1982 BMDHK, Md.41/7; Md.42/3,4,5)

Transit geçiş esnasında yabancı gemiler araştırma ve hidrografik ölçüm amaçlı olsalar dahi kıyıdaş devletin önceden izni olmaksızın bu faaliyetleri yürütemezler.¹⁴⁸

4.2.3.Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümleri

Kıyıdaş Devletler; boğazda gemilerin güvenliğinin gerektirdiğı durumlarda, genel olarak kabul görmüş/uluslararası kurallara uygun, geliş-gidiş yolları tespit edebilecek ve trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilecektir. Ayrıca yeterli duyuru yaptıktan sonra mevcut gidiş-geliş yollarını değiştirebileceklerdir. Ancak bu istekten önce tekliflerini yetkili uluslararası kuruluşa sunacaklardır. Yetkili kuruluş ve kıyıdaş devletin mutabık olarak onayladığı yollar veya şemalar uygulamaya konabilecek, kıyıdaş devletler, belirlenen trafik ayırım yolları veya şemalarını deniz haritalarında göstereceklerdir.¹⁴⁹

Bu bölümdeki haklar saklı kalmak kaydıyla; bir boğaza kıyıdaş devletler, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili ayırım yapmayacak, geçiş hakkının kullanışını etkilemeyecek, kısıtlamayacak veya bozmayacak şekilde birtakım kanun ve kurallar koyabilecektir. Bu kurallar yukarıda belirtilen trafik ayırım ve şemaları, boğazda petrol ve yağ kirliliğinin önlenmesi ile ilgili uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırılması, balıkçılıkla ilgili avlama yasakları ve gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret kanun ve kurallarına aykırı olarak gemiden mal/adam çıkarma veya alma konularında olabilecektir. Kıyıdaş devletler bu kanun ve kuralları gerektiğı şekilde ilan edecektir.¹⁵⁰

Boğaz devletin yapacağı düzenlemelerde, boğazı kullanan gemi ve uçakların bayrak devleti yine uluslararası sorumluluğa sahiptir. 42.maddede boğaz devletine tanınan yetki emredicidir. Kuralları çiğnenen devlet transit geçiş hakkını inkar edemez sadece hukuki yola başvurur. Bunun tek istisnası; egemen bağımsızlığa sahip olmayan gemiler üzerinde, gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesi ile ilgili durumlarda¹⁵¹,

¹⁴⁸ 1982 BMDHK, Md.40

¹⁴⁹ 1982 BMDHK, Md.41

¹⁵⁰ 1982 BMDHK, Md.42

¹⁵¹ 1982 BMDHK, Md.233'ün Md.42'ye atıf yaptığı durumlardır.

boğaz devleti zorlayıcı tedbir alabilir.¹⁵² Bu istisna bir sonraki bölümde detaylı olarak incelenecektir.

Bir boğaza kıyıdaş devletler ve kullanan devletler, boğazda gerekli güvenlik ve uluslararası seyrüseferi kolaylaştıracak tesis kurulması ve idamesi ile gemilerin sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi konusunda işbirliği yapmalıdırlar.¹⁵³ Konvansiyon'un bu hükmü de transit geçiş rejimine ilişkin bir çok madde gibi devletlerin işbirliğini sağlayacak bir sistem koymamıştır. Boğazı kullanan bir devlet boğaza yapılan masraflarla ilgili işbirliği yapmak isterse bu maliyet paylaşımının nasıl olacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Ayrıca özel geçiş rejimi haricinde ki boğazlarda kullanım ücreti alınması da hiçbir zaman kabul görmemiştir. Yani bu mesele boğaz devleti ile kullanan devlet arasında çözülecek bir konu olarak değerlendirilmiştir.

Boğaza kıyıdaş devletler transit geçişi engellemeyecek, boğaz ve hava sahasındaki seyrüsefer/uçuşla ilgili her türlü tehlikeyi gerekli şekilde ilan edecektir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süreyle durdurulamayacaktır.¹⁵⁴

4.2.4.Boğazlarda Deniz Çevresinin Kirlenmesi

Boğazlarda, kıyıdaş devletler ve boğazlar açısından en büyük potansiyel tehlike kuşkusuz gemilerden kaynaklanan kirlenmedir. Transit geçiş yapan gemilerin, 'denizde gemilerin sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi' hükümlerine aykırı hareket etmesi durumunda hem 'Boğaz devletlerinin transit geçişle alakalı kanun ve nizamları',¹⁵⁵ başlıklı hükümlere, hem de Konvansiyon'un 'deniz çevresinin korunmasına ve muhafazası'na¹⁵⁶ ilişkin bölümüne göre değerlendirme yapılacaktır.¹⁵⁷ Buna göre; kıyı devleti, kirlenme ile ilgili kural ve normlara uygun şekilde olan düzenlemelerinin herhangi bir ihlali durumunda, bu ihlalle ilgili olarak gemide fiziksel denetleme ve araştırma ile yeterli delil elde edilmesi durumunda geminin alıkonulması da dahil

¹⁵² Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, s.255

¹⁵³ 1982 BMDHK, Md.43

¹⁵⁴ 1982 BMDHK, Md.44

¹⁵⁵ 1982 BMDHK, Md.42 Hükümleri

¹⁵⁶ 1982 BMDHK, XII.Bölüm

¹⁵⁷ Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, s243

muamele yapılabilecektir.¹⁵⁸ Ancak bu sadece karasularında vuku bulan ihlallere ilişkindir. Ayrıca Konvansiyon zorlama tedbirlerinin; ulaştırma güvenliği, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve kirlenmenin azaltılmasına ilişkin kanun ve kurlarının ihlali ile ilgili olarak kullanılması ile sınırlamaktadır.¹⁵⁹ Uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarda ise bu sınırlamaların kullanılmasının hukuki rejimi etkilemeyeceği belirtilmiştir.¹⁶⁰ Dolayısıyla, Kıyıdaş devletin gereği zorlama tedbirlerine başvurabilmesi için; geçiş yapan geminin kıyıdaş devletin kanunlarına aykırı davranması ve bunun deniz çevresinde temel bir zararla sonuçlanması arasında bağlantı bulunması gereklidir. Bu durumda kıyıdaş devletler uygun zorlama tedbirleri alabileceklerdir. Savaş gemileri ve devlete ait ticari amaçlar dışında kullanılan gemilere zorlama tedbirleri uygulanamaz.¹⁶¹

4.2.5.Transit Geçiş Rejiminin Değerlendirilmesi

Transit geçiş; yukarıda bahsedildiği gibi ne örf adet hukukunda ne de onu yazılı hale getiren 1958 Konvansiyonu’nda düzenlenmemiş olmasına rağmen, tamamen büyük deniz filolarına sahip devletler tarafından ortaya atılmış, karasularının genişliğinin 12 mile çıkarılmasının uzak denizlere ulaşımı engelleyici etkisine önlem rejimidir.

Transit geçiş halindeki gemilere birtakım sınırlamalar uygulanırken, bu tür gemilere uluslararası boğazlardan geçerken normalde açık denizlerde seyrüsefer serbestisi ile yakın sayılabilecek kadar geniş bir hareket özgürlüğünün tanınmış olduğu gözden kaçmamaktadır. Transit geçiş hakkına sahip gemiler, Kıyı devletinin yalnızca daha dar bir çerçevedeki (deniz yollarının kullanımı, trafik ayırım şemaları, kirlenme kontrol, avlanma, ve Kıyı Devletinin gümrük, maliye, muhaceret ve sağlıkla ilgili kanunlarının ihlaline dair milletlerarası sorunları ele alan) kanun ve düzenlemelerine konu olabilmektedir. Ayrıca, Konvansiyon’un deniz çevresinin korunmasını düzenleyen XII. Bölüm hükümleri, Kıyıdaş devletin transit geçiş halindeki yabancı gemiler üzerinde yargı yetkisine özel sınırlamalar getirmektedir.

¹⁵⁸ 1982 BMDHK, Md.220

¹⁵⁹ 1982 BMDHK, XII.Bölüm 7.Kısım

¹⁶⁰ 1982 BMDHK, Md.233

¹⁶¹ 1982 BMDHK, Md.236

Transit geçiş hakkı, askerî-ticarî ayrımı gözetmeksizin bütün yabancı gemi ve uçaklara tanınmıştır. Transit geçiş kavramı denizle birlikte bu tür coğrafi konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını da kapsamına aldığına göre, devletlerin kendi ölkeleri üzerindeki hava sahasındaki egemenlikleri, milletlerarası hukuka göre herhangi bir kısıtlamaya tabi olmadığı göz önünde tutulduğunda, bu hakkın kabulü, devletin hava sahası üzerindeki egemenliğini açıkça sınırlandırmaktadır.

Transit geçiş hakkı ile ilgili düzenlemelerdeki en büyük sorun, geçiş sırasında yukarıda sıraladığımız yükümlölüklerini yerine getirmeyerek transit geçiş hakkını suiistimal eden yabancı gemiye karşı kıyı devletinin yetkilerinin ne olacağı hususunda, bir açıklık getirilmemiş olmasıdır. İhlal, bayrak devletini uluslararası yükümlölük ve sorumluluğa soksa da kıyıdaş devlete bu yükümlölüklerin ihlali ile ilgili tek taraflı değerlendirme ve bu değerlendirme sonu saptamalara bağlı olarak transit geçiş hakkını inkar yetkisini vermemektedir. Bütün hükümler değerlendirildiğinde ortaya şu çıkmaktadır; böyle bir durumda transit geçiş tanımının bağdaşmayacağı biçimde uluslararası boğazlardan geçiş, kıyıdaş devletlerce engellenemeyeceği gibi ertelenemeyecektir. Boğaz devletlerinin başvurabileceği tek yol ise diplomatik yollarla bu hususu milletlerarası hukukun bir ihlali olarak değerlendirme ve diğer uyuşmazlıkların çözölmenmesi yöntemleriyle halletmektir.

1982 Konvansiyonu'nda denizaltı ulaştırmasına ilişkin bir açıklık yoktur. Bu nedenle dalmış durumda geçiş hakkı 1982 Konvansiyonu ile denizatlılara tanınmakta mıdır? Burada 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi 31 ve 32. maddelerine göre yorum yapılabilir. Sarih hüküm olmaması titiz bir yorum gerektirir. Baykal'a ve hukukçuların çoğuna göre denizatlıların dalmış durumda geçmesi transit geçiş hakkının ayrılmaz bir parçasıdır. Bu sonuç 39.maddede 'sürekli ve hızlı geçişin normal amacından sapma teşkil edecek faaliyetlerden kaçınmalarına ilişkin' hükümden çıkarılmaktadır. Burada normal geçişin tanımı yapılmamış olup mantıklı olan her aracın kendi yapılış amacına uygun haldeki seyir pozisyonları kastedilmektedir.¹⁶² Ayrıca denizatlıların dizayn açısından su altında su üstüne nazaran daha hızlı yol alabilmeleri,

¹⁶² Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, s.252

transit geçiřin hızlı olmasına daha uygun dūřmektedir. Uçaklar açısından da bu normal sūrat ve yūkselikten uçuř manasına gelmektedir.

Transit geçişle ilgili tereddūtlerden biri de bu rejimin uygulanacağı uluslararası boğazların belirgin bir tanımının yapılmamış olmasıdır.

Bir başka konu ise; boğazlardan transit geçiş yapacak gemiler, bundan ōnce kıyı devletinin karasularına girecek ve bu esnada zararsız geçiş kısıtlamalarına tabi olacak daha sonra da transit geçiş rejimine uymak durumunda kalacaktır. Buna gōre ōrneėin, transit geçiş yapacak bir denizaltı, kıyı devletinin karasuyuna girdiğinde, satıhta seyrettikten sonra boğazdan geçerken mi dalma imkanına kavuşacaktır?

Diėer bir soru da, Konvansiyon’a taraf olmayanların transit geçiř hakkından istifade etme durumlarının belirsiz olmasıdır. ūnkū bu devletler için ne teamūl hukukundan doėan hak ne de anlařmalardan doėan bir hak sōz konusu olabilecektir.

4.3.Zararsız Geçiř(3.Bōlūm)

Deniz ulařtırması bakımından ōnemli bir deniz kesimi olan deniz ūlkesi; devletin kara ūlkesindeki gūvenliėi ile iktisadi, mali, sosyal çıkarları bakımından hayati ōneme haiz olan ūlke kesimidir. Buna karřılık devletlerin, deniz ulařtırmasının serbest ve kesintisiz olmasında ōnemli çıkarları vardır. Bu çatıřan çıkarların baėdařtırılması için uluslararası hukuk, devletin egemenliėine tabi deniz kesimi için iki ayrı hukuki rejim ōngōrmūřtūr. Kıyı ile sıkı bir baėlantı içinde olan “İ Sulara”, kıyı devletinin çıkarlarına ūstūnlūk tanınmıřtır. Devlet; iç sulara, kara ūlkesinde haiz olduėu būtūn yetkileri aynı sınırlamalara tabi olarak kullanabilir.

“Karasularında” ise farklı bir hukuki dūzen geçerlidir. Bu kesim, devletin egemenliğine tabi olan ve bu nedenle kural olarak tūm yetkilerini kullanabileceği bir deniz kesimi olmakla beraber, kıyı devletinin yetkileri, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla sınırlanmıştır. Bu sınırlamaların ilki, yabancı devlet gemilerine tanınan ‘Zararsız Geçiř Hakkı’, ikincisi ise, ‘Karasularında Yargı Yetkisinin Kullanılması’na ilişkin sınırlamalardır. Bu sınırlamalar ileride ele alınacaktır.

Esasen karasularında menfaatlerin dengelenmesi kapsamındaki kısıtlamalardan olan zararsız geçiş hakkı, uluslararası antlaşmalarla öngörölen özel geçiş rejimleri ile birlikte 1982 Konvansiyonu’nda, ‘Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar’ için esas olarak öngörölen transit geçiş rejiminin istisnasıdır. Boğazlarda uygulanacak zararsız geçiş rejiminin karasularındakinden tek farkı geçiş hakkının kullanılmasının geçici bir süre için durdurulamayacak olmasıdır ki bu ileride değinilecek birçok yorum farkına neden olmaktadır.

Zararsız geçiş hakkı kavramı, karşıt çıkarları uzlaştıran bir kavramdır. “Geçiş Hakkı”, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasındaki çıkarlara; bu geçişin “Zararsız” olması ise, kıyı devletinin değerlerinin korunmasına hizmet eden unsurlardır.

4.3.1.Tanımı, Kapsamı

Konvansiyon’un III.kesimine göre bir ada ile devletin anakarası arasında bulunan boğazlarda eğer adanın diğerk tarafında alternatif aynı özelliklere sahip bir deniz yolu bulunuyorsa veya bir devletin karasuları ile bir açık deniz veya MEB’nin bir kısmını bağlayan boğazlarda ‘Zararsız Geçiş’ uygulanacaktır. Bu zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.¹⁶³

Konvansiyon hükümleri saklı kalmak üzere sahili bulunsun ya da bulunmasın bütün devletlerin gemileri zararsız geçiş hakkından yararlanacaklardır. Geçiş, sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber durma ve demirleme seyrüseferin olağan olaylarından veya mücbir sebeplerden(tehlike, yardım...vs) olduğu takdirde, geçiş durma ve demirlemeyi de içerir.¹⁶⁴

Uçak ve diğerk hava ulaşım araçları, zararsız geçiş hakkından faydalanamazlar.

4.3.2.Geçiş Yapan Gemilerin Yükümleri

Geçiş, kıyıdaş ülkenin güvenliğine, barışına ve düzenine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş, Konvansiyon hükümlerine ve uluslararası hukukun diğerk kurallarına uygun olacaktır Burada geçişin zararsızlığı, “geçiş biçimine” yani geçen geminin

¹⁶³ 1982 BMDHK, Md.45

¹⁶⁴ 1982 BMDHK, Md.17; Md.18

devletin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirecek bir eylem veya işlemin yapılmaması şartına bağlanmış ve söz konusu eylem ve işlemler sıralanmıştır. Ayrıca aşağıda sıralanan eylemler dışında “geçişle doğrudan doğruya ilgili olmayan herhangi bir faaliyetin” de geçişi zararlı kılacağı hükmüne yer verilmiştir.¹⁶⁵ Konvansiyon’da belirtilen geçişi zararlı kılan eylemler:

a) Kıyıdaş devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya BM Antlaşması’nda belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer bir davranışta bulunması (Taciz, Sürerek uzaklaştırmak, Himaye görevi yapmak, Mükerrer geçişler yapmak, Personelin savaş yerlerine alınması, Muhabere irtibatı kurularak uçakların kontrole alınması)

b) Herhangi bir tip silahla manevra veya deneme yapılması (Her türlü atış yapmak, Top tevcihi yapmak, Atış kontrol radarlarını çalıştırmak, Aktif sonar çalıştırmak, Aktif EKT cihazı çalıştırmak vs..)

c) Kıyıdaş devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması veya propaganda yapılması (Fotoğraf çekmek, Video veya film çekmek, EDT faaliyetlerinde bulunmak, Radyo ve TV yayını yapmak, Sahildeki kişileri etkileyecek her türlü hareket vs..)

d) Her türlü uçağın/askeri makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya güverteye alınması (Helikopter havalandırmak, Helikopter indirmek, Helikopteri hangardan güverteye almak vs..)

e) Kıyıdaş devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması/çıkarılması (Vasıta motoru ile personel transferi, Varagele ile personel transferi, Ağır malzeme nakli yapmak, Denizde akaryakıt ikmali yapmak vs..)

f) Konvansiyon’a aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması (Sintine tahliyesi yapmak, Denize çöp dökmek, Aşırı dumanlı seyretmek vs..)

¹⁶⁵ 1982 BMDHK, Md.19

- g) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması
- h) Araştırma ve ölçüm faaliyetlerinde bulunulması (Deniz suyundaki tabaka sıcaklığını ölçen cihaz (BT/XBT) atmak, İskandil çalıştırmak, Aktif sonar çalıştırmak vs..)
- i) Kıyıdaş devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması (Kıyı devletin kullandığı frekanslara müdahale, Yüksek takatli hava radarı çalıştırmak, Çok yüksek sürat kullanmak vs..)
- j) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması (Olağandışı rota ve/veya sürat değişikliği yapmak, mücbir sebep olmadan durma/demirleme vs..)¹⁶⁶

Denizaltıların ve diğer sualtı araçlarının zararsız geçişi halinde sualtından seyretmesi yasaktır. Denizaltılar zararsız geçiş hakkını kullanırken su üstünde seyretmek ve bayrağını çekmek mecburiyetindedirler.¹⁶⁷

Yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlar ile aynı şekil radyoaktif maddeleri veya özü itibarıyla tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası antlaşmalarda öngörülen belgeleri bulundururlar ve özel tedbirleri alırlar.¹⁶⁸

Yukarıda belirtilen hususların büyük devletlerce kabul edilmesinin iki nedeni vardır. Birincisi bu yasakların transit geçiş uygulanmayan az önemli boğazlarda uygulanacak olması, ikincisi ise bu boğazlarda zararsız geçişin ertelenemez olmasıdır.

¹⁶⁶ Yukarıda bahsedilen geçişi zararlı kılacak eylemler, kıyı devletin güvenliğini sağlamaya yönelik olarak uluslararası hukukta şekillendirilmiş de; Konvansiyon'da kabul edilen azami 12 millik karasuyu sınırını çok aşan güdümlü mermiler ve gelişen elektronik harp imkanları, karasuları dışından kıyı devletini tehdit ettiğinden beklenen neticeden uzaklaşılmasına neden olmuştur.

¹⁶⁷ 1982 BMDHK, Md.20

¹⁶⁸ 1982 BMDHK, Md.23

4.3.3.Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümleri

Kıyıdaş devlet bu Konvansiyon hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, zararsız geçişe ilişkin birtakım kanun ve kuralları kabul edebilir. Ancak bu kuralları yabancı gemilerin çizimlerine, inşasına, donatım veya denize elverişliliğine uygulanmayacaktır. Kıyıdaş devlet bu kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır. Yabancı gemiler bu kurallara ve denizde çatışmayı önleme ile ilgili uluslararası kabul görmüş kurallara uyacaklardır. Kıyıdaş devletin koyacağı kanun ve kuralları aşağıdaki hususları kapsayabilir.

- a) Seyir güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi
- b) Deniz seyir yardımcıları ve sistemlerinin, diğer teçhizat ve tesislerin korunması
- c) Denizaltı kabloları ve petrol borularının korunması
- d) Denizin canlı kaynaklarını korunması
- e) Kıyıdaş devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi
- f) Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrol altına alınması
- g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması
- h) Kıyıdaş devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi¹⁶⁹

Seyrüsefer güvenliği gerektirdiği takdirde kıyıdaş devlet, kendi boğazlarında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir. Özellikle, tankerlerden, nükleer güçte çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü

¹⁶⁹ 1982 BMDHK, Md.21

itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemilerde, sadece bu ulaşım yollarını kullanmaları talep edilebilir. Kıyıdaş devlet, bu ulaşım yollarını ve bu trafik ayırım şemalarını, gerekli şekilde yayınlayıp duyuracak, deniz haritalarında açıkça belirtecektir. Kıyıdaş devlet bu madde uyarınca ulaşım yollarını tespit ederken ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken; yetkili uluslararası kuruluşun tavsiyelerini, uluslararası deniz seyrüseferinde geleneksel şekilde kullanılan bütün dar suyollarını, bazı gemilerin ile dar suyollarının özel niteliklerini ve trafik yoğunluğunu göz önünde bulunduracaktır.¹⁷⁰

Kıyıdaş devlet, boğazlarında seyrüsefere ilişkin bilgisi dahilinde ki her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyuracaktır. Kıyıdaş devlet, Konvansiyon'da öngörülen haller dışında, boğazlarından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmayacaktır. Özellikle, Konvansiyon'u veya Konvansiyon'a uygun olarak kabul edilmiş herhangi bir kanun ya da herhangi bir kuralı uygularken, kıyıdaş devlet; yabancı gemilere, bunların zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmekten, belirli bir devletin gemilerine, belirli bir devletten veya devlete veyahut da belirli devlet hesabına yük taşıyan gemilere karşı hukuki veya fiili ayırım yapmaktan kaçınacaktır.¹⁷¹

Kıyıdaş devlet, boğazlarında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir. Keza iç sulara veya bu sular dışındaki bir liman tesisine giden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin bu sulara veya bu liman tesisine girişlerinde tabi olacağı şartların ihlalinin önlemek üzere gereken tedbirleri almak hakkına sahiptir. Kıyıdaş devlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiçbir ayırım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir.¹⁷² Ancak bu durdurma boğazlarda uygulanamaz.

¹⁷⁰ 1982 BMDHK, Md.22

¹⁷¹ 1982 BMDHK, Md.24

¹⁷² 1982 BMDHK, Md.25

Yabancı gemilerden sadece boğazlarından geçmeleri sebebiyle herhangi bir rüsum alınmaz. Boğazlarından geçen bir yabancı gemiden ancak bu gemiye yapılan özel hizmetler karşılığında, herhangi bir ayırım gözetmeksizin rüsum alınabilir.¹⁷³

4.3.4.Ticaret Gemilerine Ve Ticari Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemilerine Uygulanabilecek Kurallar

4.3.4.1.Yabancı gemilere ilişkin cezai yargı yetkisi

Geçiş yapan yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunulması amacıyla Kıyıdaş devlet cezai yargı yetkisini; suçun sonuçları kıyıdaş devlete uzanıyorsa, suç ülkenin barışını veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise, yerel makamların yardımı; gemi kaptanı, geminin bayrağını taşıdığı devletin diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise, bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise kullanılmalıdır. Ancak sayılan haller, kıyıdaş devletin, iç sulardan gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri alma hakkına mani olmaz.

Kıyıdaş devlet müdahale ve yakalama hakkını kullandığında, yabancı gemi kaptanı talep ettiği takdirde, herhangi bir tedbir almadan önce geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanını veya bir konsolosluk memurunu bundan haberdar edecek ve bu ajan veya memur ile gemi mürettebatı arasındaki teması kolaylaştıracaktır. Bununla beraber, acil durumla da bu haber verme, tedbirler uygulanırken yapılabilir. Yerel makamlar tutuklamanın uygun olup olmadığını veya nasıl yapılacağını incelerken, seyrüsefer gereklerini de gerektiği şekilde göz önünde bulundururlar.

XII.Kısımın uygulanması veya V.Kısma uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç olmak üzere; kıyıdaş devlet, boğazlarından geçen yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip boğazlarından geçmekte ise, geminin

¹⁷³ 1982 BMDHK, Md.26

boğazlara girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla tutuklama veya soruşturma yapmak için hiçbir tedbir alamaz.¹⁷⁴

4.3.4.2.Yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisi

Kıyıdaş devlet, karasularından geçen bir yabancı gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukuki yargı yetkisini kullanmak üzere ne durdurmalı, ne de yolundan çevirmelidir. Gemi hakkındaki özel hukuk alanında icrai veya ihtiyati tedbirleri, bu tedbirler ancak bizzat geminin kıyıdaş devletin sularından geçişi sırasında ve geçiş sebebiyle yüklendiği yükümlülöklere veya tabi olduğu sorumluluklara ilişkin ise, alabilir. Ancak bu hüküm iç suları terk ettikten sonra, karasularında duran veya karasularından geçen bir yabancı gemi hakkında kıyıdaş devletin kendi kanunlarında öngörölen özel hukuka ilişkin icrai ve ihtiyati tedbirler almak hakkına mani teşkil etmez.¹⁷⁵

4.3.5.Savaş Gemilerine Ve Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Diğer Devlet Gemilerine Uygulanabilecek Kurallar

Konvansiyon,“savaş gemisi”nin tanımını, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan, mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi olarak yapmıştır. Bir savaş gemisinin kıyıdaş devletin boğazlarından geçişe ilişkin kanunlarına ve kurallarına uymaması ve bunlara uyması konusunda kendisine yapılan talebi dikkate almaması halinde, kıyıdaş devlet bu geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir. Bayrak devleti, bir savaş gemisinin veya ticari amaçlar dışında kullanılan diğer herhangi bir devlet gemisinin, kıyıdaş devletin boğazlarından geçişe ilişkin kanun ve kurallarına veya Konvansiyon hükümlerine veya diğer uluslararası hukuk kurallarına uymaması sonucu kıyıdaş devletin maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarardan dolayı

¹⁷⁴ 1982 BMDHK, Md.27

¹⁷⁵ 1982 BMDHK, Md.28

uluslararası sorumluluğu yüklenecektir. Bu istisnalar saklı kalmak şartıyla, savaş gemileri ve ticari amaçlar dışında kullanılan diğer devlet gemileri dokunulmazdır.¹⁷⁶

4.3.6.Zararsız Geçiş'in Değerlendirilmesi

1982 Konvansiyonu, kıyı devletinin yetki ve yükümlülükleri yanında boğazlardan geçen gemilerin hak ve yetkilerini ayrıntılı biçimde düzenlemiştir. Buna göre kıyı devleti; zararsız geçişi önlememe ve yabancı gemiler için geçiş hakkının reddedilmesi veya kısıtlanması sonucunu doğuracak koşullar ileri sürmemek yükümü altındadır. Ayrıca boğazlarda geçiş geçici bir süre ile durdurulamaz.

