KUDRET ÖZERSAY

# TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ REJİMİ

Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları
Tezler Dizisi: 6

KUDRET ÖZERSAY

# TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ REJİMİ

MÜLKİYELİLER BİRLİĞİ VAKFI YAYINLARI: 22

© Mülkiyeliler Birliği Vakfı
Yayınları No: 22

Konur Sokak No: 1
06650 Kızılay-ANKARA

Tel: (0.312) 417 80 98 - (0.312) 418 55 72
Faks: (0.312) 418 82 98

Ankara, Eylül 1999

Kapak Tasarımı
Koray Arıkan

ISBN 975-7400-10-6

Baskı, Cilt
Öteki Matbaası - Tel: (0.312) 395 22 27

Bu çalışma,
Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda
Yüksek Lisans Tezi olarak sunulmuş
ve 17 Şubat 1998'de
Prof. Dr. A. Füsun Arsava, Prof. Dr. Yüksel İnan
ve Prof. Dr. Hasan Köni'den oluşan jüri tarafından
95/100 dereceyle kabul edilmiştir.

## İÇİNDEKİLER

*ÖNSÖZ* ..... 13

*SUNUŞ* ..... 15

*KISALTMALAR* ..... 17

*GİRİŞ* ..... 19

**I. BÖLÜM: ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN ULUSLARARASI BOĞAZLAR VE TÜRK BOĞAZLARI** ..... 25

I. ULUSLARARASI HUKUK KURALLARI AÇISINDAN ULUSLARARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ ..... 25

*A. Ulusal ve Uluslararası Boğazların Tanımı Sorunu* ..... 25

*B. Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimi* ..... 28

*1. Uluslararası Boğazlardan Zararsız Geçiş Rejimi* ..... 29

a. Zararsız geçişteki "geçiş"in anlamı ..... 29

b. Geçişin zararsızlığının anlamı ..... 30

c. Kıyı devletinin zararsız geçişe ilişkin yetkileri ..... 31

*i. Kıyı devletinin zararsız geçişi düzenleme yetkisi* ..... 31

*ii. Kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi* ..... 34

*2. Uluslararası Boğazlardan Transit Geçiş Rejimi* ..... 36

*3. Transit Geçişin Yapılageliş Hukuku Açısından Değeri* ..... 37
*C. Uluslararası hukuk ve iç hukuk açısından Türk Boğazları'nın statüsü* ..... 39
II. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE TÜRK BOĞAZLARININ HUKUKSAL REJİMİ ..... 46
*A. Birinci Dünya Savaşına Kadar Olan Dönem* ..... 46
*1. Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Devresi (1453-1774)* ..... 46
*2. İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devresi (1774-1841)* ..... 47
a. Küçük Kaynarca Andlaşması (1774) ..... 47
b. İstanbul Andlaşması (1798) ..... 47
c. Kale-i Sultaniye Andlaşması (1809) ..... 48
ç. Edirne Andlaşması (1829) ..... 48
d. Hünkar İskelesi Andlaşması (1833) ..... 48
*3. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi* ..... 49
*B. Birinci Dünya Savaşı Dönemi ve Sonrası* ..... *50*
*1. Mondros Mütarekesi* ..... *50*
*2. Milli Mücadele Dönemi* ..... 51
*3. Lozan Boğazlar Sözleşmesi* ..... 53
a. Ticaret gemileri açısından ..... 54
*i. Barış zamanında* ..... 54
*ii. Savaş zamanında* ..... 54
b. Savaş gemileri açısından ..... 54
*i. Barış zamanında* ..... 54
*ii. Savaş zamanında* ..... 55
c. Türkiye'nin yetkilerini sınırlandıran ve Boğazlar rejiminin güvencesiyle ilgili olan hükümler ..... 55
*C. Montreux Boğazlar Sözleşmesi* ..... 56
*1. Montreux Boğazlar Konferansı* ..... 56

a. Yeni Uluslararası Konjonktür ..... 56
b. Türkiye'nin 1936 Yılına Dek Yaptığı Diplomatik Girişimler ..... 58
c. Türkiye'nin 10 Nisan 1936 Tarihli Notası ..... 59
ç. Türk Notasının Olumlu Karşılanma Nedenleri ..... 62
d. Konferans'a Katılan Tarafların Görüşleri ..... 63
2. *Montreux Boğazlar Sözleşmesi İle Getirilen Yeni Rejim* ..... 66
a. Geçiş Rejimi Açısından ..... 66
*i. Ticaret gemileri açısından* ..... 67
*ii. Savaş gemileri açısından* ..... 69
*iii. Uçaklar açısından* ..... 78
b. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Egemenliğini Kısıtlayan Hükümler Açısından ..... 79
*i. Boğazların yeniden askerleştirilmesi* ..... 79
*ii. Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması* ..... 80
c. Sözleşmenin Sona Ermesi ya da Değiştirilmesi Açısından ..... 81

**II. BÖLÜM: MONTREUX SÖZLEŞMESİ'NİN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİNDEN SONRA KARŞILAŞILAN SORUNLAR** ..... 84
I. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR ..... 84
*A. Savaş Öncesi Sovyet Talepleri* ..... 84
*B. Savaş Döneminde Karşılaşılan Sorunlar* ..... 86
*C. Yalta ve Potsdam'da Boğazlar Sorunu* ..... 88
*1. Yalta Konferansı* ..... 88
*2. Potsdam Konferansı* ..... 89

II. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ERTESİNDE NOTALAR SAVAŞI ..... 89
A. *Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'nin Notaları* ..... 89
B. *Birinci Sovyet Notası (7 Ağustos 1946)* ..... 91
C. *İkinci Sovyet Notası (24 Eylül 1946)* ..... 93
III. SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİŞİNE İLİŞKİN OLARAK KARŞILAŞILAN SORUNLAR ..... 95
A. *Sözleşmede Geçen "Barış zamanında" ve "Savaş zamanında" Kavramları Açısından Karşılaşılan Sorunlar* ..... 95
B. *Askeri ve Teknolojik Gelişmelerin Yarattığı Sorunlar* ..... 96
C. *Kimi Savaş Gemilerinin Sınıflarına Bağlı Olarak Karşılaşılan Sorunlar* ..... 97
IV. CAN, MAL VE ÇEVRE GÜVENLİĞİ AÇISINDAN KARŞILAŞILAN SORUNLAR ..... 100
A. *Karşılaşılan Sorunların Nedenleri* ..... 100
1. *İstanbul Boğazı'nın Tehlikeyi Artıran Özellikleri* ..... 101
2. *1936 Yılından Günümüze Yoğunlaşan Deniz Trafiği* ..... 103
3. *Montreux Sözleşmesi'ndeki Engeller ve Yetersizlikler* ..... 106
B. *Ortaya Çıkan Sorunlar* ..... 110
1. *Deniz kazaları* ..... 110
2. *Çevre kirliliği* ..... 115
V. SORUNLARIN AŞILABİLMESI İÇİN İLERİ SÜRÜLEN GÖRÜŞLER ..... 118

**III. BÖLÜM: 1994 TÜZÜĞÜNE İLİŞKİN SÜREÇ** ..... 120
I. 1994 TÜZÜĞÜ'NÜN İLANINDAN ÖNCE YAŞANAN GELİŞMELER ..... 120

II. 1994 VE 1998 TÜZÜKLERİNE İLİŞKİN OLARAK ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ'NDE YAŞANAN GELİŞMELER ..... 124
A. *Uluslararası Denizcilik Örgütü (U.D.Ö.)* ..... 124
B. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 63. Dönem Toplantısı (16-25 Mayıs 1994)* ..... 127
C. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 64. Dönem Toplantısı (5-9 Aralık 1994)* ..... 130
Ç. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 65. Dönem Toplantısı (9-17 Mayıs 1995)* ..... 133
D. *U.D.Ö'nün 19. Genel Kurul Toplantısı (13-24 Kasım 1995)* ..... 137
E. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 66. Dönem Toplantısı (28 Mayıs-6 Haziran 1996)* ..... 139
F. *Boğazlar Konusunda Türkiye-Rusya Federasyonu Görüşmeleri* ..... 140
1. *Deniz Güvenliği Komitesi-67'ye Gelinceye Dek Yapılan Görüşmeler* ..... 140
2. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 67. Dönem Toplantısında Yapılan Görüşmeler (Aralık 1996)* ..... 141
a. Rusya Federasyonu'nun "Misyon" Önerisi ..... 143
b. Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Formu (OCIMF) Tarafından Verilen Kağıt ..... 144
G. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 67. Dönem Toplantısında Alınan Karar ve Sonrasında Yaşanan Gelişmeler* ..... 147
1. *Deniz Güvenliği Komitesi-67'de Alınan Karar* ..... 147

2. *Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Grubu'nun Türk Boğazları'na İlişkin Toplantısı (Mayıs 1997)* ..... 148
H. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 69. Dönem Toplantısı (Mayıs 1998)* ..... 150
I. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 70. Dönem Toplantısı (Aralık 1998)* ..... 153
İ. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 71. Dönem Toplantısı (Mayıs 1999)* ..... 159

**IV. BÖLÜM: 1994 BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ VE ULUSLARARASI HUKUK** ..... 162
I. 1994 TÜZÜĞÜ İLE GETİRİLEN YENİ KURALLAR ..... 162
A. *Amaç, Kapsam ve Tanımlar (Birinci Bölüm)* ..... 163
B. *Genel Hükümler (İkinci Bölüm)* ..... 164
C. *Boğazlardan Geçiş (Üçüncü Bölüm)* ..... 166
Ç. *Boğazlar ve Marmara Bölgesi için Ortak Hükümler (Dördüncü Bölüm)* ..... 168
D. *İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar (Beşinci Bölüm)* ..... 170
E. *Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzenine İlişkin Kurallar (Altıncı Bölüm)* ..... 171
F. *Çeşitli Hükümler (Yedinci Bölüm)* ..... 172
II. 1994 TÜZÜĞÜ'NÜN HUKUKSAL DAYANAĞINA İLİŞKİN ÇEŞİTLİ GÖRÜŞLER VE BUNLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ ..... 172
A. *Montreux Sözleşmesi'nin giriş kısmındaki "güvenlik" kavramı* ..... 173
B. *Lozan'da oluşturulan Boğazlar Komisyonu'ndan Türkiye'ye geçen yetkilere dayanan görüş* ..... 175
III. TÜRKİYE'NİN BİR İÇ HUKUKSAL İŞLEMLE TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ REJİMİNİ DÜZENLEME YETKİSİ ..... 177

A. *Kıyı devletlerinin karasuları ve içsularındaki yetkilerinin kapsamı açısından* ..... 178
B. *Montreux Sözleşmesi ve Hazırlık Çalışmaları Açısından* ..... 179
C. *Montreux Sözleşmesi Ertesinde Taraf Devletlerin Sergilediği Tutum ve Davranışlar Açısından* ..... 184
Ç. *Sonraki Uluslararası Sözleşmeler Açısından* ..... 187
D. *Boğazların Kendine Özgü Yapıya ve Statüye Sahip Olmaları Açısından* ..... 190
IV. 1994 ve 1998 TÜZÜKLERİNİN TARTIŞMA YARATAN HÜKÜMLERİ ..... 192
A. *1994 Tüzüğü'nün Tartışma Yaratan Hükümleri* ..... 193
1. *Büyük gemiler (mad.29)* ..... 193
2. *Nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler (mad.30)* ..... 196
3. *Kılavuz kaptan almak zorunda olan gemiler (mad. 31)* ..... 198
4. *Seyir Planı I ve II ile ilgili maddeler (mad. 7 ve 8)* ..... 198
5. *Zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması (mad. 24)* ..... 200
B. *1998 Boğazlar Tüzüğü ve Tartışma Yaratan Hükümleri* ..... 202

*SONUÇ* ..... 212

*KAYNAKÇA* ..... 217

*EKLER* ..... 229

# ÖNSÖZ

Bu kitap, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü uluslararası ilişkiler programında yüksek lisans öğrencisi olduğum dönemde, Ekim 1996'dan Şubat 1998'e dek geçen süre içerisinde yüksek lisans tezi olarak hazırladığım "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi" başlıklı çalışmanın gözden geçirilerek güncelleştirilmiş bir biçimidir. Sözkonusu gözden geçirme işlemi sırasında, tezin üçüncü bölümünü, yani "1994 Tüzüğü'ne İlişkin Süreç" başlığını taşıyan bölümü önemli ölçüde geliştirdim ve Türkiye'nin Boğazlar konusunda yürürlüğe koyduğu ulusal normların, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde konu olduğu tartışmaları yakın zamanlara kadar getirmeye gayret gösterdim.

Türkiye'nin 1994 yılında Türk Boğazları'ndan geçişe ilişkin olarak yürürlüğe koyduğu tüzük, gerek Türkiye'de, gerekse uluslararası alanda birtakım tartışmaların yapılmasına neden olmuştur. Hem bu tartışmalar, hem de 1994 yılından itibaren

uygulama ile elde edilen deneyim, 1998 yılı sonunda yeni bir boğazlar tüzüğünün yürürlüğe konulmasına neden olmuştur. Yüksek lisan tezim, tamamlandığı tarih nedeniyle, 1998 Tüzüğü'nü içermemektedir. Fakat elinizdeki bu çalışma, 1998 Tüzüğü'nün 1994 yılındakine oranla ne gibi değişiklikleri kapsadığını ve bu yeni tüzüğün uluslararası hukuk bakımından tartışma yaratabilecek hükümlerini, özet olarak açıklamaktadır. Bunların yanında okuyucunun, saptamalarım konusunda kendi değerlendirmesini yapmasına yardımcı olacağını düşünerek, birtakım belgelerin metinlerini de bu çalışmaya eklemeyi uygun gördüm. Bunlar; Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve 1998 Boğazlar Tüzüğü'dür.

Türk Boğazları konusu, elinizdeki kitaba oranla çok daha kapsamlı çalışmalara konu olabilecek niteliktedir. Fakat, Türkiye'de konuyla ilgili olarak bugüne değin yapılmış olan yayınların yeterli sayıya ulaşmadıklarını düşündüğümden, eksikleri olduğunu bildiğim halde, bu çalışmanın yayınlanmasını yararlı görüyorum.

Bu çalışmanın temelini teşkil eden yüksek lisans tezimin danışmanlığını üstlenerek değerlendirmeleriyle bana yol gösteren Prof. Dr. Hüseyin Pazarcı ve Prof. Dr. Füsun Arsava'ya çok teşekkür ediyorum. Ayrıca tezimi titizlikle okuyarak gerek dili, gerekse içeriği, konusunda yapıcı eleştirilerde bulunan Gündüz Aybay, Yrd. Doç. Dr. Gökçen Alpkaya ve Yrd. Doç. Dr. Melek Fırat'a ve tezin yayınlanmasını sağlayan Mülkiyeliler Birliği Vakfı'na teşekkürü bir borç bilirim. Son olarak, çalışmalarım sırasında benden desteklerini esirgemeyen aileme ve dostlarıma da teşekkürlerimi sunuyorum.

*Kudret Özersay*
*Ankara, Ağustos 1999*

## SUNUŞ

Kudret Özersay tarafından yüksek lisans tezi esas alınarak hazırlanan "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi" başlıklı bu kitapta, uluslararası hukuk açısından uluslararası boğazlardan geçiş rejimi ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türk Boğazlarından geçişe ilişkin rejimi yanı sıra, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonra uluslararası politikada ortaya çıkan değişimler, sorunlar ve buna paralel olarak uluslararası hukukta uluslararası boğazlardan geçişe ilişkin gelişmeler, 1994 ve 1998 Boğazlar Tüzükleri ve değişiklikleri ele alınmaktadır.

Orta Asya petrollerinin tankerlerle Türk Boğazlarından taşınması ile daha da güncel karakter kazanan Türk Boğazları konusunda yaşanan gelişmeler, 1999'a kadar getirilmektedir.

Uluslararası hukuk çalışması olarak hazırlanan kitap, Türkiye tarafından yürürlüğe konulan 1994 ve 1998 tarihli Boğazlar Tüzükleri'nin amacına ışık tuttuğu gibi, bu ulusal karakterli

metinlerin uluslararası hukuka uygunluğunu da tartışmaktadır.

Bu çalışma, uluslararası boğazlar, dünya tarihinde önemli bir yeri olan Türk Boğazları ve onun geçiş rejimi konusunda bilgi edinmek isteyenler bakımından önemli bir kaynak oluşturacaktır.

*Prof. Dr. A. Füsun Arsava*

## KISALTMALAR

| | |
|---|---|
| *A.J.I.L.* | *American Journal of International Law* |
| B.M. | Birleşmiş Milletler |
| B.M.D.H.S. | Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi |
| *COLREG-72* | *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972* |
| *ICJ* | *International Court of Justice* |
| *IMO* | *International Maritime Organization* |
| K.K.T.C. | Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti |
| *L.C.* | *Legal Committee* |
| *MARPOL* | *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* |
| M.C. | Milletler Cemiyeti |
| *MSC* | *Maritime Safety Committee* |
| *OCIMF* | *Oil Companies International Marine Forum* |

| | |
|---|---|
| S.B.F.D. | Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi |
| *SOLAS* | *International Convention for the Safety of Life at Sea* |
| T.B.M.M. | Türkiye Büyük Millet Meclisi |
| *TSS* | *Traffic Separation Schemes* |
| *UNCLOS* | *United Nations Convention on Law of the Sea* |
| *Y.I.L.C.* | *Yearbook of International Law Commission* |

# GİRİŞ

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi geleneksel olarak "Türk Boğazları" diye bilinmektedir. Bu terim ilk kez, Çarlık Rusyası'nın uluslararası hukuk danışmanı Frederic de Martens tarafından kullanılmıştır.[1] Türk Boğazları tarih boyunca, başta denizcilik alanındaki büyük devletler olmak üzere, birçok devleti ve ulusu yakından ilgilendiren yaşamsal bir uluslararası konu niteliğini göstermiştir.[2]

İstanbul'un 1453'te Osmanlı İmparatorluğu tarafından alınmasından yaklaşık yirmi yıl sonra, Kırım Hanlığı'nın İmparatorluğa bağlılık bildirmesiyle, Karadeniz bir "Türk gölü" haline gelmiştir. Bu nedenle, 1475 yılından itibaren Boğazlar tamamen Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrolü altına girdi. Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar üzerindeki tam egemenliği yaklaşık

1 C. Bilsel, **Türk Boğazları,** İstanbul, 1948, s.23.
2 İ. Gürkan, "The Turkish Straits Regime in Historical Perspective", **Turkish Straits, New Problems New Solutions,** İstanbul, 1995, s.165.

300 yıl sürmüştür. Bu süre içerisinde, kapitülasyonlar çerçevesinde tanınan ayrıcalıklar hariç,[3] yabancı devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin Boğazlardan geçmesi mümkün olamamıştır.[4]

1774 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında imzalanan Küçük Kaynarca Andlaşması Türk Boğazları için yeni bir dönemin başlangıcı sayılır. Bu tarihten itibaren, Boğazlar birtakım uluslararası andlaşmaların konusunu oluşturmaya ve dönemin güçlü devletleri arasında çekişme yaratmaya başlamıştır. Bu çekişmenin gitgide artması, Boğazlardan geçiş rejiminin çok taraflı bir uluslararası andlaşma ile düzenlenmesiyle sonuçlanmıştır. Dönemin büyük devletleri arasında yapılan 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nden günümüze değin Türk Boğazlarından geçiş rejimi çok taraflı uluslararası andlaşmalar ile düzenlenegelmiştir.

Türk Boğazlarının dünya tarihi açısından önemini ortaya koyabilmek için değişik örnekler verilebilir. Bunlardan ilki, Osmanlı Devleti'nin kendisini ortadan kaldıracak bir dünya savaşına katılmasına neden olan kıvılcımın, Göben ve Breslav olayı ile bu bölgeden ateşlenmesidir. Bir diğeri ise, Birinci Dünya Savaşı sırasında, Türk Boğazlarının kapalı tutulmasının Rus Çarlığı gibi büyük bir devletin savaşı kaybetmesinde önemli bir etken olmasıdır.

1936 yılında, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan geçiş rejimi konusundaki tartışmalar ilk kez İkinci Dünya Savaşı öncesinde gündeme gelmiş ve bu konu, dönemin süper güçlerini karşı karşıya getirerek bir "notalar savaşı"nın yaşanmasına neden olmuştur. Sovyetler Birliği'nin, Montreux'la getirilen re-

---

3 Bu yabancı bayraklı gemilere verilen ayrıcalık, Boğazlardan geçerek Karadeniz'e girme anlamına gelmiyordu. Bunların sadece İstanbul Limanı'na gelmelerine izin veriliyordu.

4 F. A. Vali, **Turkish Straits and NATO,** U.S.A., 1976, s.18.

jim dışında, Türkiye'nin egemenliğine ters düşecek birtakım talepler ortaya koyması, Türk dış politikasının biçimlenmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Türk Boğazlarında, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen geçiş rejimi açısından karşılaşılan sorunların başında can, mal ve çevre güvenliği gelmektedir. Bu konunun gündeme gelmesi, Boğazlar bölgesinde meydana gelen birtakım deniz kazaları ile olmuştur. 15 Kasım 1979 tarihli "Independenta" kazasının yarattığı deniz kirliliği ve Boğaz kıyısındaki yalıların camlarının kırılmasına neden olan patlamalar ve yangın, Türk kamuoyunun dikkatini, ilk kez bu çerçevede, Türk Boğazlarına çekmiştir. Ancak, bu dönemde yapılan tartışmalar Türk siyasal yaşamında ortaya çıkan bunalım nedeniyle kısa sürmüştür. Yine de, bu tartışmalarda netleşen ihtiyaçların bir ölçüde giderilebilmesi için, 1982 yılında İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur. Alınan bu yeni önlemler bile, bölgedeki deniz trafiğinde meydana gelen artışın yarattığı kazaların önüne geçememiştir. 1990'lara gelindiğinde, konuyu yeniden gündeme getiren, 13 Mart 1994 tarihli "Nassia" deniz kazası olmuştur. Otuzdan fazla denizcinin yaşamını yitirdiği[5] bu kazanın ardından Türkiye, 1 Temmuz 1994 tarihinde yeni Boğazlar Tüzüğü'nü yürürlüğe koyarak, bu sorunları çözmenin yolunu aramıştır. Bu Tüzüğü 1998 yılında "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" izlemiştir.

İşte bu çalışmanın birinci bölümünde, uluslararası hukuk açısından uluslararası boğazlardan geçiş rejimi ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türk Boğazlarından geçişe ilişkin olarak ortaya koyduğu rejim anlatılacaktır. İkinci bölümde ise, bu sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra, gerek uluslararası politika açısından, gerekse can, mal ve çevre güvenliği açısından karşılaşılan sorunların neler olduğu ve bu sorunların aşılabil-

5 **Cumhuriyet**, 15 Mart 1994.

mesi için ne gibi görüşlerin ileri sürüldüğü anlatılmaya çalışılacaktır. 1936 yılında Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından, uluslararası hukukta uluslararası boğazlardan geçişe ilişkin kurallar açısından çok önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bunlardan ilki, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1949 yılında verdiği **Korfu Boğazı Davası** kararıdır.[6] Öte yandan, 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (K.B.B.S.) de, uluslararası boğazlardan geçişe ilişkin ayrıntılı düzenlemeler getirmiştir. Ayrıca 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (B.M.D.H.S.) de uluslararası boğazlardan geçişe ilişkin olarak yeni ve kapsamlı bir yaklaşım ortaya koymuştur. Çalışmanın birinci bölümünün ilk kesimi, bu değişiklikler çerçevesinde uluslararası boğazlardan genel geçiş rejiminin ne olduğunu ortaya koyacaktır.

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması ile başlayan süreç, Orta Asya ve Kafkasya'da yeni bağımsız devletlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu gelişme, sözkonusu bölgede varolan enerji kaynaklarının özellikle de petrolün, uluslararası pazarlara hangi yollardan ulaştırılacağı tartışmasına yol açmıştır. İşte böyle bir dönemde gündeme gelen 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün, Orta Asya petrollerinin boru hatları ile Ceyhan'a taşınması önerisine güç kazandırmak ve bu enerji kaynağının petrol tankerleri ile Türk Boğazlarından geçmesi biçimindeki öneriyi etkisiz hale getirmek için Türkiye tarafından yürürlüğe konulduğu iddiası ortaya atılmıştır. Bu iddianın doğru olup olmadığını kesin biçimde ortaya koymak mümkün değildir. Fakat çalışmanın üçüncü bölümünde yapılacak olan değerlendirmenin, bu konuya ışık tutacağı söylenebilir.

Kıbrıs'ta, 1996 yılının Ağustos ayındaki sınır olayları ile başlayan tırmanma, bu çalışmanın hazırlandığı dönemde, Gü-

6 J.A.Yutrriaga, **Straits Used For International Navigation, A Spanish Perspective,** Nedherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 1991, s.29.

ney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Rusya'dan S-300 füzeleri satın alması ile doruk noktasına ulaşmıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim ve 1994 Boğazlar Tüzüğü, bu kez S-300 füzeleri çerçevesinde tartışılır hale gelmiştir. Fakat Türk Boğazlarında ticaret gemileriyle yapılan yasa dışı silah ticareti açısından Türkiye'nin yetkilerinin neler olduğu konusu, bu çalışmanın amacını aşabilecek nitelikte karmaşıktır. Yine de, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün ve 1998 yılında yürürlüğe giren yeni tüzüğün hükümlerinden yola çıkılarak, yasa dışı silah ticareti konusunda Türkiye'nin ne gibi önlemler alabileceği bir ölçüde anlaşılabilecektir.

Türkiye'nin de taraf olduğu Uluslararası 1972 Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü'nün (COLREG-1972) 1. ve 10. maddelerinde, bu Sözleşme içerisindeki kuralların gerçekleşebilmesi için Teşkilat (yani Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından trafik ayrım düzenlerinin benimsenebileceği belirtilmektedir. Türkiye, bu noktadan hareketle 1994 Boğazlar Tüzüğü'nde yer alan trafik ayrım şemalarını, Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (U.D.Ö.) göndermiştir. Bu çalışmanın üçüncü bölümünde, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün hangi metin ve görüşlerden esinlenilerek hazırlandığı, U.D.Ö.'de bu konuda yapılan tartışmalar, öteki devletlerin Türkiye'ye yönelttiği eleştiriler ile tartışmalar sonunda alınan kararlar anlatılmaya çalışılacaktır. Elinizdeki çalışmada, Aralık 1998'e dek U.D.Ö.'de bu konuda yapılan tartışmalar incelenmektedir.

Dördüncü bölümüde ise, 1994 ve 1998 Tüzüklerinin ne gibi yeni kurallar getirdiklerini, bu tüzüklerin uluslararası hukuka uygunluğu konusunda yapılan tartışmalar ve uluslararası hukuk açısından tartışma yaratan hükümleri ele alınmaya çalışılacaktır.

Bu çalışmanın amacı, 1994 yılında yürürlüğe giren Boğazlar Tüzüğü'ne ilişkin olarak gündeme gelen tartışmalara açıklık

getirmektir. Bu nedenle, çalışmada esasen iki nokta ayrıntılı biçimde ele alınacaktır. Bunlardan ilki, 1994 Boğazlar Tüzüğü ile uygulanmaya başlanan rejimin, yani bu Tüzük'teki kuralların ne anlama geldiğidir. Ele alınacak ikinci konu ise, 1994 ve 1998 Boğazlar Tüzüklerinin Uluslararası hukuk kurallarına ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne uygun iç-hukuksal işlemler olup olmadıklarıdır.

# I. BÖLÜM

# ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN ULUSLARARASI BOĞAZLAR VE TÜRK BOĞAZLARI

## I. ULUSLARARASI HUKUK KURALLARI AÇISINDAN ULUSLARARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ

### A. *Ulusal ve Uluslararası Boğazların Tanımı Sorunu*

Coğrafi açıdan boğazlar, iki deniz alanını birleştiren dar su-yolu olarak tanımlanmaktadır. Fakat, bir su yolunun boğaz olabilmesi için aynı zamanda doğal olması da gereklidir. Örneğin, Panama veya Süveyş gibi doğal olmayan dar su geçitleri uluslararası hukukta boğaz değil, kanal olarak kabul edilmektedirler.[7]

Boğazlar, kendilerine uygulanacak hukuk kurallarının ulusal veya uluslararası olmasına bağlı olarak "ulusal boğazlar" ve

7 K. L. Koh, **Straits In International Navigation,** U.S.A., Oceanc Publications, 1982, s.11-12.

"uluslararası boğazlar" biçiminde ikiye ayrılırlar. Ulusal boğazlardan geçiş rejimi kıyı devletinin iç hukukuna göre saptanır. Bu tür boğazlara örnek olarak Karadeniz'in sularını Azak Denizi'ne bağlayan Kerç Boğazı gösterilebilir.[8] Ulusal boğazlarda her iki kıyının da aynı devlete ait olması durumunda boğazın iki kıyısı arasındaki genişlik önem kazanmaktadır. Çünkü, Boğazın iki kıyısı arasındaki genişliğin kıyı devletinin karasularının iki katından fazla olması durumunda, ortada bir açık deniz alanı kalacaktır.[9] Ama, eğer tarihsel haklar sözkonusu ise açık deniz özelliğini gösteren orta yerdeki bu deniz alanı, kıyı devletinin karasuları veya içsuları rejimine tabi tutulabilir.[10] Son olarak, yukarıda anlatılanlar çerçevesinde bir boğaz ulusal boğaz olma ölçütlerine tam olarak uysa bile, bir andlaşmanın konusunu oluşturması durumunda uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir.[11] Boğazlar konusunda düzenleme yapan genel nitelikli çok-taraflı uluslararası belgelerde "uluslararası boğaz" terimi yerine "uluslararası deniz ulaşımında kullanılan boğazlar" *(Straits used for international navigation)* teriminin yer aldığını belirtmekte yarar vardır.

Öte yandan U.A.D., 1949 yılındaki **Korfu Boğazı Davası** kararında, bir su yolunun uluslararası boğaz olarak nitelendirilebilmesi için iki temel ölçüt ortaya koymuştur. Bunlardan ilki, bu su yolunun coğrafi durumudur. İkincisi ise, sözkonusu su yolunun uluslararası deniz ulaşımı için kullanılıp kullanılmadığıdır.[12] 22 Ekim 1946 tarihinde iki İngiliz savaş gemisinin Korfu Boğazı'na yerleştirilen mayınlara çarparak ciddi şekilde hasara uğraması sonucu, İngiltere'nin U.A.D. önünde Arnavutluk'a

---

8 H. Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1990, s.348.
9 Koh, **a.g.y.,** s.22.
10 H. Pazarcı, **a.g.y.,** s.350.
11 **Aynı yapıt,** s.349.
12 Bkz. U.A.D.'nın 9.4.1949 tarihli **Korfu Boğazı Davası**'na ilişkin kararı: C.I.J., **Recueil,** 1949, s.28.

karşı açtığı bu davada[13] Divan, Arnavutluk Hükümeti'nin iddialarıyla ilgili olarak, iki açık denizi birbirine bağlayan boğazların "uluslararası deniz ulaşımında kullanılan boğazlar" olduğunu ve geçişin zararsız olması koşuluyla, barış zamanında devletlerin önceden bildirimde bulunmaya gerek olmaksızın, savaş gemilerini bu boğazlardan geçiş için gönderebileceklerini belirtmiştir. **Korfu Boğazı Davası** kararında Divan ayrıca, bir su yolunun uluslararası boğaz olabilmesi için sözkonusu su yolunun uluslararası deniz ulaşımı açısından öneminin ya da yoğunluğunun bir anlam ifade etmediğini belirtmiştir. Ayrıca, bir su yolunun, belirli bir yere ulaşılması için geçilmesi zorunlu ya da sadece alternatif bir geçiş olmasının da önemli olmadığı saptamasını yapmıştır.[14] Divan, ölçüt konusundaki bu sonuçlara Arnavutluk Hükümeti'nin savunmasındaki iddialardan yola çıkarak varmıştır.

1958 yılına gelinceye dek, bir açık denizle bir devletin karasularını birbirine bağlayan boğazların, uluslararası boğaz olup olmadıkları tartışmalı idi. Ancak 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, bu tür su yollarını da uluslararası deniz ulaşımı için gerekli olmaları durumunda, uluslararası boğaz olarak kabul etmiştir.[15] Fakat B.M.D.H.S.'de münhasır ekonomik bölge kavramının yer almasıyla birlikte Sözleşme, bir açık denizle bir münhasır ekonomik bölgeyi ya da bir münhasır ekonomik bölge ile bir diğer münhasır ekonomik bölgeyi birleştiren su yollarını uluslararası boğaz olarak tanımlamıştır.[16] Sözleşme ayrıca, bir devletin karasuları ile bir başka devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren su yollarını da uluslararası boğaz olarak nitelendirmiştir (mad.45/1, b).

---

13 J. A. Yturriaga, **a.g.y.**, s.29.
14 Bkz. U.A.D.'nın 9.4.1949 tarihli **Korfu Boğazı Davası**'na ilişkin kararı: C.I.J., **Recueil**, 1949, s.28.
15 Bkz. 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.16/4.
16 Bkz. 1982 B.M.D.H.S., mad.37.

*B. Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimi*

Uluslararası boğazlardan geçişi düzenleyen kuralların, gerek sözkonusu su yolunun hukuksal statüsünü, gerekse bu su yoluna kıyısı bulunan devletin ilgili sularda, bu sular üzerindeki hava sahasında ve altındaki deniz yatağı ile toprak altında kullanacağı egemenlik yetkileri ile yargı yetkisini etkilemeyeceği kabul edilmektedir.[17] Bu nedenle, uluslararası boğazların sularında, geçiş rejimi dışında içsular, karasuları veya açık deniz rejimlerinden hangisinin geçerli olacağı, ayrıca ele alınıp çözümlenmesi gereken bir sorundur.[18]

Geçiş özgürlüğü, uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi açısından temel ilkeyi oluşturur.[19] Ancak, bu temel ilke, uluslararası boğazlardan geçecek olan gemilerin sözkonusu özgürlükten hangi koşullar altında yararlanacağını saptayabilmek açısından yetersizdir. Geçiş özgürlüğü ilkesine açıklık getiren hukuksal işlemlerden biri, U.A.D.'nın **Korfu Boğazı Davası**'na ilişkin olarak 1949 yılında vermiş olduğu karardır. Öte yandan, 1958 Cenevre K.B.B.S. ve 1982 B.M.D.H.S., geçiş özgürlüğü ilkesinin kullanılmasındaki koşullar açısından iki farklı rejim ortaya koymuşlardır. Bunlardan ilki "Zararsız Geçiş", ikincisi ise "Transit Geçiş" rejimidir. Aslında 1982 yılındaki B.M.D.H.S.'ye gelinceye dek, uluslararası boğazlardan geçiş rejimi, devletlerin karasularından geçişte karşımıza çıkan zararsız geçiş benzeri bir rejimdi. Karasularından zararsız geçişle uluslararası boğazlardan zararsız geçiş arasındaki tek fark, boğazlardakinin ertelenemeyecek nitelikte bir geçiş olmasıydı. Oysa, 1982 yılında imzalanan B.M.D.H.S., uluslararası boğazlar

17 Bkz. 1982 B.M.D.H.S., mad.34/1. Fakat boğazlara kıyıdaş devletler, egemenliklerini B.M.D.H.S.'nin "Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" başlığını taşıyan kısmında ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlar çerçevesinde kullanmalıdırlar. Bkz. 1982 B.M.D.H.S., Mad. 34/2.

18 H. Pazarcı, a.g.y., s.350.

19 Aynı yapıt.

arasında bir ayrıma gitgide bunların bir bölümünde transit geçişin, diğer bölümünde ise zararsız geçişin geçerli olacağını kabul etmiştir. B.M.D.H.S. 35.maddesi ile (c fıkrası), geçiş rejimi uzun süreli ve çok taraflı bir uluslararası sözleşme tarafından düzenlenmiş olan boğazları, kendisinin boğazlar konusunda getirmiş olduğu kuralların ve rejimin dışında tutmuştur. Bu türden boğazlara verilebilecek örneklerden biri de Türk Boğazları'dır.

*1. Uluslararası Boğazlardan Zararsız Geçiş Rejimi*

1958 K.B.B.S., bir ayrım gözetmeksizin bütün uluslararası boğazlardan geçiş rejiminin zararsız geçiş olduğunu kabul etmiştir ( Mad. 16/4). B.M.D.H.S. ise, zararsız geçiş rejiminin sadece bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasında bulunan uluslararası boğazlara uygulanacağını kabul etmiştir (mad. 45/1, b). Yukarıda da kısaca anlatıldığı gibi, burada sözü edilen zararsız geçiş, bir devletin karasularından zararsız geçişte olduğu gibi askıya alınabilir nitelikte değildir.[20] Karasularından zararsız geçişte, kıyı devletinin güvenliği gerektirdiği takdirde, yabancı gemiler arasında ayrım yapmamak ve uygun biçimde ilan edilmek koşuluyla zararsız geçiş bu devlet tarafından geçici olarak ertelenebilir.[21]

*a. Zararsız geçişteki "geçiş"in anlamı*

B.M.D.H.S.'de yer alan geçiş kavramı esasen 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 14. maddesinden esinlenilerek oluşturulmuştur. Ama birtakım düzeltmeler ve eklemeler de sözkonusudur.[22] B.M.D.H.S.'nin 18. maddesinin ilk paragrafı, karasularından geçişin üç değişik amaçla yapılabileceğini belirtmekteyse de, bu uluslararası boğazlardan yapılacak olan geçiş kavramı açısından bir anlam taşımamaktadır. Boğazlardan yapılacak olan geçişin niteliği açısından geçerli olan ikinci fıkradır. Buna göre geçişler,

---

20 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.16/4; 1982 B.M.D.H.S., mad.45/2.
21 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.16/3; 1982 B.M.D.H.S., mad.25/3.
22 J. A. Yturriaga, a.g.y., s. 247.

kesintisiz ve çabuk olmak zorundadır. Ama arıza, tehlike, olağan deniz ulaşımını aksatan olaylar, zorlayıcı neden veya kazaya uğramış ya da tehlikede bulunan kişi, gemi ve hava araçlarına yardım etme gerekçesi ile, zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin durması veya demirlemesi mümkündür (Benzer kurallar 1958 K.B.B.S., mad.14/2'de de vardır).

*b. Geçişin zararsızlığının anlamı*

Gerek 1958 Cenevre Sözleşmesi, gerekse B.M.D.H.S. geçişin zararsızlığını şu şekilde tanımlamıştır: "Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır."(1958 Cenevre K.B.B.S., mad.14/4; 1982 B.M.D.H.S., mad.19/1.). Ama, B.M.D.H.S., ilk kez, geçişi zararlı kılarak zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıran davranışları ayrıntılı biçimde belirtme yoluna gitmiştir. Bu davranışları sıralayan 19. maddenin 2. fıkrası şu şekilde kaleme alınmıştır:

"Yabancı bir geminin geçişi, eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, kıyı devletinin barışına,düzenine ya da güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır:

a) Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması ya da Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangibir davranışda bulunulması;

b) Herhangi bir silahla deneme veya manevra yapılması;

c) Sahildar devletin savunmasına ve güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

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

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

g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya göç konularındaki kanun ve kurallarına aykırı şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) Bu sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye neden olan fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz techizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;

l) Geçişle doğrudan bir ilgisi bulunmayan diğer her türlü faaliyette bulunulması."

Yasaklanmış olan faaliyetler kapsamlı ve detaylı biçimde açıklanmış olmasına rağmen, son alt-fıkradan da anlaşılabileceği gibi, bu tür bir sıralama sınırlayıcı değildir. Bu sayılanların dışındaki birtakım davranışların da geçişi zararlı hale sokması mümkündür.[23] Öte yandan, denizaltıların ve öteki sualtı deniz araçlarının zararsız geçişleri sırasında su yüzeyinden seyretmesi ve bayraklarını göstermesi yükümlülüğü[24] de, uyulmaması durumunda geçişi zararlı kılan davranışlar arasında gösterilebilir.

*c. Kıyı devletinin zararsız geçişe ilişkin yetkileri*

Kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını kullanmakta olan gemilere ilişkin yetkilerini iki başlık altında toplamak mümkündür: i) zararsız geçişi düzenleme yetkisi; ii) zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi.

*i. Kıyı devletinin zararsız geçişi düzenleme yetkisi*

Gerek 1958 Cenevre K.B.B.S. gerekse 1982 B.M.D.H.S., kı-

23 J. A. Yturriaga, a.g.y., s.246.
24 1982 B.M.D.H.S., mad. 20.

yı devletinin, sözleşme hükümlerine ve uluslararası hukukun öteki kurallarına uygun olarak, zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları kabul edebileceğine dair maddeler içermektedirler.[25] Fakat, 1982 B.M.D.H.S.'ye göre kıyı devleti, kendisine verilen kanun ve kurallar kabul ederek geçişi düzenleme yetkisini şu konulardan herhangi biri veya tamamı için gerekli olduğunda kullanacaktır: i) ulaştırma güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi; ii) deniz ulaşım araç-gereçlerinin korunması; iii) denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması; iv) denizin canlı kaynaklarının korunması; v) kıyı devletinin balıkçılık konusundaki kanun ve kurallarının ihlal edilmesinin engellenmesi; vi) çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması; vii) denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması; viii) kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya göç konusundaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi.

İlgili maddenin devamında, yukarıda belirtilen türden kanun ve kuralların, kıyı devleti tarafından, geçiş hakkını kullanan gemilerin tasarımı, yapımı, mürettebatı ve donanımını uluslararası hukuka aykırı biçimde denetlemek için kullanamayacağı saptaması yapılmaktadır. Ayrıca, bu kanun ve kuralların kıyı devletince uygun biçimde yayınlanması gerektiği de belirtilmektedir.[26] B.M.D.H.S.'de sadece bu konuların sayılmış olması, kıyı devletinin yetkilerinin bu konularla sınırlı olduğu anlamına gelmemektedir.[27] Anlaşılan Sözleşme, geçişi zararlı hale sokan davranışları sıralarken izlediği yöntemi burada da kullanmıştır.

Gerek 1958 Cenevre K.B.B.S. ve gerekse 1982 B.M.D.H.S. kıyı devletine zararsız geçişe ilişkin olarak birtakım görevler

25 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.17; 1982 B.M.D.H.S., mad.21/1.
26 1982 B.M.D.H.S., mad.21/2 ve 3.
27 H. Pazarcı, a.g.y., s.335.

yüklemektedir. Bunlardan ilki, yabancı gemilerin zararsız geçişini önlememek konusundadır.[28] Kıyı devletinin bir diğer yükümlülüğü ise, seyre ilişkin bilgisi dahilindeki her tür tehlikeyi, uygun yollarla duyurmak zorunda olmasıdır.[29] **Korfu Boğazı Davası** kararı da kıyı devletinin bu yükümlülüğünü doğrular niteliktedir. Bu davada Divan, Arnavutluk Hükümeti'nin Korfu Boğazı'na yerleştirilmiş olan mayınlar konusunda İngiliz savaş gemilerini önceden uyarması gerektiği sonucuna varmıştır.[30]

Kıyı devleti, boğazlardan zararsız geçiş yapan gemilerden onlara verdiği hizmetler dışında bir geçiş ücreti alamaz. Ayrıca, verdiği bu hizmetler karşılığında alacağı ücretlerde ayrımcılık yapmamalıdır.[31] Diğer yandan, 1982 B.M.D.H.S.'ye göre kıyı devleti, zararsız geçiş yapan yük gemileri arasında da hukuki veya fiili bir ayrım yapmamalıdır (mad.24/1, b).

Kıyı devletince çıkartılmış olan yasa ve yönetmeliklerin, zararsız geçiş yapan gemiler tarafından ihlal edilmesi veya geçişi zararlı hale sokan faaliyetlerin yapılması durumunda, kıyı devleti, ticaret gemileri ve ticari amaçlı devlet gemileri için gerekli önlemleri alıp uygun gördüğü cezaları uygulayabilecektir.[32] Fakat, savaş gemileri ile ticari amaçlı olmayan öteki devlet gemilerinin aynı şekilde davranmaları durumunda, kıyı devleti bu kurallara uyulması çağrısı yaptıktan sonra son önlem olarak, bu gemilerin bölgeyi terketmesini isteyebilir. Bunun nedeni ise, savaş gemilerinin dokunulmazlığı ilkesidir.[33] Bununla birlikte, savaş gemileri ve ticari amaçlı olmayan öteki devlet gemilerinin bu tür davranışlarından doğacak olan zararların giderimi için

---

28 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.15/1; 1982 B.M.D.H.S., mad.24/1.
29 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.15/2; 1982 B.M.D.H.S., mad.24/2.
30 Bkz. U.A.D.'nın 9.4.1949 tarihli **Korfu Boğazı Davası**'na ilişkin kararı: C.I.J., **Recueil**, 1949, s.22.
31 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.18; 1982 B.M.D.H.S., mad.26.
32 H. Pazarcı, **a.g.y.**, s.336.
33 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.22/2 ve 23; 1982 B.M.D.H.S., mad 30 ve 32.

kıyı devleti bu gemilerin bayrak devletlerinin uluslararası sorumluluğunu ileri sürerek zarar giderim talebinde bulunabilir.[34] Kıyı devleti ayrıca, zararsız geçiş niteliği taşımayan geçişleri önlemek için gerekli önlemleri alma yetkisine sahiptir.[35]

*ii. Kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi*

Hem 1958 Cenevre K.B.B.S. hem de 1982 B.M.D.H.S., kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler üzerindeki yargı yetkisi konusunda, sözkonusu gemilerin ticaret gemisi ya da savaş gemisi olmasına göre bir ayrım yapmaktadır.[36] Bu sözleşmeler ticari amaçla kullanılan devlet gemilerini ticaret gemilerinin hukuksal rejimine, ticari amaçla kullanılmayan (savaş gemileri dışındaki) devlet gemilerini ise savaş gemilerinin hukuksal rejimine tabi tutmaktadırlar.[37]

*a.* Ticaret gemileri ve ticari amaçlı devlet gemileri açısından

-Ceza davaları bakımından

Zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemide, ceza davasının konusunu oluşturan bir suç işlendiği zaman, kıyı devleti yargı yetkisini sadece şu sınırlı durumlarda kullanabilecektir:[38] i) suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa; ii) işlenen suç, kıyı devletinin barışını ya da karasularının düzenini bozuyorsa; iii) gemi kaptanı ya da geminin bayrak devletinin diplomasi temsilciliği veya konsolosluğu kıyı devleti yetkililerinden yardım istemişse; iv) uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi sözkonusu ise. Kıyı devleti yargı yetkisini kullanmak amacı ile bir tutuklama yapacağı zaman geminin ulaşımını aksatmamaya özen göstermelidir.[39]

---

34 1982 B.M.D.H.S., mad. 31.
35 1982 B.M.D.H.S., mad.25/1.
36 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.18-20; 1982 B.M.D.H.S., mad. 27-28.
37 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.21-22; 1982 B.M.D.H.S., mad. 27-32.
38 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.19/1; 1982 B.M.D.H.S., mad. 27.
39 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.19/4; 1982 B.M.D.H.S., mad. 27/4.

-Hukuk davaları bakımından

Gemide bulunan kişilerle ilgili hukuk davalarında, kıyı devleti uluslararası özel hukukun yasalar çatması kuralları çerçevesinde yargı yetkisine sahipse, bu hakkı kullanabilecektir.[40] Bu yetkisini kullanırken de, geçiş yapmakta olan gemileri durdurmamak ve yolundan çevirmemek yükümlülüğü altındadır.[41] Gemilerle ilgili hukuk davalarında, bir gemi herhangi bir nedenle karasularında duruyorsa veya kıyı devletinin iç sularından ayrılarak karasularından geçiyorsa, kıyı devleti, her türlü icra ve tutuklama işlemleri de dahil olmak üzere, bu gemi üzerinde hukuksal yargı yetkisini kullanabilir.[42] Ancak, sözkonusu gemi, bir açık deniz ya da başka bir devletin karasularından gelip aynı tür deniz alanlarına geçmek için zararsız geçiş hakkını kullanıyorsa, kıyı devleti bu geminin sadece geçiş sırasında yüklenmiş olduğu yükümlülük ve sorumluluklara ilişkin olarak hukuksal yargı yetkisini kullanabilecektir.[43]

*b.* Savaş gemileri ve ticari amaç taşımayan devlet gemileri açısından

Savaş gemileri ve ticari amaç taşımayan devlet gemilerinin dokunulmazlığı ilkesinin bir sonucu olarak, kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını kullanan bu tür gemiler üzerinde yargı yetkisi bulunmamaktadır.[44] Bu tür gemilerin, geçiş sırasında kıyı devletinin yasa ve yönetmeliklerine uygun davranmamaları durumunda, kıyı devleti bu kurallara uyulması çağrısında bulunabilir. Fakat bu çağrısına rağmen ihlal devam ederse, kıyı devleti sözkonusu gemilerin karasularını terketmesini isteyebilir. Yukarda da belirtildiği gibi, bu kuralların ihlal edilmesi sonucu doğacak olan zararlar, kıyı devleti tarafından, ihlali yapan geminin

40 H. Pazarcı, a.g.y., s.338.
41 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.20/1; 1982 B.M.D.H.S., mad. 28/1.
42 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.20/3; 1982 B.M.D.H.S., mad. 28/3.
43 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.20/2; 1982 B.M.D.H.S., mad. 28/2.
44 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.22/2 ve 23; 1982 B.M.D.H.S., mad. 32.

bayrak devletinin sorumluluğu ileri sürülerek karşılanabilecektir.[45]

2. *Uluslararası Boğazlardan Transit Geçiş Rejimi*

Uluslararası hukukta ilk kez 1982 B.M.D.H.S. ile, geçiş düzeni açısından uluslararası boğazlar arasında bir ayrıma gidilmiş ve birbirinden farklı iki tür geçiş rejimi ortaya konulmuştur. Bu yeni yaklaşıma göre, iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan boğazlarda "transit geçiş" rejimi (mad.38), bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan uluslararası boğazlarda ise yukarıda açıklanan "zararsız geçiş" (mad.45) rejimi geçerli olacaktır. Ancak, iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan uluslararası boğazlardan geçişte transit geçiş hakkından yararlanabilmek için, bu boğazın bir devletin kıta ülkesi ile bir adası arasında yer almaması ve bu adanın açığında benzer kolaylıklara sahip bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bulunmaması gerekmektedir (mad.38/1). Sözleşme'ye göre, böyle bir coğrafi durumun varlığı, sözkonusu boğazda, kıyı devleti tarafından askıya alınamayacak bir zararsız geçiş rejiminin uygulanmasını gerektirmektedir (mad. 45/1, a).

Bu iki rejim birlikte ele alındığında, birtakım farklar göze çarpmaktadır. Örneğin transit geçişte kıyı devletine verilen kanun ve kurallar kabul etme yetkisinin kapsamının, zararsız geçişi düzenleyen maddelerdekine oranla, daha dar olduğu izlenimi doğmaktadır. Zararsız geçişe ilişkin olarak kıyı devletine bu tür düzenlemeler yapma yetkisi veren 21. madde, transit geçiştekine göre (mad.42) fazladan şu konuları içermektedir: i) deniz ulaşım araç-gereçlerinin korunması; ii) kabloların ve boruların korunması; iii) denizde balıklar dışındaki öteki canlı kaynakların da korunması; iv) denizdeki bilimsel araştırmalar ve hidrografik incelemeler.

---

45 1958 Cenevre K.B.B.S., mad. 23; 1982 B.M.D.H.S., mad .30-31.

Öte yandan, kıyı devleti transit geçişte gidiş-geliş yollarını ve trafik ayrım şemalarını belirleyip uygulamaya koymazdan önce, bu konudaki önerilerini kabul edilmek üzere uygun uluslararası örgüte (U.D.Ö) sunmak zorundadır. Bu önlemlerin yürürlüğe konulabilmesi, sözkonusu uluslararası örgüt tarafından onaylanmaları ön koşuluna bağlıdır.[46] Oysa, zararsız geçiş rejiminin uygulandığı uluslararası boğazlarda kıyı devletinin bu tür yolları ve ayrım şemalarını hazırlarken ilgili uluslararası örgütün tavsiyelerini dikkate alması yeterlidir.[47]

Transit geçiş ile zararsız geçiş arasındaki bir diğer fark denizaltılar konusunda görülmektedir. Uluslararası boğazlardan zararsız geçişte, denizaltı ve öteki sualtı gemileri, geçiş sırasında yüzeyde seyretmek ve bayraklarını göstermek zorunda olmalarına rağmen[48], transit geçiş rejiminin uygulandığı bu tür gemiler sualtından seyredebileceklerdir. Çünkü Sözleşme, geçiş sırasında bu tür gemilerin su altında seyretmelerini yasaklayan bir hüküm içermemektedir.

*3. Transit Geçişin Yapılageliş Hukuku Açısından Değeri*

Uluslararası hukukta, 1982 B.M.D.H.S. ile karşımıza çıkan bu yeni geçiş rejiminin yapılageliş kuralı olarak taşıdığı değer önemlidir. Kuşkusuz sözkonusu Sözleşme'yi usulüne uygun olarak kabul etmiş olan devletler, getirilen bu yeni rejimi uygulamak durumundadırlar. Ancak, bunlar dışında kalan devletlere sözkonusu kuralların uygulanabilmesi için, genel olarak sözleşmenin kendisinin veya transit geçişe ilişkin olan III. Bölüm'ün (II.kesim) uluslararası hukuka göre yapılageliş kuralı haline gelmesi gerekmektedir.

Uluslararası hukukun asıl kaynaklarından birini oluşturan yapılageliş (teamül) kurallarının ortaya çıkabilmesi için, iki te-

46 Mad.41/4.
47 Mad.22/3, a.
48 Mad.20.

mel öğenin birlikte varlığı gerekmektedir. Bunlardan biri, aynı durumlarda aynı (birörnek) tutum ve davranışların sürekli olarak tekrarlanması anlamına gelen "maddi öğe"dir. Bir diğeri ise, bu birörnek tutum ve davranışların hukukun bir gereği olarak zorunlu olduğu yönünde bir inancın varlığı anlamına gelen "psikolojik öğe"dir (*opinio Juris*). Öğretide genellikle, birörnek tutum ve davranışların uzun bir süre tekrarlanması gerektiği kabul edilmektedir. Ancak uluslararası yargı ve hakemlik organları, bu sürenin uzunluğundan çok, tutum ve davranışların istikrarlı ve birörnek olması üzerinde durmaktadırlar. Yine aynı organlar, bazı durumlarda, sürekli ve istikrarlı uygulamaları psikolojik öğenin bir kanıtı olarak değerlendirebilmektedirler.[49]

Aslında, 1982 B.M.D.H.S.'nin birbirinden farklı üç tür hükmü içerisinde barındırdığını söylemek mümkündür. Bunlardan ilki, yapılageliş değerini taşıyan ve 1958 Cenevre K.B.B.S. ile kodifiye edilmiş olan eski kurallardır.[50] İkincisi, 1958 Cenevre K.B.B.S.'den 1982 yılına gelinceye dek, devletlerin önemli bir bölümünün ulusal düzeydeki faaliyetleri ile yapılageliş halini almış olan kurallardır. Üçüncüsü ise, uluslararası hukukta henüz yapılageliş halini almamış olan yeni kurallardır.[51] Öte yandan uluslararası hukukta, 1982 B.M.D.H.S.'nin kabul edildiği günden itibaren kendiliğinden yapılageliş halini aldığını, zaman ve *opinio juris* öğelerinin ise dikkate alınmaması gerektiğini iddia eden yaklaşımlar da bulunmaktadır. Ancak bu tür yaklaşımların hukuk açısından taşıdıkları değerin çok fazla olduğunu söylemek mümkün değildir.[52]

Uluslararası hukukta, devletlerin yapılageliş oluşturabilecek nitelikteki işlem ve davranışlarını ikiye ayırmak mümkündür: i)

---

49 H. Pazarcı, **Uluslararası hukuk Dersleri, I.Kitap,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1997, s.209-212.

50 Fakat 1958 Cenevre K.B.B.S. de bütün öğeleri ile yapılageliş değeri taşımamaktadır.

51 J. A. Yturriaga, **a.g.y.,** s.307.

52 **Aynı yapıt,** s.306.

devletin tek-taraflı işlemleri; ii) devletin öteki uluslararası hukuk kişileri ile birlikte yaptığı işlemler. Bir devletin dışişleri bakanlığı ya da öteki bakanlık yetkililerinin bildiri, mektup, nota gibi diplomatik işlemleri ile uluslararası konferanslardaki tutum ve bildirilerini, sözkonusu devletin yapılageliş oluşturabilecek nitelikteki tek-taraflı işlemlerine örnek olarak göstermek mümkündür. Ayrıca, bir devlet tarafından yapılan yasa, kararname, yönetmelik ya da tüzük gibi işlemler de bu kapsama dahildir. Öte yandan, andlaşmalar da, devletin öteki uluslararası hukuk kişileri ile birlikte yaptığı işlemler için verilebilecek en iyi örnektir.[53] Yturriaga da, gerek yeni oluşturulan ikili rejime, gerekse transit geçişin kendisine ilişkin olarak, 1982 B.M.D.H.S.'nin ertesinde, çeşitli devletlerin yapılageliş kuralı oluşturabilecek nitelikteki işlemlerini incelemiş ve şu şekilde özetlenebilecek bir sonuca varmıştır:[54] "1982 B.M.D.H.S., henüz yapılageliş halini almamış, fakat gitgide yapılageliş hukukunun bir parçası haline gelen birtakım hükümler içermektedir. Bu tür kuralların Sözleşme içerisinde önemli bir yer tuttuğunu ve özellikle uluslararası deniz ulaşımında kullanılan boğazlar bölümü içerisinde yer alan transit geçiş rejiminin bu nitelikte kurallardan oluştuğunu söylemek mümkündür."

### C. *Uluslararası hukuk ve iç hukuk açısından Türk Boğazları'nın statüsü*

Uluslararası hukuk kurallarına göre, her bakımdan ulusal boğaz özelliğini gösteren bir boğaz, buradan yapılacak geçiş rejimi açısından bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliğini kazanmaktadır.[55] Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini düzenleyen Montreux Sözleşmesi'nin sona ereceği 1956[56] yılından önce, taraf devletlerden hiçbiri bir ön-

53 H. Pazarcı, **I.Kitap**, s.216-217.
54 J. A. Yturriaga, **a.g.y.**, s.307-327.
55 H. Pazarcı, **II.Kitap**, s.349.
56 Montreux Söz. ilke olarak 20 yıllık bir süre için yapılmıştır (mad 28/1).

bildirimde bulunmadığından, daha sonra da bu yönde bir girişim olmadığından, Montreux Sözleşmesi bugün de yürürlüktedir. Türk Boğazları, bugün geçerli olan Montreux Sözleşmesi'nin konusunu oluşturduğundan, uluslararası boğaz statüsündedir (veya uluslararası deniz ulaşımında kullanılan boğaz statüsündedir).

Türk Boğazları uluslararası boğaz olarak nitelendirilmelerine rağmen, yukarıda açıklamaya çalıştığımız uluslararası boğazlardan geçişte geçerli olan iki tür geçiş rejiminin dışında kalmaktadır. Türk Boğazlarından geçiş rejimi, ileride ele alınacağı üzere, 19. Yüzyılın başından günümüze değin uluslararası andlaşmalar ile düzenlenegelmiştir. Bugün de, Boğazlardan geçişe ilişkin kurallar Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile saptanmıştır. Bu Sözleşme'nin belirlediği rejim, transit geçiş ve zararsız geçiş rejimlerinden farklı, kendine özgü (**sui generis**) bir nitelik göstermektedir. Zaten, B.M.D.H.S.'nin 35. maddesi açısından bakıldığında da, geçiş rejimi uzun süreli ve çok taraflı bir sözleşme tarafından düzenlenmiş olduğundan, bu Sözleşme'nin (B.M.D.H.S.) uluslararası boğazlara ilişkin kurallarının dışında tutulması gerektiği anlaşılmaktadır.

Uluslararası boğaz sularından geçiş rejimine ilişkin kurallar, bu su yollarının geçiş rejimi dışındaki genel hukuksal düzenini etkilememektedir.[57] Bu nedenle, bir uluslararası boğaz sularının, iç sular, karasuları ya da açık deniz rejimlerinden hangisine bağlı olacağı, ayrıca değerlendirilmesi gereken bir konudur. Çanakkale Boğazı, Ege Denizi'nden olan girişinde 1.5 mil[58] ve Marmara Denizine açıldığı yerde 2.5 mil genişliğindedir. En dar yerinde genişlik 0.75 mil iken en geniş yerinde bu rakam 4 mile çıkmaktadır. İstanbul Boğazı, hem Marmara hem de Karadeniz tarafındaki girişinde 2.25 mil genişliktedir. İstanbul Boğazı'nın

57 1982 B.M.D.H.S., mad. 34.
58 Bir deniz mili 1852 metredir.

en geniş yeri 2.25 mil, en dar yeri ise 3/4 mil (700 metre) civarlarındadır.[59] 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Türk Karasuları Kanunu'na[60] göre, Türk Karasuları ilke olarak 6 mildir (mad.1). Bu nedenle, her iki boğaz da Türk karasuları içerisinde kalan su yollarıdır. Bunun yanında, Türk iç hukukunda, Türk Boğazlarını oluşturan suların, geçiş rejimi dışındaki genel hukuksal düzenine ilişkin başka düzenlemeler de bulunmaktadır.

20 Mayıs 1982 gün ve 2674 sayılı Türk karasuları yasasının[61] 4. maddesi şu şekildedir: "Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk içsularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıklarda olanlarının, kara tarafında kalan sular ve dış limanlar, iç sulara dahildir." Aynı yasanın 3'üncü maddesi, Bakanlar Kurulu'na, Türkiye'nin esas çizgilerini belirleme yetkisi vermektedir. Uluslararası hukuk kuralları açısından da, limanların içlerindeki deniz alanı içsular olarak kabul edilmektedir.[62] Türk Boğazlar Bölgesi'nde nerenin liman (ve dolayısıyla içsular) olarak kabul edildiği sorusunu sorduğumuzda, yanıt alabileceğimiz hukuksal metinler, İstanbul Liman Tüzüğü ile Çanakkale Liman Yönetmeliği'dir.

Bakanlar Kurulu tarafından yürürlüğe konulması 24 Temmuz 1996 tarihinde kararlaştırılan İstanbul Liman Tüzüğü[63], İstanbul Boğazı içerisinde kalan tüm deniz alanını "İstanbul limanı" olarak tanımlamaktadır (Bkz.Ek-II). Tüzüğe göre, sözkonusu alan, İstanbul Boğazı'nın kuzeydeki girişinde bulunan Anadolu ve Türkeli fenerleri arasına çekilecek bir çizgi ile, Marmara Denizi tarafındaki girişte bulunan Kartal-Büyükada-Yeşilköy doğrul-

59 S. Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi,** 4.bası, İstanbul, Beta Basım, 1996, s.154-155; Y.İnan, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1995, s.3.

60 Metin için bkz. **R.G.,** 29.5.1982, Sayı 17708.

61 **R.G.,** 29.5.1982, Sayı 17708.

62 1958 Cenevre K.B.B.S., mad 8-9; 1982 B.M.D.H.S., mad 11.

63 **R.G.,** 6.9.1996, Sayı 22749.

tusunda çekilecek çizgi arasında kalan sulardır.[64] Bu tüzükten önce yürürlükte bulunan 21 Nisan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü de, sözkonusu deniz alanının tamamını (güneye çizilen çizgi biraz daha değişik olacak biçimde) liman olarak kabul etmekteydi (Bkz. Ek-III).[65]

Öte yandan, 11 Eylül 1982[66] tarihli Çanakkale liman yönetmeliği de, bugün Çanakkale Boğazı diye bilinen su yolunun önemli bir bölümü içinde kalan deniz alanını, liman olarak tanımlamaktadır. Bu yönetmeliğin 4. maddesi uyarınca, güneyde Büyük Kandilli Burnu ve Kum Burnu arasına çekilen çizgi ile kuzeyde Karakova'dan Gocuk Burnu'na çekilen çizgi arasında kalan deniz alanı "Çanakkale limanı"dır (Bkz. Ek-IV). 1982 yılında kabul edilen bu yönetmelik, bugün hala yürürlüktedir.

Uluslararası Boğazlardan geçişe ilişkin kurallar, bu su yolunun genel hukuksal düzenini etkilemeyeceğinden, bir uluslararası boğaz sularının tamamen bir liman içinde kalması mümkündür.[67] Bu durumda, sözkonusu sular, kıyı devletinin içsular düzenine bağlı olacaktır.[68] Bu uluslararası hukuk kuralı yanında, 20 Mayıs 1982 tarihli Türk Karasuları Yasasının 4. maddesi[69] de dikkate alındığında, İstanbul Boğazı'nın tamamının ve Çanakkale Boğazı'nın da önemli bir bölümünün, Türkiye'nin içsuları rejimine tabi tutulduğunu söylemek mümkündür.

Fakat, uluslararası hukuk kurallarına göre, limanlarda düz esas çizginin iki uç noktası, liman sisteminin ayrılmaz parçasını oluşturan sürekli tesislerin en uç noktalarıdır. Ayrıca, limanın açığındaki tesisler, yapay adalar ve demir yerleri limanın bir parçası sayılmazlar.[70] Bu kurallar açısından bakıldığında, İs-

64 İstanbul Liman Tüzüğü, **R.G.**, 6.9.1996, Sayı 22749, mad.3.
65 Bkz. **R.G.**, 21.4.1982., Sayı 17671, mad.2.
66 Bkz. **R.G.**, 11.9.1982., Sayı 17809.
67 H. Pazarcı, **II. Kitap**, s.350.
68 1958 Cenevre K.B.B.S., mad.8-9; B.M.D.H.S., mad.8 ve 11.
69 Bu madde, daimi liman tesislerinin içerisinde kalan suları, Türkiye'nin iç sularına tabi kılmaktadır.
70 1982 B.M.D.H.S., mad.11.

tanbul Boğazı'nın tamamını ve Çanakkale Boğazı'nın önemli bir bölümünü liman olarak tanımlamak mümkün görünmemektedir.[71] Boğazlar, birbirinden farklı rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden oluşmaktadır.[72]

Bu nedenle, Boğazların her iki kıyısına da saçılmış olan ve liman sisteminin ayrılmaz parçasını oluşturan bu sürekli tesislerin (demirleme yerleri hariç) kara tarafında kalan suların, içsular rejimine tabi olduğunu söylemek mümkündür. Ama, biri Anadolu diğeri Avrupa yakasında bulunan bu türden iki tesis arasında başka bir deniz alanı daha bulunmaktadır. Çünkü Boğazlar, karşılıklı olan bu türden tesislerin birbirlerine temas edebilecekleri kadar dar değildir. Bu nedenle, bu aradaki deniz alanının, Türk karasuları olarak değerlendirilmesinin hukuk açısından daha uygun olduğunu düşünmekteyiz.