Buna karşılık kıyı devletinin yetkileri iki başlık altında toplanmıştır. Birincisi zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli önlemleri alma yetkisi, ikincisi ise boğazlarında geçerli olan hukuki düzeni uygulama yetkisi. Kıyı devleti, bu düzeni ihlal eden gemilere karşı geçişi yasaklamak yanında kendi hukukunda öngördüğü bütün önlemleri alıp uygulayabilir. Boğazlarında geçişle ilgili düzene uymayan, harp gemileri, uymaları yolundaki bir talebe rağmen, uymamakta ısrar ederlerse, kendilerinden boğazlarını terk etmeleri istenebilir. Bu hüküm, devletin egemenliğini temsil eden harp gemileri üzerinde, kıyı devletinin yargı ve icra yetkisinin kullanılmamasını öngören uluslararası örf ve adet kurallarının bir uygulamasıdır. Harp gemilerinin geçişleri neticesinde, kıyı devletinin herhangi bir kayıp ve zarara uğraması söz konusu olduğunda, bayrak devletinin uluslararası sorumluluğu bulunacaktır.

Boğazlardan zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler, kıyı devletinin düzenlemelerine ve denizde çatışmayı önleme ile ilgili hükümlere uymak zorundadır. Erteleme yetkisi, bazı özellikleri olan boğazlarda kullanılamaz. Bu boğazların; açık denizin bir kesimi ile diğer bir kesimi arasında veya yabancı bir devletin karasuları arasında yer alması ve uluslararası ulaşırmada kullanılan bir boğaz olması, erteleme yetkisinin tanınmaması için yeterli koşuldur. Bu tür boğazlarda zararsız geçişin ertelenememesi, boğazda ulaştırmanın serbestçe yapılabileceği bir açık deniz kesiminin bulunmamasından ötürüdür. Ancak geçiş zararlı olduğu takdirde kıyı devletinin bu gemilerin boğazlardan geçişini yasaklamak yetkisi saklı tutulmuştur. Birçok yazara

¹⁷⁶ 1982 BMDHK, Md.29; Md.30; Md.31; Md.32

göre, zararsız geçiş rejimine tabi boğazlarda 45.maddedeki ‘bu boğazlarda zararsız geçiş geçici bir süre ile durdurulmayacaktır’ ibaresi karşısında kıyı devletine tanınan cezai ve hukuki yargı yetkilerinin pratikte bir değeri kalmamaktadır görüşü mevcuttur. Ancak kanaatimizce bu maddenin, ‘ertelemenin genel olarak yapılamayacağı’ şeklinde değerlendirilmesi daha uygundur. Örneğin mayın eğitimi amacıyla zararsız geçişin ertelenmesi gibi. Bunun haricinde tek gemiden kaynaklanan durumlarda bu gemiye uygulanacak durdurmanın bu hükme aykırı olmayacağı, kıyı devletinin ülkesine sirayet eden durumlarda, egemenlik hakkı olan cezai ve hukuki yargı hakkına engel teşkil etmeyeceğı değerlendirilmektedir.

4.4.Transit Geçiş İle Zararsız Geçişin Mukayesesi

Boğazlardan her iki geçiş rejimi kıyaslandığında bu ikisi arasındaki temel farklılıkların öncelikle boğazın konumu, daha sonra da hukukî rejimle alakalı olduğu göze çarpmaktadır. Zararsız geçiş, transit geçişe göre boğaz devletleri lehinedir. Başka bir ifadeyle, transit geçiş rejiminde boğaz devletinin yetkisi zararsız geçiş rejimine kıyasla daha fazla kısıntıya uğramıştır. Bu iki rejim arasındaki önemli farkları sıralamak gerekirse;

a) Öncelikle transit geçiş rejimi uygulanan boğazlarda, sivil ve askerî uçaklara boğaz üzerinde yer alan hava sahasından geçiş hakkı tanınmıştır. Burada özellikle savaş uçakları bakımından, boğaz devletinin hava sahası üzerindeki egemenliğı sınırlandırılmaktadır. Zararsız geçiş rejimi uygulanan boğazlarda aynen karasularında olduğu gibi ister sivil, ister askerî hiçbir yabancı uçağı üstten uçuş hakkı tanınmamıştır yani üstten uçuş serbestisi söz konusu değildir.

b) Transit geçişte denizaltıların geçiş esnasında bayrak gösterme zorunluluğı yoktur yani dalmış vaziyette geçiş hakkı tanınmıştır, zararsız geçişte ise denizaltılara ve diğer su altı araçlarına su üstünden ve bayraklarını göstererek geçiş hakkı verilmiştir.

c) Transit geçiş hakkını kullanan gemilerin, bu hakkı suiistimal etmeleri halinde ne tür yetkiler kullanılacağına dair açık bir hüküm mevcut değildir, bu hususta bir boşluk söz konusudur. Bu durumda kıyıdaş devlete karşı tehdide başvuran

veya geçişte balık avlayan gemilere karşı dahi kıyı devletinin yetkileri açık değildir. Buna karşılık, zararsız geçişte boğaz devleti geçişin zararlı hale gelmesi durumunda geçişi önleyebilir ve geçiş hakkını ihlâl eden kişiler hakkında yargı yetkisini kullanabilir. Sadece geçişi genel olarak geçici süre ile olsa da durduramaz

Her iki rejimin de müşterek noktaları, geçişin münhasıran geçiş amacıyla yapılması, boğaz devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermemesi ve hiçbir ücrete tabi tutulmaması, ayrıca ertelenememesidir.

4.5.1982 Hükümlerinin Değerlendirilmesi

İlk olarak; uluslararası deniz hukuku, bugün dünya ülkelerinin büyük ölçüde ilgilendiği ancak eşit ölçüde yararlanamadıkları bir hukuk olarak varlığını sürdürmektedir. Bu dengesizliğin en büyük nedeninin, güçlü olmanın verdiği avantaj ile hukuku da kendi istekleri doğrultusunda yönlendirmek olduğu açıktır. Bunun en önemli göstergesi Konvansiyon'daki açıkların ya da ibarelerin güçlü devletin yorumuna mahal verecek şekilde olmasıdır. Örneğin; Geçişin zararsızlığı konusunda kıyı devleti ile bayrak devleti arasında bir anlaşmazlık olduğunda, hangi devletin değerlendirmesine öncelik tanınıp buna göre hareket edileceğini belirten açık bir hükmün olmamasıdır. Kıyı devleti menfaatlerini kime karşı, nasıl koruyacaktır, bunun değerlendirmesini kim yapacaktır?

Konvansiyon daha önce belirtildiği gibi boğazlardan iki geçiş rejimi belirlemiştir. Bunun haricinde birde özel geçiş rejimi uygulanan boğazlar mevcuttur. Boğazlardan geçiş rejimi ülkemizin deniz ülkesi olması ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlara sahip olması bakımından oldukça önemlidir. Türkiye 1982 Konvansiyonu'na taraf değildir. Taraf olsa dahi 1936 Montrö Antlaşması ile düzenlenen özel geçiş rejimini etkilemeyecekti. Her iki durumda leyimize gibi durmakla beraber Montrö'nün iptal edilmesi ve Konvansiyon'un bazı hükümlerinin teamül kuralı haline gelmesi durumunda yeni bir antlaşma yapılana kadar boğazlarda uygulanacak rejim önem kazanacaktır. Montrö iptal olsa bile 28. maddesi seyrüsefer serbestisinin süresiz olduğu hükmü bulunmaktadır. Bu durumda seyir serbestisinin sınırlarının ne olacağı, ne şekilde hangi rejime bağlı olarak değerlendirileceği hususu ortaya çıkacaktır. Montrö

rejimi, Konvansiyon'daki transit geçiş rejimi yönünden oldukça sınırlayıcıdır. Ne var ki transit geçiş teamül olsa ve Montrö iptal edilse dahi, boğazlarda transit geçiş uygulanamaz çünkü; İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara denizi sadece Montrö gereği 'Boğazlar' olarak adlandırılır. Oysa ki Marmara denizi tarihi ve özel konumu nedeniyle bir iç deniz olup her iki boğaz bir açık deniz ile devletin karasularını birleştiren ayrı boğazlar olacaktır. Dolayısıyla burada ertelenemez zararsız geçiş uygulanması uygun düşecektir. Bu da Montrö'ye daha yakın bir rejim olacaktır. Dolayısıyla Türkiye Zararsız geçiş hükümlerini yorumlarken ileriye dönük düşünmeli ve kendi yorumunu şimdiden oluşturmalıdır.

5.1998 TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ¹⁷⁷

İlk olarak Türkiye, Boğazları ile ilgili tüzüğü 1994 yılında hazırlamış olup bu ulusal düzenlemesini IMO'nun ulaşım güvenliği komitesine götürmüştür. Türkiye'nin bu önerisi ufak değişikliklerle kabul edilmiştir. IMO'nun bu yoldaki kararına; Rusya Federasyonu, Romanya, Ukrayna, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi, tüzüğün uluslararası hukukun yapılageliş kuralları ile 1982 Konvansiyonu'na aykırı olduğu gerekçesiyle karşı çıkmışlardır.¹⁷⁸ Bu ülkeler Türk Boğazları'nı en sık kullanan ülkeler arasındadır.¹⁷⁹

Tüzük, Marmara Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini gerçekleştirmek üzere trafik ayırım düzenine ilişkin maddeleri içermektedir. Türk Boğazları'ndan geçecek gemiler tüzükte belirlenen ulaşım kurallarına ve trafik ayırım düzenine uymakla yükümlü tutulmuşlardır.

Bu tüzikle ilgili olarak Türk hukukçular da farklı fikirler ortaya koymuşlardır. İnan, bu tüzüğün iç hukuk düzenlemesi olduğundan ve tek taraflı bir düzenlemenin hukuksal dayanağının zayıflığından bahsetmiştir. Buna ek olarak; bu düzenlemenin Montrö Antlaşması ve uluslararası hukuk kurallarına dayandırılmasının daha isabetli

¹⁷⁷ **Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Metni**, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?mevzuatkod=2.5.9811860&sourceXmlSearch=Türk%20Boğazları%20Deniz%20Trafik> [20 Şubat 2007]

98/11860 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilerek, 6/11/1998 tarihli Resmi Gazete, düstur 5 cilt 38'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁷⁸ İnan, s.90

¹⁷⁹ Türk Boğazları'nı kullanan ülkelerle ilgili istatistiki bilgi için (Bkz. EK-10)

olduğu kanısındadır.¹⁸⁰ Toluner ise; Tüzük ile gerçekleştirilenin “Türkiye’nin, Montrö’de saklı tuttuğu zabıta yetkisi kapsamına giren, hukukun kıyı devletlerine tanıdığı geçiş güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenlemekten” ibaret olduğunu savunmakta ve bu tüzüğün Montrö ruhuna uygun olduğunu eklemektedir.¹⁸¹ Buna rağmen Toluner’de Tüzüğün 30.maddesinde yer alan ‘Boğazlar’dan geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük taşıyan gemilerin Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı’ndan, tehlikeli atık taşıyan gemilerin Çevre Bakanlığı’ndan izin alması gerekliliği’ hükmünün; geçiş hakkının özüne dokunduğunu savunmaktadır.

Tartışmalar şöyle dursun zaten 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren Tüzük, İstanbul ve Boğazlar’ın çevresel güvenliğini sağlayamamıştır çünkü hükümlerin tam anlamıyla uygulanması için çok gelişmiş radar ve sinyalizasyon sistemlerinin Türk Boğazları’nda yapılandırılması gerekmiştir.

Sonuç olarak 1997 yılının sonlarında Türkiye, tüzüğe en büyük itirazcı Rusya Federasyonu’nun da görüşlerini dikkate alarak yeni bir tüzük ile tüzüğün uygulamasında kullanılacak olan radar ve sinyalizasyon sisteminin kurulması için çalışmalara başlamıştır. Böylece geçmişte gerekli önlemin alınamadığı Türk Boğazları’nın kronik problemlerine, bilimsel yöntem ve rasyonel yaklaşımla bir çözüm arayışına somut bir adım atılmış oluyordu. Bu çalışmaları, dönemin hükümeti tarafından, başbakan başmüşaviri olarak atanan Deniz Kuvvetleri Eski Komutanı Oramiral Güven Erkaya(E) yürütmüş, çalışmalar Müşir Fuat Paşa Yalısı’nda sürdürülmüştür. Çalışmalara birçok bilim adamının iştiraki sağlanarak Tüzük, 9 Kasım 1998 tarihinde, Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi(GTYBS) ise 1 Temmuz 2003 tarihinde uygulamaya sokulmuştur.

Tüzük, tüzük kapsamında hazırlanan kullanıcı rehberi ve GTYBS’nin içeriği aşağıda detaylı olarak incelenecektir.

¹⁸⁰ İnan, s.86

¹⁸¹ Sevin Toluner, **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994, s.16

5.1.Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsamaktadır.¹⁸²

Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12,15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51.maddeleri ve 6.maddenin (a) bendi uygulanmayacaktır.¹⁸³

Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.¹⁸⁴

Bu Tüzükte geçen Tanımlar ve kısaltmalardan önemlileri şu şekildedir;

Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,

Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzük'te öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,

Uğraklı geçiş yapan gemi: Seyri, Türk Boğazları'ndan bir liman, veya iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemi,

Uğraksız geçen gemi: Seyri, Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş olan gemi,

Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,

¹⁸² 1998 TBDDT, Md.1

¹⁸³ 1998 TBDDT, Md.49

¹⁸⁴ 1998 TBDDT, Md.51

Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari veya adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,

Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,

Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,

İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Feneri'ni, Türkeli Feneri'ne birleştiren çizgi,

İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Feneri'ni, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Feneri'ne birleştiren çizgi,

Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Feneri'nden geçen boylam,

Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Feneri'ni, Kumkale Feneri'ne birleştiren çizgi,

TÜBRAP: Seyir Planı(SP)-1, 2, Mevki Raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi, anlamında kullanılmıştır.¹⁸⁵

5.2.Genel Hükümler

Türk Boğazları ve yaklaşmalarında, COLREG 10.kuralına¹⁸⁶ göre ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.¹⁸⁷

İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez(TKM) ve İstasyonları kurar.¹⁸⁸

¹⁸⁵ 1998 TBDDT, Md.2

¹⁸⁶ COLREG Türkiye'de Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü olarak geçmektedir. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü metni için Bkz. <http://www.yelken.gen.tr/mevzuat/tDCOT.html> [15 Nisan 2007]

¹⁸⁷ 1998 TBDDT, Md.3

Türk Boğazları'nda tesis edilen trafik ayırım düzeni haritaları için (Bkz. EK-11)

¹⁸⁸ 1998 TBDDT, Md.4

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler aşağıdaki hususlara riayet edecektir;

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları TÜBRAP'da açıklanacak olan SP-II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

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

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

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

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprü üstü teçhizatı tam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

İdare Denizcilik Müsteşarlığıdır. İstanbul ve Çanakkale'de Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi(GTHM) kurulmuştur. Trafik Hizmetlerinin kullanımı 'Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi'nde ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

İstanbul GTHM

Faks :+90(212)3234806-07-08

Teleks :26699 VTCI

INM-C :492868022

Tel :+90(212)3234800 PBX

Adres :İstanbul Boğazı GTHM, İstinye Cad. Eski Tersane içi 34460 İstinye/İstanbul

Çanakkale GTHM

Faks :+90(286)2131240-41

Teleks :58104 VTCC

INM-C :492868021

Tel :+90(286)2134800 PBX

Adres :Çanakkale Boğazı GTHM, Akbaş Mevkisi 17900 Eceabat/Çanakkale

7) Çok Yüksek Frekans(VHF) cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstünde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda, her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve el inceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

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

13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük, Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapılmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve 'Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon'(STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan/programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.¹⁸⁹

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemiler ile Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks ya da VHF ile durumlarını TKM'ye bildireceklerdir. TKM; bildirimde bulunan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen TKM, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini ya da güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapılabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirecektir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler için öngörülen işlemi uygulayacaktır.¹⁹⁰

Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri HALAT(H) sancağını çekeceklerdir.¹⁹¹

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri TURGUT(T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir. Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.¹⁹²

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, TKM'den izin almak şartıyla gösterilen demirleme yerlerinde¹⁹³ ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika¹⁹⁴ almaksızın 48 saat kalabilirler. Demir

¹⁸⁹ 1998 TBDDTD, Md.5

¹⁹⁰ 1998 TBDDTD, Md.5-7

¹⁹¹ 1998 TBDDTD, Md.8

¹⁹² 1998 TBDDTD, Md.9

¹⁹³ Demirleme yerlerinin haritaları için (Bkz. EK-12,13,14,15)

¹⁹⁴ Türk limanları ve Türk Boğazları'nda yapılan sağlık denetimlerinin başlangıcı *pratika* ile olmaktadır. Pratika, yabancı bir ülke limanından gelen gemilerin Türk karasularına, limanlarına girmelerinde ve kara ile temas etmelerinde sakınca olmadığının izninin verilmesi işlemidir. Pratkanın amacı, gemilerin, limanlarımıza gelmeden önce uğradıkları ülkelerden veya seyir esnasında gemiye alınan insan veya eşyalardan kaynaklanabilecek hastalıklar ile hastalık nedenlerinden ülkemiz insanların etkilenmesini önlemektir. Serbest ve transit olarak iki çeşit pratika vardır. Ayrıntılı bilgi için Bkz. <http://www.hssgm.gov.tr/karantinasayfa/pratika.htm> [25 Mayıs 2007]

yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır. Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir. Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası(1/4 mil) içinde demirlemek yasaktır. Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir. 48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.¹⁹⁵

5.3.Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

5.3.1.Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri(TBGTH) Otoritesi

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürü'dür.

5.3.2.Verilen Hizmetler

TBGTH, Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği'nin(IALA) GTH ile ilgili karar ve tavsiyeleri dikkate alınarak belirlenmiş olup, IMO kararlarına uygun olarak; Bilgi Hizmeti, Seyir Yardımı Hizmeti ve Trafik Organizasyon Hizmetini verir.

TBGTH alanındaki deniz trafiği; radar, otomatik tanımlama sistemi(AIS), kapalı devre televizyon kameraları, elektronik seyir haritası(ENC), VHF cihazları (radyo telefon(RT), dijital çağrı seçici(DSC), yön bulucu(DF)) kullanılarak izlenir. TBGTH ayrıca katılımcı gemileri ilgilendiren seyir yardımcıları bilgilerini, seyre etki edecek tehlikeleri ve olası gemi hareketlerini değişik kaynaklardan elde eder.

a) Bilgi Hizmeti

Deniz trafiği bilgisi, gemilerin diğer gemilere göre mevki bilgisi, bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkileri, rota ve yere göre hız bilgisi, diğer gemilerin olası hareketlerinin bilgisi, denizcilere uyarılar, hidro-meteorolojik bilgi, seyir

¹⁹⁵ 1998 TBDDT, Md.10; Md.23

yardımcılarının durumu hakkında rapor edilen bilgiler, TBGTH tarafından gerekli görülen diğer bilgiler bu hizmet kapsamında verilmektedir.

b) Seyir Yardımı Hizmeti

Seyir yardımı hizmeti zor seyir ve meteoroloji koşullarında, geçiş sırasında arıza veya bir eksiklik söz konusu olduğu durumlarda, gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde veya TBGTH operatörü tarafından gerekli görüldüğünde verilecektir. TBGTH operatörü gemilere aşağıdaki bilgileri sağlayarak gemi kaptanının, gemisinin seyir emniyetiyle ilgili kararını oluşturmaya katkıda bulunabilir:

Trafik Ayrım Düzeni(TAD) içinde gemilerin emniyetli seyir yapabilmelerini sağlamak için pozisyon bilgisinin aktarılması, çevresindeki diğer gemilerle ilgili bilgi verilmesi, oluşabilecek tehlikeli durumlarla ilgili uyarılar, seyir yardımı kapsamına girmektedir. Seyirle ilgili yardımın başlangıcı ve sonu (tarih/saat), gemi ve TBGTH tarafından açık bir şekilde mutabakatla kayıt altına alınır.

c)Trafik Organizasyon Hizmeti

Geminin SP, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giriş izni, tarihi ve zamanı, geminin SP'sindeki olası bir değişiklik, Boğazlar'a giriş yapmadan önce gemilere Trafik Yönetim Planıyla ilgili gerekli operasyonel bilgiler, Boğazlar'daki tüm gemilere Tüzük'e göre operasyonel bilgiler trafik organizasyon hizmeti kapsamındadır.

SP-1/SP-2 raporları, TBGTH'nın vereceği trafik düzenleme hizmetinin ana kaynağıdır. Bu raporların zamanında ve doğru olarak verilmesi deniz trafik organizasyonunun verimliliğini arttıracaktır. Zamanında ve doğru bilgi vermeyen gemiler deniz trafiğinin düzenli işleyişini aksatacaklarından gecikmelere maruz kalabileceklerdir.

5.3.3.Hizmet Alanı

TBGTH, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kapsar.(Yakın bir gelecekte Marmara Denizi de sisteme dahil edilerek Türk Boğazlarının tamamı TBGTH'nin hizmet alanı içinde olacaktır)

Her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ile Türk Boğazları'ndan uğraklı veya uğraksız geçiş yapacak boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, TBGTH alanı içinde “Aktif Katılımcı” olarak tanımlanırlar. Bu gemilerin TÛBRAP'ın tüm gereklerini yerine getirmeleri önemle tavsiye olunur.

Her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan boyu 20 metreden küçük gemilerle, Yerel Trafik kapsamındaki gemiler, TBGTH alanı içinde “Pasif Katılımcı” olarak tanımlanırlar. Pasif katılımcı deniz araçları aktif raporlama yapmazlar; ancak bulundukları sektörün VHF kanalını sürekli dinlemeli ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara riayet etmelidirler.

SP-1: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin; kaptan, donatan ya da acentaları İstanbul Boğazı veya Çanakkale Boğazı'na girişten en önce, TKM'ye yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş SP-I vereceklerdir.¹⁹⁶

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler SP-1'i belirtilen süreler içinde vereceklerdir.¹⁹⁷ Buna göre;

a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1'i Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1'i Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; TKM'ye vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. TKM ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin

¹⁹⁶ Türk Boğazları'nda verilecek rapor formları için (Bkz. EK-16)

¹⁹⁷ 1998 TBDDT, Md.25

donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir. Bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1'i vereceklerdir.

c) TKM, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na kuzeyden girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, güneyden girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

e) Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise SP-1'i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

SP-2: SP-1'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5.maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce, ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş SP-2'yi vereceklerdir.

Gemiler SP-2'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, SP-2'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

Mevki Raporu: Boğazlara girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala, VHF ile, giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıtabilecek bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile, ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna

içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdarece belirlenmiş mevkilerde vereceklerdir.

5.4.İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş

Gemi kaptanları İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçerken birtakım tedbirler almak durumundadırlar. Buna göre İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır. Ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa; ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır. Dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.¹⁹⁸

Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprü üstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.¹⁹⁹

Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı; karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.²⁰⁰

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina²⁰¹ mesafe bırakacaklardır. TKM, gemi tipini göz önüne alarak bu mesafeyi arttırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol vereceklerini önceden

¹⁹⁸ 1998 TBDDT, Md.11

¹⁹⁹ 1998 TBDDT, Md.12

²⁰⁰ 1998 TBDDT, Md.13

²⁰¹ 10 Gominalık uzunluk 1 Deniz miline(1852m.) eşittir.

derhal ilgili GTHM'ye bildirecektir. GTHM tarafından trafik durumu değerlendirilerek durum hakkında bilgi, tavsiye ve talimatta bulunulur.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda gemiler zorunlu olmadıkça önlerinde giden gemiyi geçmeyeceklerdir ancak önden giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, ilgili GTHM'ye bilgi verecektir. Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.²⁰²

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.²⁰³

COLREG'de tanımı yapılan 'kumanda altında bulunmayan tekne' ile 'manevra kabiliyeti sınırlı tekne'nin, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır. Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken 'kumanda altında bulunmayan tekne' konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.²⁰⁴

Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör ya da römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO

²⁰² 1998 TBDDT, Md.14

²⁰³ 1998 TBDDT, Md.15

²⁰⁴ 1998 TBDDT, Md.16

standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir. Bu gemiler için;

a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemi adamı bulanacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.²⁰⁵

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır. Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.²⁰⁶

Türk Boğazları'nda TAD içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle TAD'dan ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.²⁰⁷

Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği İdarece aşağıdaki nedenlerle geçici olarak durdurulabilir.

a) Mücbir sebeplerle,

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

²⁰⁵ 1998 TBDDT, Md.17

²⁰⁶ 1998 TBDDT, Md.18

²⁰⁷ 1998 TBDDT, Md.19

c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,²⁰⁸

d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır. Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır. Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.²⁰⁹

Türk Boğazları'nda seyreden, uğraksız geçiş yapan, TAD'a katılan veya daha sonra TAD'dan ayrılacak gemiler; trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır. Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için İdare, güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır. Bu gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.²¹⁰

Türk Boğazları'nda geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindirik biçiminde bir işaret göstereceklerdir. Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır, TAD'ın kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.²¹¹

²⁰⁸ İstanbul Boğazı'nda, 14 Mart 2002 tarihinde başlayan 'Marmaray' adlı tüp geçit projesi kapsamında burada bahsedilen trafiğin tek/çift yönlü durdurulması halihazırda başvurulmuş bir uygulamadır. Marmaray Projesi ile ilgili Ayrıntılı bilgi için Bkz. <http://www.marmaray.com.tr/> [15 Mayıs 2007]

²⁰⁹ 1998 TBDDT, Md.20

²¹⁰ 1998 TBDDT, Md.21

²¹¹ 1998 TBDDT, Md.22

5.5.Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler

Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen; Nükleer güçle yürütülen gemiler, Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler, Tehlikeli/zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir. Bu gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler. Ayrıca söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz BURAK(B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.²¹²

TKM'ce Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.²¹³

Türk Boğazları TAD içinde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. TAD içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzeninden neta olacak biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırır. Bu işler için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.²¹⁴

²¹² 1998 TBDDTD, Md.26

²¹³ 1998 TBDDTD, Md.27

Türk Boğazları'ndaki Kılavuz Alma Oranları için (Bkz. EK-10)

²¹⁴ 1998 TBDDTD, Md.28

Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.²¹⁵

Türk Boğazları'nda; TAD içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek, yüzme yarışları ile gösteri ve merasim geçişleri idarenin iznine tabidir.²¹⁶ Balıkçı tekneleri boyu ne olursa olsun TAD içinde avlanmayacak, TAD dışında iken de gemilerin geçişlerine engel oluşturmayacaktır.

Türk Boğazları'nda aşağıdaki hallerde Bildirim yükümlülüğü ve rapor etme sorumluluğu vardır;

a) Gemi kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıklar, ölüm ve yaralanma gibi olaylar olduğunda Trafik Kontrol İstasyonuna bildireceklerdir.

b) Kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri Türk Boğazları'nda yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gördüklerinde bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.²¹⁷

TBGTH alanı içinde meydana gelen bir kaza, gerek kazaya dahil olan gemi(ler) tarafından, gerekse kazaya şahit olan gemi(ler) tarafından içinde bulunulan TBGTH sektörüne derhal rapor edilmelidir. TBGTH, alınması gerekli önlemler ve kazada olmuş veya olabilecek can, mal kayıplarının en aza indirilmesi ve çevrenin korunması açısından ilk irtibat noktası olup, bu tür rapor/ihbarları almasından sonra ilgili otoritelere ulaştıracaktır. Ayrıca TBGTH alanı içinde gemilerin güvenli manevra kabiliyetini olumsuz etkileyen aksaklıklar meydana gelirse veya deniz çevresini ve komşu alanları tehlikeye maruz bırakan bir durum oluşursa, gerekli önlemlerin

²¹⁵ 1998 TBDDT, Md.29

²¹⁶ 1998 TBDDT, Md.30

²¹⁷ 1998 TBDDT, Md.31

zamanında alınması açısından bu durum gemi(ler) tarafından TBGTH'ye derhal rapor edilmelidir.

5.6.İstanbul ve Çanakkale Boğazları Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

5.6.1.Sınırlar

İstanbul ve Çanakkale trafik ayırım düzenine ilişkin sınırlar tüzükte belirlenmiştir.²¹⁸

5.6.2.Hava çekimi

İstanbul Boğazı'nda TAD'ye uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir. İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.²¹⁹

5.6.3.Yerel deniz trafiği

Feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli sefer yapan yolcu tekneleri, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler ve benzerleri yerel trafik kapsamındadır. Boğazlar'ın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Boğazlar'da seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler COLREG'in ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.²²⁰ Aksine hareket edenler GTHM'ye rapor edilmelidir. Yerel deniz trafiğini oluşturan tüm deniz araçları, SOLAS kapsamında olsun ya da olmasın içinde

²¹⁸ Türk Boğazları'ı trafik ayırım düzeni sınırları haritaları için (Bkz. EK-17,18)

²¹⁹ 1998 TBDDT, Md.33

²²⁰ 1998 TBDDT, Md.34; Md.42

bulundukları sektörün VHF kanalını dinlemek ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdürler.

5.6.4.Akıntı

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğazlar'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir. Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini, TKM'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, TKM'ce, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.²²¹

5.6.5.Görüş uzaklığı

İdarece, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim

²²¹ 1998 TBDDT, Md.35; Md.43

verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeyecektir.

c) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul ve Çanakkale Boğazları geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyir elverişli duruma gelmesi üzerine TKM'ce, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.²²²

5.6.6.Kılavuzluk hizmetleri

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları şiddetle tavsiye edilir.

a) Boğazlardan geçen gemiler için kılavuz alma mevkileri belirlenmiştir.²²³

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara Denizi tarafından İstanbul Boğazı girişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

²²² 1998 TBDDT, Md.36; Md.44

²²³ Türk Boğazları'ndaki kılavuz alma mevkileri için (Bkz. EK-19)

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı girişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

5) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışında gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

6) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.²²⁴

5.6.7.Limana Yanaşma ve Ayrılma

Gemiler limana yanaştıklarında, yanaşma zamanını ilgili GTHM'ye bildirmelidir. Limanda bağlı bulundukları sürece sektör kanalını dinlemeleri gerekli değildir. Limandan kalkacak gemiler kalkışlarından 1 saat önce ilgili GTHM'ye bilgi vermeli ve halatları teklemeyen önce GTHM'den hareket izni almalıdır. Rıhtımdan ayrılan gemiler, trafiğe katılmadan önce ayrılış zamanı ile varış limanı ve ETA'sını ilgili GTHM'ye bildirmeli, trafik bilgisi olarak ilerlemelidir.

İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin

²²⁴ 1998 TBDDT, Md.37; Md.45

gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.²²⁵

5.6.8.Sağlık denetimleri

İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda, Montrö Antlaşması gereği yapılan sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde icra edilir. Bu mevkiiler TKM'ce belirlenir ve gemilere bildirilir.²²⁶

5.6.9.Acenta ile buluşma yerleri

İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) İstanbul Boğazı'nda Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında, kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde,

b) Çanakkale Boğazı'nda 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapabilirler.²²⁷

5.6.10.Bunker ve Atık Alım Gemileri

Bunker işlemleri, TAD dışında ve ilgili GTHM'ye bilgi verilerek gerçekleştirilir. Bunker gemileri ikmal yapacakları geminin üzerine yanaşmalarından sonra ilgili GTHM'ye Bunker gemisinin adını, ikmal yapılan geminin adını ve aborda zamanını içeren bir rapor vermelidir. Bunker gemileri ikmal işlemlerinin bitişinden sonra ilgili GTHM'ye gemiye yapılan ikmalin cinsi ve miktarını ile avara zamanını içeren bir rapor vermelidir.

²²⁵ 1998 TBDDT, Md.38; Md.46

²²⁶ 1998 TBDDT, Md.39; Md.47

²²⁷ 1998 TBDDT, Md.40; Md.48

Atık alım işlemleri de TAD dışında ve ilgili GTHM'ye bilgi verilerek gerçekleştirilir. Atık alım gemileri, ilgili geminin üzerine yanaşmalarından sonra ilgili GTHM'ye atık alım gemisinin adını, atık veren geminin adını ve aborda zamanını içeren bir rapor vermelidir. Atık alım işlemlerinin bitişinden sonra ilgili GTHM'ye alınan atığın cinsi ve miktarını ile avara zamanı içeren bir rapor verilmelidir.

Her iki işlemde de TBGTH, verilen bilgileri veri tabanına ekleyecektir. TBGTH işlemin yapıldığı bölgede manevra yapmakta olan gemileri bilgilendirecektir. Herhangi bir atık sızıntısı veya dökülmesi durumunda derhal ilgili GTHM'ye rapor verilmelidir.

5.7.Haberleşme²²⁸

5.7.1.Haberleşme Dili ve Şekli

TBGTH'nin haberleşme dili İngilizce olup doğru bir haberleşme için SMCP kullanılmalıdır. Türk gemileri ve kılavuz kaptanlı gemiler ile haberleşmede Türkçe kullanılabilir.²²⁹

Deniz Trafik operatörü gerekli gördüğü durumlarda, İngilizce bir mesajı Türkçe, Türkçe bir mesajı da İngilizce olarak tekrarlayabilir. TBGTH ile haberleşirken hızlı konuşmamaya ve kelimelerin doğru telaffuzuna dikkat edilmelidir.

İlgili sektörün TBGTH operatörü, kendi sektöründe düzgün haberleşmeden ve haberleşme disiplininin korunmasından sorumlu olup, kanalın her yanlış kullanımını otoritelere rapor etmekle yükümlüdür.

VHF 06 acil müdahale kanalı olarak kullanılacaktır.

VHF 67 meteorolojik yayın amaçlı olup gerektiğinde TBGTH tarafından genel duyuru amacıyla da kullanılacaktır.

VHF 71 kılavuzluk hizmetleri ile ilgili haberleşmede kullanılacaktır.

²²⁸ **Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Rehberi Metni,**
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/VTS_Rehberi_html.html [20 Şubat 2007]

²²⁹ TBGTH ile haberleşme için kullanılacak mesaj işaretleri için (Bkz. EK-22)

TBGTH 11, 12, 13 ve 14. VHF/ RT kanallarında çalışacaktır. “Bu kanallar üzerinden seyir güvenliği dışında haberleşme yapılamaz”.

TBGTH alanı içinde genel prensip mümkün olduğunca gemiler arası haberleşmenin yapılmaması, tüm bilgi akışının TBGTH tarafından yürütülmesidir. TBGTH çalışma kanalları amacı dışında kullanılmamalıdır. VHF çıkışı yapan tüm istasyonların mevkillerinin sistem tarafından tespit edildiği ve tüm haberleşmenin kayıt altına alındığı hatırla tutularak gereksiz konuşmalardan kaçınılmalı ve her zaman haberleşme disiplinine uyulmalıdır.

5.7.2.Sektörler ve Haberleşme Kanalları

GTH Sektör Sınırları, Türk Boğazları Kullanıcı Rehberinde belirlenmiştir.²³⁰

Ayrıca İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’nda sektörlere VHF/RT çalışma kanalları tahsis edilmiştir.²³¹

5.7.3.TBGTH’nin Vereceği Önemli Mesaj İşaretlerinin Anlamı

Bilgi: TBGTH, sistem bileşenlerinden ve diğer kaynaklardan elde ettiği verileri analiz ederek katılımcı tüm gemilerin istekleri ve gereksinimleri doğrultusunda dağıtır. Bu bilgilendirme, düzenli aralıklarla olabileceği gibi gemilerin talepleri üzerine veya TBGTH tarafından gerek görüldüğü hallerde de yapılabilir. Yapılan bilgilendirmenin amacı, katılımcı gemilerin güvenli bir şekilde seyir yapabilmelerini kolaylaştırmak ve gemi kaptanlarının bu yönde alacakları kararlara katkıda bulunmaktır.

Tavsiye: Olası tehlikeli durumların önlenmesi amacı ile gerek görüldüğü zamanlarda katılımcı tüm gemilere, olası tehlikeyi zamanında ortadan kaldıracılabilmeleri için gerek kılavuz kaptan almaları (sadece aktif katılımcılara) yönünde gerekse yapacakları manevra ile ilgili olarak TBGTH operatörü tarafından tavsiyelerde bulunulabilecektir. Tavsiyelere uyup uymaması kaptanın kendi inisiyatifindedir. Ancak TBGTH sistemi içinde çalışan tüm Baş Operatör ve Operatörlerin ehliyetli, IALA kriterlerine göre eğitim almış Uzak Yol Kaptanı oldukları unutulmamalıdır.

²³⁰ Türk Boğazları’ndaki sektör sınırları haritaları için (Bkz. EK-20,21)

²³¹ Türk Boğazlarında sektörlere tahsis edilen haberleşme kanalları için (Bkz EK-22)

Uyarı: TBGTH, bilgi ve tavsiye dışında, bir geminin tehlikeye girdiğini veya yakın bir tehlike durumunun gelişmekte olduğunu gözlemlediğinde gemiyi uyarır. Uyarı yapıldığı andan itibaren, TBGTH, uyarının dikkate alınıp alınmadığını ve tehlikeyi önlemeye yönelik uygun manevraların yapılıp yapılmadığını gözlemleyecektir.

Talimat: Yakın ve kaçınılmaz bir seyir tehlikesi ihtimalinin belirmesi durumunda, kuralların ihlal edildiği saptandığında veya acil ve görünür bir tehlikenin katılımcı gemi tarafından fark edilmediği/edilemediği düşünüldüğünde ya da TBGTH tarafından yapılan uyarıların dikkate alınmadığı durumlarda TBGTH tarafından gemilere talimat verilebilir.

TBGTH tarafından verilecek talimatlar her zaman sonuca yönelik kararlar olacak; dümen ya da makine kumandaları gibi sadece gemide bulunanlar tarafından yapılması gereken uygulamalar gemi kaptanı veya kılavuz kaptana bırakılacaktır.

Bu hizmetler yerine getirilirken, güvenli seyir hakkında gemi kaptanının sorumluluğunun göz ardı edilmemesine ve gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel ilişkinin bozulmamasına özen gösterilecektir.

Seyir güvenliği ile ilgili nihai kararın gemi kaptanına ait olduğu genel prensibi göz önünde bulundurularak; TBGTH tarafından verilecek olan hiçbir bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneği ile gemiyi idare etme sorumluluğunu ortadan kaldırmaz, kaptanın kararlarından ve hareketlerinden TBGTH sorumlu tutulamaz.

5.7.4.Gemilerin Tabi Olacağı Prosedürler

TBGTH alanı içinde demirde veya seyir halinde içinde bulunan sektörün VHF kanalı dinlenmelidir. TBGTH alanından çıkış TBGTH'ye daima bildirilmelidir. Türk Boğazları'nda seyreden gemiler devamlı olarak TBGTH yayınlarını dinlemeli ve verilen bilgi, tavsiye, uyarı ve talimatları; seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından dikkate almalıdırlar. Marmara Denizi'nde TAD içinde seyreden uğraklı veya uğraksız tüm gemiler, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle TAD dışına çıkmalarını

gerektiren durumlar ile tahmini varış zamanlarındaki 2 saati aşan gecikmeleri ilgili GTHM'ye bildireceklerdir.

5.8.1998 Tüzüğü'nün değerlendirmesi

Türkiye'nin, Boğazları'ndaki gemi trafiğinin hem emniyetini, hem verimini en üst düzeye çıkarabilmek amacıyla; bilimsel yöntem, çağdaş teknoloji ve uluslararası kural/düzenleme ve antlaşmalar gözetilerek tasarlayıp hizmete soktuğu bir tüzük ve buna bağlı bir sistemdir.

Tüzükte, Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin geçiş öncesi hazırlık ve bildirimleri, geçiş esnasında uyulması gereken kurallar, tavsiye edilen faaliyetler, uygulanacak trafik ayırım düzeni, tüm faaliyetlere tahsis edilen bölge ve mevkie, haberleşme usulleri ile verilecek hizmetler oldukça ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Tüzük, düzenleme bakımından 1982 Konvansiyonu'nda geçen kıyı devletinin hak ve yükümlerine uyum gösterse de buna dayandırıldığını düşündürecek tüm ibarelerden kaçınılarak hazırlanmıştır. Özellikle Konvansiyon'da tanımlanan ve kıyıdaş devletin haklarını kısıtlayan transit geçiş kavramı yerine Montrö Antlaşması'nın aslına uygun olarak 'uğraksız geçiş' kavramı kullanılmıştır. Bilindiği üzere transit geçiş geçen ülke gemilerinin hareket kabiliyetini arttırmaktadır. Bu da Montrö Antlaşması'nın yerinde olmadığı varsayımlarına yol açabilecektir. Ancak Türkiye, geçiş hakkının özüne dokunmayarak ve Montrö'nün giriş bölümündeki güvenlik ilkesini de dikkate alarak antlaşmanın ticari gemilerle ilgili boşluklarını büyük ölçüde doldurmayı başarmıştır. Türk Boğazları'nda Türkiye'nin egemenliğine halel gelmeden uluslararası mevzuata uygun bir çalışma ortaya konulmuş, tanker yükünü arttıran gelişmelere karşı önlem alınmıştır.

Türk Boğazları'ndaki deniz trafiği beklendiği gibi giderek yoğunlaşmaktadır.²³² 1998 yılında Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı 88081 iken 2005 yılında bu sayı 103871 olmuştur ki buda yaklaşık %18'lik artışa denk gelmektedir.

²³² Türk Boğazları'ndaki gemi geçişleri ile ilgili istatistik bilgileri için (Bkz. EK-10), <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/bilgiedinmev/bilgirgl.asp> ,Denizcilik Müsteşarlığı Bilgi Edinme Birimi, [10 Nisan 2006]

2005'te İstanbul Boğazı'ndan ortalama günlük 150, aylık 4566 gemi, Çanakkale Boğazı'ndan ortalama ise günlük 134, aylık 4090 gemi geçiş yapmıştır.

Geçen gemilerin; İstanbul Boğazı'nda kılavuz alma oranı %41, SP-1 verme oranı %100, Çanakkale Boğazı'nda kılavuz alma oranı %32, SP-1 verme oranı %100 olarak gerçekleşmiştir.

Türk Boğazlarından geçiş yapmış olan tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı 18840, toplam gemi sayısına oranı ise %18'dir. Taşınan Tehlikeli yük miktarı ise 292milyon ton'dur.

Bu yoğunluğa rağmen Çanakkale Boğazı'ndaki kaza sayısı 20, İstanbul Boğazı'ndaki kaza sayısı ise 41 düzeyinde kalmıştır. Zaten Dünyada hiçbir sistem riski tamamen yok edemez çünkü gemilerdeki teknik arızalar, personel dikkatsizliği de kaza sebebidir. Türk Boğazları'nda da yapılan tüzük ve GTYBS ile kaza riski asgariye indirilmeye çalışıldığı ve bununla da başarılı olunduğu aşikardır. Ancak Tüzük'te geçen her hususun daha titiz bir şekilde kontrolünün yapılmasının başarıyı daha da artıracığı değerlendirilmektedir çünkü tüzükte geçen birtakım yükümlerin yerine getirilmediği gözlemlenmektedir.

Sistemde seyrüsefer kuralları, suyunun özellikleri (batimetri, trafik şeritleri, akıntılar), hava durumu bilgileri ile gemilerin boyutları ve taşıdıkları kargo tipleri (tehlikeli/değil) hesaba katılarak gemi geçişleri (çift veya tek yönlü geçiş, Boğaz dışında bekleme, vb.) saptanmakta ve güvenli seyir planları oluşturulabilmektedir. Buna rağmen, olasılığı çok küçük de olsa, bir kaza halinde olumsuz sonuçları minimum seviyede tutmak için yaşam kurtarılması, gemi kurtarılması, yangın söndürülmesi, denize dökülen tehlikeli ve kirletici maddelerin yayılımının sınırlandırılması ve toplanması yoluyla denizin temizlenmesi, güvenli geçiş için bazı gemilere refakat verilmesini sağlayan acil sistem birimleri kurulmalı ve idame edilmelidir. Ayrıca, İTÜV-SAM'ın kapatılması nedeniyle uygulanamayan ve sistemin iki yaşamsal unsuru olan, Boğaz akıntılarının modellenmesi ve kestirimi, Sensör verilerini değerlendirerek

tüzük kurallarına uygun şekilde emniyetli geçişi tanzim eden bir uzman sistem yazılımı sisteme entegre edilmelidir.²³³

Son dönemlerde çıkan ve genelde yanıltıcı/hatalı yazılar (örneğin, kılavuz kaptan almayan gemilerin çoğunlukla yabancı gemiler olduğu, kazaların çoğuna bu gemilerin yol açtığı, kılavuz kaptan alındığında kazaların olmayacağı, tüzük kurallarının GTYBS'den önce de uygulanmakta olduğu, tanker geçişleri durdurulursa GTYBS'ye gerek kalmayacağı gibi beyanlar yanlış olarak değerlendirilmektedir. Kapasitesi sınırlı bir kanala gelişigüzel yaklaşan ortalama gemi sayısı arttıkça, gemilerin aynı zamanda kanala gelme olasılığı artacak ve eğer GTYBS gibi bir 'hizmet ve kontrol rejimi' yok ise, gemiler arasındaki mesafeler küçülecek ve sonunda çarpışma olasılığı yükselecektir. Bu tarz rejimler, her zaman kuyruk oluşumunu ve gecikmeleri gündeme getirecek, ortalama trafik yoğunluğunu da artıracaktır. Bu sonuç paradoksal görünse de doğrudur. Yılda 50 binin üzerinde geçiş demek, gemilerin yarıdan fazlası için ortalama iki saat bekleme süresi anlamına gelmektedir. Geçiş yapan gemi sayısı arttıkça bekleme süreleri de artacaktır ancak kurallı ve emniyetli geçiş istendiğinde bunun başka bir yolu da görünmemektedir.

Tüzük ve bunun kontrol sistemi GTYBS çalışmaları uluslararası platformlarda problemlerimizi, hukuk, politika ve sonuçlarına itiraz edilemeyecek bilimsel yaklaşımlarla ele almanın ülke sorunlarını çözmede çok etkili olabileceğine güzel bir örnektir.

²³³ Nejat İnce ve Levent Sevgi, **Güvenli Geçiş ve Bilimsellik**, <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=155315&tarikh=09/06/2005> [27 Mart 2006]

6.MONTRÖ TARTIŞMALARINA BİR BAKIŞ

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi; Türkiye, Karadeniz’e kıyıdaş devletler²³⁴ ve büyük devletler²³⁵ açısından 20.yy başındaki jeostratejik, siyasal, ekonomik ve askeri önemini 21.yy’ın ilk yıllarında da muhafaza etmektedir. Ayrıca 1991 yılında SSCB’nin çözülmesi ile ortaya çıkan Kafkas ülkelerinin,²³⁶ sahip oldukları doğal kaynaklarını kullanma ve uluslararası pazarlara sunma arzusu açısından da önemli bir yol niteliği kazanmıştır.²³⁷ Böylece, Türk Boğazları özellikle petrol ve doğalgaz boru hatları ile bu konudaki rekabetin arttığı bir dönemde ekostratejik bir öneme de sahip olmuştur.

Burada Türk Boğazları’ndaki rejim ve egemen devlet olarak Türkiye’nin uygulamaları açısından iki önemli mevzu vardır. Bunların ilki ve en önemlisi Türkiye’yi birinci dereceden ilgilendiren ‘Güvenlik’ konusudur. İkincisi; Türkiye’nin bu bölgede petrol taşımacılığı ve Karadeniz’de söz sahibi olma yarışında, Rusya Federasyonu ile ABD arasındaki güç politikasının arasında yer almasıdır. Bu iki husus, Boğazlar’ı kullanan devletlerin haklarıyla, kıyı devleti Türkiye’nin Boğazlar’dan geçişi düzenleme yetkisi arasındaki dengeye en çok tesir eden etmenlerdir.

Daha önce de anlatıldığı üzere Türk Boğazları’nda, halihazırda Montrö rejimi uygulanmaktadır. Bu rejimin 1936 yılında yürürlüğe girmiş olması, hükümlerinin yeni gelişmeler karşısında bazı sorunlara açıklık getirmemesi; bir takım eleştiri ve tartışmalara neden olmaktadır. Bu tartışmaların en önemli nedeni güvenlik konusu olduğundan, öncelikle bu kavram üzerinde durmak gerekmektedir. Güvenlik kavramını, iki alt başlık altında ‘Çevresel Güvenlik’ ve ‘Askeri Güvenlik’ olarak inceleyebiliriz.

Özellikle son dönemde Türk Boğazları’ndaki yoğunluğun artması,²³⁸ Boğazlar’ın çevresel güvenliğinin zedelenmesi sonucunu ön plana çıkarmıştır. Aslında

²³⁴ Karadeniz’e kıyıdaş devletler şunlardır: Türkiye, Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan.

²³⁵ Büyük devletler olarak özellikle ABD ve Rusya kastedilmektedir.

²³⁶ Karadeniz’den açık denizlere çıkma arzusu olan Kafkas ülkeleri şunlardır: Azerbaycan, Kazakistan, Ermenistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan.

²³⁷ Turgut Tahranlı, ‘Türk Boğazlarında Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme’, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Bayram Öztürk, Miktaf Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk(Ed), İstanbul: TÜDAV Yayın no:5, 2000, s.10

²³⁸ Boğazlardan geçiş yapan gemi istatistikleri için (Bkz. EK-10)

Boğazlar'ın petrol tankerleri ve geçişlerden dolayı çevresel zarar görmesinde dönüm noktası olan ve çevresel güvenlik tartışmasını başlatan olay 15 Kasım 1979'da Evriali adlı Yunan kosteri ile Independenta adlı Rumen tankerinin çarpışmasıdır. Kazanın boyutu, patlamanın şiddeti ile Kadıköy, Moda ve Fenerbahçe'de sahile bakan apartmanların camlarının kırılması ve çıkan yangın nedeniyle Sarayburnu'nda ki bir ticari taksi sürücüsünün kaş ve saçlarının tutuşmasından anlaşılabilir. Kaza zamanında Dünya'nın dördüncü büyük tankeri olan Independenta'nın infilakı sonucu, çevreye 95000 Ton petrol yayılmış ve ekolojik denge büyük ölçüde zarar görmüştür. Çıkan yangın altı hafta sürmüştür. Bunun yanı sıra enkaz Marmara Denizi'nde uzun süre kalarak İstanbul'luların kamu sağlığını tehdit etmiştir. Bu kaza ve aradan geçen uzun yıllar süresinde yetkililerin bir önlem almaması, ilk defa Montrö Antlaşması'nın ticaret gemileri açısından, geçiş serbestliğinin sorgulanmasına yol açmıştır.²³⁹

OBİV Başkanı Soysal, Montrö'nün ticaret gemilerinin serbest geçişiyle ilgili 2.maddesinin gelinen noktada Türkiye'nin lehine olmadığını, denetimi sınırlayan bu maddenin değiştirilmesinin şart olduğunu ve gerekirse Montrö'nün feshedilebileceğini öne sürmektedir. Ayrıca hükümetlerin feshin aleyhimize sonuç doğurabileceği kaygısı taşıdığını ancak hal ve şartlar değiştikçe hükümlerin de değişebileceğini belirtmektedir. Bu bağlamda, Soysal, Montrö Antlaşması'nın feshedilmesi halinde iki yıl daha yürürlükte kalacağını, bu sürede bir konferansta rejimin yeniden ele alınabileceği üzerinde durmaktadır. Bu konferansta diğer ülkelerin karşımızda olacağını ancak bölgede bize muhtaç olduğunu savunduğu ABD'nin de desteğini alarak; Boğazlar ve İstanbul'un güvenliğinin sağlanacağı kanısındadır.²⁴⁰

Buna karşın ABD Dışişleri eski Bakan Yardımcısı Strobe Talbott, John Hopkins Üniversitesi Orta Asya Enstitüsünde 21 Temmuz 1997'de yaptığı konuşmada, ABD'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya ilişkin yeni politikaları hakkında geniş açıklamalarda bulunmuştur. Açıklamaları, Orta Asya ve Kafkasya'da; demokrasi, serbest pazar ekonomisinin gerçekleştirilmesi, bölge ülkeleri arasında barış ve işbirliğinin geliştirilmesi ile uzun süre uluslararası toplumdan uzak kalan bu ülkelerin

²³⁹ Boğazlardaki diğer önemli kazalar (Bkz. EK-23). Aslı Öktener, 'Gemi Mezarlığı', **Milliyet**, 24 Ocak 2001 <http://www.milliyet.com.tr/2001/01/24/yasam/yas02.html> [08 Mayıs 2007]

²⁴⁰ Barış Doster, 'Türkiye Avrupa için Vazgeçilmez', **Cumhuriyet**, s.7 <http://arama.yore.com.tr:8081/arama.cgi> [10 Nisan 2007] (Bkz. EK-24)

uluslararası toplulukla bütünleşmesinin sağlanması gerekliliğini içermektedir. Ayrıca 200 milyar varillik petrol rezervine sahip Hazar Havzasının, ABD bakımından yaşamsal bir çıkar bölgesi olduğu ve Dünyanın 21.yy enerji deposunun, Rus hegemonyasına bırakılamayacağını belirtmektedir.²⁴¹

Bu açıklamalardan farklı olarak ABD'nin Büyük Ortadoğu Projesi veya NATO kapsamında Karadeniz'de askeri güç bulundurmak için Montrö'ye taraf olan Romanya'ya Antlaşma'nın değiştirilmesi veya sona erdirilmesi için telkinde bulunduğu belirtilmektedir. ABD'nin mevcut durumda Karadeniz'de askeri güç bulundurmasına Montrö rejimi engeldir çünkü antlaşmaya göre denizaltılar, uçak gemileri ve 15.000 tonun üzerindeki gemiler Türk Boğazları'ndan Karadeniz'e geçiş yapamamaktadırlar.²⁴² ABD ile Türkiye'nin yeni stratejik işbirliğini bu çerçevede değerlendirmek gerekir. ABD bu bölgede etki alanı kurmak isteyen bir güç olarak yerini almıştır. ABD ile Türkiye'nin çıkarlarının denizlerin serbestliği konusunda örtüşmediği, hatta çatıştığı burada açıkça görülmektedir. Montrö Antlaşması'nın yenilenmesi için yapılacak bir konferansın; Boğazlar'dan geçiş serbestisi ilkesine bir fayda sağlamaktan ziyade ABD'nin uygulamak isteyip de yapamadığı rejime yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Zaten Montrö'ye döndüğümüzde burada belirlenen hükümlerin kurtuluş savaşının kazanılması ile imzalanan Lozan antlaşması hükümlerine üstünlüğünün tartışılmaz olduğunu söylemekte fayda vardır. Yine aynı şekilde muallakta kalan hükümleriyle, büyük devletlere hizmet eden 1982 Konvansiyonu'nda ki geçiş hükümleriyle kıyas dahi kabul etmeyeceği görülmektedir. Ayrıca Türk Boğazları'nın çevresel güvenliği ön plana çıkmıştır derken Boğazlar'ın askeri öneminin sürekli olarak azaldığını belirtmek de yanılı olacaktır. Bu ikisini sürekli olarak aynı düzeyde gözetmek gerekir. Çünkü ikisi birbirinden ayrılabilen hükümler olsaydı 1982 Konvansiyonu'nda büyük devletler ticaret gemilerinin yanında harp gemilerinin, denizaltı ve savaş uçaklarının geçişlerini de hukuka uygun hale getirmeye çalışmaları

²⁴¹ Strobe Talbott, 'A Farewell Flashman: American Policy in the Caucasus and Central Asia', John Hopkins Üniversitesi, Orta Asya Enstitüsü, Paul H. Nitze Gelişmiş Uluslararası Çalışmalar Okulu'ndaki (Central Asia Institute of the Paul H. Nitze School of Advanced International Studies of Johns Hopkins University) konuşması, 21 Temmuz 1997, <http://www.sais-jhu.edu/pubs/speeches/talbott.html> [14 Mayıs 2007]

²⁴² Bayram Öztürk, **Montrö Tartışmaları:Ne Yapmalı?**, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=10&yazi_id=100101 [10 Nisan 2006]

anlamsız olurdu. Bu noktada Montrö bir mihenk taşıdır. Şu anda Boğazlar'daki ve Karadeniz'deki askeri güvenliği Montrö'nün uygulanmasının koruduğu değerlendirilmektedir. Türkiye ve Rusya'nın Montrö'ye bağlılığı bu bağlamda diğer devletlerle sorunlar yaşanmamasını sağlamaktadır. Bununla beraber Boğazlar'dan tankerlerin kontrolsüzce geçirilmesine de seyirci kalması düşünülemez.