Öte yandan, Marmara Denizi sularının geçiş rejimi dışında hukuksal statüsünün ne olduğu konusuna değinmekte yarar vardır. Çünkü, bu denizde Montreux Sözleşmesi ile geçişe ilişkin olarak getirilen kuralların dışında, uygulanacak olan rejim bu suların iç deniz ya da açık deniz olmasına bağlı olarak değişecektir.

1958 tarihli Açık Deniz Sözleşmesi'nin 1. maddesi "Açık Deniz"i, bir devletin karasularına veya iç sularına ait olmayan deniz kesimleri olarak tanımlamıştır. Ayrıca, 1982 B.M.D.H.S., deniz hukukunun getirdiği yeni kavramlar[73] çerçevesinde, açık denizi daha farklı tanımlamıştır. Bu Sözleşme'nin 86. maddesine göre açık denizler, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi, karasuları, iç suları veya takımada devletinin takımada suları dışında kalan deniz alanlarıdır.

---

71 S. Toluner, a.g.y., s.166, 197- a nolu dipnotu.
72 1994 Tüzüğü'nin 22 ve 32'nci maddeleri bunu doğrular niteliktedir.
73 "Bitişik bölge" ve "takımada devleti" gibi.

1958 tarihli Açık Deniz Sözleşmesi'nin açık denizlere ilişkin tanımı, Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 1956 tasarısının 26. maddesi ile aynıydı. Ancak, bu maddenin açıklamasında, bir boğaz veya deniz geçidi ile açık denize bağlanan ve sahilleri aynı devlete ait olan deniz alanlarının iç denizler olduğu ve bunların açık deniz rejimine tabi olmadığı belirtilmekteydi.[74] Komisyon'un yaptığı bu tanıma göre Marmara bir iç deniz sayılamaz. Çünkü, Marmara Denizi bir değil iki boğaz ile açık denize bağlanmaktadır. Buradan hareketle Marmara Denizi'nin açık deniz statüsüne sahip olduğu iddia edilebilecektir. Fakat Marmara Denizi'nden geçişi düzenleyen Montreux Sözleşmesi, bu denizin Türkiye'nin iç sularına dahil olduğu fikrini güçlendirmektedir. Bilindiği gibi açık denizlerde seyir serbestliği ilkesi geçerlidir. Marmara Denizi açık deniz rejimine tabi olsaydı, buradan geçişin sağlanması için ayrıca bir uluslararası sözleşme (Montreux) yapılması gerekmezdi.[75]

1958 Cenevre K.B.B.S., iç sulardan gemilerin serbest geçiş hakkı bulunup bulunmadığına ilişkin olarak açık bir hüküm içermemektedir. Fakat Sözleşme'nin 5.maddesinin 2.fıkrasına göre, daha önce karasuları veya açık denizin bir parçası olan deniz alanları düz esas çizgi yöntemi kullanılarak iç sular rejimine dahil edilmişse bu sularda karasularında olduğu gibi bir zararsız geçiş hakkı bulunacaktır.[76] Bu hükümden hareketle, olağan olarak iç sularda zararsız geçiş hakkının bulunmadığı söylenebilir. İşte olağan olarak böyle bir geçiş hakkının olmadığı ve bir iç su olarak düşünülen Marmara Denizi'nde Montreux Sözleşmesi ile bir geçiş serbestliği ilkesi tesis edilmiştir.[77]

---

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

75 M. Gönlübol, **Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü,** Ankara, Ajans Türk Matbaası,1959, s.131.

76 1982 B.M.D.H.S.'nin 8.maddesinin 2.fıkrası da böyle bir düzenleme getirmektedir.

77 M. Gönlübol, **a.g.y.,** s.131.

Yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde, Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından yapılan tanım açısından Marmara Denizi bir açık denizden çok iç denize benzemektedir. Fakat, Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 1956 yılındaki tasarısı, iç denizlerin hukuksal statüsü konusunda açık bir hüküm içermemekteydi. İşte bu nedenle, Türkiye tasarıdaki boşluğu doldurmak için Komisyon'un 1955 yılındaki toplantısında hazırladığı maddelerle ilgili görüşünü bildirirken, iç deniz sularının iç sular rejimine tabi olduğu anlamına gelen bir hükmün sözkonusu tasarıya eklenmesini istemiştir. Fakat raportör, iç suların iç denizleri kapsadığını belirtmiş ve Komisyon Türkiye tarafından yapılmış olan bu öneriyi kabul etmemiştir.[78]

Uluslararası Hukuk Komisyonu, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nin açık denizin tanımını yapan 26.maddesi konusundaki açıklamasında, bir boğaz veya deniz geçidi ile açık denize bağlanan ve kıyıları aynı devlete ait olan deniz alanlarının iç denizler olacağını, aksi taktirde bu suların açık denizin bir parçası olarak kabul edileceğini belirttikten sonra, bu kuralın tarihi nedenlerle değiştirilebileceğini ifade etmiştir.[79] İşte Türkiye buradan hareketle, Marmara Denizi'nin bir iç deniz olduğu konusunda tarihsel hakka sahip olduğunu belirtmiştir.[80] Öte yandan, Türkiye tarafından çeşitli tarihlerde uygulamaya konulan ulusal mevzuatın da Marmara'nın bir iç deniz olduğunu doğrular nitelikte olduğu iddia edilmektedir.[81] Bu tür ulusal mevzuatın yapılması aşamasında veya bu mevzuata dayanılarak yapılan tasarruflarda, öteki devletler tarafından uluslararası hukuka aykırılık iddiasında bulunulmadığından, Türk uygulamasının bu tarihsel hakkı destekler nitelikte olduğu ifade edilmektedir.[82]

78 **Yearbook of International Law Commission,** Vol II, 1956, s.13 ve s. 26.
79 **Aynı yapıt,** s.278.
80 S. Toluner, **a.g.y.,** s.156.
81 Bkz. S. Meray, **Devletler Hukukuna Giriş,** C.I, Ankara, A.Ü. Yayınevi, 1968, s.367. Ayrıca M. Gönlübol, **a.g.y.,** s.130.
82 M. Gönlübol, **a.g.y.,** s.130.

Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun yukarıda belirtilen açıklamasından (26.maddeye ilişkin) hareketle, Karadeniz'in açık deniz rejimine tabi olduğu söylenebilir.[83] Çünkü bu deniz, tek bir devletin kıyıdaş olduğu ve bir boğaz ile açık denize bağlanan bir su alanı değil, birden fazla devletin kıyıdaş olduğu bir su alanıdır. 1958 Cenevre Konferansı sırasında Ukrayna ve Romanya, Karadeniz'in, bir uluslararası andlaşma (Montreux Sözleşmesi, madde 18) nedeniyle özel bir rejime bağlı olduğunu belirtmiş ve bu denizin açık deniz tanımı dışında tutulabilmesi için, Komisyon'un 26.maddeye ilişkin açıklamasında değişiklik yapılmasını önermiştir.[84] Ancak, öteki devletlerin (özellikle A.B.D.'nin) itirazı nedeniyle, öneri oya sunulmaksızın geri alınmıştır.[85] Yani bu öneri, Karadeniz'in bir açık deniz olduğu gerçeğini değiştirememiştir. Bu nedenle, Türk Boğazları coğrafi olarak iki açık denizi birleştirmektedir.[86]

## II. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE TÜRK BOĞAZLARININ HUKUKSAL REJİMİ[87]

### *A. Birinci Dünya Savaşına Kadar Olan Dönem*

#### *1. Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Devresi (1453-1774)*

Osmanlı İmparatorluğu'nun "mutlak egemenlik devresi" olarak nitelendirilebilecek olan bu dönem, İstanbul'un imparatorluk tarafından 1453 yılında fethi ile başlar. Fetihten kısa bir süre sonra Karadeniz'in tüm kıyıları Osmanlı İmparatorluğu'nun

83 S. Toluner, **a.g.y.**, s.156.
84 İ. Lütem, **B.M.D.H.S. Konferansı**, Ankara, 1959, s.181.
85 **Aynı yapıt**, s.182.
86 S. Toluner, **a.g.y.**, s.156.
87 Bu çalışmada, Türk Boğazları'nın hukuksal gelişiminin tarihsel süreci ele alınırken önemli ölçüde Yüksel İnan'ın "Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi" başlığını taşıyan kitabının sınıflandırmasınından yararlanılmıştır.

egemenliğine geçmiş ve böylece Boğazlar, yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı tutulabilmiştir.[88]

2. *İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devresi (1774-1841)*

a. *Küçük Kaynarca Andlaşması (1774)*

Osmanlı İmparatorluğu, 1535 yılından itibaren çeşitli devletlere[89] kapitülasyon biçiminde, ticaret gemilerini Boğazlardan geçirebilme ayrıcalığı vermiştir. 1774 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan Küçük Kaynarca Andlaşması'na[90] gelinceye dek, Boğazların, kapitülasyonlarla verilen ayrıcalıklar hariç, yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması ilkesi devam etmiştir. Bu andlaşma ile İmparatorluk, Rus ticaret gemilerine Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanımıştır (mad.11).[91]

b. *İstanbul Andlaşması (1798)*

1798 yılında Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında yapılan İstanbul Andlaşması'nın gizli maddeleri uyarınca (mad. 2 ve 4), Boğazlar bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapanacak, ancak savaş zamanında Rus savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkı olacaktı.[92] Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında yapılan İttifak Andlaşması'nın (1805) 1. maddesiyle, Rusya'nın savaş gemileri konusunda elde ettiği bu hak onaylanmıştır. Ayrıca, bu andlaşmanın gizli 7. maddesi ile Osmanlı Devleti, yabancı devletlerin savaş gemilerine Boğazlardan geçiş izni vermeme yükümlülüğü altına konulmuştur.[93]

---

88 S. Toluner, a.g.y., s.158.
89 1535'de Fransızlar, 1579'da İngilizler ve 1612'de Hollandalılar.
90 Andlaşmanın metni için bkz. N. Erim, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri**, C.I., Ankara, 1953, s.121-137.
91 S. Toluner, a.g.y., s.158.
92 Y. İnan, a.g.y., s.8.
93 S. Toluner, a.g.y., s.159.

*c. Kale-i Sultaniye Andlaşması (1809)*

Fransa ile Rusya arasında yapılan 1807 Erfurt görüşmelerinde, Rusya'nın Boğazların kendisine verilmesini istediği haberi duyulunca, Osmanlı Devleti İngiltere ile yakınlaşmak zorunda kalmış ve 5 Ocak 1809 tarihinde, bu devletle Kale-i Sultaniye Andlaşması'nı[94] yapmıştır. Sözkonusu andlaşmanın 11. maddesi ile Osmanlı Devleti, barış zamanında Boğazları hiçbir yabancı devletin savaş gemisine açmamayı kabul etmiştir. Bu andlaşma ile Boğazların barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı biçimindeki tek taraflı ilke, 1798 İstanbul Andlaşması'ndan sonra, bir uluslararası yükümlülük olarak bir kez daha teyid edilmiştir.

*ç. Edirne Andlaşması (1829)*

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında, 1828 yılındaki savaşın ardından 14 Eylül 1829 tarihinde imzalanan Edirne Andlaşması'nın[95] 7.maddesine göre, Osmanlı Devleti ile savaş halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri Boğazlardan serbestce geçebileceklerdi. Böylece (bu andlaşma ile) Boğazların barış zamanında ticaret gemilerinin geçişine kapalı olması biçimindeki tek taraflı Osmanlı ilkesi, bir uluslararası andlaşma ile değişmiş oluyordu.

*d. Hünkar İskelesi Andlaşması (1833)*

1831 yılında patlak veren Mehmet Ali Paşa isyanının bastırılamaması üzerine, II. Mahmut, 1832 yılında Avrupa devletlerinden yardım talep etmiştir. Uluslararası politikanın o dönemdeki koşulları nedeniyle, bu talebe sadece Rusya olumlu yanıt vermiştir. İşte bu yardım karşılığında, 8 Temmuz 1833 tarihinde Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 8 yıllık bir süre için imzalanan Hünkar İskelesi Andlaşması'nın[96] gizli maddesi ile,

---

94 N. Erim, **a.g.y.**, s.235-240.
95 N. Erim, **a.g.y.**, s.279-286.
96 N. Erim, **a.g.y.**, s.297-299.

Osmanlı Devleti Rusya'nın istemesi durumunda, Boğazlara herhangi bir yabancı devlet savaş gemisini sokmama yükümlülüğü altına girmiştir.[97]

*3. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi*

Mehmet Ali Paşa olayının yeniden patlak vermesi üzerine, bu kez Avrupalı devletlerin araya girmesiyle, Mısır Meselesi Hakkında Andlaşma 15 Temmuz 1840 tarihinde imzalanmıştır. Bu andlaşmanın 4.maddesi ile barış zamanında Boğazların yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olacağı ilkesi tekrarlanmıştır.

13 Temmuz 1841 tarihinde, Osmanlı İmparatorluğu, Rusya, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya arasında imzalanan "Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi"[98], Boğazların hukuksal rejimini düzenleyen ilk çok taraflı andlaşmadır. Bu andlaşmanın 1.maddesi uyarınca Osmanlı Devleti, barış zamanında, yabancı savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine izin vermeme yükümlülüğü altına girmiştir. Öte yandan, Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, savaş zamanında Osmanlı Devleti, Boğazları dilediği devletin savaş gemilerine açma hakkına sahiptir.[99]

30 Mart 1856 tarihinde, Osmanlı Devleti, Avusturya, İngiltere, Fransa, Rusya, Prusya ve Sardunya arasında yapılan Paris Andlaşması'nın[100] 10.maddesi ile Karadeniz Hakkında Londra Andlaşması'nın[101] (1871) 1.maddesi, Boğazların, barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesini tekrarlamıştır. Bu nedenle, Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasına ilişkin bu iki andlaşma, Boğazların hukuksal rejimini değiştirmemiştir.

97 S. Tolunor, a g.y., s.160.
98 N. Erim, a.g.y., s. 311-313.
99 S. İnan, a.g.y., s. 13-14.
100 N. Erim, a.g.y., s.341-353.
101 Aynı yapıt, s.369-371.

1877-1878 Osmanlı-Rus savaşının ardından, Osmanlı devleti ile Rusya arasında imzalanan Ayastefanos Andlaşması'nın 24. maddesine göre, Boğazlar hem savaş hem de barış zamanında, Rus limanlarından gelecek ya da bu limanlara gidecek tarafsız devletlere ait ticaret gemilerine açık olacaktır. Ancak, bu andlaşma yürürlüğe girmemiş ve yerine 13 Temmuz 1878 tarihinde Berlin Andlaşması[102] imzalanmıştır. Berlin Andlaşması'nın 63. maddesi, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği ilkeyi teyid etmekteydi. Sonuç olarak, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim, Birinci Dünya Savaşı'na dek Türk Boğazları için geçerliliğini korumuştur.

*B. Birinci Dünya Savaşı Dönemi ve Sonrası*

10 Ağustos 1914 tarihinde, Göben ve Breslav isimli iki Alman savaş gemisi, bazı Cezayir limanlarını bombaladıktan sonra, kendilerini izleyen İngiliz gemilerinden kurtulmak amacıyla, Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara Denizine girmişti. İtilaf Devletleri bu geçişin 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olduğu gerekçesiyle Osmanlı Devletini protesto ettiler. Bunun üzerine, Osmanlı devleti bu gemilerin İngiltere tarafından satışı durdurulan iki savaş gemisinin yerine Almanya'dan satın alındığını açıkladı. Daha sonra bu gemilerin Karadeniz'de, Rus limanlarını bombalaması sonucunda, Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na İttifak Devletlerinin yanında katılmış oldu. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi, Osmanlı Devletine savaş zamanında, Boğazları istediği devletin savaş gemilerine açma hakkını verdiğinden, Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Devleti bu hakkı kullandı.[103]

*1. Mondros Mütarekesi*

İttifak Devletlerinin savaşı kaybetmesi üzerine Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1918 tarihinde İtilaf Devletleri ile Mondros

102 N. Erim, a.g.y., s.403-424.
103 F.Armaoğlu, **20.yy Siyasi Tarihi**, C.I, Ankara, Tismat, 1991, s.109-110.

Mütarekesini imzalamıştır.[104] Bu Mütareke'de Boğazlardan geçiş rejiminin ne olacağına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Fakat, 1.madde uyarınca Osmanlı Devleti Boğazların açılmasını ve bu bölge kıyısındaki askeri tesislerin İtilaf devletleri tarafından işgal edilmesini kabul etmiştir.

2. *Milli Mücadele Dönemi*

Gerek Mondros Mütarekesi'ne, gerekse A.B.D. başkanı Wilson'un 8 Ocak 1918 tarihli "14 İlkesi"nin 12.sine bakıldığında, Batılı devletlerin, milli mücadele dönemine girilirken Türk Boğazlarında geçiş serbestliği ilkesini uygulamak istedikleri söylenebilir. Wilson'un 12. İlkesi şu şekilde ifade edilmişti: "Çanakkale Boğazı sürekli olarak açık tutulacak ve uluslararası güvenceler altında tüm ulusların gemileri ve ticareti için serbest bir geçit oluşturacaktır." Zaten Mustafa Kemal ve arkadaşları, Wilson'un 12. İlkesini kabul edilir nitelikte bulmaktaydılar.[105] Ancak bunun yanında, ulusal güvenliği ve egemenliği sağlayacak nitelikte bir rejimin Türk Boğazlarında geçerli olmasını istemekteydiler.[106]

Milli mücadeleyi yürütenler, son Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nca 28 Ocak 1920 tarihinde kabul edilen Misak-ı Milli'nin 4.maddesine uygun olarak Türk Boğazlarından geçiş rejimini öteki devletlerle birlikte verilecek bir karar ile belirlemeyi kabul etmişlerdi.[107] Ancak, İstanbul'un işgalinden sonra Müttefik Devletler aralarında anlaşarak, Sevr Andlaşması'nı İstanbul Hükümeti'ne imzalatmışlardı. Birinci Dünya Savaşında yenilen Osmanlı Devleti ile İtilaf devletleri arasında, 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Andlaşması'nın 37-61.maddeleri, Bo-

---

104 N.Erim, **a.g.y.**, s.519-524.
105 **Nutuk**, İstanbul, 13.basım, 1972, C.III, s.1179.
106 H. Pazarcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", **Prof. Dr. Ernst F. Hirsch Hatırasına Armağan**, Ankara, 1986, s.853.
107 **Aynı yapıt**, s.854.

ğazların hukuksal rejimini ayrıntılı biçimde düzenlemektedir. Bu Sözleşme'nin 37. maddesi ile, Boğazlarda, barış ve savaş zamanında, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerinin ve uçaklarının geçiş serbestliği ilkesi kabul edilmiştir. Yine aynı maddeye göre, bu bölgenin suları abluka altına alınmayacak ve bu bölgede savaş hukukunun savaşanlara tanıdığı haklar kullanılamayacaktı.[108] Ancak, Milletler Cemiyeti çerçevesinde girişilecek zorlama önlemleri bu kuralın dışında tutulacaktı.

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

Milli mücadele dönemi içerisinde, T.B.M.M. ile Rusya arasında 16 Mart 1921 tarihinde imzalanan Moskova Andlaşması da Türk Boğazlarına ilişkin bir hüküm içermektedir.[109] Sözkonusu Andlaşma'nın 5. maddesi uyarınca taraflar, Boğazlar ve Karadeniz'e ilişkin hukuksal düzenlemelerin Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin katılacağı bir konferansta yapılmasını öngörmüşlerdi. Milli mücadele döneminde Boğazlar konusunda son nokta Lozan Barış Konferansı ile konulmuştur. Her ne ka-

---

108 S. Toluner, a.g.y., s.162.
109 Andlaşmanın metni için bkz. **Atatürk'ün Milli Dış Politikası**, C.I., s.549.

dar Fransa, bu barış konferansından ayrı bir boğazlar konferansı toplanmasını önermişse de İngiltere'nin buna karşı çıkması sonucunda tek bir konferans ile her iki sorunun birlikte çözülmesi yoluna gidilmiştir.[110]

*3. Lozan Boğazlar Sözleşmesi*

Lozan Konferansı sırasında, Türk Boğazlarında oluşturulacak olan geçiş rejimine ilişkin görüşmeler esasen üç tez etrafında toplanmaktaydı. İtilaf Devletleri adına özellikle İngiltere tarafından savunulan ilk teze göre, Boğazlar askerden ve silahtan arındırılmalı, geçişler bir boğazlar komisyonu tarafından düzenlenmeli ve geçiş tamamıyle serbest olmalıydı. Sovyetler Birliği tarafından savunulan ikinci tez Boğazların savaş gemilerine ve (hava sahasının) savaş uçaklarına kapalı tutulması ile bu bölgede kesin bir Türk egemenliği olması yönündeydi. Üçüncü tez, Türkiye tarafından öne sürülüyordu ve sınırlandırılmış bir geçiş serbestliği ile bölgede Türk egemenliğinin tam olarak kurulması gerektiğini savunuyordu.[111]

24 Temmuz 1923 tarihinde, Türkiye'nin çerçevesinde dünya sahnesinde yer almasının temel belgesi olan Lozan Barış Andlaşması, Türkiye, Fransa, İngiltere, Japonya, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve Yunanistan arasında imzalanmıştır.[112] Sözleşme'nin 23.maddesine göre taraflar, Boğazlardan, barış ve savaş zamanlarında denizden ve havadan geçiş serbestisini kabul etmişlerdir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Romanya, Rusya, Yunanistan ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti arasında 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmıştı.[113] Sözleşme'ye göre, taraflar, Boğazlar genel te-

110 H. Pazarcı, **a.g.m.**, s.856.
111 S. Meray, **a.g.y.**, s.435-436.
112 İ. Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları 1920-1945**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınevi 1989, s. 67-242.
113 **Aynı yapıt**, s.140-151.

rimi ile bilinen bölgede, savaş ve barış zamanlarında, ticaret gemi ve uçakları ile savaş gemi ve uçakları için geçiş serbestliği ilkesini kabul etmişlerdi (mad.1 ve 2). Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kabul edilen rejimi şu şekilde özetlemek mümkündür:

*a. Ticaret gemileri açısından*

*i. Barış zamanında*

Ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, sağlığa ilişkin hükümler saklı kalmak üzere, gece ve gündüz, Boğazlardan serbestce geçiş yapma hakkına sahiptirler. Kılavuz kaptan almak isteğe bağlıdır. Kılavuzluk, fener ve römorkör resimleri ya da öteki harçlar gibi doğrudan yapılan hizmetler karşılığında ücret alınacaktır.

*ii. Savaş zamanında*

Türkiye tarafsız ise, ticaret gemileri, barış zamanındaki koşullarla geçiş yaparlar. Kılavuz almak isteğe bağlıdır. Türkiye savaşan ise, tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve askersel olmayan uçakları, Türkiye'nin düşmanı olan devletlere kaçak eşya, düşman askeri ya da yurttaş taşıyarak yardım etmemek koşuluyla, Boğazlardan serbestçe geçiş hakkına sahiptirler. Ancak, Türkiye'nin bu gemi ve uçakları denetleme hakkı bulunmaktadır.

*b. Savaş gemileri*[114] *açısından*

*i. Barış zamanında*

Kuvvetlerinin tutarına ilişkin kısıtlamalar saklı kalmak üzere savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, gece ve gündüz, hiçbir işlem, resim ya da harca tabi olmaksızın geçiş hakkına sahiptirler. Savaş gemilerinin kuvvetlerine ilişkin kısıtlamalar, geminin Karadeniz'e kıyısı olan bir devlete ait olup olmamasına göre değişmektedir. Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin, bu

114 Sözleşme uyarınca "savaş gemisi" kavramı, yardımcı gemiler, asker taşıma gemileri, uçak gemileri ve askeri uçakları da kapsamaktadır.

denize gidebilmek için Boğazlardan geçirebileceği en fazla kuvvet, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerden donanması en güçlü olanın, o anda Karadeniz'de bulunan donanmasının kuvvetinden daha fazla olamaz. Türkiye ile barış halinde olan devletlerin denizaltıları, suyun yüzünden seyretmek koşuluyla, Boğazlardan serbestçe geçebilirler.

*ii. Savaş zamanında*

Türkiye tarafsız ise, savaş gemileri, barış zamanı koşullarına uygun olarak Boğazlardan serbest geçiş hakkına sahiptirler. Fakat Türkiye savaşansa, tarafsız devletlerin savaş gemileri barış zamanı koşullarına uygun olarak, düşmana yardım etmemek koşuluyla Boğazlardan serbestçe geçebilirler.

*c. Türkiye'nin yetkilerini sınırlandıran ve Boğazlar rejiminin güvencesiyle ilgili olan hükümler*

Lozan Sözleşmesi ile, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının iki kıyısı ve kıyıdan itibaren 15-20 kilometrelik bir alan (mad.4/1), İmralı (Emir Ali) adası dışında Marmara Denizi'ndeki bütün adalar (mad.4/2), Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan adaları (mad.4/3), askersizleştirilmiştir. 6. maddeye göre, askersizleştirilen bu bölgelerde ve adalarda, hiçbir istihkam, yere bağlı topçu tesisi, (denizaltılar hariç) deniz altında işleyen araçlar, askeri hava tesisleri ve hiçbir deniz üssü bulunmayacaktır.

Ayrıca, eski İstanbul, Beyoğlu, Galata, Üsküdar ve adalar da dahil olmak üzere İstanbul ve çevresinde, en fazla 12 000 kişilik bir askeri kuvvet bulundurulabilecekti (mad.8). Lozan Boğazlar Sözleşmesi, asıl görevi savaş gemilerinin ve askeri uçakların, Sözleşmenin geçişle ilgili hükümlerine uyup uymadıklarını denetlemek ve her yıl Milletler Cemiyeti'ne bu konuda rapor vermek olan bir "Boğazlar Komisyonu"nun kurulmasını öngörmüştür. Bu Komisyon'un kuruluşu ve yetkileri, Sözleşme'nin 10-16. maddeleri arasında düzenlenmiştir.

Sözleşme'nin 18. maddesi uyarınca, Boğazlar için bir güvence mekanizması kurulmuştur. Bu çerçevede, Boğazlardan serbest geçişle ilgili hükümlere aykırı davranılması, veya Boğazlara bir saldırıda bulunulması durumunda ya da savaş veya savaş tehdidi sonucu, Boğazlardan geçiş serbestisi ve silahsızlandırılan bölgelerin güvenliği tehlikeye düşerse, bu Sözleşme'nin tarafları ve her durumda Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya, Milletler Cemiyeti'nin kararlaştıracağı tüm önlemlere başvurarak bu tür davranışları önleyeceklerdir.

*C. Montreux Boğazlar Sözleşmesi*

*1. Montreux Boğazlar Konferansı*

Yukarıda hükümlerini özetlemeye çalıştığımız Lozan Boğazlar Sözleşmesi 13 yıl yürürlükte kalmıştır. İki Dünya Savaşı arası dönemde, Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin olarak önemli sayılabilecek sorunlarla karşılaşılmamış ve bu Sözleşme başarıyla uygulanabilmiştir. Ancak, İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde gelişen olaylar, Türk Boğazları'nda geçerli olan rejimin yeniden gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. Montreux Boğazlar Konferansı bu çerçevede gündeme gelmiştir.

*a. Yeni Uluslararası Konjonktür*

Türkiye'nin, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki, egemenliğini kısıtlayan birtakım hükümleri istemeyerek de olsa kabul etmesinin nedeni, Milletler Cemiyeti çerçevesinde oluşturulan kollektif güvenlik sisteminin işleyeceğine ve uluslararası düzeyde silahsızlanmanın gerçekleşeceğine inanmış olmasıydı.[115]

Milletler Cemiyeti'ne üye devletler, silahsızlanma konusunda birtakım yükümlülükler altına girmişlerdi. Uluslararası barışın sürdürülebilmesi için, üye devletler, ulusal silah güçlerini, hem ulusal güvenlikleri için zorunlu olan düzeyde tutmayı hem de ortak bir hareketin zorunlu kıldığı uluslararası görevleri yerine

115 F.Armaoğlu, a.g.y., C. I, Ankara, 1991, s. 343.

getirebilmek için yeterli olan düzeye indirmeyi kabul etmişlerdi.[116] Milletler Cemiyeti Meclisi, her devletin coğrafi durumunu ve içinde bulunduğu özel şartları göz önünde tutarak, bu silah indiriminin planlarını hazırlayacaktı.[117]

Bu hükümlerden hareketle, silahsızlanma çabaları büyük devletlerin ve Milletler Cemiyeti'nin girişimleri ile hız kazanmıştı. 1922 yılında Washington'da Deniz Silahlarının Sınırlandırılması Konferansı toplanmış ve konferans sonunda iki andlaşma imzalanmıştı. Ardından, deniz silahlarına ilişkin olarak, 1930 yılında ABD, İngiltere ve Japonya arasında Londra Andlaşması imzalandı. Böylece, deniz silahsızlanmasındaki çabalar büyük ölçüde başarıyla sonuçlandı. Fakat bu başarı kısa ömürlü olmuş ve 1931 yılından sonra deniz ve kara silahlarında yarış yeniden başlamıştır.[118] Bunlardan daha önemli olan ve silahsızlanmanın temelini oluşturan kara silahlarının sınırlandırılması çabalarında ise hemen hemen hiçbir başarı sağlanamamıştır.

1920 yılında Milletler Cemiyeti Misakı'nın 8. maddesine uygun olarak bir Sürekli Danışma Komitesi kurulmuş olmasına rağmen, silahsızlanma görüşmeleri ancak 1925 yılındaki Locarno Andlaşmaları'nın yarattığı işbirliği havası ile başlayabilmiştir.[119] 1927 yılında Cenevre Konferansı ve 1932 yılında (1934 yılına dek) Cenevre Genel Silahsızlanma Konferansı yapılmışsa da, bütün bunlar dünyadaki silahlanma yarışını durdurmada yetersiz kalmıştır.[120] Almanya, 1934 yılından itibaren hızla silahlanmaya başlamıştır. Hitler, 1935 yılının Mart ayında, Versailles Andlaşması hükümlerince yasaklanmış olmasına rağmen, Almanya'da zorunlu askerlik sistemini uygulamaya

116 Milletler Cemiyeti Misakı, Mad. 8/1.
117 Milletler Cemiyeti Misakı, 8/2.
118 F.Armaoğlu, a.g.y., s. 220.
119 F. Armaoğlu, a.g.y., s. 224.
120 Y. İnan, a.g.y., Ankara,1986,s. 42.

koymuş ve 1936 yılında Ren bölgesini silahlandırmaya başlamıştır.[121]

Türkiye'nin, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen rejimi kabul etmesinin bir diğer nedeni olan kollektif güvenlik sistemi, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından oluşturulan düzeni değiştirme yanlısı devletlerin (Revizyonist) saldırgan tutumları karşısında bekleneni verememiştir.[122] 1933 yılında Japonya, Mançurya'ya saldırmış, fakat Milletler Cemiyeti, Misakı'nda yer alan yaptırımları uygulamakta aciz kalmıştır. Böylece, Birinci Dünya Savaşından sonra rastlanmayan "kuvvet politikası" yeniden ortaya çıkmıştır.[123] 1935 yılına gelindiğinde ise, İtalya, Milletler Cemiyeti üyesi Habeşistan'a saldırmış, Cemiyet, almış olduğu zorlama önlemlerine rağmen Habeşistan'ın işgaline engel olamamıştır.[124]

İşte bu nedenlerden ötürü, 1936 yılında netleşen yeni uluslararası konjonktür, Birinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan koşullardan çok farklıdır. Çünkü, Revizyonist devletler, bu tarihe gelindiğinde, gerek kollektif güvenlik sistemini, gerekse silahsızlanma girişimlerini baltalamayı başarmışlardır. Dünya artık yeni bir savaşın eşiğindedir.