Rusya Federasyonu, Türkiye'nin çevresel güvenlikle ilgili düzenlemelerinden olan Tüzüğün hazırlanma sürecinde sürekli olarak; "Montrö Değiştirilemez" biçiminde uyarıcı açıklamalar yapmıştır çünkü Rusya'nın ticari gemiler açısından, menfaati geçişin olabildiğince serbest olmasından yanadır. Ancak daha öncede belirtildiği üzere Montrö Türkiye'nin yanı sıra Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerinde askeri güvenliğini sağlamaktadır. Rusya; ABD veya başka bir ülkenin savaş gemilerini bu denizde görmek istemeyecektir. Bu bağlamda Baykal, Rusya'nın itirazlarının Montrö'nün iptaline kadar varamayacağı tespitinde bulunmuş, bu tepkilerin politika icabı olduğunu belirtmiştir.²⁴³ Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Petr Stegny'in bir röportajında Montrö'yü aşağıdaki sözlerle yorumlaması da bu tespiti doğrular niteliktedir.

*'Montrö sözleşmesine taraf olan herhangi bir ülkeden, bugüne kadar sözleşmenin delinmesini veya değiştirilmesini isteyen olmadı bildiğim kadarıyla. 1936 yılında imzalanan sözleşme asırlar boyu devam etmiş bir rekabet sonucudur. Çıkar dengelerini yansıtır. Bu sözleşme şimdiki koşullarda da çıkar dengelerini yansıtmaktadır. Montrö'nün iyi işleyen bir mekanizması var. Karadeniz'de istikrarda esas olan bu sözleşmeyi değiştirmek için herhangi bir neden yoktur. Montrö bugünün koşullarına uygundur ve ara sıra ortaya çıkan "Montrö'nün değiştirilmesi tartışmaları" yersizdir.'*²⁴⁴

Yukarıdaki açıklamaları göz önüne alarak geçmişe dönecek olursak; bugün ABD'nin olduğu gibi, SSCB'nin de birtakım talepleri olmuştur. SSCB 7 Ağustos 1946 yılında verdiği notayla Boğazlar'ın savunmasının beraber yapılmasını istemiştir. Türk

²⁴³ Ferit Hakan Baykal, 'Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması', **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Bayram Öztürk, Mikta Kadıoğlu ve Hüseyin Öztürk(Ed), İstanbul: TÜDAV Yayın no:5, 2000, s.35-36

²⁴⁴ Bahadır Selim Dilek, 'Montrö Tartışmaları Yersiz', **Cumhuriyet**, 30 Mart 2006, s.10

<http://arama.yore.com.tr:8081/arama.cgi> [10 Nisan 2007] (Bkz. EK-25)

Hükümeti bu isteklerin Montrö'yü aşmakla kalmadığı, hatta milli menfaatlere uzandığını belirtmiş ve talepleri reddetmiştir. O yıllarda Başbakan Recep Peker verdiği bir röportaj da bu olayı şu şekilde değerlendirmiştir:

*'Her devletin stratejik veya ekonomik sebeplerle tahakkuk ettirmeyi düşündüğü şeyler olabilir.....Birleşmiş Milletler Antlaşması'nın derpiş ettiği esaslar Rusya'nın Karadeniz kıyılarının savunması hususundaki kaygılarını tatmin edecek niteliktedir.'*²⁴⁵

Türkiye'nin bu tutumu karşısında Molotov, Moskova Büyükelçimizi kabul ederek; SSCB'nin Türkiye üzerinde herhangi bir arazi talebi olmadığını, Boğazlar'ın emniyeti için yapılan Rus taleplerinin de tekrar tetkike tabi tutulduğunu belirtmiştir. Esasen Potsdam Konferansı²⁴⁶,nda Montrö'nün yeniden gözden geçirilmesi konusunda SSCB ile anlaşılan ABD ve İngiltere; SSCB'nin, Boğazlar'ın tahkimi ile ilgili baskısını tasvip etmemişlerdir.²⁴⁷ Bunun üzerine Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya dahil olarak buradaki ülkelerle ilişkilerini geliştirmesi SSCB'yi rahatsız etmiştir. 2.Dünya Savaşı'nın sona ermesi sonucu başlayan bloklaşma ve soğuk savaş politikalarını dahi yumuşatan SSCB, bu yöntemle Montrö'nün gözden geçirilmesi için zemin hazırlamaya çalışmış ancak bir sonuç elde edememiştir.²⁴⁸

Tüm bunların ışığında Boğazlar'ı kullanan devletlerin haklarıyla, kıyı devleti Türkiye'nin Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisi arasındaki dengeye en çok tesir eden etmenlerin ikincisi olan güçler dengesinin; günümüzde olduğu gibi soğuk savaş döneminde dahi Montrö ile sağlanmış olduğu da ortaya çıkmaktadır.

²⁴⁵ Ayrıntılı bilgi için Bkz.: Manchester Guardian gazetesinde 30 Kasım 1946 tarihinde yayımlanan Başbakan Recep Peker röportajının resmi çevirisi (Bkz. EK-26), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:15.11.1946, Dosya:A6, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:11.67..3.

²⁴⁶ 17 Temmuz- 02 Ağustos 1945 tarihler arasında Almanya'nın Potsdam şehrinde yapılan konferans hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.Vikipedi Özgür Ansiklopedi, http://tr.wikipedia.org/wiki/Potsdam_Konferans%C4%B1 [05 Ocak 2007]

²⁴⁷ Ayrıntılı bilgi için Bkz.: Londra The Daily Telegraph gazetesinde 23 Temmuz 1953'de yayımlanan 'Rusya ve Boğazlar' başlıklı yazının resmi çevirisi (Bkz. EK-27), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:10.08.1953, Dosya:F11, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:103.646..5.

²⁴⁸ Ayrıntılı bilgi için Bkz.: Amerika The New York Times gazetesinde 13 Haziran 1953'de yayımlanan 'Gene Boğazlar Meselesi' başlıklı ve İngiltere Yorkshire Post gazetesinde 12 Haziran 1953'de yayımlanan 'Rusya, Taleplerinden Vazgeçti' başlıklı yazıların resmi çevirisi (Bkz. EK-28), **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi**, Tarih:29.06.1953, Dosya:F11, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:103.645..5.

Görüldüğü üzere Montrö; Türkiye'nin, çevresel zararların önlenmesi için alacağı tedbirlere engel teşkil etmediği gibi, Türkiye'nin askeri güvenlik ve Karadeniz'deki güçler dengesini sağlamaktadır. Ayrıca Montrö Antlaşması, diğer rejimlere kıyasla boğaz devletinin yetkilerini asgari kısıtlayan bir rejim ortaya koymaktadır. Bunun yanı sıra uluslararası hukuk herkese sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı tanımaktadır. Bu hakkın korunması için yapılan düzenlemelere yapılan itirazların hukuki bir değeri olmayacaktır.²⁴⁹

7.SONUÇ

Buraya kadar olan kısmı kısaca özetleyecek olursak; Yabancı devletlerin Türk Boğazları üzerinde yıllardan beri değişmeyen emelleri olmasına karşın ilk önce kazanılan Kurtuluş Savaşı ile Lozan Antlaşması imzalanmıştır. Ardından 2.Dünya savaşı öncesindeki karışıklık dönemi iyi kullanılarak Montrö Antlaşması hayata geçirilmiştir. Bu Antlaşma ile öncelikle 2.Dünya Savaşı sonrasındaki SSCB'nin talepleri bertaraf edilmiştir. 1982 yılında BM Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda dünyadaki boğaz rejimleri elden geçirilirken Montrö rejimi varlığını korumuştur. Boğazlar'daki yoğunluğun artması, Türkiye'nin Montrö'den ve İMO'dan doğan haklarını kullanarak Boğazlar Tüzüğünü hazırlayıp diğer devletlere kabul ettirmesine yol açmıştır. Halihazırda Montrö tartışmaları ve yabancı devletlerin bu Antlaşma'yı delme emelleri devam etmektedir. Ancak Montrö'nün askeri güvenlik ve güçler dengesi bağlamında Türkiye'nin menfaatlerini koruduğu aşıkardır.

Peki burada Montrö hem güçler dengesi, hem askeri güvenlik açısından önemli bir antlaşma ise Türkiye boğazlarda neden problem yaşamaktadır?

Kanaatimizce problemin nedeni, somut adımlar atılmamasından ve birlikte hareket edecek olan bir yapının eksik olmasından kaynaklanmaktadır. Çözümü ise; öncelikle ticari gemilerden kaynaklanan çevresel riskin Türkiye'nin problemi olduğunu kabul etmek, Montrö ve İMO Antlaşmaları'ndan doğan çevresel, hukuki, yargısal ve idari düzenleme haklarımızı doğru ve menfaatlerimize uygun şekilde kullanmak, toplanılan verilerin analizlerini yapmak, bu analizlere uygun kararlar vermek, verilen

²⁴⁹ Baykal, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, s.36

kararları ustalıklı uygulayabilecek nitelikli kurumlar kurmak/mevcut kurumların yetkilerini tam olarak belirlemektir.

Türk dış politikasına yön veren etkenlerden biri de uluslararası hukuka ve yaptığı antlaşmalara bağlılıktan kaynaklanır ancak antlaşmaları bozmamak için haklarını kullanmakta çekingen davranmanın, mevcut antlaşmalar üzerinde irdeleme yapmamanın bağlılıkla ilgisi yoktur. Bunun en güzel örneği ise 1998 tüzüğü ve 2003 devreye giren GTYBS'dir. Burada; Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlikte çalışmış askeri tecrübeye haiz personel, hukuk bilgi ve deneyimi üst düzeyde olan hukukçular, teknik ve teknolojik deneyimi yeterli mühendisler birlikte çalışmışlardır. Hükümet de kaygılarından sıyrılarak buna ekonomik ve siyasi destek vermiştir. Türkiye çalışmalarının meyvesini birtakım eleştiriler, eksikler, problemler yaşansa da 10 yıl içerisinde almıştır.

Kurulacak olan Denizcilik Bakanlığı ve buna bağlı 'Türk Boğazlar Komisyonu' altında, çalışmaların sürekli yürütülmesinin tüm sorunlara çözüm olabileceği değerlendirilmektedir. Böylece idari ve yargısal yaptırımlarla ilgili uluslararası kabul görmüş uygulamalar hayata geçirilebilecektir. Ayrıca yaşanan olaylar gazete sayfalarında, bilim adamlarının çalışmaları kitaplarda kalmaktan kurtulacaktır.

EKLER

EK-1.

Lenin ile Farbman Arasında Yapılan Görüşme(10 Kasım 1922)

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ
T. C.

Başvekalet
BASIN ve YAYIN UMUM MÜDÜRLÜĞÜ Ankara: 18 / 6 / 1946

Büro Müdürlüğü

Sayı : 7555

Sayın Bay

Fuat Bayramoğlu
Başbakanlık Hususî Kalem
Müdürü

Boğazlar hakkındaki Sovyet noktalarının izah yollu vaktile Lenin tarafından bir İngiliz Muhabirine verilmiş bulunan beyanat ilişik olarak takdim edilmektedir. Bu beyanatın, Lenin Külliyyatından mütercem olduğu Moskova Basın Ataşeliğimizin 24.5.1946 Tarih ve 23 sayılı tezkeresiyle bildirilmiştir.

Sayın Başbakan'a arzına delâletinizi saygılarımla rica ederim.

Umum Müdür V.

(Hasan Refik Ertuğ)

FY.

Verilen cevaplarda: Daire ve Şube adının yazılması

030 01

101 624 3

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ
T. C.

Başvekalet
BASIN ve YAYIN UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

Büro Müdürlüğü
Sayı : 7220

NOT:

27/4/1946 Tarihli notla ter-
cüme ettirilmek üzere gönderilen yazının
mütercim hülâsası aslı ile birlikte leffen
takdim edilmiştir.

18/6/1946

Ör

Demirhan

1264

Verilen cevaplarda Daire ve Şube adının yazılması.

5 sayfa 030 01 101 624 3

2

Lenin Külliyyatı. 1936 senesi tabbı. 27 inci cild. Sahife:313/314
Observer ve Manchester Gardiyan gazeteleri muhabiri Farbman ile yapılan
mülakat 10 Kasım 1922 tarih ve 254 sayılı "Pravda" gazetesinde intişar etmiştir.

Suâl: Boğazlar meselesinin halli hususundaki Rus programı neden ibaret
rettir?

Lenin'in cevabı: " Boğazlar hakkındaki programımız aşağı yukarı
şunları ihtiva etmektedir: Birincisi Türkiye'nin millî temayülleri
tatmin edilmelidir. Kanaatımızca bunu yalnız millî bir istiklâlin
menfaatleri icab ettirmemektedir. Millî meselelerin halli hususun-
daki beş senelik tecrübemiz bizi şuna tamamille ikna etmişti ki,
bünyesinde başka memâketlerde bulunmayan bir miktarda milliyetçilik
bulunan bir devletin menfaatlarına karşı bu gibi hallerde en doğru
hareket tarzı, bu millî menfaatlerin âzami bir derecede tatmin edil-
mesi ve bu sahada her hangi bir ihtilâfın zuhur etmesini önliyecek
şartların vücuda getirilmesidir. Ancak muhtelif milletlerin menfaatle-
rine karşı ^{gösterilecek} çok hassas bir dikkatin, ihtilâfları, mütekâbil itimadsız-
lığı ve her türlü entrika tehlikelerini bertaraf ettiğini ve muhte-
lif lisanlarla konuşan işçi ve köylüler arasında itimâdı tesis ettiğini
ni, aksi takdirde milletler arasında sulhane münasebetler tesisinin
ve muasır medeniyette bir kıymet ifade eden şeylerin muvaffakiyetle
inkışafının katiyen imkânsız olduğunu tecrübelerimiz bize göstermiş
ve bizde bu sarsılmaz kanaatı vücuda getirmiştir.

İkincisi, bizim programımızda Boğazların sulh zamanında
oldun, harp zamanında olsun bütün harp gemilerine kapalı bulundurul-
ması mevcuttur. Bunu yalnız toprakları Boğazlara bitişik bulunan
devletlerin değil, diğer devletlerin de en mühim ticari menfaatleri

Başvekalet

BASIN ve YAYIN UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

Büro Müdürlüğü

Sayı :

2

icab ettirmektedir. Bütün dünya^{da}/harp aleyhinde sulhperverane sözlerin fevkalâde çok söylendiği, müzakereler yapıldığı ve teminatlar verildiği bir anda sulhun temin edilebilmesi için en basit adımlar atmak hususunda devletlerin çoğunda ve bhusus muasır medenî devletlerde çok arzuya rastlandığı ayrıca kaydedilmek lâzımdır. Biz bu ve buna benzer meselelerde umumî beyanatlar, debdebeli vaidler, muhteşem formüller yerine harp tehlikesini dünya yüzünden büsbütün kaldıramasa bile dünyada hakikaten sağlam bir sulhun tesis edebilecek gayet basit ve sarıh karar ve tedbirler görmek isterdik.

Üçüncüsü, Boğazlar hakkındaki programımızda Boğazların tamamen ticaret gemilerine açık bulundurulması vardır. Yukarıdaki cümlede söylediklerimden sonra, bu maddeyi artık daha fazla aydınlatmak ve konkreleştirmek tamamen lüzumsuzdur."

Aslından aynen tırzûme edilmiştir.

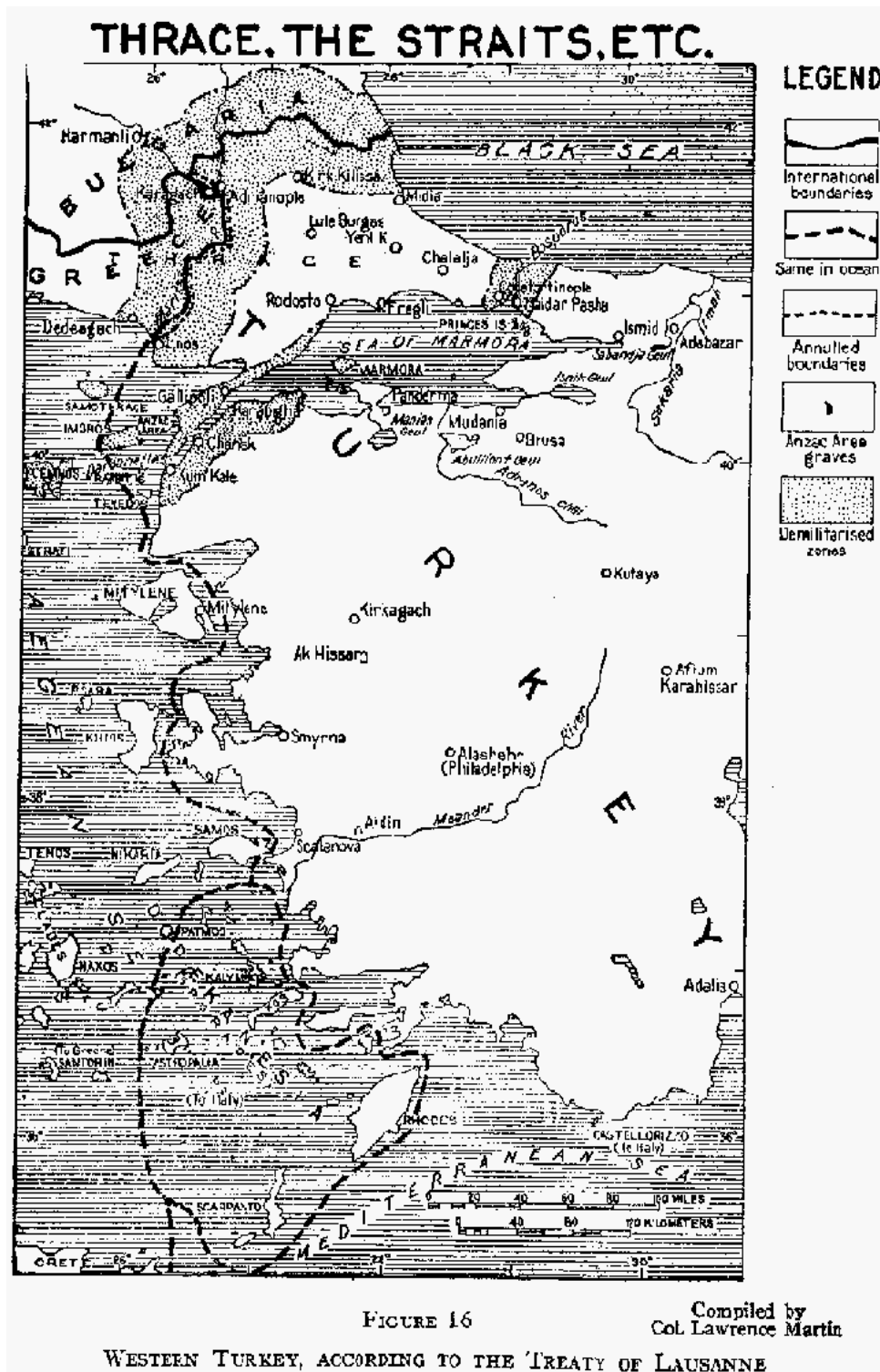
Mühür ve imza.

Aslı Gibidir.
FY. 10/6/1946



030 01

Verilen cevaplarda: Daire ve Şube adının yazılması



EK-3.

New York Times (22 Mart 1936) 'Boğazlar'ın Tahkimi'

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti

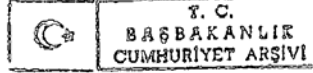
1. nci Daire Umum Müdürlüğü

1. Şube

Ankara : 6 Mayıs 1936 193

Hulâsa : Bir makale hakkında

İlişik: 1



Yüksek Başvekâlete

Renin gayri askeri mıntıkasının almanlar tarafından
ıggali ve boğazların tahkimi meselelerine dair Newyork Times
gazetesinin 22 mart 1936 tarihli nüshasında intişar eden ma-
kalenin türkeeye çevrilmiş örneği, Vaşington Büyük Elçiliğimiz-
den gönderilmiş olmakla, yüksek bilgileri için, ilişik olarak
sunuldu.

Hariciye Vekili

S. Sami

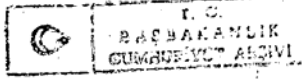
Lingü

6.4.36

14/12.5.98

Cevabı muharrerata hangi daire ne şube ifadesile yazaldığını ve temini ne hususî memurların veya dereci memurların

030	10			231	557	7
-----	----	--	--	-----	-----	---



Vaşington Büyükelçiliğinden alınan
23 Mart 1936 tarihli ve 149/73
numaralı tahrirat sureti

22 Mart 1936 tarihli New York Times gazetesinde intişar eden
"Türkiye Rhine İtilâfından dolayı çok sıkıntılı bir vaziyette bu-
lunuyor" başlıklı makale aynen tercüme edilmiştir:

"İstanbul- 20 mart -Almanyanın Lokarno Misakını ihlâl ve
Rhineland'ı tekrar askeri kuvvetlerle işgaletmesi Türk Hükûmetini
müskil bir mevkide bırakmıştır.

Türkiye, prensip itibarile, muahedelerin ihlâli ve emrivakiler
ihdasının aleyhindedir. Son 10 sene zarfında boğazların tekrar tah-
kimi meselesinde takındığı saburane vaziyetle mevcut muahedelere
karşı olan hürmetini kâfi derecede isbat etmiştir.

Türkiye müteaddit vecilelerle bu meseleyi Akvam Cemiyetinde
mevzu bahsetmiş ve Avrupanın değişmiş olan vaziyeti karşısında bo-
ğazların tahkiminin memleketin müdafası noktasından hayâtî bir
ehemmiyeti haiz olduğunu isbate çalışmıştır. Buna rağmen cezrî her
hangi bir hareketten tevakkî etmiş olup halâda bu talebinin bütün
alakadar memleketlerin rızasile tasvibini beklemekte bulunmuştur.

Aynı zamanda Almanyanın tarzı hareketinin tasvibedilmemesinde
daha ameli sebebler mevcuttur. Ezcümle Türkiyenin Soviyet Rusya ile
sıkı münasebatı ve Küçük İtilâf ve Balkan İtilâfı dolayısıyla Fransa
ile olan münasebatı bu meyandadır.

Diğer cihetten Almanya bugün Türkiyenin en iyi müşterisidir.
Onun için Türkiye isteyerek ticarî münasebatını tehlikeye koymaya-
caktır. Diğer bir mülâhaza da Türklerin ve Almanların yanyana harb-
ettikleri büyük harp hatırasıdır.

Bu gibi ameli ve hissi mülâhazalardan mada, Türkiyenin 16 sene
evvel yaptığı şeyi bugün diğer bir memleket yaptığı için onu tahtia
etmeğe Türklerin gönlü razı olmuyor. Çünkü ilk defa olarak muvaffak
İtilâf Devletlerinin zorla keydukları ahkâmı karşı isyan eden Türk-
lerdir

030.10 231 5577 2.

030	10			291557	7
-----	----	--	--	--------	---

B Bu şerait tahtında Türkiye tamamen bitaraf bir vaziyet idamesine azmetmiş bulunmaktadır. Türkiye Dış Bakanı Tevfik Rüşdü Aras dostane bir şekli tesviye bulmak hususundaki İngiliz tegebbüslerine müzaheret edebilmek ümidile Londra'ya gitti.

Bu münasebetle İngiltere ile daha sıkı bir teşriki mesaiyi istihdafeden Türk siyasetindeki yeni tamayüller kayda şayandır. Hakikat halde İtalya Habesistan ihtilâfı bir İngiliz - Türk yaklaşmasına vesile teşkiletmış olup İngilterenin nazar noktası belki de başka hiç bir memlekette Türkiyede olduğu kadar takdir ve müzaheret görmemiştir.

Bir İtalyan taarruzu halinde kendine müzaheret edip etmiyecekleri hakkındaki İngilterenin vaki istifşarına Türkiyenin verdiği müşhet cevap bu yaklaşmanın husulünde ziyadesile müessir olmuştur.

Binaenaleyh ahiren Küçük ve Balkan İtilâfları mümessillerinin toplanmalarını müteakip Cenevrede neşrolunan ve her iki itilâfın da Almanyanın tarzı hareketi karşısında belçika ve Fransa nazar noktasını tamâmile tasvibettikleri ve Lokarno da dahil olmak üzere ellerindeki bütün vesaitle mevcut muahedeleri siyanete her suretle hazır olduklarını mealinde bulunan tebliği resminin Ankarada bais olduğu derin şaşkınlık ve sıkıntı kolayca anlaşılır.

Anlaşıldığına göre Türk mümessillerine böyle bu kadar şumüllü bir beyannameye imza koymak selâhiyeti verilmiş değildir. Binnetice müzakerata iştirakeder mümessillerin Konferansa riyaset eden Almanya Dış Bakanı Titulesco'nun belâğatının kurbanı oldukları anlaşıldı.

Anadolu Ajansı derhâl resmî bir tebliğ neşreterek Cenevre tebliğinin bais olması muhtemel bulunan sütefsirleri izleye çalıştı. Luzumsuz bir telaş ve acele eseri telekki edilen Cenevre tebliğinin neticesi olarak Türkiyenin ve Yunanistanın vâzı imza bulundukları ezcümle Balkan Misakı gibi lisuk ve anlaşmalar hükümlerini sadece Balkanlara hasretmeleri muhtemeldir."

Kalûmat için arz olunur.

Büyük Elçi

Aslı gibidir.

030	10			291557	7
-----	----	--	--	--------	---

EK-4. Dağılan SSCB ve Yugoslavya Ülkeleri Hakkında

Sayın Şükrü Tosun

İlgi: 20 Nisan 2006 tarihli iki ayrı başvurunuz.