*b. Türkiye'nin 1936 Yılına Dek Yaptığı Diplomatik Girişimler*

Türkiye, 1923 yılında kabul edilen Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği rejimi değiştirebilmek ve bir uluslararası konferansta, yeni bir rejim oluşturabilmek için 1933 yılından itibaren birtakım diplomatik girişimlerde bulunmuştur.[125] İlk kez 1933 yılında Londra'da yapılan silahsızlanma konferansında, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, Çanakkale ve İstanbul Boğaz-

121 O.Sander, **Siyasi Tarih 1918-1994**, Ankara, İmge Kitabevi, 1994, s. 44.
122 Y.İnan, **a.g.y.**, s. 43.
123 O.Sander, **a.g.y.**, s. 62.
124 Y. İnan, **a.g.y.**, s. 45.
125 **Aynı yapıt**, s. 43.

larının kıyıları ile Marmara Denizi'ndeki adaları (İmralı adası dışında) askerden ve silahtan arındıran hükümlerinin kaldırılmasını istemiş, ancak bu istek, konferansın konusuyla doğrudan ilgili görülmediği için dikkate alınmamıştır.[126]

Daha sonra, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin Almanya ile ilgili olarak yaptığı olağanüstü toplantıda, 17 Nisan 1935 tarihinde konuşan Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Boğazlar bölgesinin silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerin, Türkiye'nin güvenliğini zayıflattıkları gerekçesiyle, kaldırılmasını talep etmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden memnun olmayan ve bu sözleşmeyi o tarihe dek onaylamamış olan Sovyetler Birliği, Türkiye'nin talebine olumlu bakmış, ancak İngiltere, Fransa ve İtalya delegeleri, bu sorunun görüşülmekte olan konu ile doğrudan ilgili olmadığını ileri sürerek, Türkiye'nin talebini reddetmişlerdir.[127]

Türkiye, bu yöndeki talebini 1935 yılının Mayıs ayında Balkan Antantı Konseyi'nin Bükreş toplantısında, Eylül ayında ise Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nda tekrarladı. Fakat bunlardan da bir sonuç alamadı. Türkiye, tek-taraflı bir oldu bitti gerçekleştirmek yerine, her fırsatta görüşünü savunuyor ve barışçı yollardan sözleşmeyi değiştirmeyi deniyordu. Milletler Cemiyeti'nin, Habeşistan'a saldırdığı gerekçesiyle İtalya'ya karşı zorlama önlemleri aldığı Kasım 1935'teki toplantıları sırasında talebini tekrarlayan Türkiye, sonunda olumlu bir hava yaratmayı başardı.[128]

*c. Türkiye'nin 10 Nisan 1936 Tarihli Notası*

Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere,10 Nisan 1936 tarihinde bir nota göndermiş ve bu sözleşme ile Türk Boğazları için geçerli kılınan rejimin günün koşullarına

126 F.Armaoğlu, a.g.y., s. 343.
127 F.Armaoğlu, a.g.y., s. 343.
128 Y. İnan, a.g.y., s. 44.

uygun olmadığını belirterek, yeni bir rejim saptanması için uluslararası bir konferans toplanmasını talep etmiştir.[129] Sözkonusu talep uluslararası hukuk açısından **rebus sic stantibus** ilkesine dayandırılıyordu.[130] Türkiye'nin göndermiş olduğu notada genel olarak şu noktalar üzerinde durulmuştur:

-Lozan Andlaşması'nın yürürlüğe girdiği 1923 yılından bugüne, Avrupa'daki durum siyasal ve askeri bakımlardan büsbütün değişmiştir. O tarihte Avrupa silahsızlanmaya doğru gitmekte ve Avrupa'nın siyasi örgütleri, uluslararası taahhütlerde şekillenen hukukun üstünlüğü ilkesi üzerine kurulmaktaydı. Ayrıca, kara, deniz ve hava kuvvetleri çok daha az korkulacak nitelikteydi. 1936 yılına gelindiğinde, Karadeniz'de durum güven verici bir barış havası içerisine girmiş, ancak Akdeniz be-

129 Notanın tam metni için bak.; Dışişleri Bak. Eğtim Mer. Başkanlığı, **Türk Boğazları ile İlgili Temel Metinler,** Ankara, Kasım 1994, s. 26; H.Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri,** Ankara, S.B.F. yayını, 1985, C.I., s.182-183.

130 **Rebus sic stantibus** İlkesi (Koşullarda köklü değişiklikler): Bu ilke, andlaşmalar hukukunda, bir andlaşmanın uygulanmasının durdurulması ya da sona erdirilmesi için ileri sürülebilecek bir gerekçedir. Buna göre, eğer bir andlaşma yapılırken geçerli olan ve tarafların bu andlaşma ile bağlanmalarının ana gerekçesini teşkil eden koşullarda, tarafların önceden kestiremeyecekleri köklü bir değişiklik meydana gelmişse, o zaman bu andlaşmanın sona erdirilmesi ya da uygulamasının durdurulması için bir "neden" oluşmuş demektir. Taraflardan birinin, bu ilkeden yararlanabilmesi için, koşullarda meydana gelen değişiklik sonucunda tarafların bu andlaşmadan doğan yükümlülüklerinde radikal bir farklılık yaşanmış olması gerekir. Bu ilkeye iki tane kuraldışılık getirilmiştir:1-Sözkonusu andlaşma bir sınır saptıyorsa, bu andlaşmanın sona erdirilmesi ya da uygulanmasının durdurulabilmesi için bu ilkeden yararlanılamaz; 2-Eğer taraflardan biri, kendi yükümlülüklerini yerine getirmeyerek koşulların değişmesine neden olmuşsa, bu ilkeden yararlanamaz (Bkz.1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, mad.62).Öğretide egemen olan görüşe göre, koşullardaki köklü değişiklikten zarar gören taraf, **rebus sic stantibus** ilkesini ileri sürerek tek taraflı olarak andlaşmaya son verme ya da uygulanmasını durdurma hakkını doğrudan kullanamaz. Bu nedenle, zarar gören taraf, ya öteki taraf ile yeni bir andlaşma yapmak ya da uyuşmazlığı barışçı yollardan çözmeye çalışmak zorundadır (Bkz. H.Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri,** I. Kitap, Ankara, Turhan Kitabevi, 1992, s.206).

lirsiz bir hal almıştır. Avrupa, her açıdan (kara, deniz, hava) silahlanma yolundadır.[131]

- Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi ile Milletler Cemiyeti Misakı'nın 10. maddesine dayanan güvence sistemi artık işlemez hale gelmiştir. Bu nedenle, etkili ve pratik bir garanti olmaksızın, ülkenin bir bölümü (Boğazlar Bölgesi) üzerindeki Türk egemenliğinin azalması kabul edilemez.[132]

-Lozan Boğazlar Sözleşmesi, sadece barış ve savaş durumuna uygulanabilecek hükümler içermektedir. Bunun dışındaki durumları düzenlememektedir. Oysa, sözleşme "pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi"[133] durumuna ilişkin hükümleri de içermelidir. Böylelikle Türkiye'ye yasal savunma hakkı da tanınmış olacaktır.[134]

-Lozan Andlaşması'nı imzalayan devletlerin istekleri dışında ortaya çıkan koşullar, iyi niyetle ortaya konulmuş olan hükümleri işlemez hale getirmiştir. Bu nedenle Türkiye, Boğazlar rejimini düzenlemeyi amaçlayan andlaşmaların yakın bir zamanda yapılması için görüşmeye hazırdır.[135]

Türkiye'nin bu nota ile ileri sürdüğü argümanlar, o dönemin koşullarına göre, Türkiye'yi haklı kılacak nitelikteydi. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi, sözleşmenin güvence mekanizmasını, "sözleşmenin tarafları ve her durumda, Fransa, Büyük Britanya, İtalya ve Japonya'nın" işleteceğini belirtmektedir.[136] Oysa, garantör konumundaki bu dört devletten İtalya, 1935 yılında Habeşistan'a saldırmış ve İngiltere ile Fransa'nın etkili bir politika uygulayamamaları sonucu, bu ülkeyi işgal et-

131 Dışişleri Bakanlığı, a.g.y., s. 28.
132 A.R. Deluca, **Great Power Rivalry at the Turkish Straits**, New York, 1981, s. 29.
133 Nota metninde böyle bir tabir yoktur. Ancak, böyle bir anlam çıkarmak mümkündür.
134 Y. İnan, a.g.y., s. 48.
135 Dışişleri Eğitim Mer. Başkanlığı, a.g.y., s. 28.
136 İ.Soysal, a.g.y., Ankara, 1989, s. 62.

miştir (1936). Japonya ise, daha 1931 yılında Mançurya'yı işgale girişmiştir.[137]

Türkiye'nin ülkesinin bir kısmını, dışardan gelebilecek tehlikelere karşı korumakla görevlendirilmiş olan devletlerin bir bölümü, revizyonist bir tavır sergileyerek Milletler Cemiyeti sistemini hiçe saymışlardır. Güvence mekanizmasını "her durumda" işletecek olan devletlerin, kendi aralarında Statükocu ve Revizyonist olarak ikiye bölünmüşken, birlikte hareket ederek Türkiye'nin bu hassas bölgesini koruyacaklarını düşünmek mümkün değildi. Bu nedenle Türkiye, Boğazlar bölgesinin yeniden askerselleştirilmesi konusunda ısrar etmiştir.[138] Böylece Türkiye, yukarda açıklanan **rebus sic stantibus** ilkesinden yararlanarak Montreux Konferansı'nın toplanmasını sağlamıştır.[139]

*ç. Türk Notasının Olumlu Karşılanma Nedenleri*

Bilindiği gibi, Sovyetler Birliği Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen rejimden memnun değildi. Ve bu yüzden sözleşmeyi onaylamamıştı. Bu devlet, Boğazlar rejiminde kendi lehinde değişiklikler yapabileceğini düşünerek, Türkiye'nin önerisini destekledi.[140]

Bulgaristan, Türkiye'nin Boğazları sıkı biçimde denetim altında tutmasını istememekle birlikte, Türk girişiminin, kendisinin de Neuilly Andlaşması'nın silahtan arındırma ile ilgili hükümlerini değiştirmesine olanak sağlayacağını umduğundan, yeni rejim girişimine karşı çıkmamıştır. Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya ise, Balkan Paktı nedeniyle bu konuda Türkiye'ye destek olmuşlardı.[141]

---

137 O.Sander, **a.g.y.**, s. 62.
138 A.Deluca, **a.g.y.**, s. 30.
139 H.Pazarcı, **I. kitap**, s. 206.
140 Y.İnan, **a.g.y.**, s. 48.
141 İ.Soysal, **a.g.y.**, s. 494.

Avrupa'daki mevcut duruma ve barış andlaşmalarına dokunulmasına karşı olan Fransa, 1935 Andlaşması ile S.S.C.B. ile dostluk ve ittifak bağları kurduğundan, Moskova'nın istediği bir değişikliğe engel olmak istememişti. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin mimarı olan İngiltere ise, Akdeniz'deki İtalyan tehdidine karşı Türkiye'yi kendi yanına çekmek istediğinden Türk önerisini olumlu karşılamıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi önerisine tepki, Avrupa'nın revizyonist devleti İtalya'dan gelmiştir. İtalya'nın sözkonusu öneriye, Habeşistan'a saldırısı nedeniyle Milletler Cemiyeti tarafından kendisine karşı uygulanan zorlama önlemlerine Türkiye de katıldığından, bu ülkeyi cezalandırmak için karşı çıktığı düşünülmektedir.[142]

*d. Konferans'a Katılan Tarafların Görüşleri*

Montreux Konferansı, İtalya hariç, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan tüm devletlerin temsilcilerinin katılımıyla 22 Haziran 1936 tarihinde toplanmıştır.[143] Türk Hükümeti, 23 Haziran 1936 tarihinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere bir sözleşme tasarısı sunmuş ve bu tasarı üzerinde altıncı oturumun başına dek (6 Temmuz 1936) görüşmeler yapılmıştır.[144] İngiltere, bu tasarının görüşülmesi sırasında Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler arasında ortaya çıkan çıkar çatmalarını yumuşatmak için, 4 Temmuz 1936 tarihinde - Türk tasarısının değiştirilmiş bir şekli olan-yeni bir tasarı sunmuştur. Bu tasarı, birtakım değişikliklere uğrayarak kabul edilmiş ve 20 Temmuz 1936 tarihinde de imzalanmıştır.[145]

Konferans'ta, Türk Hükümetince önerilen ve 13 maddeden oluşan tasarının, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre en belirgin

---

142 Y.İnan, **a.g.y.**, s. 48. ve İ.Soysal, **a.g.y.**, s. 494.
143 Christos Rozakis ve Stagos N., **Turkish Straits**, Netherlands, Martinus N. Publishers, 1987, s.102.
144 S. Meray-O. Olcay, **Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler**, Ankara, A.Ü. Basımevi, 1976, s. 49-85.
145 Y.İnan, **a.g.y.**, s. 53.

farkı 9. maddesinde ortaya çıkıyordu. Tasarının 9. maddesi, "Türkiye kendisini bir savaş tehdidi altında sayarsa, imzacı devletlere ve Milletler Cemiyeti'ne bildirerek, sözleşmenin 8. maddesini uygulama hakkını kullanabilecektir" demektedir.[146] Yani, Türkiye böyle bir durumda, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini kendi iznine bağlamak istemekteydi.

Öte yandan Türkiye'nin bu tasarısında, Boğazların yeniden askerselleştirilmesi ve Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına ilişkin hükümler yer almamıştı.[147] Türk tasarısında, ayrıca, Boğazların uçaklara (sivil veya askeri) ve denizaltılara tamamen kapatılması önerisi de bulunmaktaydı.[148] Türkiye, gerek barış, gerekse kendisinin tarafsız olduğu bir savaş zamanında, ticaret gemilerinin serbestçe geçişi ilkesini kabul ediyordu. Kendisinin savaşan olduğu durumda ise, ancak tarafsız devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlardan geçmesinden yanaydı. Öte yandan, gerek barış gerekse Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş zamanında, savaş gemileri, (tonaj sınırlamaları saklı kalmak üzere) Boğazlardan serbestçe geçebileceklerdi. Ancak, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemisi tonajı ve süresi, Türk önerisinde bazı sınırlamalara (en fazla 28000 ton ve 15 gün) tabi kılınmıştı.

Sovyetler Birliği'nin görüşü, gerek Boğazlar bölgesinin yeniden askerselleştirilmesi, gerekse savaş gemilerinin geçişinin sınırlandırılması konularında, Türkiye'nin önerisi ile uyum içindeydi. Ancak bu devlet, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişte birtakım sınırlamalara tabi olmasına sıcak bakmıyordu ve bu açıdan, sınırsız bir geçiş hakkı sağlama peşindeydi. Moskova son olarak, bir savaş

146 S.Meray-O.Olcay, **a.g.y.**, s. 440.
147 Yüksel İnan'a göre, bu iki değişiklik, Türkiye'nin temel amaçlarından olduğuna göre, tasarıda bu konulara yer verilmemesi son derece akıllı bir yaklaşımdı (bkz. Y. İnan., **a.g.y.**, s. 53.).
148 C. Rozakis, **a.g.y.**, s. 102.

durumunda (Türkiye tarafsız ise) kimi uluslararası yükümlülükleri ve Millletler Cemiyeti'nce kararlaştırılan görevleri yerine getirecek savaş gemilerine, Türkiye'nin koşulsuz geçiş izni vermesini istemekteydi. Bu davranışın ardında, Almanya'dan gelecek olası bir tehdide karşı Fransa ile S.S.C.B. arasında yapılan karşılıklı yardım andlaşması yatmaktaydı.[149]

İngiltere, 6 Temmuz 1936 tarihinde, Türk Hükümetince daha önce sunulan tasarının değiştirilmiş bir biçimini konferansa sunmuştur.[150] İngiltere, Türk önerisinden farklı olarak, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına karşı çıkıyordu (İngiliz tasarısı, mad. 21). Öte yandan, İngiltere, pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi durumunu ve bu durumda Türkiye'nin uygulayacağı rejimi kabul etmekle birlikte, Milletler Cemiyeti Meclisi'nin bu kararı haksız bulması durumunda, Türk Hükümeti'nin söz konusu önlemleri kaldırmayı yükümlenmesini istemekteydi (İngiliz tasarısı, mad.18). Bu devlet, Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi konusunda serbestlik ilkesini benimsemekle birlikte, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj bakımından sınırlandırılmasından yanaydı.[151]

Genel olarak bakıldığında konferansta, Japonya tarafından desteklenen İngiltere'nin bir yanda, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler ve Fransa tarafından desteklenen Türkiye'nin ise diğer yanda yeraldığı söylenebilir. İngiltere, Karadeniz'in, Ortadoğu'daki İngiliz çıkarlarını tehdit eden bir güç kaynağı haline gelmesini engellemek istiyordu. Ve geçişte uygulanan sınırlamalardan kurtarılmış bir Rus donanmasının, Almanya'yı, İngiltere ile yapmış olduğu deniz andlaşmasını[152] feshetme yönünde

149 **Aynı yapıt**, s. 103.
150 Meray-Olcay, **a.g.y.**, s. 441.
151 Y.İnan, **a.g.y.**, s. 55.
152 Bu andlaşma, İngiltere'nin güvenliği açısından bir emniyet sübabı olarak görülmekteydi.

kışkırtmasından endişe duymaktaydı.[153]

2. *Montreux Boğazlar Sözleşmesi İle Getirilen Yeni Rejim*

Montreux Konferansı sonunda, 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Sözkonusu Sözleşme ve ekleri T.B.M.M. tarafından, 31.7.1936 gün ve 3056 sayılı yasanın konusunu oluşturacak biçimde onaylanarak 9.11.1936 günü yürürlüğe girmiştir.[154] Ancak, Boğazlar bölgesinin Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından askerselleştirilmesine (imza tarihinde yürürlüğe giren Sözleşme'nin ek protokolüne uygun olarak) 15.8.1936 tarihinde başlanmıştır. Sözleşme'yi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, İtalya hariç, bütün imzacı tarafları onaylamış ve yürürlüğe koymuştur. İtalya 1938 yılında Sözleşme'ye katılmış, Japonya ise 1951 yılında Müttefik devletlerle imzaladığı San Fransisco Andlaşması ile Sözleşme'den çekilmiştir.[155]

a. *Geçiş Rejimi Açısından*

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, Türk Boğazlarında geçerli olacak geçiş rejiminde ilke "serbestlik"tir (Mad.1).[156] Bu serbestlik ilkesi, sözleşmenin hükümlerine uygun olarak kullanılacaktır (Mad. 1/2) . Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş serbestliği ilkesinin süresi sonsuzdur (Mad.28/2). Bu sözleşmenin getirdiği kurallar çerçevesinde oluşturulan geçiş rejimi, "Boğazlar" bölgesinde geçerli olacaktır. Sözleşmenin giriş bölümünde de belirtildiği gibi, "Boğazlar" genel deyimi ile, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı birlikte kastedilmektedir.

Montreux Sözleşmesi, ticaret gemilerinin, savaş gemilerinin ve hava araçlarının Boğazlar bölgesinden nasıl geçeceklerini

153 C. Rozakis, **a.g.y.**, s. 104.
154 Bkz. **R.G.**, 5.8.1936, Sayı 3374.
155 H. Pazarcı, **II. Kitap**, s.356.
156 Montreux'un 1. maddesinde sözü edilen, "denizden" geçiş serbestliği ilkesidir. Oysa, Lozan Boğazlar Sözleşmesi "havadan" geçiş serbestliği ilkesini de kabul etmektedir.

ayrı ayrı düzenlemiştir. Sözleşmeye göre, ticaret ve savaş gemilerine Boğazlardan geçişlerinde uygulanacak olan kurallar, zamana göre birtakım farklılıklar içermektedir. Zaman açısından şu üç durum sözkonusudur: i-Barış zamanı; ii-Savaş zamanı (Türkiye savaşansa veya tarafsızsa); iii-Türkiye kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissediyorsa.

*i. Ticaret gemileri açısından*

Sözleşmede, "ticaret gemileri" ifadesinin tanımı yapılmamış ancak, II. kesimde yazılı olan savaş gemileri dışındaki bütün gemiler, ticaret gemisi olarak kabul edilmiştir (Mad. 7).

a. Barış zamanında: Ticaret gemileri, barış zamanında, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi hariç, hiçbir formaliteye bağlı olmaksızın Boğazlardan geçiş serbestliğinden yararlanırlar. Sağlık denetimi, gece ve gündüz, en hızlı biçimde yapılmalıdır (Mad. 2/1 ve 3).

Boğazların hiçbir limana uğramaksızın (transit olarak) geçen ticaret gemilerinden, bu geçişleri nedeniyle bir vergi veya harç alınamaz. Ancak, sağlık denetimi, fener ve şamandıra hizmetleri ile kurtarma hizmetleri vergi ve harca tabi hızmetlerdir (Mad. 2/1 ve Ek-I/1). Geçiş sırasında alınacak vergi ve harçlar altı aylık bir süre için geçerlidir ve sözkonusu geminin Boğazlardan gidiş ve dönüşünü kapsar. Bu gidiş ve dönüş arasındaki sürenin altı ayı aşması durumunda, (bayrak farkı gözetmeksizin) sözkonusu vergi ve harçlar gemiden bir kez daha alınır (Ek-I/2). Eğer bir ticaret gemisi "gidiş" geçişinde dönmeyeceğini bildirirse, bu vergi ve harçların yarısını öder (Ek-I/3).

Ticaret gemileri Boğazlara girerken, Bu vergi ve harçların alınmasını kolaylaştırmak için, kıyıdaki istasyonlara adlarını, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir (Mad. 2/2). Burada tonajın bildirilmesi vergi ve harç açısından önemlidir. Çünkü bu meblağlar (Ek-I'de gösteril-

diği üzere) geminin kayıtlı net tonajı üzerinden hesaplanacaktır.

Ticaret gemileri, kılavuz kaptan ve römorkaj (yedekleme) hizmeti talep etme konusunda serbesttirler. Bu hizmetler zorunlu değildir (Mad. 2/3). Ancak, geminin acenta veya kaptanının isteği üzerine böyle bir hızmet, Türk makamlarınca yapılmışsa, bu gemiler vergi ve harç ödemekle yükümlü tutulabilirler. Türkiye, isteğe bağlı hizmetler karşılığında alınacak olan vergi ve harçların miktarını zaman zaman açıklar (Ek-I/5). Ek-I'in ilk paragrafına göre, geçişleri sırasında verilen hizmetler nedeniyle ticaret gemilerinden alınacak olan vergi ve harçlarda bayrak farkı gözetilemez. Dolayısıyla Türk bayrağı taşıyan gemiler de bu vergi ve harçları ödemekle yükümlüdürler.[157]

*b.* Savaş zamanında: Savaş zamanında Türkiye savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun yukarıda açıklanan barış zamanı koşullarına uygun olarak Boğazlardan geçeceklerdir. Bu geçişle ilgili olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, barış zamanında olduğu gibi, zorunlu değildir (Mad. 4). Savaş zamanında Türkiye savaşan ise, Türkiye ile savaş halinde olan devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri Türkiye'nin takdirine bağlıdır. Türkiye ile savaş halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri ise, düşmana hiçbir biçimde yardımda bulunmamak koşuluyla Boğazlardan gündüz geçebilirler. Bu ticaret gemileri, Türk makamlarının göstereceği yoldan geçmek zorundadırlar (Mad.5). Savaş zamanında, Türkiye eğer savaşan devlet ise, Boğazlardan geçecek ticaret gemileri düşmana yardım etmeme yükümlülüğü altında bulunduklarından, Türkiye'nin bu gemiler üzerinde ziyaret etme ve arama yapma hakkının bulunduğunu söylemek mümkündür.[158] Türki-

157 Y.Inan, **a.g.y.**, s. 62.
158 C.Rozakis, **a.g.y.**,s. 107.

ye'ye böyle bir hakkın tanınmaması durumunda, 5. madde ile bu ticaret gemilerine getirilen yasağın hiçbir anlamı olmayacaktır.

*c.* Türkiye kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissettiği zaman: Bu durumda, ticaret gemileri barış zamanı koşullarına uygun olarak geçebilirler. Ancak, bu gemiler, Boğazlara gündüz girmek ve geçişlerini Türk makamlarının göstereceği yoldan yapmak zorundadırlar. Kılavuzluk, ücrete tabi olmaması kaydıyla mecburi kılınabilir (mad.6).

*ii. Savaş gemileri açısından*

Boğazlar bölgesinden geçecek olan savaş gemilerinin türlerinin, niteliklerinin ve tonajlarının hesaplanmasına ilişkin esaslar, Montreux Sözleşmesi'nin II sayılı Ek'inde belirtilmiştir. Bu esaslar, sözkonusu Ek'te de açıkça ifade edildiği gibi, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Sözleşmesi'nden alınmıştır. Bu esaslara göre, savaş gemileri; hattı harp gemileri[159], uçak gemileri[160], hafif su üstü gemileri[161], denizaltılar[162], küçük savaş

---

159 Sözleşmeye göre hattı harp gemileri, iki alt gruba ayrılır:Bunlardan ilki,uçak gemileri, yardımcı gemiler ya da hattı harp gemilerinin ikinci alt -grubuna giren gemiler dışında kalan ve taşırdığı su ağırlığı 10 000 tondan çok olan veya 203 mm. çapında büyük bir top taşıyan su üstü savaş gemileridir. İkincisi ise,uçak gemileri dışında, taşırdığı su ağırlığı 8 000 tondan çok olmayan ve 203 mm. çapından büyük bir top taşıyan su üstü savaş gemileridir (Ek-II-B/1).

160 Sözleşmeye göre uçak gemileri;taşırdığı su ağırlığı ne olursa olsun, özellikle uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek amacıyla yaptırılmış ya da donatılmış su üstü savaş gemileridir. Eğer bir gemi yukarıda belirtilen amaçlar için yaptırılmamışsa, bir gemide inme ya da havalanma güvertesinin bulunması onun uçak gemisi olmasını gerektirmez (Ek-II-B/2).

161 Sözleşmeye göre hafif su üstü gemileri;Uçak gemileri, küçük savaş gemileri veya yardımcı gemiler sınıfı dışında kalan ve 100 tondan büyük 10 000 tondan hafif olan ve 203 mm. çapından daha büyük çapta top taşımayan su üstü savaş gemileridir (Ek-II-B/3).

162 Sözleşmeye göre denizaltılar, deniz yüzeyi altından yüzmek üzere yapılmış tüm gemilerdir (Ek-II-B/4).

gemileri[163] ve yardımcı gemiler[164] olmak üzere altı gruba ayrılmıştır.

*a. Barış zamanında*

- Bütün devletlerin savaş gemileri için geçerli olan kurallar

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devlete ait olsunlar veya olmasınlar, Boğazlara gündüz girmek, sözleşmenin bütün savaş gemileri için getirmiş olduğu ön bildirimi yapmış olmak ve Boğazlardaki toplam yabancı savaş gemisi sayısı 9 gemiyi ya da 15 000 tonu aşmamak koşuluyla, Boğazlardan serbestçe uğraksız geçebilirler (Mad. 10/1). Boğazlardaki bir limanı ziyaret etmekte olan yabancı bir devlete ait savaş gemileri ile geçiş sırasında bir zarara uğramış olan yabancı savaş gemileri, sözkonusu tonajın ve adedin hesaplanmasında dikkate alınmayacaktırlar (Mad. 14).

Yine, Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devlete ait olsun veya olmasın, askeri tankerler[165] yüzen hedeflere karşı en çok 105 mm. çapındaki iki toptan ve hava hedeflerine karşı en çok 75 mm. çapındaki iki silahtan fazlasını bulundurmuyorsa, ön bildirime gerek kalmadan ve tonajlar hesaba katılmadan Boğazlardan tek başlarına geçiş hakkına sahiptirler (Mad. 9).

---

163 Sözleşmeye göre küçük savaş gemileri;Yardımcı gemiler dışında, 100 tondan büyük 2 000 tondan hafif olan ve 155 mm. çapından büyük çaplı topu bulunmayan, torpil atamayan ve 20 milden daha fazla hız yapamayan su üstü savaş gemileridir (Ek-II-B/5).

164 Sözleşmeye göre yardımcı gemiler;donanmaya bağlı olup 100 tondan daha ağır olan ancak genel deniz kuvvetleri hizmetinde ve asker taşıma hizmetlerinde kullanılmayan, savaş gemisi olarak kullanılmak üzere yapılmamış olan ve 155 mm. çapından büyük çaplı topu bulunmayan, ayrıca 76 mm.'den büyük çaplı 8'den fazla topu olmayan, torpil atmak için yapılmamış ve zırhlı olmayan, 28 mil'den fazla sürat yapamayan, özel olarak, uçakların inmesi veya kalkması için yapılmamış olan su üstü gemilerdir (Ek-II-B/6).

165 Sıvı olsun olmasın yakıt taşımak için yapılmış olan yardımcı gemilerdir.

Savaş gemileri, Boğazlardan geçmeden önce, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön bildirimde bulunmak zorundadırlar. Bu ön bildirimin normal süresi 8 gündür. Ancak, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin 15 gün önceden ön bildirimde bulunmaları tercih edilir. Yapılacak olan diplomatik ön bildirimde devletler, gemilerinin gidecekleri yeri, adlarını, türlerini, sayılarını ve Boğazlardan gidiş (ve eğer olacaksa) dönüş tarihlerini belirtmek zorundadırlar. Ön bildirimde belirtilen geçiş tarihinde bir değişiklik meydana gelirse, bu durum geçişten üç gün önce Türk Hükümeti'ne bildirilmelidir (Mad. 13/1).

Sözleşmenin 24. maddesi uyarınca, Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlardan geçeceğinden haberi olur olmaz (bu, diplomatik ön bildirimle olur), bu kuvvetin bileşimini, tonajını ve Boğazlara giriş tarihini (ve eğer olacaksa dönüş tarihini) sözleşmeye taraf olan devletlerin Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir. Yabancı bir devlete ait deniz kuvvetinin, Türk Hükümeti'nin daveti üzerine, Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunması durumunda bu kuvvet içerisindeki savaş gemileri sözleşmedeki tür ve tonaj sınırlamalarından muaf olacaklardır (Mad. 14/3). Bu gemiler Boğazlardan girişte izledikleri yoldan ayrılmak zorundadırlar. Ancak, bu gemilerin Karadeniz'e kıyısı bulunmayan bir devlete ait olması ve limanı ziyaretinden sonra geriye değil de Karadeniz'e gitmek istemesi durumunda, Montreux Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemilerine getirmiş olduğu sınırlamalar (10, 14 ve 18. maddelerdeki) geçerli olacaktır (Mad. 17).

Boğazlardan transit olarak geçmekte olan savaş gemilerinin, taşımakta olabilecekleri hava araçlarını bu geçişleri sırasında kullanmaları yasaktır (Mad. 15). Ayrıca, bu savaş gemileri (hasar veya deniz arızası durumları hariç) geçişleri için gerekli olan sürelerden fazla Boğazlarda kalamazlar (Mad. 16).

Sözleşmenin 10. maddesinin ilk fıkrası, hafif su üstü gemilerinin, küçük savaş gemilerinin ve yardımcı gemilerin Boğazlardan geçişini açıklarken, aynı maddenin ikinci fıkrası, bu gemiler dışında kalan savaş gemilerinin, ancak 11 ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar çerçevesinde geçiş hakkına sahip olduklarını belirtmektedir. Fakat, 11 ve 12. maddeler, sadece Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerine ilişkin düzenleme getirdiğinden, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin yukarıda sayılan üç kategori dışında kalan savaş gemilerini (uçak gemisi, denizaltı, hattı harp gemisi) Boğazlardan geçiremeyeceği sonucuna varmak mümkündür. Öte yandan, 11 ve 12. maddeler uçak gemilerine ilişkin bir düzenleme içermediğinden, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin uçak gemilerinin de, Boğazlardan geçmesinin yasak olduğunu söylemek mümkündür.[166]

Boğazlardan geçiş sırasında, savaş gemilerinin komutanı, komutası altında geçiş yapan tüm kuvvetin bileşimini, durmaya gerek olmaksızın, Çanakkale veya İstanbul Boğazları girişindeki bir işaret istasyonuna açıkça bildirmek zorundadır (Mad. 13/3).

- Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri açısından

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler, hafif su üstü gemilerini, küçük savaş gemilerini ve yardımcı gemilerini, yukarıda belirtilen koşulları yerine getirmek kaydıyla Boğazlardan serbestçe geçirme hakkına sahiptirler. Fakat bu devletlerin uçak gemilerini, hattı harp gemilerini ve denizaltılarını Boğazlardan geçirmeleri yasaklanmıştır (Mad. 10/2 ve 11). Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin, barış zamanında Boğazlardan geçirebilecekleri savaş gemilerine tür ve tonaj bakımından getirilen sınırlamalar, daha çok "Tüm Devletlerin Savaş Gemileri İçin Geçerli Kurallar" başlığı altında açıklanmıştır.

---

166 Bkz. H.Pazarcı, **a.g.m.**, s.875.

Sözleşme, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliklerini sağlama amacıyla yapıldığından, başka birtakım sınırlamaları da içermektedir. Sözkonusu devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı ve bu denizde kalış süreleri de sınırlandırılmıştır.

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin, bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı 30 000 tonu aşamaz (Mad. 18/1, a). Fakat bu sınırlama kimi koşullarda 45 000 tona kadar çıkabilir (Mad. 18/1, b). Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği savaş gemilerinin toplam tonajı, bu tür devletlerin tamamı için verilen toplam tonaj sınırının (30 000 veya 45 000 ton) üçte ikisinden fazla olamaz (Mad. 18/1, c). Ayrıca, hangi amaçla olursa olsun, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemileri, bu denizde 21 günden fazla kalamazlar (Mad. 18/2).

Karadeniz'e kıyısı bulunmayan bir ya da birkaç devlet bu denize insancıl bir amaçla ön bildirime gerek olmaksızın savaş gemisi gönderebilir. Bu amaçla gönderilen savaş gemilerinin toplam tonajı hiçbir durumda 8 000 tonu geçmemelidir. Ayrıca bu gemiler, Türk Hükümeti'nden alacakları izin üzerine Karadeniz'e girebilirler. Türk Hükümeti, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin o sırada bu denizde bulunan savaş gemilerinin toplam tonajlarını dikkate alacak ve Sözleşme'deki tonaj sınırlamaları[167] aşılmıyorsa, geçiş iznini en kısa sürede verecektir. Eğer sözkonusu gemilerin Karadeniz'e geçişi ile toplam tonaj sınırlamaları aşılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden Karadeniz'e kıyısı bulunan öteki devletleri gecikmeksizin haberdar edecektir. Bu devletler, bilgi verilmesinden itibaren 24 saat içerisinde bir itirazda bulunmazlarsa, Türk Hükümeti söz

167 18. maddenin a, b ve c fıkralarındaki tonaj sınırlamaları.

konusu gemilerin geçişi konusundaki kararını, en geç 48 saat içerisinde bu talepte bulunanlara bildirecektir (Mad. 18/1, d).

- Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemileri açısından

Yukarıda bir ayrım yapmaksızın bütün devletlerin savaş gemileri için sözleşmenin öngördüğü genel kurallar, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemileri için de geçerlidir. Fakat sözleşmede bu devletlerin savaş gemileri açısından birtakım kuraldışılıklar mevcuttur. Bu kuraldışılıklardan ilki, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin 15 000 tonu aşan hattı harp gemilerine ilişkindir. Sözleşmenin 11. maddesine göre, Karadeniz'e kıyısı olan devletler, 15000 tondan daha ağır hattı harp gemilerini, Boğazlardan birer birer ve beraberlerinde en çok iki torpido bulundurma biçimindeki sınırlama çerçevesinde geçirebilirler.

İkinci kuraldışılık, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin denizaltılarına ilişkindir. Bu devletler, Karadeniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltı gemilerini, üslerine katılmak amacıyla Boğazlardan geçirebilirler. Sözkonusu devletlerin bu haktan yararlanabilmeleri için, tezgaha konulma ya da satın alma işinden Türkiye'yi zamanında haberdar etmeleri gerekmektedir. Ayrıca, bu devletler Türkiye'ye gerekli bilgilerin verilmesi koşuluyla, denizaltılarını Karadeniz dışındaki tezgahlarda onarılmak üzere Boğazlardan geçirebilirler.

*b. Savaş zamanında*

Sözleşme, savaş zamanını Türkiye'nin tarafsız olduğu ve Türkiye'nin savaşan olduğu savaş zamanı şeklinde ikiye ayırmaktadır.

- Türkiye tarafsız ise

Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş zamanında, tarafsız devletlerin savaş gemileri barış zamanındaki koşullara uygun

olarak Boğazlardan geçebileceklerdir. Fakat savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ilke olarak yasaktır. Bu yasağa üç tane kuraldışılık getirilmiştir. Savaşan devletlerin savaş gemileri şu üç durumda Boğazlardan geçebileceklerdir (Mad. 19/1, 2):

1-Karadeniz'e kıyısı olan veya olmayan devletlerin savaş gemileri, bağlama limanlarından ayrılmışlarsa, bu limanlara geri dönmek için Boğazlardan geçebilirler (Mad. 19/4). Bu gemiler Boğazlardan geçişleri sırasında, öteki gemileri yakalama ve ziyaret etme hakkına sahip değildirler. Ayrıca, bu geçiş sırasında herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları da yasaklanmıştır (Mad. 19/5).

2- Milletler Cemiyeti çerçevesinde alınacak olan zorlayıcı önlemlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla, bu önlemlere katılan devletlerin savaş gemileri Boğazlardan geçebilirler. Çünkü, bu durum sözleşmenin 25. maddesi çerçevesine girmektedir. Ve bu maddeye göre, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin hiçbir hükmü, Milletler Cemiyeti üyelerinin bu örgüt andlaşmasından doğan yükümlülüklerini zedelemez (Mad. 19/2).[168]

168 Milletler Cemiyeti, 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken sona ermiştir. Bu nedenle, sözkonusu örgütün, Montreux'nun 19. maddesinde (ikinci fıkra) belirtilen önlemleri alması mümkün değildir. Dolayısıyla, Sözleşme'nin bu hükmünün uygulanması artık mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, Montreux Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin tümü, Birleşmiş Milletler'e (B.M.) üyedirler. Bu devletler, B.M Şartı'nın 25. maddesine göre, Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararları uygulamakla yükümlüdürler. Ayrıca, Şart'ın 49. maddesi de bu devletlere benzer bir yükümlülük getirmektedir. Bu nedenle, bugün B.M. çerçevesinde alınacak olan zorlama önlemleri uyarınca, savaşan devletlerin savaş gemileri, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında, Boğazlar'dan geçebileceklerdir (Bkz. S.Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri,** İstanbul, 1989, s. 176 ve Y.İnan, **a.g.y.,** s.72.). Buna ek olarak, Şart'ın 103. Maddesinin hatırlatılması da yararlı olacaktır. Çünkü bu madde uyarınca, Şart'tan doğan yükümlülüklerle üye devletlerin yaptığı bir başka andlaşmadan doğan yükümlülüklerin çatması halinde, Şart'tan doğan yükümlülükler üstün gelecektir. Yani, BM Şartı'nın hükümleri Montreux Sözleşmesi'ne üstün durumda olacaktır. Kuşkusuz bu konu, Montreux'a taraf devletlerin, orta-

3-Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılacak ve Türkiye'yi bağlayacak bir karşılıklı yardım andlaşmasının varlığı durumunda, saldırıya uğrayan bir devlete yardım amacıyla, bu andlaşmaya taraf olan devletlerin savaş gemileri (bu devletler savaşan devlet olsalar dahi) Boğazlardan geçebilirler. Ancak, bu karşılıklı yardım andlaşması, Milletler Cemiyeti Misakı'nın 18. maddesi uyarınca tescil edilmiş ve yayınlanmış olmalıdır (Mad. 19/2). Bu çerçevede geçecek olan savaş gemileri de, diplomatik ön bildirim koşulundan ve tür ve tonaj kısıtlamalarından (yani sözleşmenin 10. maddesi ile 18. maddesi arasında yer alan kısıtlamalar) muaf tutulacaklardır.[169]

- Türkiye savaşan ise

Savaş zamanında Türkiye'nin savaşan olması durumunda, yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine izin verip vermeme yetkisi Türk Hükümeti'ne aittir.

c. *Türkiye kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissettiği zaman*

Türkiye pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile karşılaştığı kanısındaysa, kendisinin savaşan olduğu bir savaş durumu için öngörülen rejimi uygulama hakkına sahiptir. Yani, böyle bir durumda, yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesine izin verip vermeme yetkisi tamamen Türk Hükümeti'ne aittir (Mad. 21/1). Türkiye bu yetkisini kullanmadan önce, Ya-

---

ya çıkabilecek olaylar karşısında takınacağı tavra bağlı olarak netleşebilecektir.

169 B.M. ile Milletler Cemiyeti arasında otomatik bir halefiyet sözkonusu değildir. Ancak, B.M. Genel Kurul'u, 12 Şubat 1946 tarihinde hem Milletler Cemiyeti Sekreteri'ne verilen görevleri hem de Milletler Cemiyeti'nin teknik ve siyasi nitelik taşımayan fonksiyonlarını uygulamayı kararlaştırmıştır. Bir karşılıklı yardım andlaşmasının Cemiyet'te tescil edilip yayınlanmasının, teknik ya da siyasi nitelik taşıdığını söylemek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle, sözkonusu karşılıklı yardım andlaşmalarının artık B.M.'de tescil edilip yayınlanmış olmalarının gerekli olduğu söylenebilir.

bancı devletlere ait savaş gemileri Boğazlardan geçmişler ve bağlı oldukları limanlardan ayrılmışlarsa, bu limanlara geri dönmek için Boğazlardan geçebileceklerdir (Mad. 21/2).

Türkiye'nin kendisini bir savaş tehlikesi tehtidi altında hissetmesi durumunun ortaya çıkıp çıkmadığının takdiri, Türk Hükümeti'ne aittir. Türkiye kendisine verilen bu olanağı kullandığı takdirde, durumu, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne bildirmek zorundadır (Mad. 21/3).

Milletler Cemiyeti Konseyi, Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissettiği biçimindeki kararının haklı olmadığına üçte-iki çoğunlukla karar verirse ve Montreux Sözleşmesi'nin imzacı taraflarının çoğunluğu da bu görüşte ise, Türk Hükümeti, kararını ve bu karara dayanarak aldığı önlemler ile 6. madde uyarınca almış olabileceği önlemleri kaldırmakla yükümlüdür (Mad. 21/4). 6. maddeye göre Türkiye'nin ticaret gemileri açısından alabileceği önlemler, ticaret gemilerinin Boğazlara gündüz girmelerini ve geçişlerini Türk makamlarının göstereceği yoldan yapmalarını talep etmektir. Ayrıca, Türkiye, bu madde uyarınca ticaret gemileri açısından kılavuzluk hızmetini zorunlu kılabilecektir. Türkiye'nin 6. Madde dışında almış olabileceği önlemler de kendisinin savaşan olması durumunda, savaş gemileri konusunda alabileceği önlemleri kapsar görünmektedir.

Sözleşme'de 21. maddenin 4'üncü fıkrası ile ikili bir denetim sistemi getirilmiştir. Denetim organlarından biri (Milletler Cemiyeti) ortadan kalkmış olmasına rağmen, Sözleşmeye taraf olan devletlere verilen denetim yetkisi devam etmektedir.[170] Milletler Cemiyeti Konseyi'ne tanınan sözkonusu denetim yetkisinin Birleşmiş Milletler tarafından kullanılıp kullanılamaya-

170 Y.İnan, a.g.y., s. 77.

cağı konusunda ülkemizde bir görüş birliğinin bulunduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. B.M. ile Milletler Cemiyeti (M.C) arasında otomatik bir halefiyet bulunmamaktadır. Fakat M.C. Genel Kurulu, 1946 yılında almış olduğu bir kararla malvarlığı haklarını, arşivlerini ve "siyasi olmayan" fonksiyonlarını, B.M'ye devretmiştir. B.M örgütü ise, M.C. Sekreteri'ne verilen görevleri ve M.C.'ye tanınan teknik ve siyasi nitelik taşımayan fonksiyonları yerine getirmeyi kabul etmiştir. M.C.'ye andlaşmalarla tanınan siyasi fonksiyonların ancak akit taraflar tarafından talep edilmesi ve Genel Kurul veya ilgili organın incelemesinden sonra, alınacak bir kararla kabul edilmesi sonucunda, B.M tarafından yüklenilebileceği görüşünü benimsemiştir.[171]

Bu noktadan hareket eden bazı akademisyenler, M.C.'ye verilmiş olan bu denetleme yetkisinin, ancak Montreux'a taraf olan devletlerin bu yönde bir talepte bulunmaları ve yukarıdaki sürecin işlemesi sonucunda B.M.'ye geçebileceğini savunmaktadırlar.[172] Uluslararası Adalet Divanı'nın Güney Batı Afrika'nın hukuki statüsüne ilişkin olarak vermiş olduğu danışma görüşünden hareket eden bir diğer görüş ise, M.C.'ye verilmiş olan bu görevin hiçbir işleme gerek olmaksızın B.M.'ye geçtiği yönündedir.[173]

*iii. Uçaklar açısından*

Lozan Boğazlar Sözleşmesi, hem denizden hem de havadan serbest geçiş ilkesini kabul etmiş ve sivil uçakların yanında askeri uçakların da Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemişti (Lozan Boğazlar Söz., mad. 1 ve 2). Oysa, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, uçakların sadece sivil olanlarının Boğazlar üzerin-

171 Bkz S..Toluner, **a.g.y.**, s. 177. 201 No'lu dipnot.
172 **Aynı yapıt.**
173 Bu ikinci görüşün dayandığı argümanlar için bkz.Y. İnan, **a.g.y.**, s.76-77; Ö.İ.Akipek, **Devletler Hukuku, İkinci Kitap,** Üçüncü bası, Ankara, 1969, s.54; E.F.Çelik, **a.g.y.**, s. 148-149.

den geçişini düzenlemiş ve havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiştir. Sözleşme, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmeyip sadece sivil uçaklara ilişkin düzenleme getirdiğinden, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçişine izin verip vermeme yetkisi Türk Hükümeti'ne aittir.[174]

Montreux Sözleşmesi'ne göre, sivil uçakların Akdeniz ve Karadeniz arasında geçişini sağlamak için, Türk Hükümeti Boğazlardaki yasak bölgeler dışında kalan geçiş yollarını belirleyip, göstermek zorundadır. Sivil uçaklar, düzenli olmayan uçuşları için, uçuş gününden en az üç gün önce Türkiye'ye bir ön bildirimde bulunmalıdırlar. Bu uçakların, düzenli (tarifeli) uçuşları içinse, Türk Hükümeti'ne geçiş günlerini belirten genel bir ön bildirimde bulunmaları gerekmektedir (mad. 23/1).

Ayrıca, Türk Hükümeti, Avrupa ile Asya arasında Türk toprakları üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçakların geçişlerini güvenli biçimde yapabilmeleri için, Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşım kurallarına göre, gereken kolaylığı gösterecektir (Mad. 23/2).

*b. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Egemenliğini Kısıtlayan Hükümler Açısından*

Bilindiği gibi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin egemenliği çeşitli alanlara ilişkin olarak kısıtlanmıştı. Montreux Sözleşmesi'nin hükümlerine bakılarak, Türkiye'nin bu yetkileri geri aldığını söylemek mümkündür. Türkiye'nin bu Sözleşme ile, egemenliğine ilişkin olarak kazanımlarını, şu iki başlık altında toplayabiliriz: i-Boğazların yeniden askerselleştirilmesi ii-Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması.

*i. Boğazların yeniden askerleştirilmesi*

Montreux Sözleşmesi'nin ana metninde, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile askerden arındırılan bölgelerin yeniden asker-

174 Y.İnan, a.g.y., s. 79.

leştirilmesine ilişkin olarak doğrudan bir hüküm bulunmamaktadır.[175] Öte yandan, sözleşmenin 23. maddesindeki (ikinci fıkra), "... Boğazların yeniden askerselleştirilmesine karşın" ifadesinden, dolaylı yoldan da olsa Boğazların yeniden askerleştirilmesinin kabul edildiği sonucunu çıkarmak mümkündür. Bununla birlikte, bölgenin yeniden askerleştirilmesine açıkca izin veren hükümler sözleşmeye eklenen protokol içerisinde mevcuttur. Protokolün birinci fıkrası çok açıktır: "Türkiye, anılan sözleşmenin (Montreux) giriş kesiminde tanımlanan Boğazlar bölgesini, hemen yeniden askerleştirebilecektir."

Türk Silahlı Kuvvetleri bu ek protokolün hükümlerine dayanarak, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'na girmiş ve bölgeyi askerleştirmeye başlamıştır. Bu davranışla birlikte, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi ile Milletler Cemiyeti çerçevesinde verilen güvenceler de ortadan kalkmış oluyordu.[176]

*ii. Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması*

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş ve bu sözleşmenin 10. ile 17. maddeleri arasındaki hükümler ile düzenlenmiş olan "Boğazlar Komisyonu", Montreux sözleşmesinin 24. maddesi ile ortadan kaldırılmış ve Komisyon'un yetkileri Türk Hükümeti'ne geçirilmiştir. Türk Hükümeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin olarak Montreux Sözleşmesi'nin getirmiş olduğu kuralların uygulanmasına bakmakla görevlendirilmiştir (Mad.24/3). Yani Türkiye, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin hükümlerin uygulanmamasından veya yanlış uygulanmasından sorumlu olacaktır. Böylece Türkiye, uluslararası bir görev üstlenmiş olmaktadır.[177]

---

175 H.Pazarcı, **II. Kitap**, s. 357.
176 Y.İnan, **a.g.y.**, s. 56.
177 C.Rozakis, **a.g.y.**, s. 110.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin Boğazlardan geçeceğinden haberdar olur olmaz, bu kuvvetin bileşimini, tonajını, Boğazlara giriş için öngörülen günü ve gerekirse olası dönüş gününü sözleşmenin imzacı taraflarının Ankara'daki temsilcilerine bildirmekle yükümlüdür (Mad.24/4). Türkiye'nin bu çerçevede vereceği bilgilerin yanlış olması durumunda, sorumlu tutulması mümkün görünmektedir. Türkiye ayrıca, Boğazlardan geçen ticaret ve savaş gemileri ile ilgili istatistikleri ve gerek ticarete, gerekse Boğazlardan deniz ve hava gidiş-gelişine yararlı her türlü bilgiyi içeren bir raporu (yıllık) , Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği ile Sözleşme'nin öteki taraflarına sunmakla yükümlüdür (Mad. 24/2).

c. *Sözleşmenin Sona Ermesi ya da Değiştirilmesi Açısından*

Montreux Sözleşmesi'nin 28. maddesine göre, bu sözleşme 20 yıllık bir süre için yapılmıştır. Fakat herhangi bir nedenle bu sözleşmenin sona ermesi ve mevcut rejimin yerine başka bir rejim getirilememesi (veya getirilmesi) durumunda, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş geliş serbestliği ilke olarak sürecektir. Çünkü, sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş serbestliği ilkesi süresizdir (Mad.28/2). Bu ilkenin süresinin sonsuz olması, Türkiye'nin, gerek Montreux Sözleşmesi'ndeki, gerekse bu sözleşmenin ardından yapılacak düzenlemelerdeki boşluğu ve açık olmayan noktaları, bu ilkeye ters düşen birtakım egemen haklar kullanarak dolduramayacağı anlamına gelmektedir. Uluslararası boğazlardan geçişte temel ilke olan geçiş serbestliği ilkesi, zamanla bir yapılageliş kuralı halini almış ve 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi içerisinde de yer almıştır (Mad.16/4).

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (B.M.D.H.S.) çeşitli hükümleri de[178], geçiş özgürlüğünün

178 Örneğin: B.M.D.H.S., Mad.36/1 ve 45/2.

kullanılmasındaki koşullar açısından 1958 sözleşmesine göre birtakım farklılıklar bulunmasına rağmen, bu ilkeyi teyid etmektedir. Bu geçiş özgürlüğü ilkesinin içeriğini değiştirmek ya da bu ilkeyi tamamen ortadan kaldırmak, ancak Montreux Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin oybirliği ile mümkündür.

Sözleşme 20 yıllık bir süre için geçerli olacaktı. 20 yıllık sürenin sona ermesinden iki yıl önce (yani 1954) bağıtlı taraflardan biri, Fransız hükümetine bir sona erdirme önbildirimi vermiş olsaydı, sözleşme iki yıl sonra (1956) tüm taraflar için sona erecekti (Mad.28/3). Ve yine aynı maddeye göre bağıtlı taraflar, sözleşmenin sona ermesinin ardından Türk Boğazları'nda geçerli olacak yeni bir sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere toplanacak bir konferansta temsilci bulundurma (katılma) taahhüdü altına girmişlerdi (Mad.28.).

Fakat bunların hiçbiri gerçekleşmemiştir. 20 yıllık sürenin sona ermesinden iki yıl önce taraflardan hiçbiri Fransız Hükümeti'ne bir sona erdirme önbildirimi yapmamış ve Montreux bugüne dek yürürlükte kalmayı sürdürmüştür. Bunun böyle olması, Sözleşme'nin artık sona erdirilemeyeceği anlamına gelmemektedir. Çünkü sözleşmeye göre, bağıtlı taraflardan herhangi birinin Fransız Hükümeti'ne bir sona erdirme önbildirimi göndermesi gününden başlamak üzere, sözleşme iki yıl daha yürürlükte kalacak ve bu iki yıl sonunda sona erecektir (Mad.28/3).

Eğer Sözleşme'nin tamamen sona erdirilmesi değil de, bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesi isteniyorsa, bağıtlı taraflardan herbiri, sözleşmenin yürürlüğe girmesi tarihinden başlayarak, her beş yıllık sürenin bitmesine üç ay kala bu yöndeki isteğini ve değişiklik önerisini öteki bağıtlı tarafların herbirine bildirmelidir (Mad.29/1 ve 29/3). Değişiklik önerisinde bulunan bir bağıtlı tarafın bu önerisinin kabul edilebilir olması için (14. ve 18. maddeler dışında kalan öteki maddelerin değiştirilmesi sö-

konusu olacaksa) kendisinden başka (en az) iki bağıtlı devlet tarafından da desteklenmesi gerekmektedir (Mad.29/2). İstisna oluşturan 14 ve 18. maddelerin değiştirilmesi önerisinin kabul edilebilmesi içinse, bir bağıtlı devletin daha bunu destekliyor olması yeterlidir. Değişiklik önerisinde bulunan taraf, öteki taraflara yapılmasını istediği değişiklerin niteliğini ve gerekçelerini bildirmek durumundadır (Mad.29/3). Eğer sözkonusu öneri, öteki bağıtlı devletler tarafından da destek bulmuşsa, o zaman sözleşmenin bu hükmü rahatlıkla değiştirilebilir. Sözleşme'ye göre, bu önerilerin üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varılamıyorsa, bağıtlı taraflar sözleşmenin tamamen sona erdirilmesinde olduğu gibi, bu konuda toplanacak olan bir konferansa katılmayı taahhüt etmişlerdir (Mad.29/4).

Diplomasi yoluyla sonuca varılamaması durumunda toplanacak olan konferansta kararlar ilke olarak oybirliği ile alınır. Fakat Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerinin sayısı ve tonajına ilişkin kurallar getiren 14'üncü madde ile Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurmalarına izin verilen savaş gemisi sayısı ve tonajını düzenleyen 18. madde, bağıtlı taraf devletlerin en az dörtte üç çoğunluğu ile değiştirilebilir. Bu iki maddenin değiştirilebilmesi için oybirliğine gerek yoktur. Fakat bu çoğunluk, Türkiye de dahil olmak üzere Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin en az üçünü içermelidir (Mad.29/5). Yani, bu iki maddenin Türkiye'nin rızası olmaksızın değiştirilmesi mümkün değildir.

# II. BÖLÜM

# MONTREUX SÖZLEŞMESİ'NİN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİNDEN SONRA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

## I. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

### A. *Savaş Öncesi Sovyet Talepleri*

1939 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte, sözleşmenin barış zamanı için öngörmüş olduğu rejim sona ermiştir. Bu tarihten Türkiye'nin tarafsızlığını bozarak Almanya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine dek, Montreux Sözleşmesi'nin 19. maddesi ile düzenlenen Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş durumuna uygulanan rejim geçerli olmuştur.[179] Bu maddeye göre (iki istisna durumu hariç), savaş za-

179 Türkiye'nin savaşan devlet gruplarından biriyle ittifak imzalaması nedeniyle, İkinci Dünya Savaşı boyunca "tarafsız" kalmadığı görüşü için bkz. O.Sander, a.g.y., s. 91.

manında Türkiye tarafsız ise, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaktır.[180]

İkinci Dünya Savaşı öncesinde, İtalya ve Almanya'nın saldırgan tutumları, Türkiye'yi o tarihe dek izlemiş olduğu "ittifaklara katılmama" politikasından uzaklaştırmıştı. Bu iki devletin yayılmacı tutumları, İngiltere ve Fransa'yı Doğu Avrupa'da bir ittifak sistemi oluşturmaya itmiş ve bunun sonucunda İngiltere, Polonya'ya ve daha sonra da Romanya ile Yunanistan'a askeri güvence vermiştir. Bu askeri güvencelerin ardından İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği arasında, Alman ve İtalyan karşıtı kampa Sovyetler'i de katmak için, askeri ve diplomatik görüşmeler başlamıştı. Almanya'nın Mart 1939'a dek izlemiş olduğu "bir millet bir devlet" politikası sınırları içinde bir Alman azınlığı bulundurmayan ve Sevr andlaşması tecrübesi bulunan Türkiye için çok büyük bir endişe yaratmamıştı. Fakat, Hitler'in 15 Mart 1939'da, halkı Alman olmayan Çekoslovakya'yı ilhakı, Türkiye'yi kaygılandırmıştı.[181] Hem Çekoslovakya olayı, hem de İtalya'nın Akdeniz'de hakimiyet kurma isteği, Türk-İngiliz (12 Mart 1939) ve Türk-Fransız (23 Haziran 1939) karşılıklı yardım deklarasyonlarının yapılmasına neden olmuştu.

Ancak, Sovyetler Birliği'nin sözkonusu kampa dahil edilmeye çalışıldığı bu görüşmeler sürüncemede kaldığından, bu devlet Müttefikler'in Nazileri kendi üstlerine saldırtmak istediklerini düşünerek Almanya'ya yanaşmış ve 23 Ağustos 1939 tarihinde de Alman-S.S.C.B. paktı imzalanmıştır. Bu tarihten sonra Sovyetler Birliği, Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile bir ittifak andlaşması yapmamasını ve tarafsız kalmasını istemiştir. Sovyetler Birliği, bu görüşlerini Türkiye'ye anlatmak için, Dışişleri Bakanı Saracoğlu'nu Moskova'ya davet etmiştir.[182]

---

180 Y.İnan, a.g.y., s. 91.
181 O.Sander, a.g.y., s. 128.
182 B. Oran, " Türkiye'nin Kuzeydeki Büyük Komşusu Sorunu Nedir?", S.B.F.D., 1970 C.XXV, sayı 1, s. 49.

Bu görüşme sırasında Sovyet liderliği (Stalin-Molotov) Saracoğlu'ndan, Türkiye'nin Montreux Sözleşmesi'nin hükümlerine aykırı olarak, Sovyetler Birliği'nin rızası olmadığı müddetçe Boğazları, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin tümünün savaş gemilerine kapamasını ve Boğazlar bölgesinin ortaklaşa (T.C - S.S.C.B) savunulmasını istemiştir.[183] Saraçğlu bu istekleri reddederek Ankara'ya dönmüş ve aynı gün Ankara'da üçlü ittifak andlaşması imzalanmıştır.[184]

*B. Savaş Döneminde Karşılaşılan Sorunlar*

İkinci Dünya Savaşının başlamasının ardından Türk Boğazlarına ilişkin ilk girişim, yine S.S.C.B'den gelmiştir. 12-13 Kasım 1940 tarihlerinde Hitler, Ribbentrop ve Molotov arasında bir toplantı yapılmıştı. Bu toplantının amacı Mihver devletleri ile Sovyetler Birliği arasında, dünyanın hangi nüfuz bölgelerine ayrılacağını belirlemekti. Bu görüşmelerde Ribbentrop, Almanya'nın, S.S.C.B'nin Boğazlar rejiminden duyduğu tatminsizliği anladığını ve Sovyet gemilerinin (savaş ve ticaret), Boğazlardan daha kolay bir biçimde geçebilmesinin doğal olduğunu söylemişti. Ayrıca, Hitler de Boğazlar rejiminde Sovyetler Birliği lehinde bir değişiklik yapılması için çalışacağını belirtmişti. Fakat, Sovyetler Birliği Boğazlarda üs elde etmesini sağlayacak fiili garantiler peşinde idi. Görüşmeler sonunda Ribbentrop'un Molotov'a verdiği andlaşma tasarısının iki numaralı protokolünde, Sovyetler Birliği'nin sınırsız geçiş hakkına sahip olacağı, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin ise, gemilerini geçiremeyecekleri yeni bir boğazlar rejiminden sözediliyordu.[185]

183 Aslında, bu isteklerin zamanlaması, Baskın Oran'ın, Sovyet tehdidlerine ilişkin görüşünü destekler niteliktedir. B. Oran'a göre, S. S. C. B, güneyinden her zaman endişe etmiş ve kendisini güçlü hissettiği zaman bu tür baskı girişimlerinde bulunmuştur. Zaten bu talepler de bir savaş öncesinde ve S. S. C. B.'nin kendisini güçlü hissettiği bir dönemde (S. S. C. B-Alman Paktı) ortaya çıkmıştır. Bkz. Oran, **a.g.y.**, s. 49.

184 F. Vali, **a.g.y.**, s. 59.

185 M.Gönlübol, **Olaylarla Türk Dış Politikası**, Ankara, Siyasal Kitabevi, 1993, s.149-150.

Görüşmelerin kesilmesinin ardından, Sovyetler Birliği'nin, Mihver'e katılmak için ileri sürmüş olduğu koşullar arasında, uzun vadeli kiralama yoluyla Boğazlar bölgesinde kendi kara ve deniz kuvvetleri için üs kurulması da bulunmaktaydı.[186]

Bozulan Alman - Sovyet ilişkileri nedeniyle, Türkiye ile arasını düzeltmek isteyen Sovyetler Birliği Türkiye'ye 1941 ilkbaharında bir nota vererek, Boğazlar üzerindeki isteklerini geri aldığını ve bu konuda hiçbir talebi bulunmadığını bildirmiştir. Bu davranışın bir yansıması olarak, 25 Mart 1941 tarihinde Türk-Sovyet saldırmazlık deklarasyonu yayınlanmıştır. Almanya'nın Sovyetler Birliğine saldırmasının ardından, S.S.C.B., Türkiye'ye 10 Ağustos 1941'de yeni bir nota vererek, gerek Türk toprakları gerekse Boğazlar konusunda hiçbir talebi olmadığını bildirmişti.[187] Bu iki nota ile Sovyetler Birliği, Türkiye'nin savaş sırasında en azından tarafsız kalmasından yana olduğunu belirtmiş oluyordu.[188]

Aslında, II. Dünya Savaşı içerisinde Türk Boğazlarına ilişkin olarak yaşanan en önemli olay, bazı Alman ve İtalyan savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesiydi. Çünkü bu olay, Sovyetler Birliğinin savaşın hemen ertesinde Türk Boğazlarına yönelik taleplerinin dayanağını oluşturmuştu.[189] 5 Haziran 1944'de Almanya, gemilerinin Boğazlardan geçerek Romanya'ya gitmeleri için izin istemiş ve bu gemilerin savaş gemisi olmadıkları yönünde güvence vermişti. Bunun üzerine, Türk hükümeti gemi-

186 **Aynı yapıt,** s. 150.
187 Y. İnan, **a.g.y.,** s. 97.
188 O.Sander, **a.g.y.,** s. 130.
189 Sovyetler Birliği, Türkiye'ye verdiği 7 Ağustos 1946 tarihli notasında, "Seefalke" adlı Alman savaş gemisinin 9 Temmuz 1941 tarihinde, "Tarvisio" adlı İtalyan yardımcı savaş gemisinin Temmuz 1941 tarihinde ve bazı Alman savaş ve yardımcı savaş gemilerinin de 5 Haziran 1944'de Boğazlar'dan geçtiğini bildirmiş ve buna dayanarak, Montreux Sözleşmesi ile oluşturulan rejimin, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliklerini sağlayamadığını ileri sürmüştü bkz.Y.İnan, **a.g.y.,** s.103.,128 No'lu dipnot.

lerin bir kısmının geçişine izin verdi. Müttefiklerin bu olayı protesto etmesinin ardından, Dışişleri Bakanı Menemencioğlu, Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Von Papen bu gemilerin savaş gemileri olmadıkları yönünde kişisel güvence verdiğinden, sözkonusu gemilerin geri kalan kısmının geçişine de izin verdi. Ancak bu gemilerin aranması ve içlerinde ticaret gemilerinde bulunmayan türden maddelerin ele geçirilmesinin ardından, Karadeniz'e geçişleri durdurulmuştur.[190]

*C. Yalta ve Potsdam'da Boğazlar Sorunu*

*1- Yalta Konferansı*

Savaştan sonra kurulacak olan barış düzenini görüşmek üzere, Roosevelt, Churchill ve Stalin 4 Şubat 1945'de Yalta'da biraraya geldiler. 10 Şubat'ta Stalin, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gerektiğini belirterek, andlaşma içerisinde Japonya'nın Sovyetler Birliğinden daha geniş rol oynamasından şikayet etmiştir. Ayrıca, sözleşme içerisinde yer alan Milletler Cemiyeti örgütünün ortadan kalktığını da vurgulamıştır.[191] Yalta konferansı sonucunda, Montreux rejiminin Sovyetler Birliği lehinde değiştirilmesi ve konunun Dışişleri Bakanları konferansında ele alınarak, bu durumun Türkiye'ye uygun bir zamanda bildirilmesi kabul edilmiştir.[192]

Sovyetler Birliği'nin, Türkiye'ye karşı yürüttüğü "sinir savaşı", Yalta Konferansı'ndan sonra da devam etti. Bu devlet, 19 Mart 1945'te Türkiye'ye verdiği bir nota ile 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet tarafsızlık ve saldırmazlık andlaşmasını İkinci Dünya Savaşının getirdiği değişikliklere ve koşullara artık yanıt veremeyeceği gerekçesiyle sona erdirdi.[193]

---

190 M.Gönlübol, **a.g.y.**, s. 181.
191 F.Vali, **a.g.y.**, s. 62.
192 Y.İnan, **a.g.y.**, s.98.
193 F.Vali, **a.g.y.**, s. 62.

*2- Potsdam Konferansı*

Potsdam Konferansı'ndan önce Molotov, Temmuz 1945'de Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper'e, Sovyetler Birliği'nin dostluğunu yeniden kazanmak için, Türkiye'nin Kafkas sınırındaki iki Türk eyaletini (Kars ve Ardahan) Sovyetler'e geri vermesi gerektiğini söyledi.[194] Ayrıca, Sovyetler Birliği, Türkiye'nin Boğazları kendi başına savunamayacağını belirterek Türk toprakları üzerinde Sovyet üsleri kurulmasını ve Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesini de talep ediyordu. Fakat Türkiye bu istekleri kabul etmedi.[195]

Potsdam Konferansı sırasında, Boğazlarla ilgili olarak yapılan tartışmalarda, Stalin Boğazlarda kara ve deniz üsleri talep ederek, bu konunun sadece Türkiye ile Sovyetler Birliği'ni ilgilendiren bir sorun olduğunu ileri sürmüştü. Oysa A.B.D ve İngiltere, Boğazlar rejiminin bütün dünyayı ilgilendirdiğini düşünüyordu.[196] 17 Temmuz'da başlayan Potsdam Konferansında, 24 Temmuz'a gelindiğinde Boğazlar konusunda bir andlaşmaya varılamamıştı. Bu üç büyük devletin anlaşabildikleri tek nokta, Montreux Sözleşmesi'nin, günün koşullarına yanıt verememesi nedeniyle yenilenmesi gerektiğiydi. Taraflar ayrıca, her üç devletin de Türkiye ile doğrudan görüşmeler yapmasını bir sonraki adım olarak kararlaştırmışlardı.[197]

## II. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ERTESİNDE NOTALAR SAVAŞI

### A. *Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'nin Notaları*

Potsdam konferansı'nda kararlaştırıldığı üzere, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için ABD, İngiltere ve Sovyetler

194 F.Erkin, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi,** Ankara, Başnur Matbaası, 1968, s. 253.
195 **Aynı yapıt,** s. 254.
196 Y.İnan, **a.g.y.,** s. 100.
197 F.Vali, **a.g.y.,** s. 64.