Sovyetler Birliğinin (SSCB) dağılmasının ardından birer egemen devlet olarak vücut bulan Kardeniz'e sahildar üç ülkeden Rusya Federasyonu ve Ukrayna, 1992 yılında Montrö Sözleşmesinin depoziteri Fransa'ya gönderdikleri ve birer örneğini ülkemize de tevdi ettikleri Notalar ile SSCB'nin halefi olarak anılan Sözleşmenin tüm hak ve yükümlülüklerini üstlenmeye devam edeceklerini kaydetmiş, Gürcistan ise bugüne kadar bu hususta bir bildirimde bulunmamıştır.

Öte yandan, Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin dağılmasından sonra oluşan devletlerden hiçbirisi bu güne kadar Montrö Sözleşmesine halefiyet yoluyla taraf olma yolunda herhangi bir bildirim yapmamıştır.

Türk Boğazları rejimine ilişkin 1936 tarihli Montrö Sözleşmesinin 24. Maddesi uyarınca her sene Bakanlığımızca hazırlanarak sınırlı sayıda bastırılan "Boğazlar Raporu" Ankara'daki Yabancı Ülke Temsilciliklerinin yanı sıra Üniversitelerin Rektörlükleri ile Hukuk, Siyasal Bilgiler ve İktisadi/İdari Bilimler Fakültelerine dağıtılmakta, ayrıca söz konusu Raporun birer örneği Milli Kütüphane ile TBMM Kütüphanesine de iletilmektedir.

Bu çerçevede, Bakanlığımızca en son yayımlanan 2003 yılı "Boğazlar Raporu"na üniversitelerin ilgili birimlerinden veya mezkur kütüphanelerden erişilmesi mümkündür.

Saygılarımızla

Dışişleri Bakanlığı

Bilgi Edinme Birimi

EK-5.

SSCB'ye ait 'Mihail Kutuzof' Gemisinin Boğazlar'dan Geçışı

T. C.
Hariciye Vekâleti
III. Daire U. Müdürlüğü
Şube : 3
V. No. :
M. No. 22314-423
Lef :

E/7

Ankara 1957
Osmanlı Arnavutlukdan Kara-
denize dönen rus harp
gemileri.

A c e l e

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

YÜKSEK BAŞVEKÂLETE

Sovyet Birliği Büyük Elçiliğinden alınan
28 ağustos 1957 tarihli ve 398-57 sayılı bir Notada,
Sovyet Karadeniz filosuna mensup "Mihail Kutuzof"
kruvazörünün , refakatinde 66 borda numaralı bir
torpido muhribi olduğu halde, 5 eylül 1957 tarihini-
de Boğazlardan geçip Karadenize gideceği bildiril-
mektedir.

Keyfiyet Montreux Muvalenemesini imzala-
yan devletlere teblig olunmuştur.

Malûmaten en derin saygılarımla arz ederim.

M. K. K. 1957
10. K. K. K.

Hariciye Vekâleti Vekili

S. C. C.

Yüksek Başvekâlete, Millî Müdafaa
ve Dahiliye Vekâletlerine arz-
edilmiştir.

030 01 62 384 3

11-9-1957 294

EK-6. Karadeniz’deki En Güçlü Donanma Hakkında

Sayın Tosun,

İlgi: 11 Mayıs 2007 Tarihli Başvurunuz

Montrö Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca söz konusu Sözleşmeye taraf ülkeler Karadeniz’deki donanmalarının tonajlarını her yılın Ocak ve Temmuz aylarında bildirmekle yükümlüdürler. Temmuz 2006 döneminde alınan en son resmi bilgilere göre Karadeniz’deki en büyük donanma 73.500 tonla Rusya Federasyonu’na aittir.

Dışışleri Bakanlığı

Bilgi Edinme Birimi

EK-7.

Karadeniz'e Kıyıdaş Devletlerin 1939 Tonaj Bildirimleri

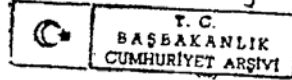
Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti

Üçüncü Daire Reisliği

3. Şube

27430

7



Yüksek Lefvevâlete

2 Kasım 1939

Ankara
Hukuk Karadeniz'e sahildar Devletlerin 1.1.1939 tarihindeki donanma tonaj yekünü.

68

11

12 Ağustos 1938 tarihli ve 17271/412 sayılı yazıya ektir:
Boğazlar rejimi hakkında 20 temmuz 1936 tarihinde Moskova'da imza edilen mukâvelenâmenin 18.nci maddesi hükümlerine tevfiğin Karadeniz'e sahildar Devletlerden Sovyet donanmasının 1 kâğıdına 1939 tarihindeki tonaj yekününün 73.290.-, Bulgaristan donanmasının 384.- ve Rumanya donanmasının da yine aynı tarihte 3881.- tonajdan ibaret bulunacağı şâzâ geçen Devletler Sefaretleri tarafından bildirilmiştir.

Keyfiyetin yukarıda bahsolunan mukavelenâmenin 18.nci maddesi hükümlerine tevfiğin Akid Devletlere ve Millîyetler Cemiyeti Umumi Kâtipliğine bildirildiği arz olunur.

Hariciye Vekili

Ş. Sarıca

Ş. Sarıca
3.1.1939

H. H. H.

27.1.1939

030 10 63 424 23

3-1-1939 75

EK-8.

Pilot Kost ve Uçağının Serbest Bırakılması ile İlgili Kararname

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayı
2

Kararname

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

5454

Başkalar mükavelesinin menm ahkâmına riayet etmeyenler hakkında tatbik edilecek maddeler derdesti tanzim olduğundan ve tayyareci Kost, bir hafta evvel bu mütakadan bilmiyerek geçdiği vekî olan müraacetlerinden anlaşıldığından her hangi bir mesebek teşkil etmemek kaydı ile tayyareci Kost ile tayyaresinin , gördüğü ceza kafi sayılarak, serbes bırakılması ; Hariciye Vekaletinin 26-12-936 tarihli teklifi - üzerine İC.V.Heyetinince 26-12-936 tarihinde onanmıştır.

26-12-936

REİSİCUMHUR

K. Atatürk

Bs. V.

İ. İrm

Ad. V.

S. Sarıoğlu

M. M. V.

K. Özoğlu

Da. V.

S. İyig

Ha. V. V.

S. Sarıoğlu

Ma. V.

S. Ağırak

Mi. V.

S. Arıkan

Na. V.

S. Çelikkaya

İk. V.

C. Başer

S. İ. M. V.

S. R. Tayoğlu Rana Erdem

G. İ. V.

Zr. V.

K. Yılmaz

080	18	01	02	70	97	11
-----	----	----	----	----	----	----

T.C. BAŞVEKÂLET Hazinei Evrak Muavinliği sayı: <u>2</u> <u>5233</u>		Kararname		T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ	
---	--	-----------	--	--	--

Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının IIII0 sayılı Kanunun birinci maddesi mucibince ilişik hududlar içinde ikinci Memnu mntaka ilân edilmesine ve bu Memnu Mntaka hududları ile Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarından , Deniz ve hava yolları ile geçiş ve bu Mntakalarda ikamet hususlarına dair olup Genelkurmay Başkanlığının 30/7/936 tarih ve 24407 sayılı teskeresile yapılan teklifi üzerine , Dahiliye , Hariciye , İktisad, Sıhhat ve İçtimaiyyuavenet Vekilliklerinin ve Genelkurmay Başkanlığının mümessillerinden toplu olarak teşekkül eden komisyon tarafından tanzim olunan raporun ihtilâflı gösterilen iki noktası , Genelkurmay Başkanlığının teklifi vechile alınarak ve bir sene zarfında keyfiyet yeniden tetkik edilmek şartı ile tatbika konulması , İora Vekilleri Heyetince 26/8/936 tarihinde onanmıştır. 26/8/936

REİSİCÜMHUR
K. Atatürk

Bg.V. <i>S. Sancar</i>	Ad.V. <i>S. Sancar</i>	M.M.V. <i>S. Sancar</i>	Da.V. <i>S. Sancar</i>
Ha.V. <i>S. Sancar</i>	Ma.V. <i>S. Sancar</i>	Mf.V. <i>S. Sancar</i>	Na.V. <i>S. Sancar</i>
İk.V. <i>S. Sancar</i>	S.İ.M.V. <i>S. Sancar</i>	G.İ.V. <i>S. Sancar</i>	Zr.V.V. <i>S. Sancar</i>

68 71 13

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayı
2

GİZLİLİĞİ 20 / 06 / 1994 Tarih ve
03371 sayılı Onayla KALDIRILDI

Kararname

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

4452

Nyon anlaşması münasebetile Marmara ve Bogazlarda umumî seyri sefer güzergâhını temin ve koruma maksadile alınacak tertibata dair olup Genelkurmay Başkanlığının 24/9/937 tarih ve 24479 sayılı tezke-resile teklif olunan talimatname projesi İcra Vekilleri Heyetinin 28/9/937 tarihli toplantısında tetkik edilerek bu işe müteallik talimatname-nin vazih olmadığı anlaşıldığından Hariciye Vekâleti Vekili Numan Mene-mencioğlu ile Maliye Vekili Fuad Agralı , İktisat Vekâleti Müsteğarı Sadullah ve Genelkurmaydan Deniz Yarbay Zeki ve Deniz Binbaşı Safî'den toplu bir komisyonda tetkiki tensip edilmesi üzerine yukarıda adları ye-zili zevatın müzakere ve tetkiki neticesinde yeniden hazırlanan (I) nu-mara altında (Marmara denizinin masuniyeti bakımından bu ^{bu} Denizle Bogazlar-da umumî seyri sefer güzergâhını temin ve koruma maksadile tarafımız -dan alınacak tertibata dair) ve (2) numara altında (Nyon anlaşması mü-nasebetile Çanakale bogazı dışında Korsan denizaltı gemilerine karşı yapılacak karakol) hakkında lâhika şeklinde tanzim olunan ilişik tali-matnameler İcra Vekilleri Heyetince 30/9/937 tarihinde tetkik olunarak tasdiki onanmıştır.

30/9/937

REİSİCUMHUR

K. Öztürk

Bş. V. V. ve İk. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

C. Başbakan

B. Başbakan

K. Öztürk

S. Başbakan

Ha. V. V.

Ma. V.

Mf. V.

Na. V.

M. M. V.

S. Başbakan

A. Başbakan

İk. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

S. P. Başbakan

R. Başbakan

A. Başbakan

080 18 01 02 79 83 1

EK-10. Boğazlara Ait İstatistikler

T.C
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.1.DNM/0.06.162.06/ 5392

12/04/2006

Konu : Bilgi

Sn; Şükrü TOSUN

sukrutosun@hotmail.com

İlgi : Bilgi Edinme Biriminin 10.04.2006 tarihli ve 0395 sayılı yazısı ekindeki başvurunuz.

İlgi yazıda yer alan, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına ait Müsteşarlığımızda mevcut bulunan kazalara ait istatistik bilgileri Ek'te yer almaktadır.

Ayrıca, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tam metni Müsteşarlığımızın www.denizcilik.gov.tr elektronik adresinden temin edilebilir.

Okay KILIÇ
Seyir Güvenliği
Dairesi Başkanı

EKLER:

1- 1- İstatistiki bilgiler (14 sayfa)

Ayrıntılı bilgi için irtibat	:N.YÜCEL Dz. Uzmanı
Adres	:GMK Bulvarı No:128 Maltepe 06100/ANKARA
Tel	:(0312) 232 38 50
Faks	:(0312) 231 33 06
E-posta	: dugm.gen.md@denizcilik.gov.tr
Elektronik Ağ	: www.denizcilik.gov.tr

**YILLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ YAPAN TANKERLER
VE TAŞINAN TEHLİKELİ YÜK MİKTARLARININ DURUMU**

YILI	TOPLAM SAYI	TOPLAM YÜK
2000	6093	91.045.040
2001	6516	100.768.977
2002	7427	122.953.338
2003	8107	134.603.741
2004	9399	143.448.164
2005	10027	143.567.196

**YILLARA GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ YAPAN
TANKERLER VE TAŞINAN TEHLİKELİ YÜK MİKTARLARININ DURUMU**

YILI	TOPLAM SAYI	TOPLAM YÜK
2000	7529	102.570.327
2001	7064	109.625.682
2002	7637	130.866.598
2003	8114	145.154.920
2004	9016	139.203.656
2005	8813	148.951.376

**2005 YILI AYLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİK
ÖZETİ**

AYLAR	TOPLAM GEMİ	TOPLAM GT
OCAK	4322	35.862.337
ŞUBAT	3595	33.011.020
MART	4512	38.556.213
NİSAN	4874	38.824.998
MAYIS	5069	41.803.620
HAZİRAN	4546	37.385.046
TEMMUZ	4807	40.445.249
AĞUSTOS	4758	41.087.782
EYLÜL	4639	40.690.606
EKİM	4552	40.446.148
KASIM	4583	39.828.387
ARALIK	4537	40.104.550
TOPLAM	54794	468.045.956
Aylık ortalama	4566	39.003.830
Günlük ortalama	150	1.282.318

**2005 YILI AYLARA GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ
İSTATİSTİK ÖZETİ**

AYLAR	TOPLAM GEMİ	TOPLAM GT
OCAK	3866	43.169.700
ŞUBAT	3234	41.512.119
MART	3955	45.833.308
NİSAN	4053	46.232.210
MAYIS	4462	52.523.600
HAZİRAN	4218	47.667.563
TEMMUZ	4384	52.072.067
AĞUSTOS	4348	51.510.938
EYLÜL	4243	50.788.752
EKİM	4171	50.875.277
KASIM	4038	48.444.299
ARALIK	4105	49.065.161
TOPLAM	49077	579.694.994
Aylık ortalama	4090	48.307.916
Günlük ortalama	134	1.588.205

**2005 YILI AYLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZINDAN GEÇEN TEHLİKELİ
YÜK TAŞIYAN GEMİ İSTATİSTİKLERİ**

AYLAR	GENEL GEMİ SAYISI	TEHLİKELİ YÜK TAŞIYAN GEMİ SAYISI	%	TOPLAM YÜK MİKTARI
OCAK	4322	803	19%	10.425.487
ŞUBAT	3595	740	21%	11.435.990
MART	4512	840	19%	12.212.171
NİSAN	4874	888	18%	12.131.649
MAYIS	5069	931	18%	13.613.169
HAZİRAN	4546	833	18%	11.714.626
TEMMUZ	4807	905	19%	12.642.898
AĞUSTOS	4758	796	17%	12.303.831
EYLÜL	4639	781	17%	11.643.232
EKİM	4552	826	18%	11.933.686
KASIM	4583	843	18%	11.764.778
ARALIK	4537	841	19%	11.745.679
G.TOPLAM	54794	10027	18%	143.567.196

Aylık ortalama

836

11963933

Günlük ortalama

27,5

393334,8

**2005 YILI AYLARA GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZINDAN GEÇEN
TEHLİKELİ YÜK TAŞIYAN GEMİ İSTATİSTİKLERİ**

AYLAR	GENEL GEMİ SAYISI	TEHLİKELİ YÜK TAŞIYAN GEMİ SAYISI	%	TOPLAM YÜK MİKTARI
OCAK	3866	707	18%	10.169.582
ŞUBAT	3234	661	20%	12.737.274
MART	3955	745	19%	12.813.517
NİSAN	4053	747	18%	11.736.336
MAYIS	4462	772	17%	14.757.784
HAZİRAN	4218	737	17%	12.527.421
TEMMUZ	4384	806	18%	13.365.909
AĞUSTOS	4348	711	16%	12.071.337
EYLÜL	4243	695	16%	12.840.921
EKİM	4171	706	17%	11.809.106
KASIM	4038	754	19%	11.165.208
ARALIK	4105	772	19%	12.956.981
G.TOPLAM	49077	8813	18%	148.951.376
aylık ortalama		734		12412615
günlük ortalama		24,1		408086

**YILLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZINDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN
KILAVUZ ALMA DURUMLARI**

YILLAR	İSTANBUL BOĞAZI		
	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	%
1995	46954	17772	38
1996	49952	20317	41
1997	50942	19753	39
1998	49304	18881	38
1999	47906	18424	38
2000	48079	19209	40
2001	42637	17767	41
2002	47283	19905	42
2003	46939	21175	45
2004	54564	22318	41
2005	54794	24494	45

**YILLARA GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZINDAN
GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN KILAVUZ ALMA DURUMLARI**

YILLAR	ÇANAKKALE BOĞAZI		
	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	%
1995	35460	8294	23
1996	35487	10081	28
1997	36543	11047	30
1998	38777	11448	30
1999	40582	10002	24
2000	41561	11130	26
2001	39249	10704	27
2002	42669	12164	28
2003	42648	13020	30
2004	48421	14404	30
2005	49077	15561	32

**2005 YILI ÜLKELERE GÖRE İSTANBUL BOĞAZI KILAVUZ ALAN, SP-1
VEREN VE UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ İSTATİSTİKLERİ**

ÜLKELER	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	SP-1 VEREN	%	UĞRAKSIZ GEÇEN	%
TÜRKİYE	11816	202	2%	11816	100%	3762	32%
RUSYA	7012	2701	39%	6986	100%	4561	65%
UKRAYNA	4208	2238	53%	4198	100%	2046	49%
ROMANYA	188	102	54%	178	95%	129	69%
BULGARİSTAN	840	671	80%	825	98%	540	64%
YUNANİSTAN	1251	1188	95%	1244	99%	1179	94%
G.KIBRIS	671	539	80%	671	100%	670	100%
SURİYE	1286	84	7%	1286	100%	1207	94%
HONDURAS	103	73	71%	103	100%	38	37%
LÜBNAN	274	62	23%	274	100%	250	91%
MALTA	5170	3122	60%	5170	100%	3906	76%
ANTİGUA	868	492	57%	868	100%	654	75%
BAHAMA	691	593	86%	691	100%	614	89%
LİBERYA	1090	1005	92%	1090	100%	961	88%
PANAMA	2927	2136	73%	2927	100%	2279	78%
NORVEÇ	281	261	93%	281	100%	235	84%
DİĞER ÜLKELER	16118	9025	56%	16078	100%	11080	69%
G.TOPLAM	54794	24494	45%	54686	100%	34111	62%

**2005 YILI ÜLKELERE GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZI KILAVUZ ALAN, SP-1
VEREN VE UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ İSTATİSTİKLERİ**

ÜLKELER	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	SP-1 VEREN	%	UĞRAKSIZ GEÇEN	%
TÜRKİYE	8941	226	3%	8941	100%	3923	44%
RUSYA	4811	260	5%	4801	100%	4602	96%
UKRAYNA	2254	224	10%	2252	100%	2041	91%
ROMANYA	140	12	9%	135	96%	132	94%
BULGARİSTAN	713	175	25%	707	99%	539	76%
YUNANİSTAN	1383	808	58%	1376	99%	1186	86%
G.KIBRIS	703	245	35%	703	100%	695	99%
SURİYE	1421	227	16%	1421	100%	1201	85%
HONDURAS	47	9	19%	47	100%	39	83%
LÜBNAN	265	22	8%	265	100%	247	93%
MALTA	5151	1682	33%	5150	100%	3942	77%
ANTİGUA	1531	1030	67%	1530	100%	651	43%
BAHAMA	1066	787	74%	1066	100%	614	58%
LİBERYA	1490	1134	76%	1489	100%	958	64%
PANAMA	3640	2104	58%	3640	100%	2279	63%
NORVEÇ	380	315	83%	380	100%	235	62%
DİĞER ÜLKELER	15141	6401	42%	15076	100%	11103	73%
G.TOPLAM	49077	15661	32%	48979	100%	34387	70%

**YILLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZI'NDA MEYDANA GELEN DENİZ
KAZALARI**

YILLAR	KAZA SAYISI
1990	43
1991	49
1992	39
1993	25
1994	12
1995	4
1996	7
1997	11
1998	20
1999	9
2000	9
2001	20
2002	13
2003	13
2004	26
2005	41

NOT : Kazalar, Boğaz ve yaklaşma sularını içermektedir.

**YILLARA GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZI'NDA MEYDANA GELEN DENİZ
KAZALARI**

YILLAR	KAZA SAYISI
1990	-
1991	-
1992	-
1993	-
1994	-
1995	12
1996	10
1997	5
1998	7
1999	7
2000	8
2001	9
2002	9
2003	4
2004	2
2005	20

NOT : Kazalar, Boğaz ve yaklaşma sularını içermektedir.

2005 YILI İSTANBUL BOĞAZI KAZA LİSTESİ

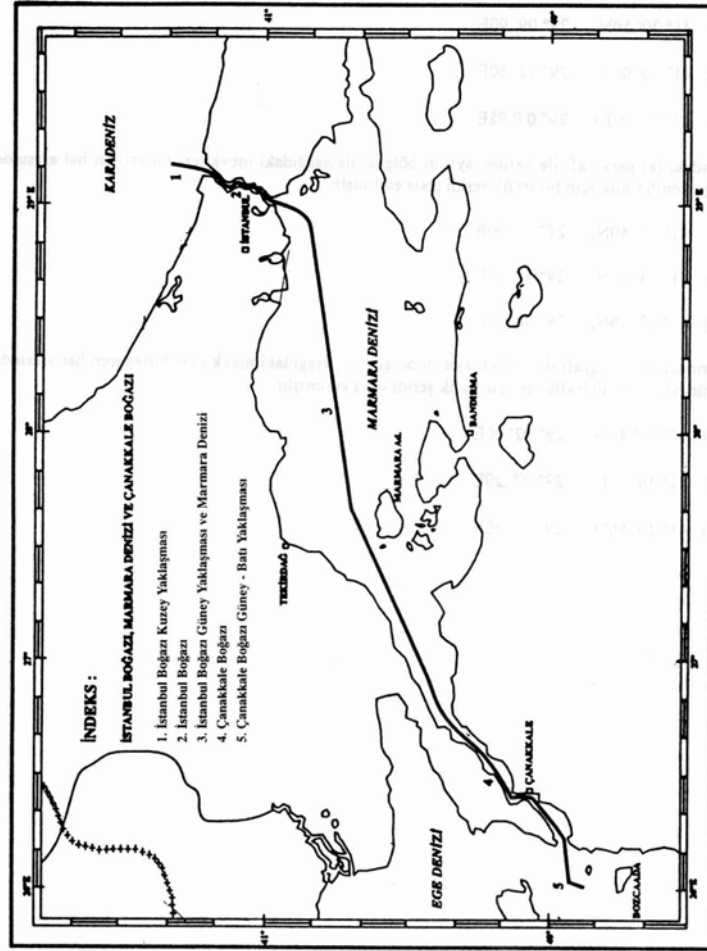
	KAZA YAPAN GEMİNİN/GEMİLE RİN ADI/ADLARI	GT	BAYRAĞI	OLAYIN		
				TARİHİ	SAATİ	TURU
1	SVYATOY PYOTR NMT SILVIA	11854 6894	GEORGIA PANAMA	10.01.2005	08:54	ÇATIŞMA- ÇATMA
2	JM-2	1387	KUZEY KORE	12.02.2005	10:25	MEYİL- ALABORA
3	CASSIOPE SPETSES	2406 80637	KAMBOÇYA YUNANİSTAN	19.02.2005	02:55	ÇATIŞMA- ÇATMA
4	SIRIUS TRINITY ZNAMYA OKTYA	3994 9996 2827	KAMBOÇYA KAMBOÇYA RUSYA	27.02.2005	06:18	ÇATIŞMA- ÇATMA
5	KUMKALE SUNSHINE	683 1214	TÜRKİYE PANAMA	06.03.2005		ÇATIŞMA- ÇATMA
6	BRUNO SALAMON	38431	PANAMA	10.03.2005	11:14	KARAYA OTURMA
7	ZIM NOVOROSSIYSK	15560	MALTA	12.03.2005	11:27	KARAYA OTURMA
8	FAUNA	1772	RUSYA	22.03.2005	12:20	ÇATIŞMA- ÇATMA
9	ARTA MEDİHA ANA	4996 148	BARBADOS TÜRKİYE	07.04.2005	08:00	ÇATIŞMA- ÇATMA
10	NADEZHDA HACI MEHMET KAPTAN	2466 1995	GÜRCİSTAN TÜRKİYE	14.04.2005	01:55	ÇATIŞMA- ÇATMA
11	FİLİZ 1	563	TÜRKİYE	24.04.2005	13:43	ÇATIŞMA- ÇATMA
12	IVAN NAZAROV	1768	RUSYA	10.05.2005	23:45	ÇATIŞMA- ÇATMA
13	AURA	1995	KAMBOÇYA	17.05.2005	21:36	ÇATIŞMA- ÇATMA
14	YAŞAR KAPTAN II	3493	GÜRCİSTAN	18.05.2005	21:38	YANGIN- PATLAMA
15	ARBITRAJE	885	KUZEY KORE	20.06.2005	03:42	KARAYA OTURMA
16	BULMARKET 1 EUROCARRIER	2083 15627	BULGARİSTAN KAMBOÇYA	02.07.2005	23:31	ÇATIŞMA- ÇATMA
17	TEGUCIGALPA	7468	BELİZE	04.07.2005	23:45	ÇATIŞMA- ÇATMA
18	CORONA-Z	2406	PANAMA	15.07.2005	07:50	BATMA
19	ARCTIC SPIRIT	6395	MALTA	17.07.2005	01:00	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
20	DOĞUCAN MOOREA	1722 4495	KAMBOÇYA BELİZE	23.07.2005	20:50	ÇATIŞMA- ÇATMA

21	MERTON-1	2592	MOLDOVA	04.08.2005	17:58	ÇATIŞMA- ÇATMA
22	PACIFIC MERCURY CAPT.ABDULLAH	27763 4944	LİBERYA SURIYE	14.08.2005	20:11	ÇATIŞMA- ÇATMA
23	TURANLAR 2	1144	TÜRKİYE	16.08.2005	19:25	KARAYA OTURMA
24	ALİCAN DEVAL	4638	TÜRKİYE	09.09.2005	03:29	ÇATIŞMA- ÇATMA
25	OSKAR	1106	KUZEY KORE	28.09.2005	17:14	MEYİL- ALABORA
26	AYTAK	78	TÜRKİYE	02.10.2005	20:40	KARAYA OTURMA
27	H HASAN YARDIM	23186	TÜRKİYE	06.10.2005	02:40	ÇATIŞMA- ÇATMA
28	AYNACIOĞLU I	998	TÜRKİYE	08.10.2005	00:42	MEYİL- ALABORA
29	CMA CGM INTENSITY	25407	GÜNEY KIBRIS	15.10.2005	02:50	ÇATIŞMA- ÇATMA
30	CHEROKEE HARITINA ARNES	4962 1696 20922	MALTA MONGOLIA MALTA	24.10.2005	23:41	ÇATIŞMA- ÇATMA
31	SUPER STAR	12215	MISIR	30.10.2005	06:40	ÇATIŞMA- ÇATMA
32	LENANEFT-2056	2871	RUSYA	01.11.2005	16:41	ÇATMA
33	NATIONAL STAR	5741	MISIR	04.11.2005	21:50	ÇATMA
34	MOBBYDICK	375	HONDURAS	07.11.2005	00:05	ÇATMA
35	WIS 1		ROMANYA	09.11.2005	08:50	BATMA
36	MAFRA	8107	MALTA	10.11.2005	09:25	ÇATMA
37	MEZİYET ANA	5451	MALTA	12.11.2005	04:30	ÇATMA
38	AVIOR	2457	KOMOROS	18.11.2005	07:52	KARAYA OTURMA
39	GAGARIN	2516	KUZEY KORE	11.12.2005	14:10	ÇATMA
40	NADER II	1285	KUZEY KORE	16.12.2005	15:19	KARAYA OTURMA
41	SEATIDE	2581	UKRAYNA	24.12.2005	21:16	ÇATMA