Birliği, Türkiye'ye, kendi taleplerini içeren notalarını vermişlerdir. İlk değişiklik önerisini, Türkiye'ye verdiği 2 Kasım 1945 tarihli nota ile ABD yapmıştır. ABD notasına göre, değişen dünya koşullarına cevap verebilmesi için, Montreux Sözleşmesi'nin revizyonunda şu ilkeler dikkate alınmalıdır:[198]

1. Boğazlar, her zaman (savaş veya barış zamanında) bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olmalıdır;

2. Boğazlar, her zaman (savaş veya barış zamanında) Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerinin transit geçişine açık olmalıdır;

3. Üzerinde anlaşılacak, sınırlandırılmış bir tonajın altındaki gemiler hariç, barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi yasak olmalıdır. Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin bu geçişe razı olmaları veya sözkonusu gemilerin Birleşmiş Milletler tarafından görevlendirilmiş olmaları durumu, yukarıdaki sınırlamaya istisna teşkil etmelidir;

4. Montreux Sözleşmesi'ni günün koşullarına uydurmak için, sözleşmede geçen Milletler Cemiyeti sisteminin yerini B.M. sistemi almalı ve Japonya sözleşmeye taraf olan devletler arasından çıkarılmalıdır.

ABD, bütün bunların gerçekleştirilmesi için bir uluslararası konferans toplanmasını ve Montreux Sözleşmesi'nin burada ele alınmasını önermişti. Ticaret gemilerinin her zaman Boğazlardan serbestçe geçebilmesi önerisi, zaten Montreux Sözleşmesi'nce kabul edilmiş durumdaydı. Fakat, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerinin savaş zamanında da Boğazlardan geçebilmesi önerisi, Türkiye için birtakım sakıncalar içermekteydi. Çünkü, savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, Sovyetler Birliği'nin Akdeniz'e geçireceği savaş gemileri, geriye

198 2 Kasım 1945 tarihli ABD notasının tam metni için bkz. F. Vali, a.g.y., s. 244.

dönerlerken başka birtakım savaş gemileri tarafından izlenebilir, hatta boğazlar bölgesinde bu gemiler arasında bir çatma yaşanabilirdi. Bunun sonucunda da, Türkiyenin tarafsızlığı tehlikeye girebilirdi.[199]

İngiltere, 21 Kasım 1945 tarihinde Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi konusundaki görüşlerini içeren bir notayı Türkiye'ye verdi. İngiltere, bu notada ABD'nin önerilerine sıcak baktığını ancak konunun acil olarak ele alınması gerekmediğini belirtiyordu.[200]

Türkiye, 6 Aralık 1945'de ABD'ye bir nota vererek bu devletin yapmış olduğu önerileri Montreux Sözleşmesi'nin revizyonu tartışmalarında esas olmak üzere kabul ettiğini bildirmiştir. Türkiye ayrıca, kararları bağımsızlığına, egemenliğine ve ülke bütünlüğüne zarar vermeyecek bir uluslararası konferansa katılmayı da kabul etmişti.[201]

*B. Birinci Sovyet Notası (7 Ağustos 1946)*

Sovyetler Birliği, Potsdam'da kararlaştırıldığı üzere, 7 Ağustos 1946 tarihinde Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi ile ilgili görüşlerini içeren bir notayı Türk hükümetine verdi.[202] Ayrıca, bu notanın bir örneğini ABD ve İngiltere'ye de gönderdi.

Sovyetler Birliği, bu notada, İkinci Dünya Savaşı sırasında Montreux Sözleşmesi hükümlerinin birkaç kez ihlal edildiğine[203] dikkati çekmiş ve bunlara dayanarak, sözleşmenin, Boğazların "düşman güçler" tarafından kullanılmasını engelleyemediğini ileri sürmüştür. Bu nedenle, Sovyetler Birliği Montreux'nün değiştirilmesi gerektiğini iddia etmiş ve sözleşmenin

199 F.Vali, a.g.y., s. 67.
200 Aynı yapıt, s. 68.
201 Y.İnan, a.g.y., s. 102.
202 7 Ağustos 1946 Sovyet notasının tam metni için bkz. F. Vali, a.g.y., s. 246.
203 Bkz. 81 No'lu dipnot.

değiştirilmesinde yol gösterici olmak üzere beş nokta üzerinde durmuştur. Bu nota metninde yer alan beş noktanın ilk üçü, 2 Kasım'daki ABD notasında yer alan ilk üç öneri ile aynıydı.[204] Sovyet notası şu iki yeni değişiklik önerisini de içeriyordu:

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

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

Sovyetler Birliği'nin 7 Ağustos 1946 tarihli notasını, Türkiye'den önce, ABD (19 Ağustos) ve İngiltere (21 Ağustos) birer nota ile yanıtladılar. Her ikisi de Sovyetler Birliği'nin, Boğazların ticaret gemilerine her zaman açık olması ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine her zaman kapalı olması yönündeki görüşünü desteklemişlerdi.[205] Fakat, Boğazlar rejiminin, sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından düzenlenmesi yönündeki Sovyet önerisine şiddetle karşı çıkmışlar ve Boğazların savunulmasının esasen Türkiye'nin görevi olduğunu vurgulamışlardı.[206]

İngiliz ve Amerikan notalarının ardından, Türkiye 22 Ağustos 1946'da Sovyet notasını yanıtlamıştır. Bu notada Türkiye, öncelikle II. Dünya Savaşı sırasında Boğazlardan geçen ve Sovyetler Birliği'ne göre Sözleşme'nin hükümlerini ihlal etmiş olan gemilerin durumunu ayrı ayrı açıklamış ve bu olaydan Türkiye'nin sorumlu tutulamayacağını belirtmiştir.[207] Fakat

204 A.Deluca, a.g.y., s. 155.
205 Y.İnan, a.g.y., s. 105.
206 F.Vali, a.g.y., s. 72.
207 22 Ağustos 1946 Türk notasının tam metni için bkz. F. Vali, a.g.y., s.255.

Türk hükümeti, Montreux Sözleşmesi'nin teknolojik gelişmelere ve mevcut koşullara uydurulması gerektiğini de kabul ediyordu. Türkiye ayrıca, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için bu sözleşme taraflarının ve ABD'nin katılacağı bir uluslararası konferansa katılmaya hazır olduğunu da belirtmiştir.[208] Bu notada ayrıca, yeni Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından belirlenmesi ve Boğazların, Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortaklaşa savunulması yönündeki Sovyet önerileri de, Türkiyenin güvenliği ve egemenliği açısından sakıncalı bulunduğundan, reddediliyordu.[209]

*C. İkinci Sovyet Notası (24 Eylül 1946)*

Daha ilk notasının yankıları sürerken, Sovyetler Birliği, 24 Eylül 1946 tarihinde Türkiye'ye ikinci bir nota daha vererek, ilk notasındaki iddialarını ve isteklerini tekrarlamıştır. Sovyetler Birliği bu notada, Karadeniz'in kapalı bir deniz olduğunu ve Boğazlar rejiminin, çeşitli andlaşmalarda da belirtildiği üzere[210], Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından düzenlenmesi gerektiğini ileri sürmüş ve üs konusunun, kesinlikle Türkiye'nin egemenliğini zedelemeyeceğini belirtmişti. Sovyetler Birliği ayrıca, Potsdam anlaşmasını kendisine göre yorumlayarak, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesinin doğrudan görüşmeler yoluyla gerçekleşmesi gerektiğini savunuyordu.[211] Oysa ABD ve İngiltere, Potsdam Konferansı kararını, bu üç büyük devletin Türkiye ile ön hazırlık görüşmeleri yapmayı kararlaştırdıkları şeklinde yorumlamaktaydılar. Aslında ABD ve İngiltere, Potsdam konferansı kararı gereği tarafların Montreux Sözleşmesi konusundaki görüşlerini Türkiye'ye yalnızca tek bir nota ile bildirmenin yeterli olduğunu düşünüyorlardı.

---

208 F.Vali, a.g.y., s. 72.
209 Aynı yapıt, s. 73.
210 16 Mart 1921 Moskova Andlaşması; 13 Ekim 1921 Kars Andlaşması; 2 Ocak 1922 Türkiye - Ukrayna Andlaşması.
211 A.Deluca, a.g.y., s.159.

Sovyetler Birliği, önceki notanın aksine, 24 Eylül tarihli ikinci notasını, ABD ve İngiltere'ye vermemişti. Bu yolla, bu iki devletin Boğazlar konusundaki tartışmalara karışmasından hoşnut olmadığını belirtmiş oluyordu. Fakat Türkiye Boğazlar meselesinde bu iki devleti de muhatap aldığından, Sovyetler Birliği'nin bu ikinci notasından İngiltere ve ABD'yi de haberdar etti.[212]

Önceki Sovyet notasında olduğu gibi, bu ikinci notaya da, Türkiye cevaplamadan önce ABD ve İngiltere'den yanıt gelmişti. 9 Ekim 1946 tarihli notalarında, Potsdam'da alınan karara uygun olarak Türk hükümeti ile yapılması öngörülen "görüş teatisi"nin artık tamamlandığını belirten ABD ve İngiltere, Montreux'nün değiştirilmesi için önceden planlanan konferansın toplanmasından yana olduklarını belirtmekteydiler.[213]

Türkiye ise, ikinci Sovyet notasını 18 Ekim 1946 tarihli bir notayla yanıtlamıştı. Türkiye bu notasını, Japonya hariç, Montreux Sözleşmesi'nin imzacısı olan öteki devletlere ve ABD'ye de göndermişti.[214] Türkiye'ye göre, Sovyetler Birliği'nin 24 Eylül notasında ileri sürdüğü, 1921 Moskova Andlaşması'na göre Karadeniz'in kapalı bir deniz olduğu ve Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından belirlenebileceği yönündeki iddiaları doğru değildi. Türkiye, kendisi ile birlikte Sovyetler Birliği'nin, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamasının ve Montreux Sözleşmesi'ne katılmasının, 1921'de üzerinde anlaşılan noktanın iptal edildiğini kabul anlamına geldiğini belirtmiştir. Çünkü hem Lozan Boğazlar Sözleşmesi hem de Montreux, "yeterince geniş bir uluslararası çerçeve" çizmekteydiler.[215] Ankara ayrıca, Sovyetler Birliği'nin Boğazların ortaklaşa savunulması önerisini, kendi egemenliği ve güvenliği

212 Y.İnan, a.g.y., s.107.
213 F.Vali, a.g.y., s.73.
214 Y.İnan, a.g.y., s.108.
215 F.Vali, a.g.y., s.74.

için uygun bulmadığını bildirmişti. Sonuç olarak Türkiye, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için yapılacak olan uluslararası konferans öncesindeki "görüş teatisi"nin sona erdiğini belirtmişti. Sovyetler Birliği Türk notasını yanıtlamadı ve tasarlanan konferans da hiçbir zaman yapılamadı.[216]

## III. SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİŞİNE İLİŞKİN OLARAK KARŞILAŞILAN SORUNLAR

### A. *Sözleşmede Geçen "Barış zamanında" ve "Savaş zamanında" Kavramları Açısından Karşılaşılan Sorunlar*

II. Dünya Savaşının ardından yaşanan gelişmeler, "savaş" ve "barış" kavramlarının tanımında değişikliğe yol açmıştır. Bağımsızlık hareketleri, sömürgeciliğin sona ermesi ve büyük devletlerin bu tür gelişmelere müdahaleleri, uluslararası ilişkilerde köklü değişiklikler yaratmıştır. İşte bu koşullarda, Montreux Sözleşmesi'nde yer alan "savaş zamanında" ve "barış zamanında" kavramları bulanıklaşmıştır.[217]

Sözleşmenin 19. maddesine göre, savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi yasaktır. Ancak, Arap - İsrail çatmaları sırasında, Türkiye savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini engellememiştir (örneğin, Birleşik Arap Cumhuriyeti'nin savaş gemilerinin geçişine izin vermiştir). Fakat bu davranışıyla Türkiye hiçbir devletin tepkisi ile karşılaşmamıştır.[218]

Yine aynı durum, Vietnam savaşı sırasında da gözlenmiştir. Türkiye, bu dönem içerisinde, ABD'nin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine izin verince Sovyet Pravda ve İzvestia gazeteleri, savaşan bir devletin savaş gemilerinin geçişini engelle-

216 A.Deluca, a.g.y., s.159.
217 C.Rozakis, a.g.y., s.131.
218 Aynı yapıt.

mediği gerekçesiyle Türkiye'yi sözleşme hükümlerine aykırı davranmakla suçlamışlardı. Bunun üzerine Türk Dışişleri Bakanı Çağlayangil, Türkiye'ye yöneltilen suçlamaları ABD'nin Vietnam'da "savaşan devlet" olmadığını, sadece savaşan taraflardan birini desteklediğini belirterek yanıtlamıştı.[219] ABD, başlangıçta kendisinin Montreux Sözleşmesi'ne taraf olmaması nedeniyle sözleşme hükümleriyle bağlı olmadığını ileri sürmüşse de, daha sonra Türk hükümetinin kullandığı argümanı benimsemiştir.[220]

Bu iki olayın da açıkça ortaya koyduğu gibi, ideolojik uyuşmazlıklar, gerilla hareketleri veya ulusal bağımsızlık savaşları gibi durumlarda (eğer bir başka devlet buna yardımcı oluyorsa), bir devletin "savaşan devlet" olup olmadığını, sözleşmedeki terimlerden hareketle kestirmek pek mümkün görünmemektedir.

*B. Askeri ve Teknolojik Gelişmelerin Yarattığı Sorunlar*

Bu çerçevede, verilebilecek en iyi örnek, Aralık 1968'de yaşanmıştır. ABD'nin Akdeniz'deki 6. filosuna ait olan Dyess ve Turner ismindeki savaş gemileri, Çanakkale Boğazı'ndan girerek 5 gün boyunca Karadeniz'de kalmışlar ve daha sonra yeniden 6. Filoya geri dönmüşlerdi. Her iki gemi de, sözleşmede yer alan 15,000 ton sınırının altındaydılar (10,000 ton) ve bu açıdan, Boğazlardan geçmelerinde bir sakınca sözkonusu değildi. Ayrıca, hafif su üstü gemisi niteliğindeki bu iki geminin de taşıdığı topların çapı, sözleşmede öngörüldüğü gibi 203 mm'yi aşmıyordu. Ancak, Dyess hafif su üstü gemisi, 305mm çapındaki sekiz adet ASROC (denizaltısavar roketatar) füzeleri ile donatılmıştı. İşte bu nedenle, Sovyetler Birliği ve Bulgaristan Büyükelçilikleri sözlü olarak Türkiye'yi protesto etmişlerdi.[221] Türkiye bu protestoları yanıtlarken, 1936 yılından bu yana Montre-

219 F.Vali, **a.g.y.**, s.102.
220 C.Rozakis, **a.g.y.**, s.131.
221 F.Vali, **a.g.y.**, s.103.

ux Sözleşmesi'nde yer almayan yeni silahların geliştiğini ve bu tür silahları taşıyan gemilerin Boğazlardan geçmesinin (eğer sözkonusu silahlar savunma nitelikli iseler), sözleşmeye aykırı olmayacağını belirtmiştir.[222] Yani, bu tür sorunların nedeni Montreux Sözleşmesi'nin II. Eki'nin gelişen silah teknolojisine uyum sağlayamamasıdır.[223]

### C. *Kimi Savaş Gemilerinin Sınıflarına Bağlı Olarak Karşılaşılan Sorunlar*

Montreux Sözleşmesi, bazı savaş gemilerine, ait oldukları sınıfa göre Boğazlardan geçiş izni vermektedir. Bu nedenle, bir geminin hangi tür savaş gemisi olduğu önem kazanmaktadır. Bu konuya ilişkin bir sorun, 18 Temmuz 1976 tarihinde Sovyetler Birliği'ne ait olan Kiev savaş gemisinin Karadeniz'den girerek Boğazlardan geçmesiyle ortaya çıkmıştır.[224] Kiev gemisi geçişini Türkiye'nin izni ile transit olarak gerçekleştirmiştir.[225] Sovyetler Birliği'nin Odessa limanında yapılan Kiev, 35-40 bin ton ağırlığında 200 ayak genişliğinde ve 580 ayak uzunluğunda idi.[226] 580 ayak uzunluğunda ve 90 ayak genişliğinde eğimli bir güvertesi bulunan bu gemi üzerinde karadan havaya ve karadan karaya füzeler ile konvansiyonel toplar ve denizaltısavarlar bulunmaktaydı. Geminin güvertesi 25-30 adet sabit kanatlı, dikey olarak inip kalkabilen (VTOL) Yak-36 türünde uçak ve yine 25-30 adet denizaltısavar helikopter bulundurabilecek kapasitede idi.

Sovyetler Birliği, Kiev gemisini, denizaltısavar kruvazör olarak nitelendirmişti. Fakat geminin, ABD'nin Akdeniz'deki 6.

---

222 F.Vali, **Bridge Accross the Bosphorus**, Baltimore and London, The Johns Hopkins Press, 1971,s.183.
223 H.Pazarcı, **a.g.m.**, s.849-880.
224 **Aynı makale**, s.874.
225 S.Toluner, **a.g.y.**, s.171. 199 No'lu dipnot.
226 Kiev gemisi hakkındaki bilgiler için bkz.H. G. Knight, "The Kiev and the Turkish Straits", **A. J. I. L.**, 1977, s. 125-129.

Filosuna karşı Sovyet filosuna bir hava desteği sağlayabilecek kapasitedeki uçakları taşıyabilmesi, onun denizaltısavar kruvazör değil de bir uçak gemisi olup olmadığı tartışmasını gündeme getirmişti.[227]

Bir görüşe göre, Kiev'in denizaltı savmak amacını yerine getirebilmesi için, uçak ve helikopterlerle donatılması gerekmekteydi ve Kiev'in güvertesi buna uygundu. Bu nedenle Kiev, denizaltısavar füzelerin atışında kullanılmak amacıyla değil (yani bir denizaltısavar kruvazör olarak değil) başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek amacıyla yapılmıştı.[228]

Kiev'in hangi sınıfa dahil olduğunun saptanması, onun Boğazlardan geçip geçemeyeceğini belirleyecekti. Çünkü eğer Kiev denizaltısavar kruvazör olarak kabul edilirse, gemi türlerinin sınıflandırılmasında bir otorite olan Jane's Fighting Ships'e göre ağır suüstü gemisi olarak ele alınacak ve bu da Kiev'i Montreux'ye göre (ek II. B/1, a) bir "hattıharp gemisi" yapacaktı. Bilindiği gibi, Montreux'nün 11. maddesine göre Karadenize kıyısı bulunan devletler (Sovyetler Birliği gibi) 15,000 tonun üzerinde olan hattıharp gemilerinin, tek başlarına ve en fazla iki torpido eşliğinde Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. İşte bu yaklaşımdan hareketle ve Türkiye'nin de izniyle, Sovyetler Birliği Kiev gemisini 18 Temmuz 1976 tarihinde Boğazlardan geçirmiştir.[229]

Montreux Sözleşmesi'nde, uçak gemilerinin Boğazlardan geçişini açıkça yasaklayan bir hüküm bulunmamaktadır.[230] Fakat Sözleşmenin 10. maddesi, Boğazlar'dan geçiş hakkına sahip olan gemi sınıflarını (hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler) sıralamak suretiyle saptamıştır ve bu

227 S.Toluner,a.g.y., s.172.
228 H.Knight, a.g.m., s.128.
229 H.Pazarcı, a.g.m., s.875.
230 Aynı makale.

sınıflara girmeyen gemiler, sözleşmenin 11. ve 12. maddelerinde öngörülen özel durumlara[231] girmedikçe, Boğazlardan geçiş hakkına sahip olamaz.[232] Ayrıca, gerçek uçak gemilerinin, sözleşmenin 11. maddesinde belirtilen, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere ait olan 15,000 tonu aşan hattıharp gemilerinden sayılması ve bu vesile ile geçişlerine izin verilmesi sözkonusu olamaz, çünkü sözleşmenin ikinci eki, uçak gemilerini, hattıharp gemileri tanımının dışında bırakmıştır.[233]

Ayrıca Montreux Sözleşmesi'ne göre, bir savaş gemisi başlıca hava gemisi taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmamışsa, gemiye bir inme ya da havalanma güvertesi konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermeyecektir.[234] Sözleşme'nin 15. maddesi de, gerçek uçak gemisi sınıfına girmeyen savaş gemilerinin uçak ve helikopter taşısalar bile, Boğazlardan geçebileceklerini göstermektedir. Çünkü sözkonusu madde, savaş gemilerindeki hava gemilerinin (uçak, helikopter), geçiş sırasında havalandırılamayacağını öngörmektedir.[235] İşte Kiev savaş gemisi, bir denizaltısavar kruvazör olarak kabul gördüğünden, sözleşmenin bu son iki hükmü (ek II/B ,2 ve 15. madde) ile 11. maddesi çerçevesinde geçiş hakkına sahip olmuştu. Sovyetler Birliği Kiev'den sonra da, üç tane yeni Kiev tipi gemi yaparak bunları Türk Boğazlarından geçirmiştir.[236]

Sonuç itibarıyle, 1976 yılında Kiev'in Boğazlardan geçişi, Montreux Sözleşmesi'ne taraf olan hiçbir devlet tarafından resmen kınanmamış,[237] ancak, uluslararası hukuk açısından söz-

231 Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlere ait 15,000 tonun üzerinde olan hattıharp gemileri (madde 11) ile yine bu devletlerin Karadeniz dışında yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılar (madde 12).
232 S.Toluner, **a.g.y.**,s.174, 199 No'lu dipnot.
233 H.Pazarcı, **a.g.m.**, s. 876.
234 Montreux Sözleşmesi, ek II. /B, 2.
235 H.Pazarcı, **a.g.m.**, s. 877.
236 **Aynı yapıt**, s.875. 102 No'lu dipnot.
237 **Aynı makale**, s.875.

leşmenin birtakım hükümlerinin hangi anlama geldiği sorununu gündeme getirmiştir. Sözleşmenin ikinci ekinde geçen "başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmış veya planlanmış" deyimiyle, bu amaçla yapılmamış olan gemilerde "gemiye bir inme veya havalanma güvertesinin kurulması, bunun uçak gemisi sınıfına sokulmasını gerektirmez" deyimi yoruma açıktır. Fakat akit taraflar, sözleşmenin 8. maddesine göre Ek II deki sınıflandırmayla bağlıdırlar. Eğer, Ek II deki sınıflandırmada bir değişiklik yapılacaksa, bunun için andlaşmanın 29. maddesindeki kısmi değiştirme yöntemine başvurulabilir.[238]

## IV. CAN, MAL VE ÇEVRE GÜVENLİĞİ AÇISINDAN KARŞILAŞILAN SORUNLAR

1936 yılında, Montreux Sözleşmesi yürürlüğe girdiğinde, Türk Boğazlar Bölgesinden geçen (veya bu bölgeyi kullanan) gemilerin sayısı günümüz rakamları yanında oldukça küçük kalmaktadır.Yani, aradan geçen altmış yılda, deniz trafiğinin yoğunluğu açısından önemli bir değişiklik sözkonusudur. Ayrıca, gemi inşa sektöründeki gelişmeler, gemilerin sayısı yanında niteliklerini, örneğin büyüklüklerini, de önemli ölçüde değiştirmiştir. Bununla birlikte Türk Boğazlar bölgesinde değişmeyen şeyler de olmuştur. Buna örnek olarak da, İstanbul Boğazı'nın meteorolojik ve hidrolojik özellikleri gösterilebilir. İşte bu değişen ve değişmeyen faktörler, Montreux Sözleşmesi'nin kimi hükümleri ışığında değerlendirildiği zaman, sözkonusu bölgede can, mal ve çevre güvenliği açısından yaşanmakta olan sorunların nedenleri de ortaya çıkmış olur.

### A. *Karşılaşılan Sorunların Nedenleri*

Yukarıda da kısaca anlatıldığı gibi can, mal ve çevre güvenliği açısından bugün karşılaşılan sorunların nedenlerini şu üç

238 S.Toluner, a.g.y., s.172.199 No'lu dipnot .

başlık altında toplamak mümkündür: 1) İstanbul Boğazı'nın tehlikeyi artıran özellikleri; 2) yoğunlaşan deniz trafiği; 3) Montreux Sözleşmesi'ndeki engeller ve yetersizlikler.

*1. İstanbul Boğazı'nın Tehlikeyi Artıran Özellikleri*

İstanbul Boğazı, deniz trafiği açısından tehlikeli olabilecek ölçüde dar ve uzun bir suyoludur. İstanbul Boğazı'nın kuzey ve güney sınırları arasındaki uzunluğu (orta hat dikkate alınarak) 30.7 km.'dir. Boğaz'ın en geniş yeri (Anadolu ve Rumeli fenerleri arası) 3.6 km., en dar yeri ise 0.69 km.'dir.[239] Boğaz'ın ortalama genişliği 1.6 km.'dir.[240]

Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tuzluluk oranı farklı olduğundan, Karadeniz'den Akdeniz'e (yüzey akıntısı şeklinde) ve Akdeniz'den de Karadeniz'e (alt akıntı şeklinde) su geçmektedir.Yüzey akıntısı alt akıntı şeklinde Karadeniz'e döndüğünden, Karadeniz'in suyu yılda 2.5 kez değişmiş olmaktadır. Sözkonusu akıntıların genel yönü seyir yolunu takip eder, ancak Boğaz'daki dönüm noktalarına çarpan akıntılar, kolaylıkla "aksi yönde akıntı" (Ters akıntı veya Anafor da denir) meydana getirebilir.[241] Böyle durumlar, seyir halindeki gemiler açısından tehlike yaratırlar. Yüzey akıntılarının hızı, ayrıca rüzgarlardan ve basınç değişikliklerinden de etkilenerek, 8 deniz miline kadar çıkabilmektedir. Boğaz'ın genişliği de, akıntıların hızını etkileyen unsurlardan biridir.[242]

İstanbul Boğazı'nda seyreden bir geminin kaza yapma olasılığını artıran bir diğer unsur da, Boğaz içerisinde yer alan keskin dönüş noktalarıdır. Gemiler, bu noktalardan geçebilmek için en az 12 kez rota değiştirmek durumundadırlar. Boğazın en dar

---

239 E.İnecceli, **İstanbul Boğazı'nın Deniz Trafiği ve Çevrenin Can-Mal Güvenliği,** İstanbul, 1968, s.23.

240 B.Öztürk, "The İstanbul Strait. A Closing Biological Coridor", **Turkish Straits, New Problems New Solutions,** İstanbul, İSİS, 1995, s.145.

241 E.İnecceli, **a.g.y.,** s.31.

242 B.Öztürk, **a.g.m.,** s.147.

noktası olan Kandilli'de (0.69 km.) 45 derecelik bir rota değişikliği gereklidir. Bu açı Yeniköy'de 80 dereceye çıkmaktadır.[243] Günümüzde uzunluğu 350 metreye varan gemilerin bu bölgeden geçtiği düşünüldüğünde, İstanbul Boğazı'nın bu özelliklerinin kaza riskini nasıl artırdığı kolaylıkla anlaşılabilir. Bu dönüş noktaları (özellikle Kandilli ve Yeniköy) ayrıca, rota değişikliği sırasında geminin görüşünü kısıtlamakta ve karşı yönden yaklaşan geminin görünmesini engelleyebilmektedir.

İstanbul ve çevresinde görülen meteorolojik özellikler, bu açıdan, ele alınması gereken bir diğer faktördür. İstanbul'da olağan olarak hakim olan rüzgar Poyraz'dır. Poyraz'a ters yönde esmekte olan Lodos rüzgarı, Poyraz'ın ardından görülür. Ancak, Lodos rüzgarı, hem günlük yolcu seferleri ile öteki gemilerin manevralarını olumsuz yönde etkilemekte, hem de kıyı tesislerinde hasara yolaçmaktadır. Lodos rüzgarı, aralık, ocak, şubat ve mart aylarında bölgede egemendir. Deniz trafiğini olumsuz yönde etkileyen bir diğer faktör ise sistir. Şubat, mart, nisan ve mayıs aylarında çoğu zaman görüş uzaklığının 1 km.'nin altına düştüğü sisler görülmektedir.[244]

Bütün bunların yanında, deniz trafiği için önemli engeller oluşturan fener ve adalar da dikkate alınmalıdır. Bunlar arasında Kızkulesi, Galatasaray adası, Kuruçeşme Feneri, Bebek Feneri ve Dikilitaş en önemlileridir.[245] İstanbul Boğazı kadar olmasa da, Çanakkale Boğazı'nda da tehlike oluşturan birtakım unsurlar bulunmaktadır. Çanakkale Boğazı'nın, 1.3 km. genişliğindeki en dar noktasında yapılacak geçiş açısından çok keskin (70 derecelik) bir rota değişikliği gerekmektedir.[246] Bu da kaza riskini

243 S. Oğuzülgen, "The Importance of Pilotage Services in Turkish Straits For The Protection Of Life, Property, and Environment", **Turkish Straits, New Problems, New Solutions**, İstanbul, İSIS, 1995, s.109-110.
244 E.İneceli, **a.g.y.**, s.29.
245 **Aynı yapıt**, s.23-24.
246 T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**, Ankara, 1997, s.21.

artırmaktadır. İşte, Montreux Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği tarihten bugüne seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından yaşanmış ve yaşanmakta olan sorunları, Türk Boğazları'nın yukarıda özetlenen belirgin özellikleri (fiziksel, hidrografik ve meteorolojik ) ışığında değerlendirmek gerekmektedir.

*2. 1936 Yılından Günümüze Yoğunlaşan Deniz Trafiği*

Türk Boğazlarında gitgide artan deniz trafiği can, mal ve çevre güvenliği açısından bugün karşılaşılan sorunların en önemli nedenlerinden birisidir. Bu gelişme, herşeyden önce bölgede deniz kazası olma riskini artırmaktadır. Ve ortaya çıkabilecek bir deniz kazası kolaylıkla can, mal ve çevreye zarar verebilmektedir. Kaldı ki, Boğazlardan geçen gemilerin sayısında meydana gelen artış, bir deniz kazası yaşanmasa dahi, çevrenin kirlenmesi sonucunu doğurabilmektedir. Fakat bu başlık altında deniz kazaları ve çevre sorunları değil, deniz trafiğindeki artış ve gemilerin türlerinde meydana gelen gelişmeler kısaca anlatılacaktır.

Türk Boğazlarındaki deniz trafiğini oluşturan gemi hareketleri değişik şekillerde olabilmektedir. Bunlar arasında, "uğraksız geçiş trafiği"[247] önemli bir yer teşkil eder. Bu geçiş, bir geminin hiçbir Türk limanında durmaksızın Akdeniz'den Karadeniz'e (veya tam ters yönde) geçmesi anlamına gelmektedir. Bir diğer geçiş şekli ise, bir geminin yabancı bir ülkenin limanından Boğazlarda ya da Marmara Denizi'nde bulunan bir limana (veya tam ters yönde) gelmesidir. Üçüncü olarak, iki Türk limanı arasında ücret ile yolcu taşınması anlamına gelen kabotaj trafiği gösterilebilir.[248] Bu sonuncuya örnek, şehirlerarası vapurlar ile

247 Montreux Sözleşmesi'nin iki yerinde (mad 2 ve 4), "Transit Geçiş" biçiminde ifade edilen bu geçişin, 1982 B.M.D.H.S. ile getirilen transit geçişle hiçbir bağlantısı yoktur. Bkz. G. Aybay, **Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme,** AYBAY Yayınları, İstanbul, 1998, s.51-55.

248 Roge Marine Consulting (R.M.G.), **A Study On Prevention Of Marine Pollution, Arising From Maritime Transport in The Marmara Sea, Bosphorus And Dardanelles,** Şubat 1993, s.106 (Bu rapor, Çevre Bakanlığı tarafından, adı geçen Alman danışma firmasına hazırlattırılmıştır).

arabalı vapurların günlük seferleridir. Bütün bunlara dolmuş motorları, balıkçı tekneleri ile gezinti ve spor tekneleri eklendiğinde, bölgedeki deniz trafiğinin ne denli karmaşık bir yapı oluşturduğu ortaya çıkmış olur.[249]

Bu karmaşık yapıyı oluşturan geçişlerin 1936 yılında Montreux Sözleşmesi'nin yapılışından bu yana, hangi oranda arttığını görmek için rakamlara bakmak yeterlidir.[250] 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin toplam net tonajı 7 500 000 ton iken, bu rakam 1960 yılında 28 735 000'e; 1970 yılında 63 630 000'e; 1980 yılında 126 896 000'e[251] ve 1996 yılında 156 057 000'e yükselmiştir.[252] Bu açıdan bakıldığında, Türk Boğazlarından geçen yabancı gemilerin tonajları % 400'lerin üzerinde bir artış göstermiştir.[253] Bu oranlar, gemi sayısı olarak bakıldığında da pek farklı görünmemektedir. 1938 yılında, İstanbul Boğazı'dan geçen toplam gemi sayısı 4500 iken, bu rakam 1985 yılında 24 100'e, 1996 yılında ise 49 952'ye ulaşmıştır.[254] Resmi kaynaklara göre 1997 yılında bu rakam 50 942 olmuştur.[255] Yani, sayı yaklaşık olarak onbir kat artmıştır. Verilen bu rakamlar içerisinde Türk bayraklı gemiler yer almamaktadır. Bunların da katılması sonucunda, trafiğin toplam hacmi yaklaşık olarak iki kat artacaktır.

Bütün bunlara, 1936 yılından bugüne 10 milyonu aşan İstanbul nüfusunun, Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki ulaşım ihtiyacını karşılayan yolcu ve araba vapurları da eklenme-

249 R.M.G, **aynı yapıt**, s.35-39.
250 Sözkonusu rakamlar, değişik kaynaklarda farklı gösterilmektedir. Ancak, aralarında çok büyük farklar da bulunmamaktadır.
251 **Cumhuriyet**, 14 Mart 1994.
252 T.C. Denizcilik Müsteşarlığı., **a.g.y.**, s.23.
253 Çevre Bakanlığı, **Türkiye'de Denizlerdeki Petrol Döküntülerine Müdahale Planlama Çalışmaları**, yayınlanmamış bilgi notu, Ankara, 1995, s.2.
254 T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.y.**, s.23.
255 IMO, MSC 70/INF. 20, **Ships routeing and related matters compliance with COLREGs in traffic separation schemes**, 9 October 1998, s.2.

lidir. Çünkü, bugün artık (hergün) 1.5 milyona yakın insan, İstanbul Boğazı'nın iki yakası arasında gemilerle seyahat etmektedir. Bu da, yerel trafikte günde ortalama 2 000 gemi anlamına gelmektedir.[256] Üstelik, bu tür deniz taşıtları Boğazlar'daki normal geçişleri diyagonal şekilde keserek yol almaktadırlar. İstanbul Limanı içerisindeki günlük toplam sefer sayısı 1014 civarındadır. Bu seferlerin önemli bir bölümünü (650), şehir hatları gemilerinin günlük seferleri oluşturmaktadır. İstanbul Boğazı'ndaki günlük gemi hareketi, Süveyş Kanalı'ndakinin üç katı daha fazladır. İstanbul'da artan nüfusun ihtiyaçlarına cevap verebilmek amacıyla sefer sayılarında da bir artış yaşanmıştır.[257]

Türk Boğazlar bölgesindeki bu yoğunluğun gelecek yıllarda daha da artacağına ilişkin birtakım belirtiler bulunmaktadır. Ren ve Tuna nehirlerini birleştirerek, Rotterdam ile Köstence arasındaki suyoluna büyük bir katkı sağlayacak olan Main-Tuna Kanalı[258] 1996 yılında açılmıştır. Bu, Kuzey Denizi'nden Akdeniz'e inmek isteyen çeşitli gemilerin Cebelitarık Boğazı'ndan dolaşmaya gerek olmaksızın yeni açılan bu kanal ve Türk Boğazları aracılığı ile bu isteklerini kolaylıkla gerçekleştirebilmesi anlamına gelir. Yeni açılan bu yolu yılda ortalama 15 000 geminin kullanacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca, S.S.C.B.'nin hukuken varlığının sona ermesi de Türk Boğazlarını etkilemiş ve etkilemektedir. Rusya Federasyonu, daha önce S.S.C.B.'ye ait olan Baltık Denizi kıyılarındaki limanlarını (Leningrad hariç) kaybetmiştir. Hem bu gelişme, hem de Barant Denizi'ndeki limanlarda yılın önemli bir bölümünde buzlanma olayının ya-

---

256 IMO, MSC 70/ INF. 19, **Current and planned precautionary measures in the Turkish Straits concerning protection of the environment and safety of navigation,** 9 October 1998, s. 2.

257 Ulaştırma Bakanlığı, **Montreux Sözleşmesi, Boğazlar ve Marmara Denizinde Deniz Trafiği,** yayınlanmamış bilgi notu, Ankara, 1993, s.12.

258 R.Özkan, **Dış Kapının Dış Mandalı,** 1996, s.163.

şanması, Rusya Federasyonu'nu Karadeniz'deki limanlarına ağırlık vermeye zorlamıştır.[259] Bu gelişmeler de, Boğazlardaki deniz trafiğine yeni yükler getirecek niteliktedir.

Boğazlarda trafik kazalarına yol açarak can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden bir diğer gelişme de gemi büyüklüklerinde karşımıza çıkmaktadır. Büyük gemilerin (ve özellikle tankerlerin) böyle dar suyollarında manevra yetenekleri oldukça azalır. Ayrıca, bu tür gemiler çok büyük tonajda tehlikeli maddeyi (ham petrol ve sıvılaştırılmış gaz gibi) aynı anda taşıyabildiğinden, bir kaza sonucunda ortaya çıkabilecek zarar da çok büyük olabilmektedir. Deniz taşımacılığı açısından, geminin büyümesi birim taşıma maliyetini düşürdüğünden, daha büyük gemiler inşa etme eğilimi gitgide artmaktadır.[260] 1936 yılında Boğazlardan bir yılda geçen tanker sayısı 9-10 civarındayken, bugün bu rakam 5 000'e yaklaşmış[261] ve 1995 yılında ayda ortalama 360 tanker bölgeden geçiş yapmıştır.[262]

### 3. *Montreux Sözleşmesi'ndeki Engeller ve Yetersizlikler*

Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi, Boğazlar bölgesinde yaşanan sorunların nedenleri arasında sayılabilir. Sözkonusu madde, içerisinde birden fazla unsur taşımaktadır. Buna göre, barış zamanında ticaret gemileri, bayrak ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece, sağlık kontrolüne ilişkin 3. maddenin hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir merasime bağlı olmaksızın Boğazlardan serbestçe geçebileceklerdir. Ayrıca, kılavuz ve römorkaj da isteğe bağlıdır.

"Yükü ne olursa olsun" ibaresi, gerçekten tehlike yaratır niteliktedir. Bundan hareketle, Boğazlardan patlayıcı, yanıcı veya zehirli maddeler (gaz ve sıvı) taşıyan gemiler serbestçe geç-

---

259 Ulaştırma Bakanlığı, **a.g.y.**, s.3.
260 G.Aybay, "Tankerlerin Doğurduğu Sorunlar", **Cumhuriyet**, 9 Haziran 1996, s.7.
261 **Cumhuriyet**, 14 Mart 1994.
262 G.Aybay, **a.g.m.**

mektedirler. Dolayısıyla, bir kaza durumunda, İstanbul'da yaşayan insanların canını ve malını ciddi şekilde tehdit edebilecek nitelikte sonuçlar doğabilir. Kaldı ki, bu zararlı maddelerin bölgeye zarar vermesi için mutlaka bir kazanın olması da gerekmez. Gemilerdeki sızıntılar da benzer sonuçları doğurabilmektedir.

Ayrıca, yine bu maddeden hareketle bütün gemiler, eğer isterlerse, geceleri de Boğazlardan geçebileceklerdir. Yukarıda anlatılan Boğazların kendine özgü özellikleri düşünüldüğünde, gece geçmek isteyen büyük bir tankerin tehlike riskini artıracağı kolaylıkla anlaşılabilecektir.

İkinci madde açısından belki en önemli olan husus, kılavuz ve römorkaj hizmetinin isteğe bağlı kılınmış olmasıdır. Bu açıdan Boğazların ciddi bir tehdidle karşı karşıya oldukları söylenebilir. Çünkü, ikinci maddenin diğer ibarelerinin çizmiş olduğu çerçevenin, (ilerdeki bölümlerde görüleceği üzere) uluslararası hukuk kuralları içerisinde kalınarak aşılması mümkünken, kılavuzluk ve römorkaj için aynı şeyi söylemek pek mümkün görünmemektedir. Çünkü bu konu, sözleşme metninde, yorumla aşılamayacak ölçüde açıktır.

Boğazlar bölgesinde yaşanan kazalar açısından, kılavuz kaptan alımı konusu hayati önem taşımaktadır. Çünkü, daha önce de belirtildiği gibi, bölgedeki trafiğin gitgide yoğunlaşması, İstanbul Boğazı'nın kendine özgü özelliklerinin (fiziksel, hidrografik ve meteorolojik) yaratmış olduğu tehlike riskini artırmıştır. Bu da kaçınılmaz bir biçimde, bölgenin yerel özelliklerini bilen, deneyimli kılavuz kaptanlara olan ihtiyacı gündeme getirmiştir. Çünkü, ancak bu deneyimli kişiler rüzgarların ve akıntıların nerelerde etkili olduklarını ve nerelerde gemilerin manevra yeteneklerini kısıtladıklarını bilebilirler. Yani kılavuz kaptan alınması, kaza riskini azaltan bir önleyici tedbirdir.[263]

---

263 R.M.G., a.g.y., s.113.

Deniz kazalarından yola çıkılarak elde edilen birtakım rakamlar da, kılavuz kaptan almanın önemini ortaya koyacak niteliktedir.

| Kazanın Türü | Gemi sayısı | Yüzde | Kılavuz alanlar | Ölüm |
|---|---|---|---|---|
| Çatma | 168 | %57 | 19 | 39 |
| Oturma | 65 | %22 | 8 | - |
| Kıyıya çarpma | 24 | %8 | 4 | - |
| Yangın | 25 | %8 | 4 | 1 |
| Diğerleri | 14 | %5 | 5 | 7 |

1982 yılından başlayarak 1994'e gelinceye dek, bölgede karşımıza çıkan 205 kazadan 63 tanesi kılavuz kaptan alıp almamakla ilgili değildir. Geriye kalan 142 kazadan 36'sında, gemiler kılavuz kaptan bulundururken, 105 tanesinde kazadaki gemilerin kılavuz kaptan almadıkları görülmektedir.[264] Kazaların %74'ünde, kazayı yapan gemilerin hiçbirinde kılavuz kaptan yoktur. Gemilerin kılavuz kaptan almalarına rağmen kaza yaptıkları durum, toplam kazaların %0.5'ini oluşturmaktadır. Üstelik bu son durumda, kazadan doğan zarar da çok azdır. Bu verilerin de ortaya koyduğu gibi, belirli bir büyüklüğü aşan veya deniz kirliliğine ve başka bazı tehlikelere yol açabilecek olan maddeleri taşıyan gemilerin (üstelik hava koşulları da kötü ise) kılavuz kaptan almaları durumunda, deniz kazası olma riski azalacaktır. Fakat Sözleşmenin ikinci maddesi, bu noktada bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır.[265]

Öte yandan, benzer sorun, römorkaj hızmeti açısından da karşımıza çıkmaktadır. Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi, Boğazlardan geçen gemilerin römorkaj hizmeti alma zorunlulu-

264 Bu konudaki rakamlar için bkz. S.Oğuzülgen, **a.g.m.**, s.109.
265 R.M.G., **a.g.y.**, s.115.

ğu olmadığını belirtmektedir. Boğazlardan geçmekte olan bir geminin ana makinesinin veya dümen kolunun (*Steering gear*) bozulması durumunda, eğer bu gemiyi yönlendirecek römorkör mevcut değilse, gemi kolaylıkla başka bir gemi ile çarpışabilir veya karaya oturabilir. Her iki durumda da can, mal ve çevre güvenliğinin tehlikeye düşebileceği açıktır. Teknik tertibatındaki sorunlar veya öteki sorunlar nedeniyle manevra kabiliyetini belirgin biçimde yitirmiş olan gemilerin, Boğazlar bölgesinden bir veya daha fazla römorkörün yardımı ile geçmesi, kaza riskini önemli ölçüde azaltacaktır.[266]

Montreux Sözleşmesi'nin hükümleri açısından karşılaşılan bir diğer güçlük de, Boğazlardan geçen gemilerin kargolarıyla ilgilidir. Sözleşmeye göre (madde.2/2), Boğazlardan hiçbir limanda durmaksızın geçecek olan ticaret gemilerinin, bölgenin girişlerinde (Büyükdere ve Çanakkale) sağlık denetiminden geçmeleri gerekmektedir. Sözkonusu gemiler, 3. maddede yazılı memurlara adlarını, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir. Yani, bölgeden durmaksızın geçiş yapacak olan geminin taşıdığı yükün miktarı ve cinsi bildirilmesi gereken veriler arasında yer almamaktadır. Sağlık denetimi istasyonlarında, geçen gemilere ilişkin olarak doldurulan formların bir kolonu da taşınan yükün miktarına ve cinsine ayrılmıştır. Fakat gemi yetkilileri burayı doldurmak zorunda değildirler.[267]

Normal koşullar sözkonusu olduğunda, bu iki verinin Sahil Güvenlik (veya öteki yetkili kurumlar) tarafından bilinmemesi önemli bir sorun oluşturur gibi görünmemektedir. Fakat bir deniz kazası (çatma, oturma, batma) ortaya çıktığında, bu tür bilgiler hayati öneme sahip olmaktadırlar. Yangın, petrol veya kimyasal madde sızıntısı ya da radyoaktif yük taşıyan bir ge-

266 R.M.G., a.g.y., s.116-117.
267 Aynı yapıt, s.119.

minin batması gibi[268] acil önlem alınmasının şart olduğu durumlarda, soruna müdahale edecek olan grubun etkili bir planlama yapabilmesi için bu tür verileri bilmesi önemlidir. Aksi takdirde, yanlış önlemlerin alınması, daha büyük hasarlara yol açabileceği gibi, olaya müdahale eden ekipteki kişilerin yaralanmasına da neden olabilir.

Aslında Montreux Sözleşmesi'nin, Boğazlar bölgesinde, seyir, can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye sokacak veya bu kaza riskini azaltacak nitelikte hükümleri içerip içermediği konusu tartışmalıdır. Çünkü bazı yazarlar, sözleşmedeki bu engellerin, Sözleşme değiştirilmeden aşılamayacağını düşünmekte, bir kısmı ise Türkiye'nin, Sözleşmeyi değiştirmeden de, bu engelleri ve yetersizlikleri aşabilecek yetkisinin uluslararası hukuk açısından mevcut olduğunu belirtmektedirler. Bu görüş farklılığı üçüncü bölümde, Türkiye'nin uluslarası hukuk açısından bölgedeki yetkilerinin kapsamı konusu ise, dördüncü bölümde ele alınacaktır.

*B. Ortaya Çıkan Sorunlar*

*1. Deniz kazaları*

Montreux Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra artan deniz trafiği, Boğazlar bölgesinin (ve özellikle de İstanbul Boğazı'nın) kendine özgü özellikleri ve sözleşmedeki engeller ve yetersizlikler nedeniyle karşılaşılan sorunların başında deniz kazaları gelmektedir. Deniz kazalarını türlerine göre dörde ayırmak mümkündür. Bunlar: çatma, karaya oturma, batma ve kıyıya vurmadır. Bunların herbiri değişik zararlar doğurabilirler.[269] Ayrıca, bu kaza türlerinden son üçü (oturma, batma, kıyıya vurma) birincisinin (çatmanın) bir sonucu olarak da karşımıza çıkabilmektedir.

---

268 **Aynı yapıt,** s.120.
269 B.Öztürk, **a.g.m.,** s.150.

Çatmadan değişik sonuçlar doğabilir. Bunlardan en önemlisi can kaybıdır. Gemi personeli veya yolcular hayatlarını yitirebilirler. Bir diğer zarar da mal kaybıdır. Ayrıca, çatma sonucu gemi (veya gemiler) batmışsa, bölgenin deniz trafiği önemli ölçüde aksayabilir. Yine, çatma sonucunda ortaya çıkan spark, yangına neden olabilir. Bu, İstanbul açısından çok tehlikelidir. İstanbul Boğazı'nda durmaksızın geçen gemilerin önemli bir bölümünü, akaryakıt tankerleri oluşturmaktadır. Bu tankerler, genellikle, Boğazlar yoluyla Akdeniz'den Karadeniz'e geçmekte ve buradaki akaryakıt limanlarından aldıkları ham petrol ve türevlerini, aynı yoldan, ters yönde geçirmektedirler. Çatma veya başka nedenlerle Boğazlar'dan geçiş yapmakta olan bir tankerde yangın çıkabilir. Ve bu durumda, eğer gemi kontrol altına alınamaz ise, başka gemilere veya kıyıya vurabilir. Yine tankerde, çatma sonucu açılan yarıklardan denize boşalan akaryakıt da tutuşarak bir yangına sebebiyet verebilir. Her iki durumda da, 10 milyonu aşkın insanın yaşadığı bir şehrin kıyısına sıçrayan yangın, Türkiye'yi bir felaketle karşı karşıya bırakabilir. Bu durumu, İstanbul Boğazı'nın her iki yakasında bulunan akaryakıt depo ve tesisleri daha da ağırlaştırmaktadır. Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Üsküdar, Çubuklu ve Paşabahçe'de; TÜRK PETROL, SHELL, MOBIL ve PETROL OFİSİ'ne ait akaryakıt depo ve tesisleri bulunmaktadır.[270]

Çatışan gemiler veya bunlardan sadece biri, karşılaşılabilecek olan tehlikeyi azaltmak için bilinçli olarak (veya kontrolden çıkarak) oturabilir. Bunun sonucunda, sözkonusu gemiler su altındaki cisimlere (kaya, batık) çarparak batabilirler. Ayrıca, oturan gemiler bölgedeki deniz trafiğini de önemli ölçüde aksatırlar.

Deniz kazaları, bu anlatılanların dışında, çevreye verebilecekleri zararlar yoluyla da can ve mal kaybına neden olacaklar-

270 E.İneceli, a.g.y., s.42-43.

dır. Bunlardan biri, kaza sonrasında gemide oluşan çatlaktan, geminin yükünün denize boşalmasıdır. Bu yük petrol ve türevleri, sıkıştırılmış gaz, zehirli veya radyoaktif madde olabilir. Bu tür maddeleri, bedenlerine alan deniz canlılarını (balık, midye) yiyen insanların hastalanması veya ölmesi sözkonusudur. İkincisi ise, kaza sonrası meydana gelebilecek olan bir yangının yaratmış olduğu zehirli bulutların, solunum (veya yiyecekler) yoluyla insanları zehirlemesidir. Bu olası tehlikelerin önemli bir bölümü, Boğazlarda bugüne dek yaşanmış olan deniz kazalarında görülmüştür.

Montreux Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği tarihten bu yana, Boğazlar bölgesinde görülen deniz kazalarının sayısında bir artış olduğunu söylemek mümkündür. Bölgedeki yıllık ortalama kaza oranı, 1988'den 1993 yılına gelinceye dek %135 oranında artış göstermiştir.[271] 1982 yılında bölgede 3 tane çatma olayı yaşanırken, bu rakam 1992 yılında 13 kat artarak 39 olmuştur. 1994'ün ilk yarısında ise kaza sayısı 10'u bulmuştur. Karaya oturma olayı da, 1991 yılında 1982 yılına oranla 4 kat daha fazla görülmüştür (Bkz.Ek-1).

Bölgede görülen bütün deniz kazalarının, bazen az da olsa, birtakım zararlı sonuçları sözkonusudur. Ancak, her bir deniz kazasının yarattığı zarar ayrı değerlendirilmelidir. Yani, asıl önemli olan, kaç tane deniz kazası olduğu değil, bu deniz kazalarından doğan somut zarardır.1 Mayıs 1982 tarihinden 18 Ekim 1994 tarihine dek, Boğazlar bölgesinde, irili ufakli toplam 210 adet deniz kazası yaşanmıştır.[272] Bu kazalar arasından önemli olanlarını ve doğurdukları zararları şu şekilde özetlemek mümkündür:

---

271 Çevre Bakanlığı, **a.g.y.**, s.3.
272 S. Oğuzülgen, **a.g.m.**, s.109 ve Pilot Kaptanlar Derneği, **Türk Boğazları'ndaki kazalar, 1982-1994**, İstanbul, 1994.

1-1960 yılında, "W.Harmony" ve "P.Zaroviç" ismindeki tankerler, Çubuklu açıklarında çatıştılar. "P.Zaroviç" deniz kenarında haftalarca yanmış, denize dökülen yanar durumdaki petrol akıntı ile güneye inmiş ve İstinye önlerinde demirli olan "Tarsus" adındaki Türk gemisinin yanmasına neden olmuştur.[273]

2- 15 Kasım 1979 tarihinde, küçük bir Yunan şilebiyle Haydarpaşa açıklarında çatışan Romen bandıralı "Independenta" adlı tanker 90 000 ton civarında ham petrol taşımaktaydı. Kaza sonucunda, bu petrolün önemli bir bölümü denize dökülmüş, çıkan yangın haftalarca sürmüştü. Boğaz kıyısındaki birtakım evlerin ve yalıların camları kırılmış, denizde ve havada önemli bir kirlilik meydana gelmişti. Hepsinden önemlisi, olayda 41 Romen denizci de ölmüştü. Batık, 10 yıldan fazla Haydarpaşa önlerinde kaldı.[274]

3- 28 Ekim 1988 tarihinde, Panama bandıralı "Blue Star" adlı kimyasal yük taşıyan tanker ile Türk bandıralı " Gaziantep" tankeri Ahırkapı açıklarında çatıştı. "Blue Star"da bulunan yaklaşık 1 000 ton amonyak gazı, denize ve havaya karıştı.

4- 24 Ağustos 1991 tarihinde, İtalyan bandıralı "Leonis" tankeri ile Türk bandıralı "Denizatı" gemisi Tarabya açıklarında çatıştı. Kazadan 4 saat sonra "Denizatı" battı. 5 denizci hayatını kaybetti.[275]

5- 14 Kasım 1991 tarihinde, Filipin bandıralı "Madonna Lily" adlı gemi ile Lübnan bandıralı "Rabunion-18" adındaki gemi Anadoluhisarı önlerinde çatıştılar. Kazanın ardından, 20 000 hayvan yüklü "Rabunion-18" adlı gemi bu yüküyle birlikte sulara gömülmüş ve olayda 8 denizci hayatını yitirmiştir.[276]

---

273 G. Aybay, **a.g.m.**, 7.
274 G. Aybay, **aynı yapıt.**
275 S.Oğuzülgen, **a.g.m.**, s.120.
276 Ulaştırma Bakanlığı, **a.g.y.**, s.4.

6- 20 Nisan 1992 tarihinde, Lübnan bandıralı "Rabunion-14" adlı gemi ile Romen bandıralı "Bazias-1" adlı gemi arasında Çanakkale Boğazı'nda çatma olayı yaşandı. Kaza sonrasında, "Rabunion-14" adındaki gemi, canlı hayvan yüklü olarak batti.[277]

7- Bu kazaların, belki de en büyüğü ve tehlikelisi 13 Mart 1994 tarihinde yaşandı. Her ikisi de Kıbrıs Rum bandıralı "Nassia" adlı tanker ile "Shipbroker" adlı şilep arasında Büyükliman dolaylarında çatma olayı yaşandı. Olay sonucunda 29 kişi yaşamını yitirirken, "Nassia" tankerinin taşıdığı 98 600[278]ton ham petrolün 20 000 tonu denize boşaldı.[279] Çatma sonucu ortaya çıkan patlama ve yangının yarattığı yoğun kirli hava kütlesi, tesadüfen esen Lodos sayesinde kentten uzaklaştı. Ayrıca, yanan gemilerin kıyıya vurarak şehri ateşe verme ihtimali de, yine bu nedenle ortadan kalktı. Olayın ardından bilimadamları tarafından yapılan açıklamalarda, yanan petrolün deniz yüzeyini kaplayan bir yağ tabakası yarattığı ve bunun da deniz suyunu oksijensiz bırakarak, canlıların ölümüne neden olduğu vurgulanmaktaydı.[280]

Gemi teknolojisinde meydana gelen gelişmeler, yukarıda anlatılan deniz kazalarının çok daha ciddi sonuçlar doğurmasına neden olabilecektir. Herşeyden önce, 1930'lu yıllarda Boğazlardan 15 000-20 000 tonluk ticaret gemileri geçerken, 1990'lı yıllara gelindiğinde bölgeden geçebilecek büyük gemilerin tonajı 300 000 tona kadar çıkabilmektedir.[281] Bu durum, bir deniz kazasının sonuçlarını birkaç kat artırma riskini taşımaktadır. Öte yandan, sözleşmenin yapıldığı tarihte, metan gazı gibi zehirli gazları taşıyabilecek gemiler bulunmuyordu. Fakat bugün uran-

277 Pilot kaptanlar Derneği, **a.g.y.**
278 **Cumhuriyet**, 15 Mart 1994.
279 B.Öztürk, **a.g.m.**, s.150.
280 **Cumhuriyet**, 16 Mart 1994.
281 **Cumhuriyet**, 15 Mart 1994.

yum, başka birtakım zehirli maddeler, kimyasal ve biyolojik silahlar taşıyabilecek nitelikte gemiler inşa edilmektedir.[282] Bu da, bir kaza sonucunda, İstanbul'da yaşayan insanların önemli bir kısmının çok kısa bir süre içerisinde can güvenliğini tehlikeye sokabilecektir.

2. *Çevre kirliliği*

Montreux Sözleşmesi'nin imzalanmasının ardından karşılaşılan sorunları, "deniz kazaları" ve "çevre kirliliği" diye iki ayrı başlık altında anlatmak, yani bu iki sorunu birbirinden ayırmak pek mümkün görünmemektedir. Fakat deniz kazaları yaşanmadan da, Boğazlardan geçiş yapan gemiler, çevre ve dolayısıyla can güvenliğine ilişkin sorunlar yaratabilmektedirler. İşte bunu anlatabilmek için, konu iki ayrı başlığa ayrılmıştır.

Boğazları kullanan gemilerin yarattığı çevre kirliliğini ikiye ayırmak mümkündür. Bunlardan ilki hava kirliliği, ikincisi ise deniz kirliliğidir. Hava kirliliği, gemilerin kullandığı yakıtın kalitesinden, geminin makinesindeki arızadan, geminin hızından ve geçen gemilerin yoğunluğundan kaynaklanabilmektedir. Yanan yakıtla birlikte, karbonmonoksit (CO) ve karbondioksit (CO2) gibi zehirli ve kirletici gazlar havaya karışmaktadır. Ayrıca bu gazlar, yağışlı havaların yardımı ile denize de karışarak deniz suyunun kimyasal bileşimini etkileyebilmektedir. Bu da, denizde yaşayan organizmalar üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır.[283] Daha önce anlatılan Boğazlardaki yoğun trafik bu durumu ağırlaştırmaktadır. Bunun yanında, deniz kazalarının ardından çıkan yangınlar da, havanın önemli ölçüde kirlenmesine yolaçabilir. Sadece 1994 yılındaki Nassia-Shipbroker kazasında, sayıları 150'yi bulan 4 değişik türden deniz kuşu (*Gavina arctika, Podiceps cristatus, Puffinus puffinus, Phalacrocorax ari-*

282 İ.Soysal, "Türk Boğazlarından Geçiş Düzeni", **Cumhuriyet**, 15 Mayıs 1996, s.11.
283 B.Öztürk, a.g.m., s.149.

*sotelis*), oluşan hava kirliliğinden ötürü ölmüştür. Ayrıca, deniz kuşlarının endokrin torbalarına aldıkları petrol hidrokarbonları, uzun dönemde bu hayvanların kısırlaşmasına yolaçabilmektedir.[284]

Boğazlardan geçen gemiler değişik nedenlerle denizi kirletebilmektedirler. Tankerlerin balast boşaltımları, tankların yıkanması, çamur, çöp ve sintine boşaltımları ve güverte temizliğinden kaynaklanan atık su boşaltımları bu nedenler arasındadır. Ayrıca, tankerlerin taşıdığı ham petrolün zaman zaman denize sızdığı da gözlemlenmektedir. Sözü edilen atıklar, özellikle geceleri Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemiler tarafından denize bırakılmakta ve bu olay deniz suyundaki oksijen miktarını azaltmaktadır. Yukarıda da belirtildiği gibi, çözülmemiş oksijen miktarının azalması deniz canlılarının ölümüne yolaçabilmektedir. Sözkonusu atıkların yarattığı kirlilik su ile atmosfer arasındaki gaz değişimini engellediğinden, deniz havzalarını da olumsuz yönde etkilemektedir.

İstanbul Boğazı, 1970'li yılların başına dek, biyolojik olarak zengin ve üretken bir bölgeydi. Bu bölge içerisinde, geniş deniz yosunları ve çayırları ile yumuşakçalar bulunmaktaydı. Bu üretken bitki ve hayvan patolojisi, gerek sığ bölgelerde gerekse açık denizlerde yaşayan değişik türden balıklar için uygun bir beslenme alanı oluşturmaktaydı. Fakat hem bölgeden geçiş yapan gemilerden kaynaklanan atıklar, hem de deniz kazalarının yarattığı kirlilik, bölgedeki bitkiler ve küçük deniz hayvanları üzerinde olumsuz etki yaratarak, balıkların buralardan beslenmesine engel olmuştur. Örneğin, 1991 yılında, içerisindeki 20 000 koyunla birlikte batan "Rubinian-18" adındaki geminin battığı yerdeki yeşil ve kırmızı deniz yosunları tamamen ölmüşlerdir. Ayrıca, karaya oturma biçiminde karşımıza çıkan deniz

---

284 Aynı yapıt, s.153.

kazalarında da, hem katı hem de yumuşak alt tabaka içerisinde yaşayan organizmalar zarar görmektedir.[285]

Başka birtakım omurgalı ve omurgasız deniz hayvanını içerisinde barındıran ve kıyı ekosistemi için oksijen üreten *Ulva lactuca ve Codium Vermulari* ismindeki deniz yosunları, son zamanlarda petrol kirliliğinden etkilenerek ölmektedirler. Bütün bu değişiklikler, bu tür deniz bitkilerinden ve organizmalarından besin ihtiyacını karşılayan balıkların, omurgasızların ve bazı deniz memelileri türlerinin nesillerinin tükenmesine neden olmuştur. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği ve özellikle petrol kirliliğinden yumurtaları ve larvaları olumsuz etkilenen kimi balık türlerinin (örneğin *Huso huso ve Lichia amia*) bu bölge açısından nesillerinin tükendiğini söylemek mümkündür.[286]

Yine, Boğazlardaki kimi balıkların solungaçları, bazı deniz kazalarının ardından denize saçılan petrol nedeniyle birbirine yapışmakta ve bu canlıların ölmesine yolaçmaktadır. Ayrıca, denize saçılan petrol ve öteki kirli maddeler, balıkların yumurtlama periyotlarını ve alışkanlıklarını da değiştirmektedir.[287] Bunun yanında, bazı omurgasızlar da (örneğin *Homarus gammarus*) deniz dibinde birikmiş tortu oranının artması ve çözümlenmemiş oksijen eksikliği nedeniyle tükenmiştir.

Önceleri, Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yunusların gidiş-gelişine yardımcı olan İstanbul Boğazı, artık bu açıdan bir engel oluşturmaktadır. Ayrıca, daha önce Boğazlarda devamlı olarak yaşayan yunusların da nesli tükenmiştir. Örneğin, Nassia-Shipbroker kazasının ardından, *Phoceana phoceana* türünden 8 tane ve *Tursiops truncatus* türünden de 2 tane yunus, petrol kirliliği nedeniyle ölmüşlerdir.

---

285 B.Öztürk, **a.g.m.**, s.149-151.
286 **Aynı yapıt**, s.151-152.
287 **Cumhuriyet**, 16 Mart1994.

## V. SORUNLARIN AŞILABİLMESİ İÇİN İLERİ SÜRÜLEN GÖRÜŞLER

1936 yılından bugüne, denizcilik alanında meydana gelen teknolojik gelişmeler sayesinde gemilerin boyutlarının büyümesi ve Türk Boğazlarından geçen gemi sayısının endişe verici düzeylere ulaşması sonucu, Boğazlar ve Marmara bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlayabilmek için yeni bir düzenleme yapma ihtiyacı doğmuştur. Bu düzenlemenin ne olacağı konusunda iki temel görüş ileri sürülmüştür. Bu iki görüşten biri, Montreux Sözleşmesi'nin muğlak olan kısımlarının netleştirilmesi için bu sözleşmeye ters düşmeyen bir iç hukuk düzenlemesine gidilmesiydi. İkinci görüş ise, Montreux Sözleşmesi'nin, sözleşmeye uygun bir yöntemle feshedilerek Türkiye aleyhine kullanılabilecek nitelikte birtakım hükümlerin bulunmadığı yeni bir sistem devreye sokmaktı.

Sözleşmenin feshedilmesinden yana olan grubun başını, emekli büyükelçi ve Türk Boğazları Gönüllü İzleme Grubu Koordinatörü İsmail Soysal çekmekteydi. Bu gruba göre, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, bu bölgeden geçişte deniz trafiğinin gitgide yoğunlaşması sonucu kazaların sayısında ciddi bir artış yaşanmasından, bölgedeki kirliliğin ileri boyutlara ulaşmasına ve birtakım deniz canlılarının nesillerinin tükenmesine varıncaya dek, yaşanan sorunların temelinde Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi yatmaktadır.

Bu yaklaşımı benimseyenlere göre, 2. maddede kullanılan birtakım terimler[288] o kadar nettir ki, bunları yapılacak olan birtakım iç hukuk düzenlemeleri ile Montreux Sözleşmesi'ne ters düşmeksizin aşmak mümkün değildir. İşte bu nedenle, Sözleşme'nin 2.maddesini ve başka birtakım hükümlerini değiştirmek, bu grup üyelerine göre kaçınılmazdır. Bu yaklaşım, Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında

288 "Bayrağı ve yükü ne olursa olsun", "hiçbir formaliteye bağlı olmadan", "kılavuzluk isteğe bağlıdır" gibi.

Tüzük'ü, bu sorunların çözümünde bugün için yeterli bulmakta, ancak uzun vadede bu bölgede yaşanabilecek olan sorunlara çözüm getirebilecek nitelikte görmemekteydi.