2005 YILI ÇANAKKALE BOĞAZI KAZA LİSTESİ

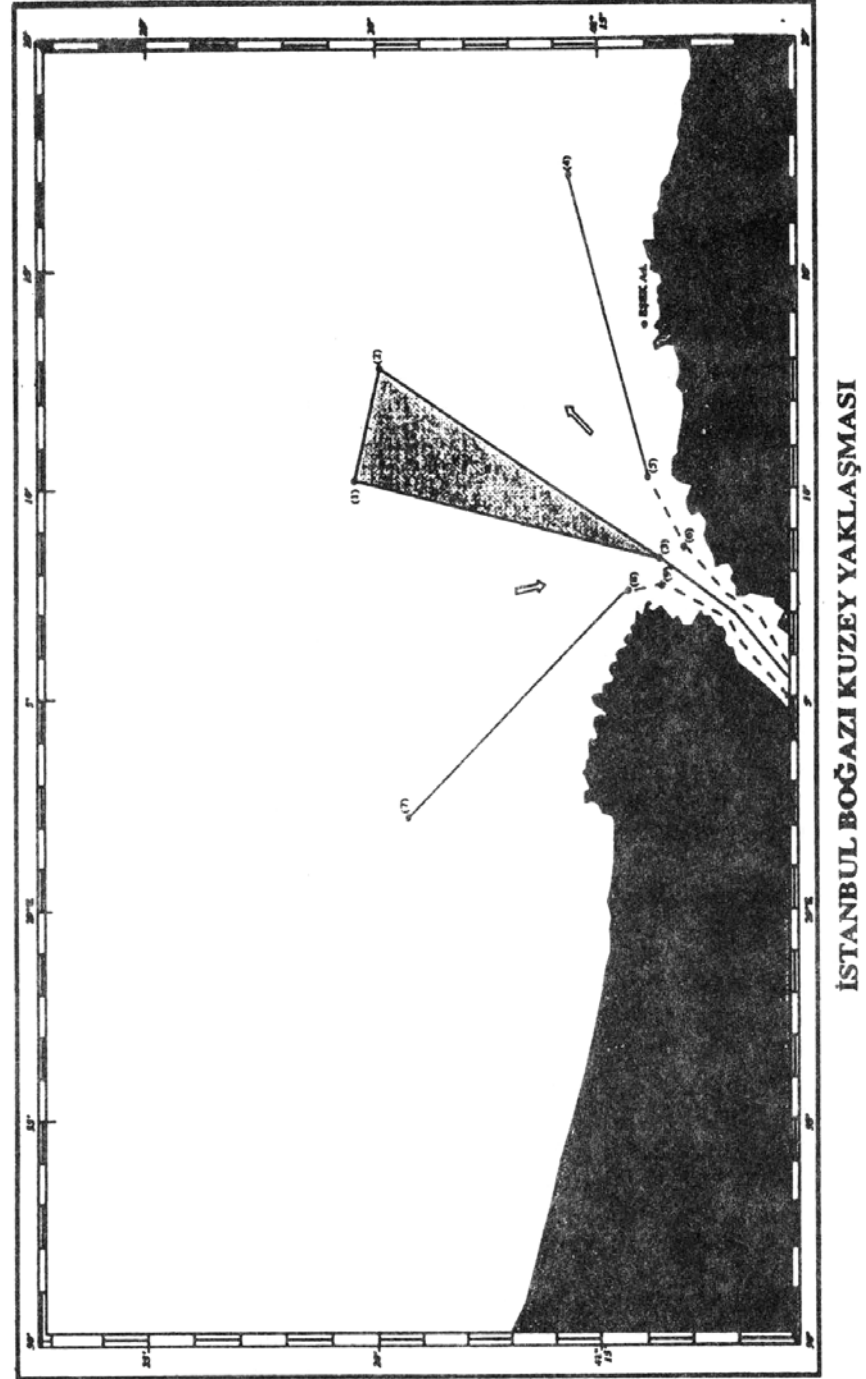
	KAZA YAPAN GEMİNİN/GEMİLE RİN ADI/ADLARI	GT	BAYRAĞI	OLAYIN		
				TARİHİ	SAATİ	TURU
1	HAZNEDAR	1077	TÜRKİYE	10.01.2005	08:25	KARAYA OTURMA
2	MERYEM	747	TÜRKİYE	20.02.2005	01:01	KARAYA OTURMA
3	SUDE 1 ARAS 1	578 2457	TÜRKİYE GÜRCİSTAN	29.03.2005	03:40	ÇATIŞMA- ÇATMA
4	MSC ROBERTA AEGEAN WIND	39892 23640	PANAMA YUNANİSTAN	03.04.2005	05:37	ÇATIŞMA- ÇATMA
5	TURAN C	9145	PANAMA	06.04.2005	14:30	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
6	CHINOOK	24252	CAYMAN ADALARI	22.04.2005	01:03	KARAYA OTURMA
7	FIRAT	4122	MALTA	15.05.2005	16:13	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
8	SEA CASTLE	815	PANAMA	28.05.2005	10:05	KARAYA OTURMA
9	HEKABE	34572	NORVEÇ	06.06.2005	11:27	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
10	NICHOLAS M	22912	ST.VINCENT	21.06.2005	22:00	KARAYA OTURMA
11	KASSOS	11582	KIBRIS	09.07.2005	11:55	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
12	SİBEL	237	TÜRKİYE	13.07.2005	11:55	KARAYA OTURMA
13	SEA CASTLE	815	PANAMA	01.09.2005	07:15	KARAYA OTURMA
14	DETEK SALVOR KIRKLARELİ	280 5532	TÜRKİYE TÜRKİYE	02.09.2005	00:30	ÇATIŞMA- ÇATMA
15	AVENTURE	5	RUSYA	09.09.2005	19:20	KARAYA OTURMA
16	STEFANIA I	16775	MALTA	15.10.2005	04:10	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
17	DELAWARE	3972	GÜRCİSTAN	26.10.2005	13:49	KARAYA OTURMA
18	FELİZ 1	23556	PANAMA	12.11.2005	00:00	KARAYA OTURMA
19	MONTE ROSSO	50571	MALTA	16.12.2005	20:00	KİRLİLİK- DÖKÜNTÜ
20	EAGLE CARINA	52504	SİNGAPUR	18.12.2005	16:11	KARAYA OTURMA

EK-11. Trafik Ayırım Düzenleri ve Boğaz yaklaşımları



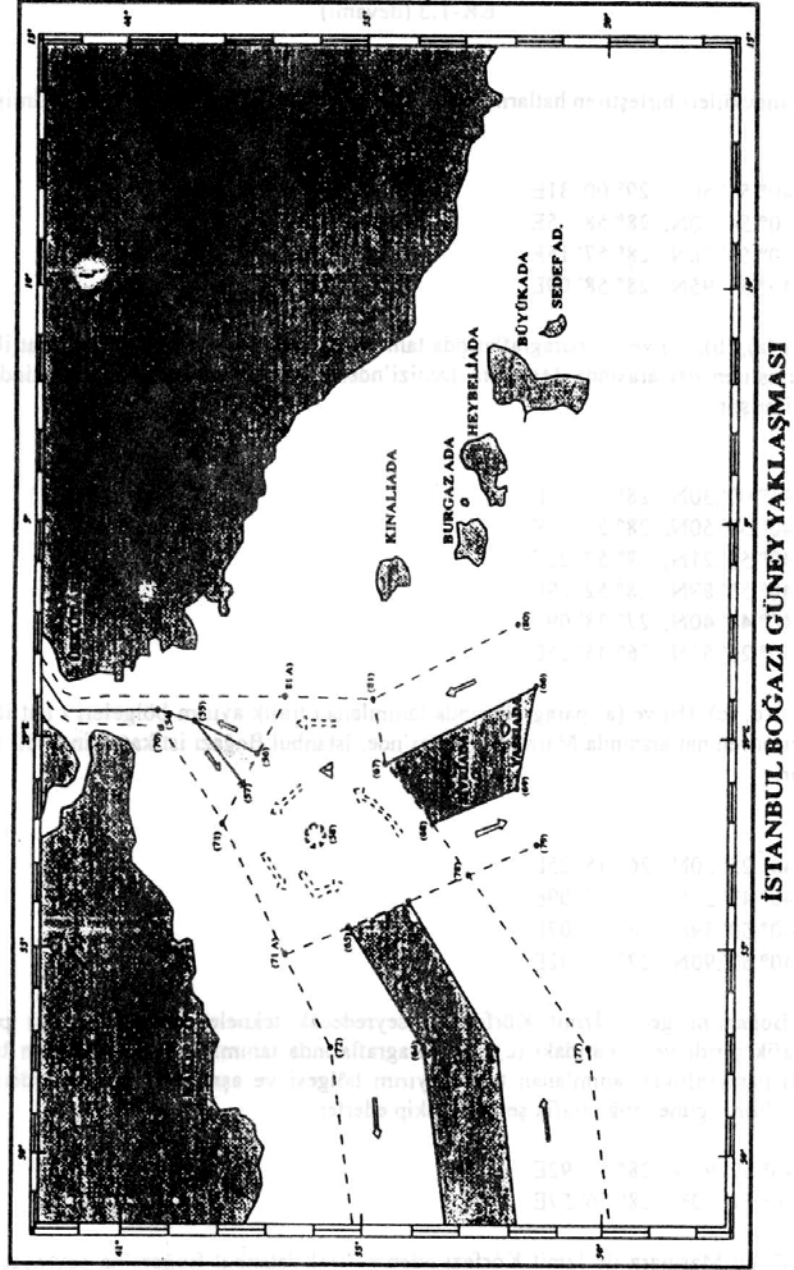
İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması

EK - 1.1 (Harita)

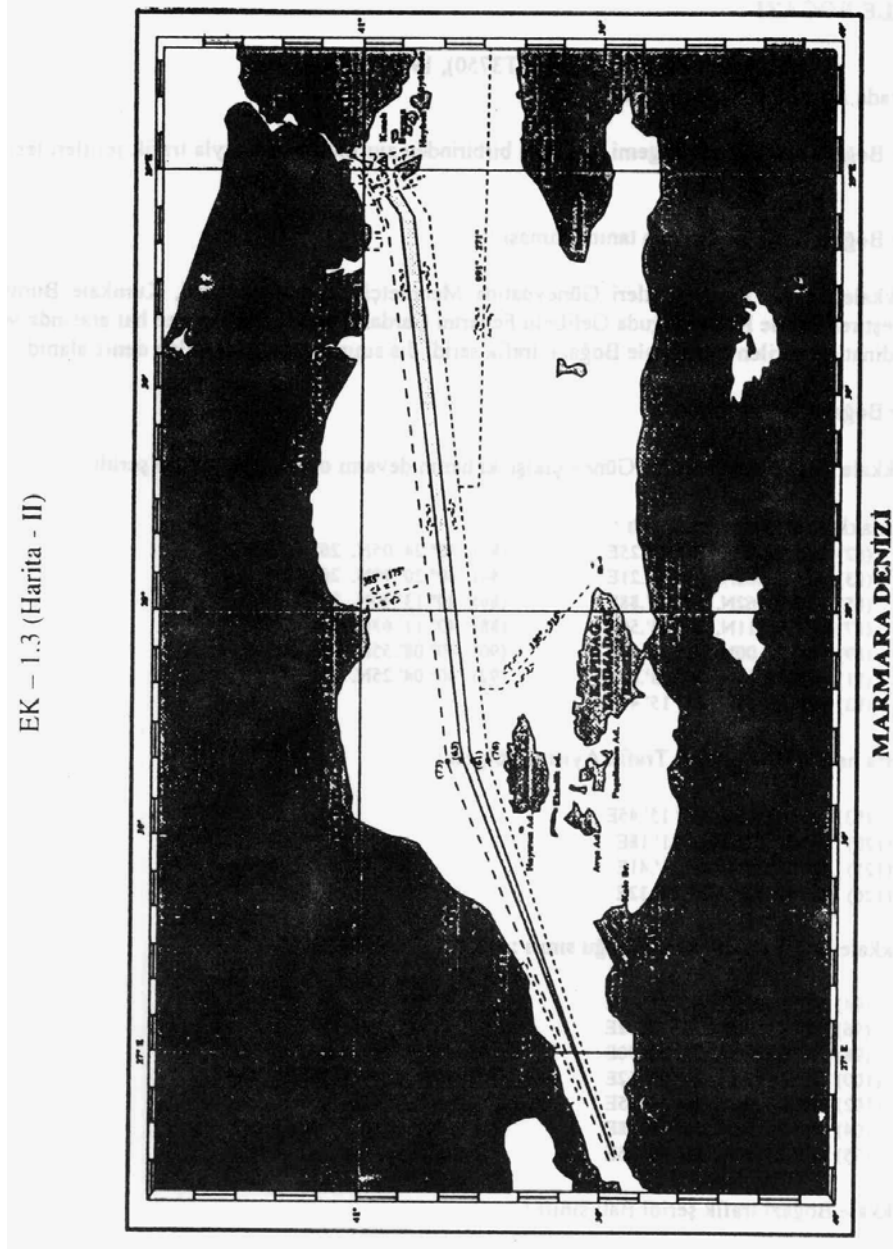


İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması

EK – 1.3 (Harita - I)

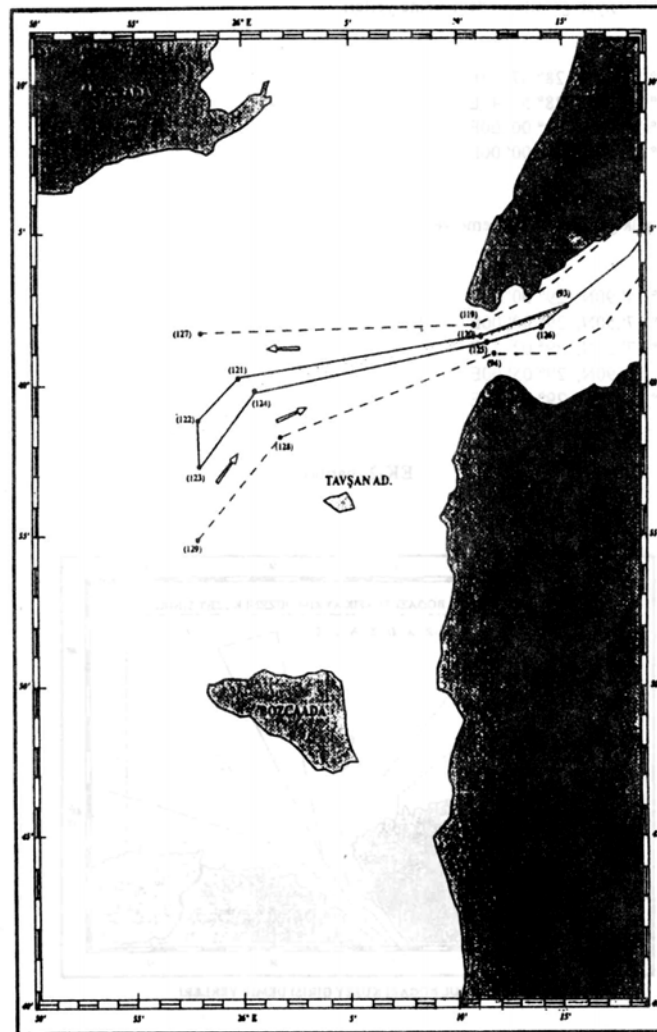


Marmara Denizi Trafik Ayrım Düzeni



Çanakkale Boğazı Güneybatı Yaklaşması

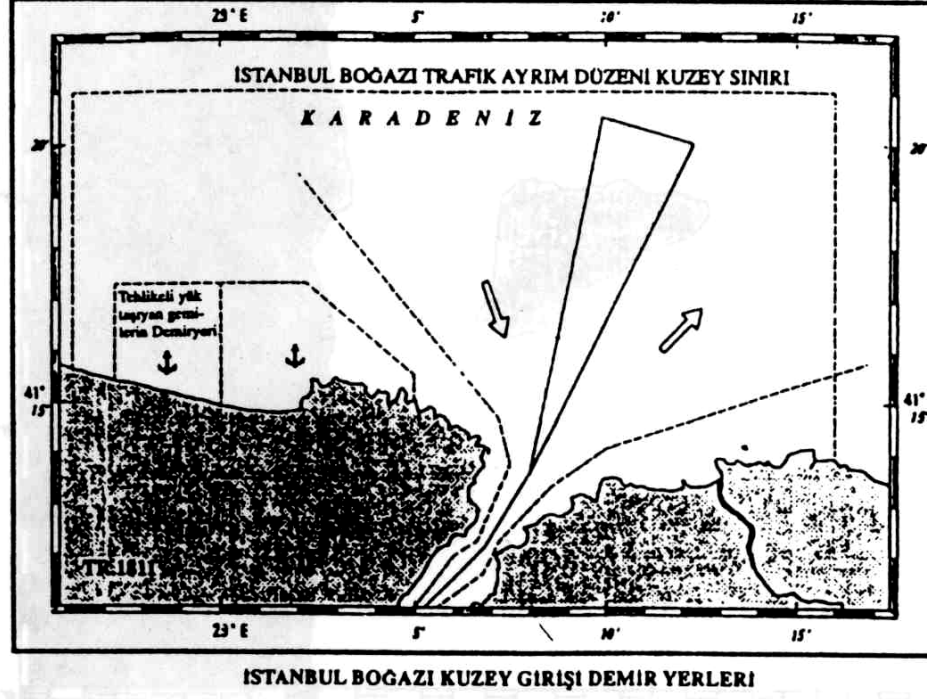
EK 1.5 (harita)



ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEY - BATI YAKLAŞMASI

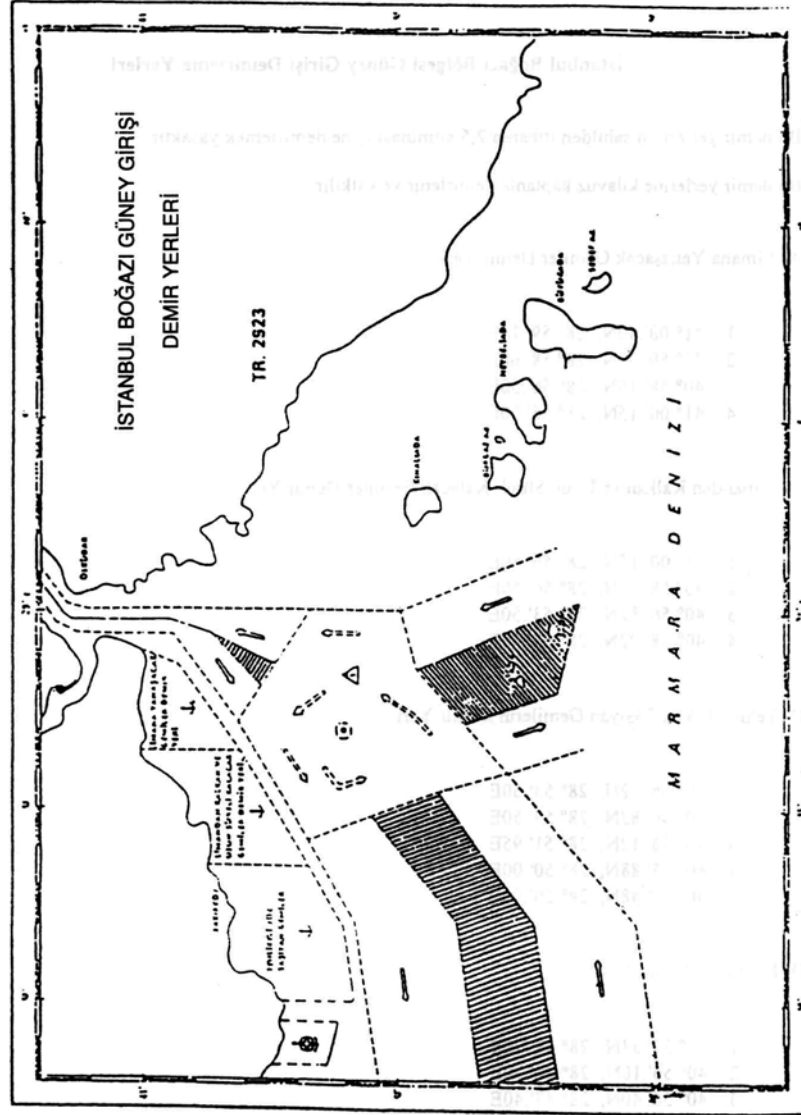
EK-12. İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

EK-2 (harita)



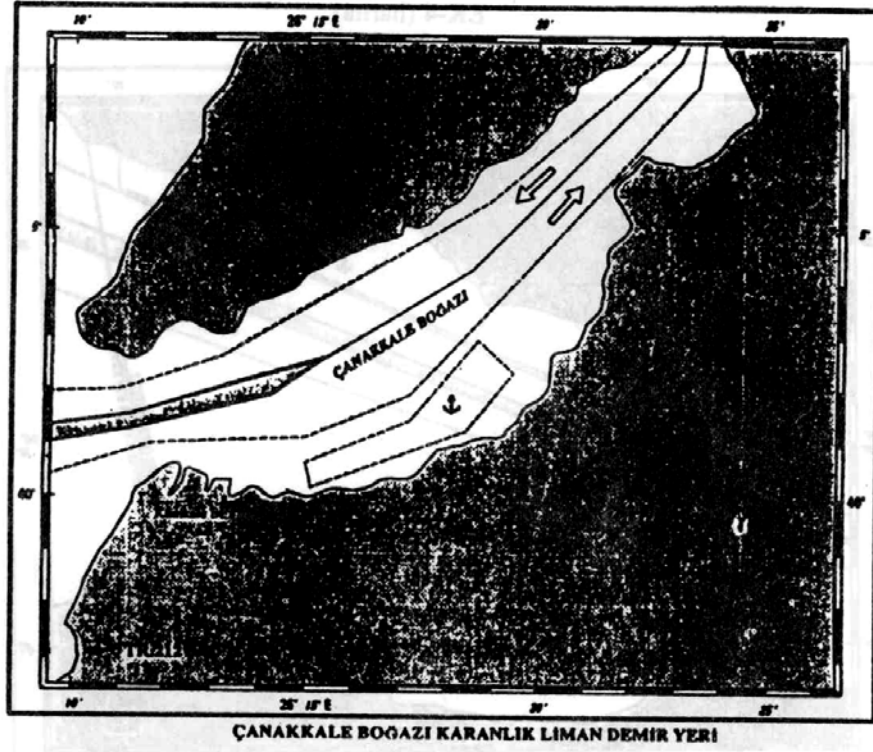
EK-13. İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

EK-3 (harita)



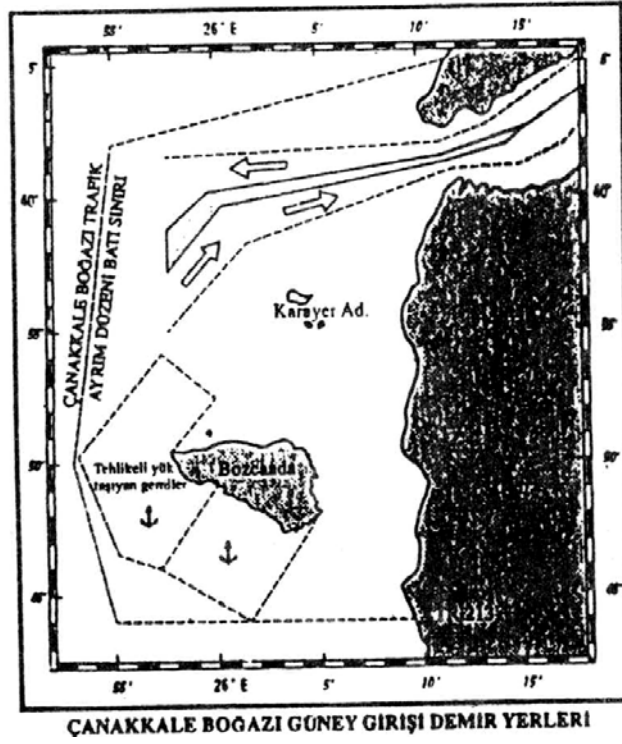
EK-14. Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri

EK-5 (harita)



EK-15. Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

EK-6 (harita)



EK-16. Boğaz Geçişinde Kullanılan Rapor Formları**SP 1 RAPORU FORMU**

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI, ÇAĞRI İŞARETİ, BAYRAĞI, IMO No, MMSI No
B	TARİH VE ZAMAN (UTC)
C	MEVKİSİ (ENLEM/BOYLAM)
F	DEVAMLI MANEVRA SÜRATİ (KNOTS) (ondalık kısım da yazılacak)
G	KALKIŞ LİMANI
H	BOĞAZA GİRİŞ TARİHİ VE ZAMANI (UTC)
I	VARIŞ LİMANI
J	KILAVUZ KAPTAN İSTEĞİ (EVET/HAYIR) İSTANBUL BOĞAZI MARMARA DENİZİ ÇANAKKALE BOĞAZI
O	BAŞTA VE KIÇTA SU ÇEKİMİ, AZAMİ HAVA ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI)
Q	ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER
R	TEHLİKELİ, NÜKLEER VE KİRLETİCİ YÜK İLE İLGİLİ AÇIKLAMA(UN NO/ ADI/KLASI/MİKTARI) *
T	GEMİ ACENTESİ / TEMSİLCİSİ ve VERGİ NO'SU
U	GEMİ TİPİ TAM BOY / EN (METRE) GT / NT
X	P&I SİGORTA BİLGİSİ (P&I Klüp Adı / Poliçe Numarası / Geçerlilik Tarihi)

SP 2 RAPORU FORMU

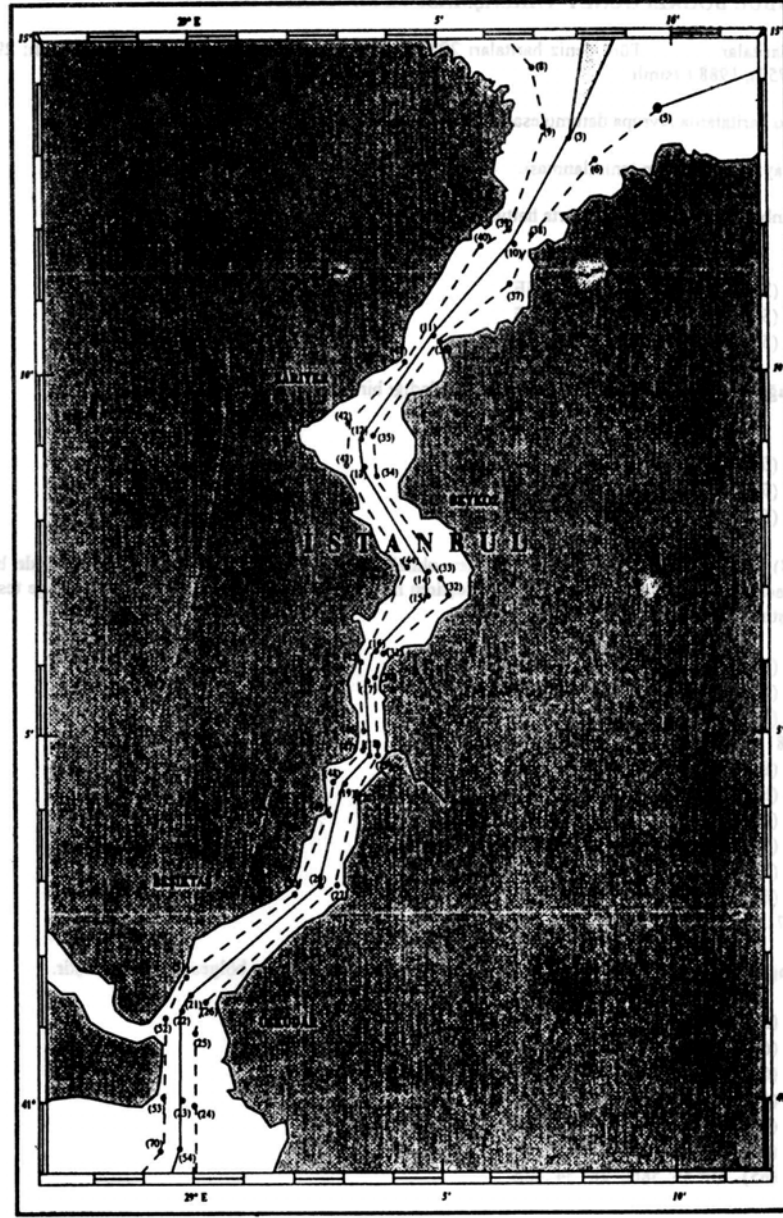
Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI, ÇAĞRI İŞARETİ, BAYRAĞI, IMO NO, MMSI NO
D	MEVKİSİ (KERTERİZ/MESAFE)
H	BOĞAZA GİRİŞ TARİHİ VE ZAMANI
J	KILAVUZ KAPTAN İSTEĞİ (EVET/HAYIR) İSTANBUL BOĞAZI MARMARA DENİZİ ÇANAKKALE BOĞAZI
T	GEMİ ACENTESİ / TEMSİLCİSİ
Q	ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER

MEVKİ RAPORU FORMU/ ÇAĞIRMA NOKTASI RAPORU FORMU

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ

EK-17. İstanbul Boğazı Trafik Ayrım Düzeni

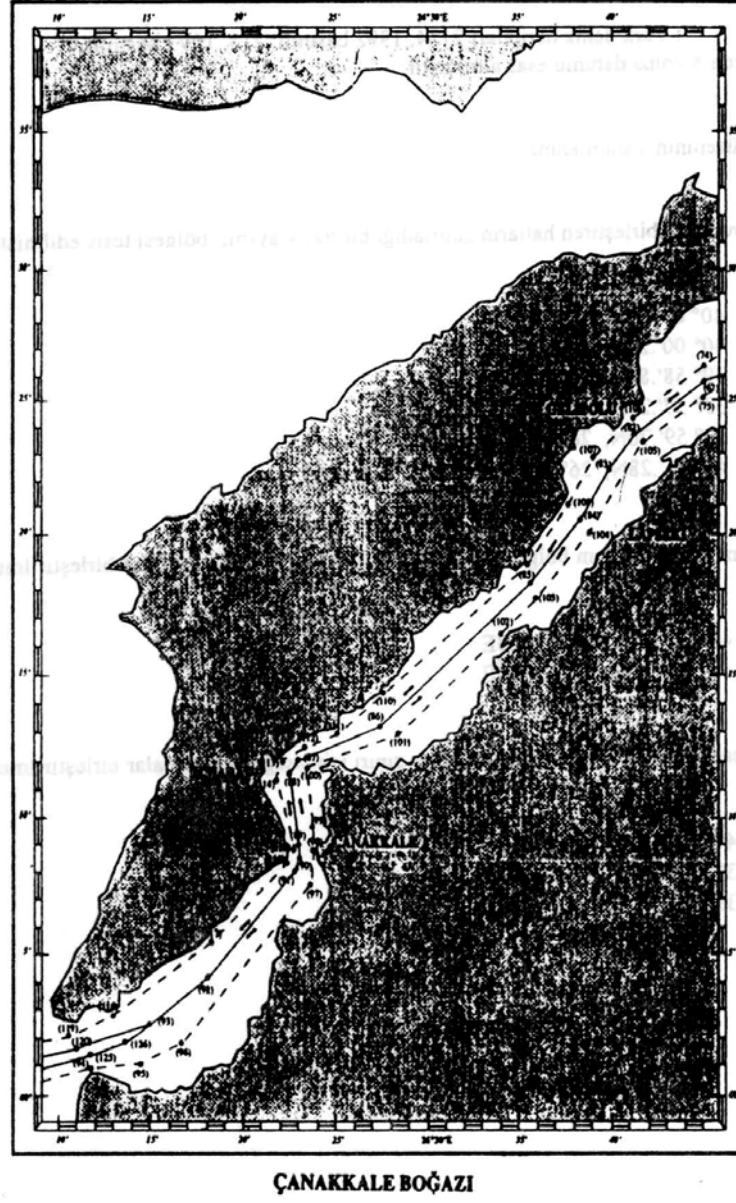
EK – 1.2 (Harita)



İSTANBUL BOĞAZI

EK-18. Çanakkale Boğazı Trafik Ayrım Düzeni

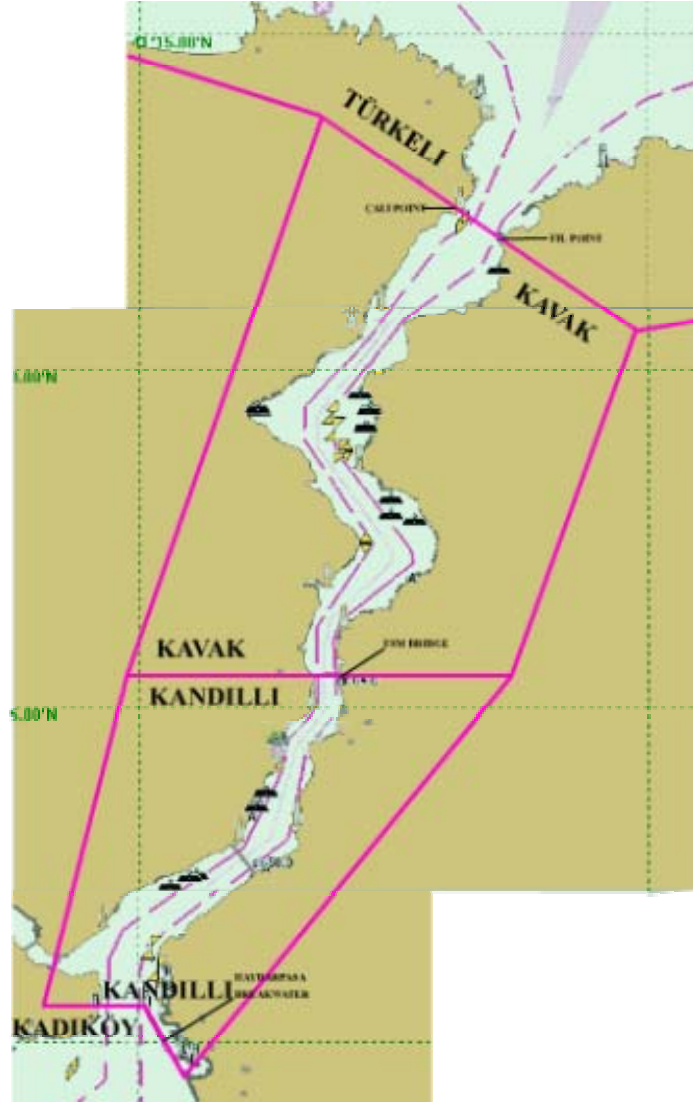
EK – 1.4 (Harita)



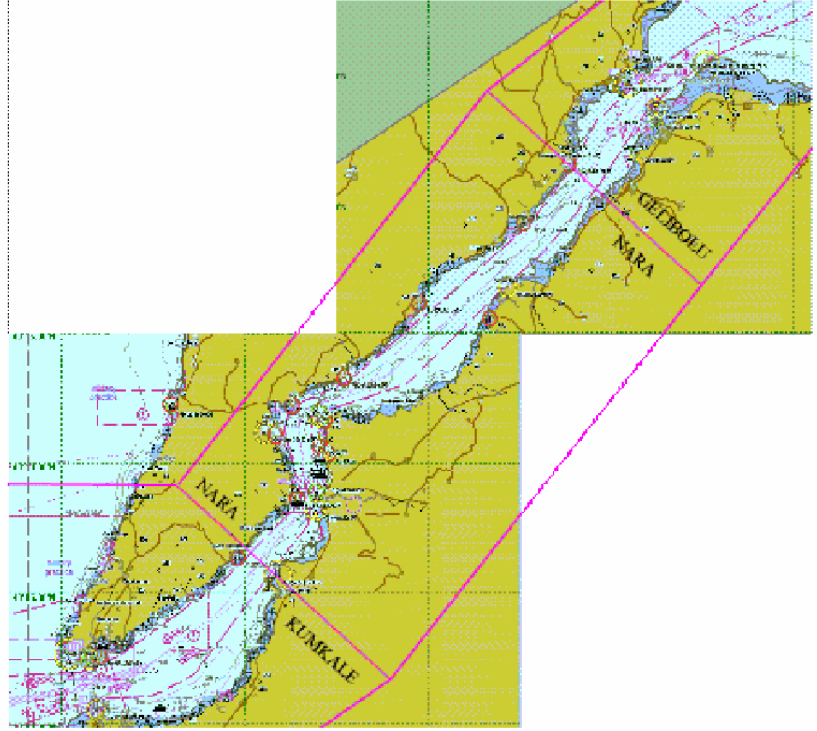
EK-19. Türk Boğazları'nda Kılavuz Alma Mevkileri

	İstanbul Boğazı		Çanakkale Boğazı	
	Karadeniz tarafında:	Marmara tarafında:	Ege tarafında:	Marmara tarafında:
Kılavuz kaptan alma yeri:	41° 15', 15N 29° 07', 94E	40°55' , 28N– 28°58' , 75 E	40° 00' 45N 26° 08' , 15E	40 25', 70N 26° 44', 15E
Kılavuz kaptan çıkartma yeri:	41° 14' , 48N 29° 09' , 52E	40°56' , 52N 28°54' , 70E	40° 01', 55N 26° 08, 20E	40° 25', 05N 26° 44', 10E

EK-20. İstanbul Boğazı Sektör Sınırları Haritası



EK-21. Çanakkale Boğazı Sektör Sınırları Haritası



EK-22. Türk Boğazları'nda Haberleşme

Haberleşme Türkçe Yapıldığında	Haberleşme İngilizce Yapıldığında
• BİLGİ • TAVSİYE • UYARI • TALİMAT • SORU • CEVAP • TALEP • NİYET	• INFORMATION • ADVICE • WARNING • INSTRUCTION • QUESTION • ANSWER • REQUEST • INTENTION

SEKTÖR ADI	ÇALIŞMA KANALI	ÇAĞRI İŞARETİ
TÜRKELİ	VHF/RT Kanal 11	SEKTÖR TÜRKELİ
KAVAK	VHF/RT Kanal 12	SEKTÖR KAVAK
KANDİLLİ	VHF/RT Kanal 13	SEKTÖR KANDİLLİ
KADIKÖY	VHF/RT Kanal 14	SEKTÖR KADIKÖY

SEKTÖR ADI	ÇALIŞMA KANALI	ÇAĞRI İŞARETİ
GELİBOLU	VHF/RT Kanal 11	SEKTÖR GELİBOLU
NARA	VHF/RT Kanal 12	SEKTÖR NARA
KUMKALE	VHF/RT Kanal 13	SEKTÖR KUMKALE

EK-23. Boğazlarda Yaşanan Önemli Kazalar

- 1960: Yugoslav ile Yunan tankerleri çarpıştı: 20 ölü.
- 1966: Galatasaray motoru, kereste yüklü Aksaray'la çarpıştı: 13 ölü.
- 1966: Rumen gemisi, Bereket yolcu motorunu batırdı: 8 ölü.
- 1970: İtalyan bandıralı Ancona kıyıda bir binaya çarptı: 5 ölü.
- 1979: Rumen Karpat ile Türk Kefeli gemisi çarpıştı: 5 ölü.
- 1979: Yunan tankeri Evrialı ile Rumen Independenta tankeri Haydarpaşa açıklarında çarpıştı, Independenta tankeri infilak etti: 43 ölü.
- 1980: Yunan ve Sovyet bandıralı iki tanker çarpıştı: 2 ölü.
- 1985: Meltem hücumbotu ile Sovyet savaş gemisi çarpıştı: 5 denizcimiz şehit
- 1991: Lübnan bandıralı koyun yüklü Rabunion 18, Filipin bandıralı Madonna Lili ile çarpıştı: 22 bin koyun telef oldu.
- 1994: Rum tankeri, Sea Broker adlı şileple çarpıştı: 27 ölü.
- 1999: Honduras bandıralı Selin S, Kumkapı sahilinde karaya oturdu.
- 1999: Belize bandıralı yük gemisi, Bulgar gemisiyle çarpıştı: Gemi battı.

3 ŞUBAT 1999 SALI
CUMHURİYET HABERLER
7

OBİV Başkanı Soysal: Petrolü olmayan Türkiye, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke

Türkiye Avrupa için vazgeçilmez

BARIŞ DOSTER

OBİV Başkanı Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti. Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti.

Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti. Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti.

DUZ YAZI

OBİV'IN YAKIN DÖNEM PROJELERİ

Jet Parça...

OBİV Başkanı Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti. Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti.

2025'te en ileri Müslüman ülke

Türkiye'nin geleceği parlak

OBİV Başkanı Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti. Soysal, Türkiye'nin petrolü olmayan bir ülke olarak, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke olduğunu söyledi. Soysal, Türkiye'nin Avrupa için vazgeçilmez olduğunu belirtti.



OBİV Başkanı Soysal: Petrolü olmayan Türkiye, cumhuriyet rejimi sayesinde en ileri Müslüman ülke

Türkiye Avrupa için vazgeçilmez

BARIŞ DOSTER

Ortadoğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı (OBİV) Başkanı, emekli Büyükelçi İsmail Soysal, Türkiye'nin jeostratejik konumu, politik gücü, devlet geleneği ve laik cumhuriyet yönetimi nedeniyle hem Batı dünyası hem de bölge istikrarı açısından vazgeçilmez olduğunu söyledi.

Türkiye'nin diplomasi ile devletler hukukunu birlikte yürütmesi gerektiğini belirten Soysal, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinin gelineen noktada Türkiye'nin lehine olmadığını, Türkiye'nin denetimini düzenleyen bu maddenin mutlaka değiştirilmesi gerektiğini söyledi. Soysal "Gerekirse Montrö Sözleşmesi feshedilebilir. Bunun feshedilmesinin aleyhimize olabileceği şeklinde hükümetlerde bir çekingenlik var. Ama eskilerin deyimiyle, ahval ve şerait değişince, hükümler de değişir. Kaldı ki, fesihten sonra da Boğazlar rejimi otomatikman 2 yıl sürüyor ve bu süre içinde bir konferans toplanabilir" diye konuştu. Boğazlar'la ilgili olarak toplanacak yeni bir konferansta, ilgili tüm ülkelerin Türkiye'nin karşısında yer alacağına dikkat çeken Soysal, bu nedenle öncelikle ABD'nin ikna edilmesinin şart olduğunu, ABD'nin bölgede Türkiye'ye muhtaç olduğunun unutulmaması gerektiğini anımsattı. "Şimdiki halde tüm gemiler bedava ve rahat rahat geçiyorlar. Bu böyle süremez. Sürekli kazalar oluyor. Bir gün İstanbul elden gidebilir" diyen Soysal, ticaret gemisinin tanımının tüm ayrıntısıyla yapılması, Türkiye'nin gemilerin tonajını belirleme hakkının olması gerektiğini vurguladı. Soysal, Avrasya Koridoru'nun Türkiye'nin önüne çok geniş ufuk ve fırsatlar açtığını belirterek Türkiye'nin; petrolü olmamasına karşın, laik cumhuriyet rejimi sayesinde, Müslüman ülkeler arasında sanayisi en ileri ve en çağdaş ülke olduğunu

belirtti. Soysal, Türkiye'nin ABD ile çok boyutlu işbirliği ve çıkar ortaklığına karşın, Kuzey Irak konusunda zaman zaman ters düştüğüne dikkat çekti.

ABD'nin Azerbaycan'a füze koymak istemesinin Rusya'yı, Rusya'nın Ermenistan'a füze koymak istemesinin ise ABD'yi rahatsız edeceğini belirten Soysal, Ermenistan'ın böyle bir öneriyi Türkiye ile ilişkilerini de göz önüne alarak kabul edemeyeceğini öne sürdü. AB'nin, Avrasya bölgesiyle öncelikle ekonomik olarak ilgilendiğini, ABD'nin ilgisinin ise hem ekonomik hem de stratejik olduğunu ifade eden Soysal, ABD'nin Ortadoğu politikasını petrolün şekillendirdiğini vurguladı.

Soysal "Irak bölgede en çok petrolü olan ülkeler arasında. ABD de bu nedenle Irak'ı denetim altında tutmak istiyor. Saddam bölgeye hâkim olmak istedi ama.. Irak'ın, Kuveyt'e yönelik saldırısından bu yana attığı adımlar çok hesapsız adımlar. Kuveyt'ten sonra sırada Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri vardı" dedi. Mısır hariç, Araplarda devlet geleneği olmadığını, bölgede bir tek İran ve Türkiye'de devlet geleneği olduğunu belirten Soysal, Arap dünyasının dünyadaki gelişmelerin tam olarak farkında olmadığını söyledi. Soysal, şunları dedi:

"Araplarda diplomasi kuralları ve geleneği yok. Bizde ise bunlar var, Arapların aksine ahde vefa ilkesine de uyuyor, sözümüzü tutuyoruz. Türkiye tüm bu yönleriyle hem ABD hem AB hem de bölge ülkeleri için vazgeçilmez bir denge ve istikrar ögesi. ABD, Türkiye'nin karşısına açıktan çıkamaz. Türkiye'nin, gücünü ve potansiyelini iyi değerlendirmesi, demokrasisini güçlendirmesi durumunda etkinliği çok daha artacaktır."



Taylor ülkesine teslim ediliyor

[illegible]

**Bazıları
canlı diyor**
■ WASHINGTON (AA)

Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Stegnyiy "Kavganın olmadığı durumlarda, yeni kavga aramaya gerek yok" diyor:

Montrö tartışmaları yersiz

BAHAR SELİM DÜLEK

[illegible]

- ABD'nin Karadeniz'e koşturmasından gırtlak gırtlak, karnas gırtlaklar, Moğolca kurt bakanlar?

[illegible]

- Mentelele şoklarına tanık olan kahramanlar bir illüzyon, başına kadar şokların etkisi altında veya deliliğiyle yaşamını sürdürüyorlardı. 1936 yılında im-

p

Stegniy'e göre asırlar boyu süren rekabet sonucu 1936 yılında imzalanan sözleşme çıkar dengelerini yansıtır ve iyi işleyen bir mekanizması var.



‘Kıbrıs’a sizden farklı bakıyoruz. Fikrimizce AB’nin Kıbrıs konusuna katılması doğru bir unsurdur. AB Kıbrıs’ta siyasi çözümleri yanadır.’

more like horses

[illegible]

Kabın'ta depremde güven

- Kabinin'ın gellerele, on d'ün emele setiye
nasıl bir tablo çıktı?

- Kibiri'ya siyasi gələcəni yoldaş rəhbərlərlə birlikdə təhlil edib, bəzi məsələləri qərarlaşdırıblar. Dövlətimizə qarşı düşmənlərin gələcək siyasətlərini bəzəyiblər.

- Kâfirin/teferrüdanından sonra Türklerle müddet olmasın mı diye?

- Kabir komünarında yaşadığı bey tarifi-
na bakarak hakkı vardır. Ama bir de bizim
tarafımızdan bakarsak. Referanslarında Tifo-
lizin çıkması yemelik kuzu. Kuzu kuzu
tutmuş olduysa kuzulardır. Topraklı Bakı-
rınca Z. Laves, İstanbul'da Tefel ile görüp

11. **Sığınma evleri** in açıldığını söyledi. Kızıyıköy'de bir kilitli ilgilileri, beldeye ilgilileri ve tutarı ile gelişmelerini izliyor. Bu tür reformların sonucunda ortaya çıkıyor. BM'nin belde için çok önemli olduğunu düşünüyor. Genel Sekreterin iyi neyi meydanında, gelişmelerin kısıtlı ve uygun olduğunda bulaşmaların yayıyor. O kısıtlı, sadece deşenden belde arasında ortaya çıkan çitili.

-A Evlatlar, deşenden belde mi?

- Hususiy aşkının bağlı bir sevgi. Sadece
fa'ridin hak kayırmaz. Fikrimizce Allah'ın Kulu-

AİB Kabını'na diğerleri çabucak yanıt vermektedir. Ta-

nasından beri, AB üyesi olarak, AB'nin aile içinde daha aktif rolüne katkı yaparız. Kibris sorununun bir silinisi değeriyle gö-

- İsmi'ne A.B.D. güç kâfi mi olur?

Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Stegnyy "Kavganın olmadığı durumlarda, yeni kavga aramaya gerek yok" diyor:

Montrö tartışmaları yersiz

Stegniy'e göre asırlar boyu süren rekabet sonucu 1936 yılında imzalanan sözleşme çıkar dengelerini yansıtıyor ve iyi işleyen bir mekanizması var.

'Kıbrıs'a sizden farklı bakıyoruz. Fikrimizce AB'nin Kıbrıs konusuna katılması doğru bir unsurdur. AB Kıbrıs'ta siyasi çözümden yanadır.'

BAHADIR SELİM DİLEK

ANKARA - Rusya'nın Ankara Büyükelçisi **Petr Stegnyiy** , Karadeniz'den ABD-İran arasındaki nükleer gerginliğe, Kıbrıs'tan ikili ilişkilere kadar birçok konuda önemli mesajlar verdi. Son dönemde Karadeniz'in jeopolitiğinin değiştiğini vurgulayan Stegnyiy, Montrö'nün değiştirilmesine ilişkin ortaya çıkan tartışmaların yersiz olduğunu söyledi. Büyükelçi, "**Montrö, bugünün koşullarına uygundur**" dedi.

Büyükelçi Stegnyy'in **Cumhuriyet** 'in sorularına verdiği yanıtlar şöyle:

- ABD'nin Karadeniz'e kısıtlama olmadan gemilerini çıkarması girişimlerine Moskova nasıl bakıyor?

PETR STEGNİY - Rusya'nın dış politikasını kavramak için iki anahtar sözcük var. Biri bölgesel istikrar, diğeri ortaklık. Ne Türkiye ne de biz, kimseyi Karadeniz dışına itmek istemiyoruz. Karadeniz'i uluslararası işbirliği alanı olarak görüyoruz. Uyum

Harekâtı'nda kıyıdaş ülkelerin olanaklarının kullanılması konusu. Bu harekâtın ABD karşısı bir art niyeti yoktur.

-Peki ya Montrö?..

- Montrö sözleşmesine taraf olan herhangi bir ülkeden, bugüne kadar sözleşmenin delinmesini veya değiştirilmesini isteyen olmadı bildiğim kadarıyla. 1936 yılında imzalanan sözleşme asırlar boyu devam etmiş bir rekabet sonucudur. Çıkar dengelerini yansıtır. Bu sözleşme şimdiki koşullarda da çıkar dengelerini yansıtmaktadır. Montrö'nün iyi işleyen bir mekanizması var. Karadeniz'de istikrarda esas olan bu sözleşmeyi değiştirmek için herhangi bir neden yoktur. Montrö bugünün koşullarına uygundur ve ara sıra ortaya çıkan "**Montrö'nün değiştirilmesi tartışmaları**" yersizdir.

Yeni formatlara gerek yok

- Karadeniz'de bir NATO operasyonundan söz ediliyor.

- Karadeniz'de NATO gücünün bulunmamasından bahsetmek de yersiz. Üç kıyıdaş ülke NATO üyesi. Burada bir kavga unsuru görmüyorum. Rusya, uluslararası terörle mücadeleye çok ciddi yaklaşıyor. NATO'nun Akdeniz'de yürüttüğü Aktif Çaba Harekâtı'na katılmaktadır.

- ABD Karadeniz'de hak iddia etmesi konusunda yorumunuz nedir?

- Montrö Sözleşmesi ABD'nin Karadeniz'deki faaliyetleri açısından uygundur bence. Kavganın olmadığı durumlarda, yeni kavga aramaya gerek yoktur diye düşünüyorum. Bizim Karadeniz'deki faaliyetlerimiz hem ABD'nin hem de Avrupa'nın çıkarına. Karadeniz'de şu an yeni bir jeopolitik durum söz konusu. KEİ gibi Blacksefor gibi kuruluşların formatlarını herhangi bir şekilde değiştirmeye ya da yeni formatlara gerek görmüyorum.

- Türkiye'nin Uyum Harekâtı'na katılması söz konusu.

- Rusya Savunma Bakanlığı, Karadeniz Uyum Harekâtı'nın hukuki işlemlerini tamamlamaktadır. Sadece teknik işlemler kaldı ki, bu daha öncesi siyasi kararın devamıdır. Bunu askerler kendi aralarında yaptıkları için protokolün ayrıntılarını bilmiyorum. Ortaklık ilişkilerimiz çerçevesinde Türkiye katılmamızı teklif etti. Bu harekât ileride Blacksefor uygulamasını da yerine getirecek.

T. C. DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Başvekâlet CUMHURİYET ARŞİVİ
BASIN VE YAYIN UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Büro Müdürlüğü
Sayı:.....

Manchester Guardian (30.11.1946 Manchester-İngilizce)

[Handwritten signature]

Boğazlar hakkında Türk Başbakanının Sözleri
Rusların Aşırı İstekleri

Yazar: M.Philips Price
(Seylan)

Ankara: 20 Kasım

Türkiye Başbakanı Recep Peker tarafından kabul edilerek kendisine genel ilgiyi çeken meseleler hakkında müteaddit sorular sormak fırsatını buldum. Mülakatımı şöylece hülâsa etmek mümkündür:

030 01 11 67 3

Verilen zamanlarda Daire ve Sube adının yazılması.

İngiliz Mebusu Philip Price tarafından Başbakan Recep Peker'e
sorulan sorulara verilen cevap

1- Boğazlar meselesine dair 7 Ağustos tarihli Sovyet notası üstündeki fikirlerimiz son iki cevabi notamızda açıkça belirtilmiştir. 7 Ağustos tarihli Rus notasındaki istekler Montrö hükümlerini aşarak millî hükümranlılığımıza yaralayan noktaları ihtiva etmez. Cevaplarımızdan sonra / noktalar üstünde bizim için yapacak bir şey kalmamıştır. Türkiye hak ve menfaatlerini ilgilendiren meseleler hakkında ancak kendi huzuriyle yapılacak müzakerelerde birlikte alacağımız kararlarla mukayyet olabilir. Bu itibarla biz boğazlar rejiminin ancak bizim de imzalamış bulunduğumuz Montrö sözleşmesinin dermiş ettiği ana çizgiler içinde mütalâa edilebileceği ve bu sözleşmenin toprak bütünlüğümüz ile millî hükümranlılığımıza riayet esası dahilinde yeni bir şekil alabileceği kanaatindeyiz.

2- Her devletin stratejik veya ekonomik sebeplerle tahakkuk ettirmeyi düşündüğü şeyler olabilir. Fakat bu bir taraflı düşüncelerin tatbiki arzusu karşısında başka bir devletin bütünlük ve millî hükümranlılık gibi hayati meseleler bahis mevzuu olunca bu isteklere itibar edilemez. Birleşmiş milletler andlaşmasının dermiş ettiği esaslar Rusyanın Karadeniz kıyılarının savunması hususundaki kaygularını tatmin edecek mahiyettedir.

3- Devletler arasında mevcut münasebetleri her bakımdan iyileştirmek dünya barışı için Rusya da dahil olmak üzere bunu

030	01			11	67	3
-----	----	--	--	----	----	---

EK-27. The Daily Telegraph(23 Temmuz 1953) 'Rusya ve Boğazlar'

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
T.C.
BAŞBAKANLIK
BASIN-YAYIN VE TURİZM
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Daire : Dış. Basın
Sayı : ...2.3.4 / 3105

Ankara, 8/8/1953
10

Başvekâlet Özel Kalem
Müdürlüğüne

Ek : 1.

Londra'da müntezir The Daily
Telegraph gazetesinin 23 Temmuz 1953 ta-
rihli nüshasında yayınlanan "Rusya ve
Boğazlar" başlıklı yazı tercümesi ehemmi-
yetine binaen leffen takdim kılınmıştır.

Sayın Başvekilimizin dikkatleri-
ne sunulmasını saygılarımla rica ederim.

Umum Müdür
[Signature]
(Dr. Halim Alyot)

Verilen cevaplarda : Daire ve şube adının yazılması.

030	01			103	646	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

4 sayfa

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
GEMİSİZİT ARŞİVİ T. C.

BAŞBAKANLIK

Basın - Yayın ve Turizm Genel Md.

Dairesi : Dış Basın

Özel sayı :

Genel sayı :

ÖZETİ : Rusya'nın Boğazlarla ilgili
olarak Türkiye'ye verdiği
nota hakkında:

FH.

İNGİLİZ BASININDAN

THE DAILY TELEGRAPH (Londra, 23.7.1953)

ET :

RUSYA VE BOĞAZLAR

Yeni Sovyet dış politika taktiğindeki değişikliklerin, fikirlerdeki tahavvülâta delâlet ettiğine inanan, nikbin müşahitler, dikkat nazarlarını Rusların Türkiye ile olan münasebetlerine çevirseler iyi ederler. Bu senenin 30 Mayıs'ında, B. Molotov, Türkiye'nin Moskova Büyükelçisini kabul ederek "iyi komşuluk münasebetleri idame ettirme ve sulh ve emniyeti kuvvetlendirme uğruna" 1946 da ortaya atılan ve hiç bir zaman kabul edilmeyen, Kafkas hududundaki arazi taleplerinden, vazgeçme imkânının mevcut olduğu anlaşıldığını beyan etmiştir. B. Molotov aynı zamanda, Boğazların emniyeti için yapılan Rus taleplerinin de (ki bu talepler 1946 da Türk arzisi üzerinde Sovyet üsleri kurulmasını sarıh olarak ihtiva ediyordu) "tekrar tetkike tâbi tutulduğunu" söylemiş ve aşağı yukarı HITLER'i andıran bir ifade ile "Sovyetler Birliğinin, Türkiye üzerinde herhangi bir arazi talebi olmadığını" ilâve etmiştir.

Bugün Tass Ajansı, İngiliz ve Amerikan harp gemilerinin İstanbul'a yapacakları nezaket ziyaretini protesto etmek

./.

Verilen cevaplarda: Daire ve şube adının yazılması

030	01			103	646	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

2

Maksadile Ankara'ya gönderilmekte olan (fakat henüz Ankaraca alınmamış bulunan) ve kat'î bir ifade ile kaleme alınmış bir Sovyet notasının metnini neşretmiştir. Notada , Boğazların kontrolünü tanzim eden 1936 tarihli Montreux Mukavelenamesi-ne doğrudan doğruya hiç bir temasta bulunulmuyordu. Zaten bu Mukavelenameye temas da edemezlerdi, zira Sovyet Rusya-nın da imzaladığı ve halen yürürlükte bulunan bu anlaşma bu gibi nezaket ziyaretlerinin yapılmasına sarîh olarak yetki vermektedir. Fakat yeni Rus-Türk münasebetlerindeki muhabbet ruhu; "Sovyet Hükûmeti Türk Hükûmetinden mütemmim malûmat almayı ümit etmektedir" tarzındaki ifade ile kâfi derecede manâsını bulmuştur. Kremlin, evvelce Türklerin çenesi-ne yumruk atma tehdidi diyebileceğimiz taleplerinden vazgeçmişti, fakat anlaşılan bu gösterdiği âlicenaplıkta da yüze tokat atmaya unutmamıştır.

Nota, Montreux Mukavelenamesinin gözden geçirilmesi için, İkinci Dünya Harbinden hemen sonra başlayan, Türkiye'yi kabadayılıkla sindirme manevrasına yeniden bağlamak için girişilen teşebbüslerden birisidir. İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri Potsdam'da, Montreux ahkâmının gözden geçirilebileceği hususunda Rusya ile mutabık kalmışlar ve her birinin Türkiye'ye ayrı ayrı müracaat edebilecekleri hususunda anlaşmışlardı. Bununla beraber Rusya ile Türkiye arasında "Boğazlar müdafasının müştereken tanzimi" ni kabul etmeleri için Sovyetlerin, Türkiye üzerinde sonradan yaptıkları baskıyı tasvip etmediler.

030	01			103.646	5
-----	----	--	--	---------	---

./ 3

Bu Rus teklifleri 1946 da Türkler tarafından reddedilmiş ve böylelikle Türkler kendilerini Sovyet kudretinin inşafına bırakmışlardı. Bu defa B. Molotov'un tatlı diline verdikleri cevapta da, Ruslara, mes'elenin Montreux Mukavelenamesile tanzim edilmiş olduğunu hatırlattılar. Bu Mukavelename bittabi diğer âkit tarafların rızasıyla tādil edilebilir. Bundan başka bu Mukavelenamenin sona ermesine yalnız üç sene kalmıştır. Sovyet Hükûmetinin şimdiden arzu ettiği şey, Türkiye'nin NATO mütterikleriyle olan dostluğu hakkında yeni tehditler savurarak Türkleri önceden yıldırmaaktır. Rusların bu niyetlerinde muvaffak olmaları ihtimali yoktur. Fakat ayının bu ânî homurdanması, bu hayvanın yalnız bal yemekle iktifa etmediğine bir alâmettir. (A.A.G)

N.B.

030	01			103	646	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

4

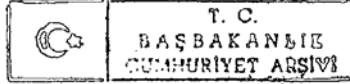
EK-28. New York Times ve Yorkshire Post(12-13 Haziran 1953)

T. C.
Dahiliye Vekâleti
Matbuat Umum Müdürlüğü

720 426
Öz : 426
Ankara; 22 Temmuz 1936

Sayı:

1077



Başvekâlet yüksek makamına:

Romada çıkan L'Azione Coloniale gazetesinin 27 Haziran 1936 tarihli nüshasında boğazlar hakkında gördüğümüz dikkate değer bir yazının tercümesi ilişik olarak saygılarımla sunuldu.

S. Z.

Dahiliye Vekili.

8.

S. Kaya

Lunga
15.7.936

H. F. Z.
21.7.37

4- 030 10 238 608 5

Cevaben yazılacak evrakta cevap olduğu mahallere tarih numarasının yazılması rica olunur.

1

BAŞBAKANLIK
Basın - Yayın ve Turizm Genel Md.
Dairesi : Dış Basın
Özel sayı :
Genel sayı :

OZETİ :

AMERİKAN BASININDAN:

NEW YORK TIMES(New York,13.6.1953)

Ek :

GENE BOĞAZLAR MESELESİ

Karadenizi dış alome bağlayan ve bu gün için dünyanın en stratejik noktalarından bir tanesi olan Boğazlarla alakalı olarak Moskova'nın Türk Hükümetine yapmış olduğu teklifle ,Sovyet sulh taarruzunda yeni bir cephe açılmış bulunmaktadır. Elimize bugüne kadar gelmiş olan malumata göre Kremlin ,Kars ve Ardahan hudut mntakalarında sık sık iddia etmekte olduğu haklardan feragat ederek,mezkûr bölge üzerinde Türk hakimiyetini tanıma teklifinde bulunmakta ve bunun için de Boğazlardan geçişi tanzim eden 1936 Montrö anlaşmasını yeniden gözden geçirecek beynelmilel bir konferansın toplanmasını şart koşturmaktadır. Moskova ,şimdilik, Boğazlar üzerinde us kurmak hususunda eskiden yapmış olduğu teklifine hiç temas etmemekte ve geniş makyasta beynelmilel bir konferansın toplanması talebinde bulunmakla yalnız Karadeniz'de s. sahili olan memleketlerle istişare edilmesine dair yine eski iddiasından ric'at etmektedir.

Bu vaziyet karşısında Sovyetlerin düşünce tarzını tesbit etmek çok kolaydır.Bodihidir ki, Moskova ,Türkiye ,Yunanistan ve Yugoslavya arasında gittikçe artan dostluk ve işbirliğinden kuşkulannmakta ve şunlar arasında müşterek askeri ve savunma tertiplerinin tevhidine mâni olmak için çabalamaktadır.Daha umumî bir tabirle Moskova, Türkiye'yi Nato ile daha fazla

./.

Verilen cevaplarda: Daire ve şube adının yazılması

030	01			103	645	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

2

-2-

işbirliği yapmak ve kendini ona bağlamaktansa ,Sovyet politikasına uymak sureti ile çok daha fazla kazançlar sağlayacağına ikna etmek, umidinde bulunmaktadır.

Herkesçe malûm olan bu parçalama siyasetinin muvaffak olacağına inanmak için elimizde hiç bir sebep yoktur. Türk Hükûmeti ,Kars ve Ardahan üzerindeki Sovyet mütalebatını hiç bir zaman kabul etmedikten başka , Moskova tarafından yapılan bu son "hak teslimi" keyfiyetine de çok az kıymet verebilecek bir durumdadır.Türkler Boğazlarla alakâdar Sovyet taleplerine eskidenberi o kadar şiddetle mukavemet etmişlerdir ki ,Rusların bu taleplerin bazılarından vaz geçmeleri ,Türklerin sebat-karlıklarının bir muvaffakiyeti olarak tezahür etmiştir. Sovyet siyaseti ne dönmek meselesine gelince ,Ankara'daki Devlet adamları ,Moskova'nın mazideki Türk aleyhtarı propogandası ve Rusların Türk toprakları üzerinde besledikleri emeller hakkında çok geniş bilgiye sahip oldukları gibi, Nazi- Sovyet işbirliği sırasında Rus Dışişleri Vekili Molotov tarafından Hitler rejimine yapılan Boğazlarla alakâdar tekliften de haberdardırlar .Ankara'nın Rusyaya karşı itimatsızlığı ve Türkiye üzerinde Moskof emellerinden haklı olarak duyduğu korku ,asırlar boyunca tarihten alınan derslere istinat etmektedir.Moskova'dan gelen tatlı sesler, Türk tarihinin bu müthiş ikazlarına hükümsüz bırakacak kabiliyette değildir. (S.Ç.)

030 01 103 1645 3

3

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
T.C. İÇİŞİLERİ BAKANLIĞI
BAŞBAKANLIK
Basın - Yayın ve Turizm Genel Md.
Dairesi
Özel sayı
Genel sayı

ÖZETİ

İNGİLİZ BASININDAN:

YORKSHIRE POST (Leeds, 12.6.1953)

EN

RUSYA, TÜRKİYE ÜZERİNDEKİ TALEPLERİNDE
VAZ GEÇTİĞİNİ BİLDİRDİ

Yazan: Christopher Forbes Adam

Edindiğim mülümata nazaran ,Rusya'nın açmış olduğu sulh kampanyasının en son teğebbüsü ,Türkiye üzerindeki arazi taleplerinden ve Çanakkale Boğazını askeri bakımdan kontrol etmek arzusunun vaz geçmesidir.

Anladığıma göre, bu Rus kararı,Türk hükümetine bir kaç gün evvel bir nota halinde bildirilmişti.İngiliz Dışişleri Vekâleti bunu dün akşam ne teyid ,nede tekzib etmemişse de ,Rusların bu Nota muhteviyatını İngiltere ,Fransa ve Amerika'ya da bildirdiği kabul edilmektedir.

Gelen haberlere göre,Türkiye'ye gönderilen Notanın esaslı dört noktası şunlardır:

1-Rusya ,1945 de Kars,Ardahan ve Artvin vilâyetleri üzerindeki iddialarından artık vaz geçmiştir.

2-Rusya'nın Çanakkale Boğazında askeri üsler kurmak üzere, kendisine Türkiye tarafından müsaade edilmesi hususunda harpten hemen sonra ileri sürdüğü taleplerden vaz geçilmiştir.

3-Rusya ötedenberi aleyninde bulunduğu Çanakkale Boğazı seyri sefer anlaşmasının tadilini müzakere etmeğe hazırdır.

./.

Verilen cevaplarda: Daire ve muha adının yazılması

030	01			103	105	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

4

(2)

4-Rusya ,bugüne kadar gergin bulunan Sovyet-Türk münasebetlerinde iyiye doğru bir ilerleme kaydedilmesini memnuniyetle karşılayacaktır.

(Kars ve Ardahan,1878 Türk-Rus harbine son veren Berlin Muahedesi ile Türkiye tarafından Ruslara terk edilmiş ,fakat 1921 anlaşması ile tekrar Türkiye'ye iade olunmuştu.Gerek Kars ,gerekse Ardahan üzerinde her iki memleket de senelerdenberi hak iddia etmişlerdi. Bu yerler ,Orta Doğuda bir nevi Alsace Lorraine teşkil ediyorlar.)

Türkiye ile Batı devletleri ,Sovyet taleplerini hiç bir zaman kabul etmedikleri için,Rusların yeni tekliflerinde bazı tavizatta bulundukları söylenemez. Rusya'nın bütün yaptığı şey ,İngilterenin de imza sahibi bulunduğu 1936 Montreux anlaşmasının yeniden gözden geçirilmesi hususunda harpten sonra ileri sürdüğü tekliflerden resmen vaz geçtiğini bildirmiş olmasıdır.

Rusya'nın bu hareketi ,yalnız Batı Avrupa için takip ettiği soğuk harp siyasetini yeniden gözden geçirdiğini değil ,fakat aynı zamanda bu tadil edilmiş siyasetini Güney-Doğu Avrupaya da teşmil ettiğini ifade eder.

Doğu Almanya'ya yeni tanıdıkları imtiyazlar da nazarı itibare alındığı zaman ,Rusların ,muhtemel Dört Büyükler toplantısı için zemini hazırlamakta oldukları görülür.

Din aleyhindeki propaganda bir gevşetme yapılması hususunda alınan kararlar,araziyi Sovyetleştirme hareketine son verilmesi ve muhacirlerin Sovyet Bölgesine dönüşleri için yapılan müracaatla , muhakkak ki ,bazı maksatlar takip edilmektedir. Fakat,Batı devletlerinin resmi makamları,Doğu Almanya'da Demir perdeyi ortadan kal-

030	01			103	865	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

5 ./.

-5-

diracak bir karar alınmadıkça , esaslı herhangi bir neticeye varılacağına inanmıyorlar. Çünkü Rusların yapmış oldukları şeyler, Batılılara bir şey kazandırmış olmayacaktır.

Sovyetlerin Almanya'da takındıkları hattı harekette esaslı iki sebebin mevcut olması ihtimali vardır.

1-Ekonomik durum o kadar fenadır ki ,Ruslar ,dahili siyasette biraz değişiklik yapmanın lüzumlu olduğuna kanaat getirmişlerdir.

2-Ruslar Cumhurbaşkanı Eisenhower'ın istediği gibi ,Batı ile anlaşmak arzularını sözle değil ,fiiliyetle isbata çalışıyorlar.

Beynelmilel münasebetlerdeki durum zahiren biraz gevşemektedir. Bu da ,serbest teşebbüse aid küçük müesseselerin malî yardımıyla teşvik edileceğine dair Doğu Almanya hükümetinin aldığı kararlardan anlaşılmaktadır.Bütün bunlar ,tıpkı Lenin'in 1920 senelerinde taktik bakımından muvakkat bir gerileme yapmış olması gibi aynı usulün şimdi Almanya'da dahi tatbik edilmekte olduğunu gösterir.

Şu farkla ki,Kremlin ,bunun beynelmilel sahada meydana getireceği tepkiyi dikkatle takip etmektedir.Batı Almanya'da yapılması yakın olan seçimlerle ,Ruslar ,Dr. Adenauer'in durumunu sarsmak ve Avrupa müdafaa topluluğu anlaşmasının kurulmasına mani olmak istemektedirler. Bu gayeler ,Stalin'in ölümünden sonra değişmiş değil; onlara yeni usuller ilâve edilmiştir.

Yiyecek darlığı ve bu yiyeceğin hatalı bir şekilde dağıtılması dolayısıyla halk arasında umumî bir memnuniyetsizliğin meydana geldiği Romanya,Çekoslovakya ve Macaristan'da da ekonomik durumu aynı şekilde hafiflettikleritakdirde ,buna kimse hayret etmeyecektir.

030	01			103	645	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

6

DEVLET ARSIVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARSIVİ

-4-

Fakat doğu Almanya ve Avusturya'da yaptıkları tavizler ve şimdi Türkiye'ye gönderdikleri Nota ,henüz hakiki bir siyaset değişikliğini ifade etmez .Bununla beraber ,bu hareketler ,Rusyanın Doğu ile Batı arasındaki gergin münasebatın düzelmesini ve yüksek kademeler arasında müzakereler yapılmasını istediğini gösterir.

Ruslar ,bu hareketlerinin ,Beranda'da buluştukları zaman,Cumhurbaşkanı Eisenhower'ı bir Dört Büyükler toplantısı için ikna etmek üzere Winston Churchill'e biraz daha cesaret vereceğini ümid etmektedirler.

030	01			103	65	5
-----	----	--	--	-----	----	---

7

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- Akşin, Aptülahat. **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991
- Avcıoğlu, Doğan. **Milli Kurtuluş Tarihi**, İstanbul: Tekin Yayınevi, 1976, Cilt 4
- Baykal, F. Hakan. **Deniz Hukuku Çalışmaları**, 1.Basım, İstanbul: Alfa, 1998
- Baykal, Ferit Hakan. 'Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması', **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Bayram Öztürk, Miktaf Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk(Ed), İstanbul: TÜDAV Yayın no:5, 2000
- Bilsel, M. Cemil. **Türk Boğazları**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948
- Ergil, Doğu. **Boğazlar Üzerine Bitmeyen Kavga**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1978
- İnan, Yüksel. **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Ankara: Turhan Kitapevi, 1995
- Pazarcı, Hüseyin. **Uluslar arası Hukuk Dersleri**, Ankara: Turhan Kitapevi, 1993
- Sander, Oral. **Siyasi Tarih**, Ankara: İmge Kitapevi, 1989
- Soysal, İsmail. **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, 1.Basım, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989, Cilt 1
- Tahranlı, Turgut. 'Türk Boğazlarında Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme', **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Bayram Öztürk, Miktaf Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk(Ed), İstanbul: TÜDAV Yayın no:5, 2000
- Toluner, Sevin. **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994
- Toluner, Sevin. **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul: Beta Yayınları, 1989
- Tukin, Cemal. **Boğazlar Meselesi**, 1.Basım, İstanbul: Pan, 1999

Arşiv Belgeleri

- 1) Lenin ile Manchester Guardian muhabiri Farbman arasında yapılan ve 10 Kasım 1922’de 254 sayılı Pravda gazetesinde yayınlanan söyleşi metninin, Lenin Külliyyatı’nda yer alan kopyasının resmi çevirisi:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:18.06.1946, Dosya:F11, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:101.624..3.

- 2) SSCB’ye ait ‘Mihail Kutuzof’ gemisinin bu kapsamda 5 Eylül 1957 tarihindeki Boğazlar’dan geçişi ile ilgili bildirim:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:11.09.1956, Dosya:E4, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:62.384..3.

- 3) Montrö’nün uçaklarla ilgili hükümlerine uymayan ilk pilot, Kost ve uçağının serbest bırakılması ile ilgili 26 Aralık 1936 tarihli kararname:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:26.12.1936, Sayı:2/5754, Dosya:68, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:70.97..11.

- 4) Karadeniz’e kıyıdaş ülke donanmalarının 1939 yılındaki tonaj bildirimleri:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:11.09.1939, Dosya:6819, Fon Kodu:30..10.0.0, Yer No:63.424..23.

- 5) Almanların Ren Bölgesini işgali ve Boğazların Tahkimi ile ilgili görüşlerin dile getirildiği New York Times gazetesinde 22 Mart 1936 tarihinde yayımlanan makalenin Washington büyük elçimizce çevrilmiş örneği:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:06.05.1936, Dosya:420116, Fon Kodu:30..10.0.0, Yer No:231.557..7.

- 6) Türkiye’nin Montrö uyarınca Askeri Bölgelerin İlanı ve Marmara Denizi’nde icra edilecek karakol faaliyetleri ile ilgili kararnameler:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:26.08.1936, Sayı:2/5233, Dosya:---, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:68.71..13. ve Tarih:30.09.1937, Sayı:2/7452, Dosya:400-29, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:79.83..1.

- 7) Manchester Guardian gazetesinde 30 Kasım 1946 tarihinde yayımlanan Başbakan Recep Peker röportajının resmi çevirisi:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:15.11.1946, Dosya:A6, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:11.67..3.

8) Londra The Daily Telegraph gazetesinde 23 Temmuz 1953 tarihinde yayımlanan ‘Rusya ve Boğazlar’ başlıklı yazının resmi çevirisi:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:10.08.1953, Dosya:F11, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:103.646..5.

9) Amerika The New York Times gazetesinde 13 Haziran 1953’de yayımlanan ‘Gene Boğazlar Meselesi’ başlıklı ve İngiltere Yorkshire Post gazetesinde 12 Haziran 1953’de yayımlanan ‘Rusya, Taleplerinden Vazgeçti’ başlıklı yazıların resmi çevirisi:

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi,
Tarih:29.06.1953, Dosya:F11, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:103.645..5.

İnternette Alınan Kaynaklar:

Cemal, Hasan. **Hayaldi, Gerçek Oldu,**
<http://www.milliyet.com.tr/2005/05/28/yazar/cemal.html> [20 Mart 2007]

Dilek, Bahadır Selim. ‘Montrö Tartışmaları Yersiz’, **Cumhuriyet**, 30 Mart 2006, s.10
<http://arama.yore.com.tr:8081/arama.cgi> [10 Nisan 2007]

Doster, Barış. ‘Türkiye Avrupa için Vazgeçilmez’, **Cumhuriyet**, s.7
<http://arama.yore.com.tr:8081/arama.cgi> [10 Nisan 2007]

Gök, Dursun. **Atatürk Dönemi Dış Politika**, Tarih Ders Notları, 2003,
http://farabi.selcuk.edu.tr/suzep/tarih/ders_notlari/bahar_yariyili/bolum_13/bolum13.html [10 Mart 2006]

Güvemli, Özlem. ‘Nefesler 7 Saat Tutuldu’, **Cumhuriyet**, 2 Kasım 2001, s.1
<http://arama.yore.com.tr:8081/arama.cgi> [10 Nisan 2007]

İnce, Nejat ve Levent Sevgi. **Güvenli Geçiş ve Bilimsellik,**
<http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=155315&tarih=09/06/2005> [27 Mart 2006]

İstikbal Cahit. **Mitolojiden Günümüze Türk Boğazları,**
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_04_04_2004_Turk_Bogazlari.htm [20 Şubat 2007]

Öktener, Aslı. ‘Gemi Mezarlığı’, **Milliyet**, 24 Ocak 2001
<http://www.milliyet.com.tr/2001/01/24/yasam/yas02.html> [08 Mayıs 2007]

- Öztürk, Bayram. **Montrö Tartışmaları:Ne Yapmalı?**,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=10&yazi_id=100101
[10 Nisan 2006]
- Turan, Sibel. **Boğazlar Tez**,
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Sibel_Turan_Bogazlar.htm#GİRİŞ [27 Mart 2006]
- Tatar, Bülent. **Boğazlarda Ticaret Gemilerinin Hukukî Rejimi**,
http://www.turkishpilots.org.tr/documents/Bulent_Tatar_15_07_2004_Bogazlarin_Hukuki_Rejimi.htm [22 Aralık 2006]
- Lozan Antlaşması Türkçe Metin, <http://www.abchukuk.com/arsiv/lausanne.html> [01 Mart 2006]
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkçe Metin,
<http://www.suvakfi.org.tr/MontreuxBogazlarSozlesmesi.htm> [01 Ocak 2006]
- BM Antlaşması Türkçe Metin, <http://www.belgenet.com/arsiv/sozlesme/bmsarti.html>
[20 Şubat 2007]
- 1982 BM Deniz Hukuku Konvansiyonu Türkçe Metin,
<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/denizhukuku.pdf> [20 Eylül 2006]
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Metni,
<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?mevzuatkod=2.5.9811860&sourceXmlSearch=Türk%20Boğazları%20Deniz%20Trafik> [20 Şubat 2007]
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Rehberi Metni,
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/VTS_Rehberi_html.html [20 Şubat 2007]
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü metni,
<http://www.yelken.gen.tr/mevzuat/tDCOT.html> [15 Nisan 2007]
- Dağılan SSCB ve Yugoslavya Ülkeleri Hakkındaki Bilgi Edinme Başvurum,
http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Bakanlik/BilgiEdinme/default.htm ,Dışişleri Bilgi Edinme Birimi, [20 Nisan 2006]
- Karadeniz'deki En Güçlü Donanma Hakkındaki Bilgi Edinme Başvurum,
http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Bakanlik/BilgiEdinme/default.htm ,Dışişleri Bilgi Edinme Birimi, [11 Mayıs 2007]

Boğazlar’a Ait İstatistik Bilgileri Hakkındaki Bilgi Edinme Başvurum,
<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/bilgiedinmey/bilgirg1.asp> ,Denizcilik
Müşteşarlığı Bilgi Edinme Birimi, [10 Nisan 2006]

Askerlikten Arındırılan Bölge Haritası,
<http://www.lib.byu.edu/estu/wwi/maps/straitmp.gif> [31 Mart 2006]

Marmaray Projesi, <http://www.marmaray.com.tr/> [15 Mayıs 2007]

Pratika: <http://www.hssgm.gov.tr/karantinasayfa/pratika.htm> [25 Mayıs 2007]

Revizyonist: Kelime Anlamı,
<http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAA6AA849816B2EF05A79F75456518CA> [15 Mayıs 2007]

Vikipedi Özgür Ansiklopedi,
İstanbul Boğazı:
http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul_Bo%C4%9Faz%C4%B1
Çanakkale Boğazı:
http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1
SSCB:
http://tr.wikipedia.org/wiki/Sovyet_Sosyalist_Cumhuriyetler_Birli%C4%9Fi
Potsdam Konferansı:
http://tr.wikipedia.org/wiki/Potsdam_Konferans%C4%B1
Milletler Cemiyeti:
http://tr.wikipedia.org/wiki/Milletler_Cemiyeti
Birleşmiş Milletler:
http://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletler [05 Ocak 2007]