Bu yaklaşımın hayata geçirilmesi için kullanılması önerilen yöntem, Montreux'nün 28.maddesine dayanıyordu. Sözkonusu kişiler, Montreux'nün 28. maddeye göre feshedilmesini ve iki yıl içerisinde[289], tarafların bu maddeye göre katılmayı kabul ettikleri konferansta yeni sözleşmenin oluşturulmasını önermekteydiler.[290] Bu çerçevede, iki yıllık sürede bir formül bulunamazsa, Türkiye'nin yeni bir sözleşme yapılıncaya dek sözleşmenin kendisine zarar vermeyen hükümlerinden ve güvenli ve zararsız geçişleri sağlamak için uluslararası örf ve adet hukukundan da yararlanabileceğini ileri sürmekteydiler.[291] Fakat bu görüşü savunanlar bazen Sözleşme'nin feshedilmesi yerine değiştirilmesi yoluna da gidilebileceğini belirtiyorlardı.

Türk Boğazlarından geçişte karşılaşılan güçlüklerin aşılabilmesi için ileri sürülen bir diğer görüş ise, Montreux çerçevesinde bir iç hukuk düzenlemesi yapılmasıydı. Bu görüşü savunanlar, Montreux'nün ortadan kalkması ve yenisinin getirilememesi durumunda geçerli olacak olan rejimin, diğer görüşten olanların söylediklerinin aksine, yapılageliş kuralları çerçevesinde belirlenecek "geçiş serbestliği" ilkesi olduğunu belirtiyor ve böyle bir durumda, Türk Boğazlarının açık denizleri bağlayan boğazlar olduğu yönünde bir eğilimin belirmesi ile, buraya uygulanacak olan rejimin "Transit Geçiş Rejimi" olacağını vurguluyorlardı. Bu ikinci görüş, Türkiye'deki yetkili kurumlarca (Dışişleri Bak., Başbakanlık Denizcilik Müs. ve Ulaştırma Bak. gibi.) benimsendi ve 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" hayata geçirildi.

---

289 Çünkü, fesih durumunda, sözleşme iki yıl daha yürürlükte kalacaktır (Mad.28).

290 "Montreux'yü Feshedebiliriz", **Cumhuriyet**, 20 Temmuz 1996, s.10.

291 "Montreux Değiştirilebilir", **Cumhuriyet**, 14 Mayıs 1996, s.10.

# III. BÖLÜM

# 1994 TÜZÜĞÜNE İLİŞKİN SÜREÇ

## I. 1994 TÜZÜĞÜ'NÜN İLANINDAN ÖNCE YAŞANAN GELİŞMELER

1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe konularak, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan bölgeden geçecek olan deniz araçlarının bu geçişlerine ilişkin olarak birtakım kurallar getiren Tüzük, birdenbire ortaya çıkmış olan bir düzenleme değildir. 1994 Tüzüğü öncesinde, Türk Boğazları'nı kullanan ve bu konuda tecrübe sahibi kişiler, özellikle de kaptanlar, bölgenin sorunlarını yakından bildikleri için bu sorunları ve çözüm önerilerini ortaya koyan birtakım raporlar hazırlamışlardır. Ancak, bu tür çalışmalardan sadece birkaçı, resmi makamlara ulaştırılabilmiştir. Aşağıda ana hatları ile özetlemeye çalışacağımız, birbirinden farklı iki yayınlanmamış çalışma, 1994 yılında yürürlüğe giren tüzüğün içerdiği birtakım

hükümlerin ortaya çıkmasında ilk aşama olarak değerlendirilebilirler.

Bu çalışmalardan ilki, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği adına, her ikisi de kaptan olan M. Efruz İneceli ve Gündüz Aybay tarafından, 1968 yılında hazırlanan rapordur. Montreux Sözleşmesi'nden yaklaşık otuziki yıl sonra yapılan bu çalışma, geçen bu süre zarfında, gerek İstanbul'da yaşayan ve hızla artan nüfusun ihtiyaçlarını, gerekse İstanbul Boğazı'nı kullanan devletlerin deniz ticaret filolarındaki gelişmeleri ortaya koyarak, bölge açısından geçerli olan kuralların yetersizliklerini tesbit etmeye çalışmıştır. Esasen İstanbul Boğazı'na ilişkin olan bu rapor, önce bölgenin kendine özgü özelliklerini ve deniz trafik yoğunluğundaki artışı ortaya koymuş, daha sonra bu olguların doğurduğu tehlikeleri kendi içerisinde sınıflandırarak açıklamıştır.[292] Çalışma ayrıca, "İstanbul Limanı'nında Deniz Yoluyla Günlük Yolcu ve Araç Nakliyatı"; "Turistik Yolcu Seferleri"; "Montreux Sözleşmesi"; "Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü ve İstanbul Liman Tüzüğü" gibi alt başlıkları da içermektedir. Raporun sonunda, İstanbul Limanı'nda uygulanan seyir düzeninin sakınca ve eksiklikleri teknik detaya inilerek açıklanmış ve alınması gereken önlemler anlatılmıştır.[293]

"İstanbul Boğazı'nın Deniz Trafiği ve Çevresinin Can-Mal Güvenliği" başlıklı bu raporun hazırlanmasına katkıda bulunan Gündüz Aybay'ın da belirttiği gibi[294], sözkonusu raporun içerdiği önerilerin bir kısmı, 1994 yılında yürürlüğe giren Tüzük'te de yer almıştır. Bu öneriler öncelikle, 1982 yılında yürürlüğe giren ve yine sadece İstanbul Boğazı'na ilişkin olan İstanbul Liman Tüzüğü'nde yer almıştır.[295] Bu kurallar daha sonra 1994

292 E. İneceli, **a.g.y.**, s.23-35 ve s.41-47.
293 **Aynı yapıt**, s.75-100.
294 G.Aybay, "Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınevi, 1994, s.45.
295 Bkz. **Resmi Gazete**, 21.4.1982, Sayı 17671, Mad.14., s.9.

Tüzüğü'ne de yansımıştır. Örneğin, 1968 yılındaki raporda, İstanbul Liman bölgesinde seyreden gemilerin yüksek sürat yapmaları nedeniyle oluşan dalgaların yaratacağı sonuçlar açıklanmıştır.[296] Daha sonra, gerek bu sonuçların, gerekse deniz kazalarının önlenmesi amacıyla, 1982 yılında İstanbul Liman Tüzüğü'ne, "Gemiler, İstanbul Boğazı'ndan geçişlerinde, olağanüstü ve zorunlu nedenler olmadıkça, karaya nazaran 10 deniz milinden çok hız yapamazlar" biçiminde bir hüküm konulmuştur. Aynı kural biraz değiştirilerek, 1994 yılındaki Tüzük ile, sadece İstanbul Boğazı için değil, Türk Boğazlarının tamamı için geçerli kılınmıştır.[297]

Yine, 1968 yılındaki raporda yer alan önerilerden biri de, İstanbul Boğazı'nda, üzerinde ayrı iki trafik şeridinin bulunacağı belirli bir geçit yolunun tesbit edilmesiydi.[298] Bu öneri, 1982 yılında yürürlüğe giren İstanbul Liman Tüzüğü ile, İstanbul Boğazı'nın sadece belirli bir bölgesi için uygulanmaya başlanmıştır.[299] 1994 Tüzüğü ise, bu kez Boğazlar bölgesinin tamamına uygulanacak olan yeni bir trafik ayrım düzeni getirmiştir. 1968 yılındaki raporda belirtilmemiş olmasına rağmen, 1982 yılında gerek İstanbul Liman Tüzüğü (mad.13) gerekse Çanakkale Liman Yönetmeliği[300] (mad.21), Boğazlardan geçişin zorunlu nedenlerle geçici olarak durdurulabileceğini hükme bağlamıştır. Aynı kural, 1994 yılına kadar uygulanmış ve 1994 Tüzüğü'nün 24.maddesinde de yerini almıştır.

Yukarıda sözü edilen ikinci çalışma, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği tarafından hazırlanarak 1987 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na sunulan, "Boğazlar ve Marmara'da Trafik

296 E. İneceli, **a.g.y.**, s.45.
297 Bkz. **Resmi Gazete**, 11.1.1994, Sayı 21815, Mad.17, s.9.
298 E. İneceli, **a.g.y.**, s.85.
299 İsatanbul Boğazı'ndaki trafik için, iki trafik şeridi ve bu şeritleri ayıran bir orta çizgiden oluşan, "Boğaz Geçit Yolu" tesbit edilmiştir. Bkz. **Resmi Gazete**, 21.4.1982, Sayı 17671, Mad.10, s.8.
300 Bkz. **Resmi Gazete**, 11.9.1982, Sayı 17809.

Ayrım Düzeni Önerisi" başlıklı rapordur.[301] Sözkonusu rapor, sunuş kısmında, denizcilik alanında trafik ayrım düzeni denilen önlemin nasıl ortaya çıktığını, zaman içerisinde bunun hangi sözleşmelerle pozitif hukuk kuralı haline geldiğini ve ne kadar sık kullanıldığını kısaca açıklamıştır. Ardından, Türkiye'nin Türk Boğazlar Bölgesi'nde bir trafik ayrım düzeni kurma yetkisinin geçerliliğini, Montreux Sözleşmesi, 1972 Denizde Çatmayı Önleme Sözleşmesi ve 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde ortaya koymuştur.[302] Rapor, Türkiye'nin böyle bir önlem alınması konusunda, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün geliştirdiği standartlara uygun olması kaydıyla, tam yetkili olduğu sonucuna varmıştır.

Rapor, daha sonra Boğazlar bölgesinin o günkü durumunu ele alarak, burayı yedi alana ayırmış ve yaşanan güçlükleri teknik açıdan ortaya koymuştur. Örneğin, Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na ve Boğaz'dan Karadeniz'e çıkışı düzenleyen kurallar bulunmadığına, gemi kaptanlarının bu nedenle keyfi bir rota takip ettiklerine ve sonuçta gemilerin çatma olasılığının arttığına dikkat çekilmektedir.[303] Daha önce de belirtildiği üzere, 1982 yılında yürürlüğe giren İstanbul Liman Tüzüğü ile, sadece İstanbul Boğazı'nın belirli bir bölümü için, trafik ayrım düzeni sayılacak bir önlem geçerli kılınmıştı.[304] İstanbul Liman Tüzüğü'nden yaklaşık beş yıl sonra yazılan bu rapor, bu uygulamanın yararlarını belirterek, Boğazlar bölgesinin tamamına uygulanmasını önermektedir. Rapor ayrıca, İstanbul Liman Tüzüğü'nün, Marmara Denizi'nin ihtiyaçlarına cevap vermekte yetersiz kaldığını da gerekçeli olarak ortaya koymaktadır.[305] Son bölümde

301 G.Aybay, **a.g.m.**, s.45.
302 Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği, **Boğazlar ve Marmara'da Trafik Ayrım Düzeni Önerisi**, yayınlanmamış rapor, s.1-4.
303 **Aynı yapıt**, s.6.
304 Bkz. **Resmi Gazete**, 21.4.1982, Sayı 17671, üçüncü bölümdeki kurallar, s.7-10.
305 Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği, **a.g.y.**, s.8.

ise, karşılaşılan bu güçlüklerin aşılabilmesi için iki temel önlemin alınmasını önermektedir. Bunlardan ilki, bölgede Uluslararası Denizcilik Örgütü standartlarına uygun, uygulanabilir bir trafik ayrım düzeni oluşturulması, ikincisi de bir radar kontrol sisteminin kurulmasıdır.[306] Ayrıca, oluşturulması istenilen trafik ayrım düzeni, bu raporun eki şeklinde sunulmuştur.

1990 yılı başlarında, bu konuyla ilgili olarak bir komisyon kurulmuş ve ilk toplantısını Prof. Dr. Aydoğan Özman'ın başkanlığında, İstanbul'da yapmıştır. Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün başkanlığında yaklaşık olarak ikibuçuk yıl süren toplantılar sonunda, sözkonusu komisyon, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren Tüzüğ'ün taslağını ortaya çıkarmıştır. Ardından bu taslak, son şekli verilmek üzere Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmiştir. Taslak, gerekli değişiklikler yapıldıktan sonra, ki bunların çok az olduğu söylenebilir[307], Bakanlar Kurulu kararı ile (23 Kasım 1993) kabul edilerek 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.

## II. 1994 VE 1998 TÜZÜKLERİNE İLİŞKİN OLARAK ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ'NDE YAŞANAN GELİŞMELER

### A. *Uluslararası Denizcilik Örgütü (U.D.Ö.)*

U.D.Ö.'yü kuran sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir. "Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü"nü kuran bu Sözleşme, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözkonusu Sözleşme'de yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, "Uluslararası Denizcilik Örgütü" oldu.[308] Örgütün amaçları, kurucu Sözleşme'nin 1/a maddesi'nde şu şekilde

306 **Aynı yapıt**, s.14.
307 G. Aybay, **a.g.y.**, s.46.
308 IMO, **IMO What it is, What it does, How it works**, London, 1995, s. 3.

özetlenmektedir: "Gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan devletlerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak."[309]

Örgüt, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen (amaç birliği sonucu) Birleşmiş Milletler ile özel işbirliği ilişkileri bulunması nedeniyle "B.M.'ye Bağlı Uzmanlık Kurumu" olarak da nitelendirilebilir.[310] U.D.Ö.'nün 155 üyesi, iki tane de ortak üyesi bulunmaktadır.[311]

U.D.Ö. bir Asamble bir Konsey ve beş ana komiteden oluşur. Bütün üye devletlerin katılımı ile oluşan ve her iki yılda bir toplanan Asamble, U.D.Ö.'nün yasama organı görevini görür. Asamble tarafından iki yıllık bir dönem için seçilen 32 üye devletten oluşan Konsey, U.D.Ö.'nün yürütme organı olarak görev yapar. Konsey, Örgüt'ün işleyişini denetler ve Asamble'nin toplantıları öncesinde tüm hazırlıkları yapar.[312]

U.D.Ö.'nün beş ana komitesinin isimleri şöyledir: Deniz Güvenlik Komitesi, Deniz Çevresinin Korunması Komitesi, Hukuk Komitesi, Teknik İşbirliği Komitesi ve Kolaylaştırma Komitesidir (Faciliation Committee[313]). Bunlar arasında asıl önem taşıyan ve Örgüt'ün en üst düzeyde teknik organı olarak kabul edilen Deniz Güvenlik Komitesi'dir. Seyrin kolaylaştırıl-

309 IMO, **Convention on the Intarnational Maritime Organization,** London, 1986, s.11, Mad. 1/a.
310 H. Pazarcı, **II. Kitap,** s.145-146.
311 IMO, **IMO What it is..., a.g.y.,** s.4.
312 IMO, **Convention on the International Maritime Organization, Rules of Procedure of The MSC,** London, 1986, s.55-71.
313 Bu komite Konsey'in yardımcı organıdır ve U.D.Ö. içerisindeki gereksiz formaliteleri ortadan kaldırmaya çalışır.

ması, deniz araçlarının yapımı ve teçhizatı, güvenlik açısından gemi adamlarının standartı, kirliliğin önlenmesi konusundaki kurallar ve benzeri konular bu Komite'nin görev alanı içerisine girmektedir. Ayrıca, bu Komite'ye yardımcı olan 9 alt-komite bulunmaktadır.[314]

U.D.Ö.'yü, üye devletlerin uluslararası gemiciliğe ilişkin sorunlar konusundaki fikirlerini ortaya koyabilecekleri bir forum olarak nitelendirmek mümkündür. Örgüt, amaçlarına ulaşmak için üç tür belgeden yararlanmaktadır. Bunlar sözleşmeler (conventions), kararlar (resolutions) ve kurallardır (codes). U.D.Ö.'nün girişimleri ile oluşturulan ve devletler tarafından onaylanan sözleşmelerle getirilen önlemlerin bağlayıcılığı konusunda bir kuşku bulunmamaktadır. Fakat Örgüt organları tarafından alınan kararlar içerisinde yer alan önlemlerin sadece tavsiye niteliğinde olduğu genel kabul görmektedir. Kurallar ise, bu ikisinin arasında bir konumda bulunmaktadır.[315] Karar ve kuralların, hukuken bağlayıcı olmamaları onları önemsiz kılmamaktadır. Örgüt'ün çeşitli organlarında üye devletlerin oyları ile kararlaştırılmaları nedeniyle, belirli bir eğilimi yansıttıklarını söylemek mümkündür.

Türkiye, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nü yürürlüğe koymadan önce, bu yeni geçiş kuralları ile ilgili olarak, gerek uluslararası camiayı bilgilendirerek tepkileri önlemek gerekse kendisinin de taraf olduğu "Uluslararası 1972 Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü"ndeki[316] hakkından yararlanabilmek için, U.D.Ö.'ye gitmiştir. Birçok devlet tarafından kabul edilen COLREG

314 IMO, **Convention on the International Maritime Organization, Rules of Procedure of The MSC,** London, 1986, s.79, Mad.18.

315 S. Mankabady, **The International Maritime Organization,** London, G. Idford King's Lynn, 1984, s.1.

316 Önceleri SOLAS (Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi) sözleşmelerinin ekiyken, 1972 yılında ilk kez ayrı bir sözleşme olarak kabul edilen Çatmayı Önleme Tüzüğü'nün tam metni için bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü,** İstanbul, 1990. Bu sözleşme bundan sonra, "COLREG" olarak geçecektir.

(1972)'nin 1/d ve 10. maddeleriyle, devletlere "Trafik Ayrım Düzeni" (T.A.D.) kurma yetkisi verilmiştir.[317] Fakat Sözleşme'ye göre kıyı devletinin ilan edeceği T.A.D.'ın, teşkilat (U.D.Ö.) tarafından kabul edilmesi gerekmektedir.[318]

*B. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 63. Dönem Toplantısı (16-25 Mayıs 1994)*

1992 yılında, Dışişleri ve Ulaştırma Bakanlıkları'ndan birer yetkili konuyu U.D.Ö. Genel Sekreteri'ne aktarmışlardır. Konu daha sonra Deniz Güvenlik Komitesi Bölüm Başkanı'na havale edilmiştir. Yapılan tartışmalar sonunda, sözkonusu yetkili (Emekli Tümamiral Mitropulos), Türkiye tarafından yapılan düzenlemelerin, trafik ayrım şemaları şeklinde U.D.Ö.'nün ilgili organlarına (Deniz Güvenliği Komitesi ve Seyir Güvenliği Alt-Komitesi[319]) gönderilmesini tavsiye etmiştir. Böylece, hazırlanan trafik ayrım şemaları, Mayıs 1993'te yapılan D.G.K.'nın 62'nci dönem toplantısına götürülmüştür.[320]

D.G.K.-62'de Türkiye'ye sorulan ilk soru, bu trafik ayrım şemalarının neden U.D.Ö.'ye getirildiği olmuştur. Türk Heyeti, Türkiye'nin U.D.Ö.'ye, COLREG (1972)'nin 1/d ve 10/a maddeleri uyarınca geldiğini belirtmiş, bunun üzerine konunun S.G.A.K'nin 39. dönem toplantısına sevki tavsiye edilmiştir. Eylül 1993'te yapılan S.G.A.K.-39'da, Türk trafik ayrım şemaları birkaç teknik düzeltmeden sonra kabul edilmiş ve D.G.K.'nın 63. dönem toplantısına sunulmak üzere teklif edilmiştir. S.G.A.K.-39'da, Rusya Federasyonu, büyük tankerlerin

317 G. Aybay, "22.02.1996 Günü Moskova'da Yapılan Türk Boğazları Bölgesi İçin İşbirliği Semineri Hakkında Rapor," **Denizatı**, sayı 3-4 (Mart - Nisan 1996), s.27.

318 COLREG 1/d: "Bu kuralların amacının gerçekleşebilmesi için, teşkilat tarafından trafik ayrım düzenleri benimsenebilir." COLREG 10: "Bu kurallar teşkilatın kabul ettiği T.A.D.'lara uygulanacaktır."

319 Kısaca D.G.K. ve S.G.A.K.

320 IMO, MSC 62/INF 10, **Navigational and Environmental Safety in the Turkish Straits**, London, 24 March 1993.

bu şeritlerde kalamayacağı gerekçesi ile bu gemiler için özel kurallar benimsenmesini istemiştir. Bu talep, sözkonusu komitede kabul edilmiş ve Türkiye'nin, manevra yeteneği kısıtlı gemiler için trafik ayrım şemalarının yanı sıra özel kuralları da U.D.Ö.'ye göndermesi kararı alınmıştır.[321]

Fakat sadece bu tür gemiler için birkaç kural gönderilmesi gerekirken, Türkiye 1994 Boğazlar Tüzüğü'ndeki bütün kuralları ve hatta Tüzük'te olmayan, ancak fiilen uygulanan kuralları İngilizceye çevirerek U.D.Ö.'ye göndermiştir. Bu kurallar, Mayıs ayında toplanacak olan D.G.K.'nın 63. dönem toplantısına ait bir belge olarak, Mart 1993'te yayınlanmıştır. Anlaşılan, Türkiye'nin bunu yapmasındaki asıl amaç, Boğazlardan geçiş yapacak olan gemileri bu konuda bilgilendirmekti. Fakat U.D.Ö. yetkilileri ve özellikle Rusya Fedarsayonu, bilgilendirme mahiyetinde gönderilen bu metinleri işleme koyma eğilimi içine girmişlerdir. Kısa bir süre sonra Rusya Federasyonu, D.G.K. 63/7/15 numaralı belgesi ile, Türkiye'nin vermiş olduğu bu dokümana, Montreux Sözleşmesi, B.M.D.H.S. ve geleneksel deniz hukukuna aykırı olduğu gerekçesi ile itiraz etmişse de Türkiye buna cevap vermemiştir. Rusya Federasyonu, bu görüşlerini D.G.K.-63'ün ilk genel oturumunda, trafik ayrım şemaları görüşülmeye başlandığında uzun bir konuşma ile tekrarlamıştır. Ayrıca Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (G.K.R.Y.) heyeti de, Rusya Federasyonu'nun ileri sürdüklerine benzer görüşleri belirterek Türkiye'nin bu idarenin bayrağını taşıyan gemilere ayrım yaptığını iddia etmiştir. Bu iki ülkenin görüşleri Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve Umman tarafından da desteklenmiş ve bu görüşler sonuç belgesine eklenmiştir.[322]

321 IMO, NAV 39/31/Add.1, **Report to Maritime Safety Committee, New and Amended Traffic Separation Schemes,** London, 24 January 1994. Ayrıca bkz. IMO, LEG 71/12/1, The Turkish Straits, London, 8 September 1994, s.1.

322 IMO, MSC 63, WP II/Add 2, **Report of Maritime Safety Committee, (on Turkish Straits),** London, 24 May 1994.

D.G.K.'nin 63. dönem toplantısında alınan kararlar şu şekilde özetlenebilir:[323]

1-Türkiye tarafından hazırlanarak U.D.Ö.'ye gönderilen trafik ayrım şemaları, 24 Kasım 1994 tarihinde (saat 00:00'da) uygulanmasına başlanmak üzere onaylanmış ve bu şemaların 6 Haziran 1994 tarihinde üye devletlere dağıtılması kararlaştırılmıştır.

2-19. Genel Kurul tarafından onaylanmak üzere, Türk Boğazlar bölgesinde 29 Kasım 1994 tarihinden itibaren uygulanacak olan U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeler"i kabul edilmiş ve bunların 1 Haziran 1994 tarihinde SN/Circ.166 olarak üye devletlere dağıtılması kararlaştırılmıştır.

3-S.G.A.K.'nın, 40. dönem toplantısında, U.D.Ö.'nün Türk boğazlar Bölgesine ilişkin U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin yer aldığı, seyir kurallarını[324] içeren bir karar taslağı hazırlayarak 19. Genel Kurul'a göndermesi kararlaştırılmıştır.

Komite'nin 1994 Boğazlar Tüzüğü'nden ayrı olarak kabul ettiği ve SN/Circ.166[325] ile üye devletlere gönderdiği "Kural ve Tavsiyeler" belgesi, ayrıntıya inmeyen sadece temel kuralların bulunduğu kısa bir metindir. Fakat bu belge ileride de görüleceği gibi Türkiye açısından birtakım sorunlar yaratmıştır. Çünkü, herşeyden önce U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeler"i ile 1994 Boğazlar Tüzüğü arasında birtakım farklılıklar bulunmaktaydı. Örneğin, belgedeki kurallar tavsiye edici, Tüzük'teki kurallar ise zorlayıcıydı.[326] Ayrıca, bu "Kural ve Tavsiyeler" 25 Kasım 1994'te

---

323 **Aynı yapıt.**

324 Karar metninde "routing measures other than Traffic Separation Schemes" olarak geçmektedir.

325 IMO, MSC 63 WP/II 2, **Rules and Recommendations on Navigation Through the Strait of Istanbul, the Strait of Çanakkale and the Marmara Sea,** SN/Circ.166, London, 1 June 1994.

326 S.G.K.-63'ün çalışma grubu toplantısında, Türk belgesinde (MSC 57/7/3) değişiklik yapılarak, kurallar, "recommend" (Tavsiye) ve "May" (Edilebilir/Yapılabilir) şekline dönüştürülmüştür.

yürürlüğe girecekken, Tüzük 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe girecekti. SN/166'nın belki bir diğer olumsuz yanı, Türkiye'nin savunduğu COLREG-72 Sözleşmesi'nin 10. maddesine değil, 9. maddesine atıfta bulunmuş olmasıydı. Çünkü 9. madde, dar kanallardan geçişe ilişkin kurallar getiriyor ve bu açıdan gemi kaptanının yetkilerini geniş tutuyordu.[327]

Fakat bunlardan daha önemli bir nokta, Türkiye'deki bir iç hukuk düzenlemesinin (1994 Boğazlar Tüzüğü) uluslararası bir boyut kazanarak başka bazı metinlere uygun olmak zorunda bırakılmış olmasıydı. Çünkü, D.G.K.-63'ün sonuç belgesinde[328], kıyı devletinin ulusal düzenlemelerinin U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeler" ile tam bir uyum içerisinde olması gerektiği yazmaktaydı.[329]

### *C. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 64. Dönem Toplantısı (5-9 Aralık 1994)*

D.G.K.-63 tarafından görevlendirilen S.G.A.K. 40. dönem toplantısında, 19. Genel Kurul'a gönderilmek üzere U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin yer aldığı ,seyir kurallarını içeren, bir karar taslağı hazırlamıştı. Fakat Konsey alışılmadık bir prosedür izleyerek 19. Genel Kurul'dan önce U.D.Ö. Hukuk Komitesi'ne[330], "Any Other Business" başlıklı bir gündem maddesi olarak konuyu sunmuştur.[331] Hukuk Komitesi'nin 71. dönem toplantısında, gerek Türkiye (8 Eylül 1994 tarihli, LEG 71/12/1 numaralı) gerekse Rusya Federasyonu (5 Ağustos 1994 tarihli, LEG 71/12 numaralı) birer belge sunmuşlar ve görüşlerini tek-

---

327 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, a.g.y., s.6.

328 IMO, **MSC 63 WP II/Add 2, Rules and Recommendations ...**, a.g.y., SN/Circ.166, London, 1 June 1994, mad.2.

329 Bu hüküm, karar metninde; "National regulations promulgated by the coastal state should be in total conformity with the present rules and recommendations" şeklinde ifade edilmiştir.

330 Legal Committee ya da kısaca LEG diye bilinmektedir.

331 IMO, MSC 64/22/Add.I, **Statement and Subsequent Interventions by the Delegation of Turkey,** Annex 24, 1994, s.1.

rarlamışlardır. Hukuk Komitesi, Ekim 1994'te konuyu şu şekilde özetlemiştir:[332]

1- Devletlerin önemli bir çoğunluğu, Türkiye'nin düzenlemelerinin, U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri", uluslararası hukuk ve Montreux Sözleşmesi ile uyumlu olmadığı görüşündedirler. Türkiye ise bunun doğru olmadığını düşünmektedir.[333]

2- Bu konu, Hukuk Komitesi'nde çözümlenebilecek nitelikte değildir. Bu nedenle konu, D.G.K.'ya ve hatta bu Komite'nin bir çalışma grubuna gönderilmelidir.

Yani, Hukuk Komitesi konunun içeriği ile ilgili olarak kendisini yetkili görmediği halde, bu konunun D.G.K.'da görüşülmesi gerektiğine karar vermiştir. Konsey de, Hukuk Komitesi'nin bu sonuçlarına itibar ederek, konunun D.G.K.'nın 64. dönem toplantısında, "U.D.Ö. Kural ve Tavsiyeleri'nin Uygulanması" başlığı ile görüşülmesini istemiştir.[334]

D.G.K.-64'de Türk heyeti, bu konuda U.D.Ö. prosedürünün tamamlandığını, geriye sadece D.G.K.-63 tarafından kabul edilen U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin, 19. Genel Kurul tarafından onayının kaldığını belirtmiştir. Heyet ayrıca, bu "Kural ve Tavsiyeler"in henüz yeni uygulanmaya başlandığına dikkati çekerek, bunun ele alınmasının bir yararı bulunmayacağını vurgulamıştır.[335]

Toplantıda, Rusya Federasyonu heyeti 1994 Tüzüğü'nü gündeme getirerek, bunun B.M.D.H.S'ye, Montreux Sözleşmesi'ne ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"ne uygun olmadığını ileri sürmüş ve D.G.K.'nın 65. dönem toplantısında da, bu konunun ele

---

332 IMO, MSC 64/2/2, **Outcome of the seventy-first Session of the Legal Committee,** London, 20 October 1994, s.1.

333 Aslında bu, içeriğe ilişkin bir "karar" değildir. Sadece, devletlerin açıklamalarından hareketle yapılan bir durum saptamasıdır.

334 IMO, MSC 64/22/Add.I, Annex 24, **a.g.y.,** s.1.

335 **Aynı yapıt.**

alınmasını talep etmiştir.[336] Daha önceki toplantılarda olduğu gibi burada da Yunanistan, G.K.R.Y., Ukrayna ve Polonya heyetleri, Rusya Federasyonu'nun görüşlerine destek vermişlerdir. Ancak, Bulgaristan heyeti farklı bazı iddiaları da gündeme getirmiştir.[337] Boğaz'ın dar kesimlerinde trafik ayrım şeritlerinin uygulanmasının uygun olmadığı, bazı tür gemilerin COLREG kural 10'u uygulayamayacağı (bunların kural 9'u uygulayabilecekleri), 1 Temmuz-30 Kasım 1994 tarihleri arasında Boğaz geçişi yapan 227 adet Bulgaristan bayraklı gemiden 90'ının trafik kontrolörlerince durduruldukları ve toplam 361 saatlik bir gecikmeye uğratıldıkları bu iddialar arasındaydı.[338] Bundan sonra söz alan Türk heyeti, Bulgar heyeti tarafından verilen bu rakamların doğru olmadığını, Türk Boğazları'ndan geçen Bulgaristan bayraklı gemilerin sayısının, bu rakamın iki katına yakın olduğunu belirtmiştir.[339]

Yapılan tartışmalar sonunda, D.G.K.-64 şu sonuçlara varmıştır:[340]

1- U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin uygulanmasına çok kısa bir süre önce başlandığından (24 Kasım 1994), bir değerlendirme yapılması mümkün değildir.

2- Bu nedenle, İstanbul, Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi'nde seyir güvenliğinin artırılması ve çevrenin korunmasıyla ilgili olarak gerekli olduğu düşünülen öneriler, yorumlar ve

---

336 IMO, MSC 64/22/A.I, **Statement by the Delegation of the Russian Federation,** Annex 25, Aralık 1994, s.1.

337 IMO, MSC 64/22/A.I, **Statement by the Delegation of Bulgaria,** Annex 26, 1994, s.1.

338 **Aynı yapıt.**

339 IMO, MSC 64/22/A.I., **Statement by the Delegation of Turkey,** Annex 24, London, 1994, s.3.

340 IMO, MSC 64/22, **Outcome of the Seventy-first Session of the Legal Committee and the Seventy-third Session of the Council (Navigation Through the Strait of İstanbul, Strait of Çanakkale and Marmara Sea),** London, t.y., s.13-14.

kağıtlar sunulursa, bunlar D.G.K.'nin 65. dönem toplantısında değerlendirilecektir.

D.G.K.-64'ün son gününde (9 Aralık 1994), D.G.K.-65 ve D.G.K.-66'nın gündem maddelerinin ne olacağı konusu ele alınmış ve burada Yunanistan heyeti, Boğazlar konusunu bu toplantılara sokmaya çalışmıştır. Bunun üzerine çıkan tartışmalar sonunda, D.G.K., (prosedür kuralları, kural 12'ye dayanarak) İstanbul ve çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde seyirle ilgili U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"ni, D.G.K.'nın 65. dönem toplantılarının gündeminde "Belgelerin Uygulanması ve İlgili Konular"[341] başlıklı bir maddede görüşmeyi karara bağlamıştır.[342]

*Ç. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 65. Dönem Toplantısı (9-17 Mayıs 1995)*

D.G.K.-64'ün sonunda alınan karar gereği, D.G.K.'nın 65. dönem toplantısında, "Belgelerin Uygulanması ve İlgili Konular" başlığı altında, Türk Boğazları üzerinde bir tartışma yapılmıştır. Bu toplantıda, Rusya Federasyonu heyeti, Türkiye'nin çıkarmış olduğu tüzükle U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"ni, B.M.D.H.S'yi ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni ihlal ettiği yönündeki bilenen görüşünü tekrarlamıştır. Görüşünü desteklemek için de, şu iki noktaya dayanmaya gayret sarfetmiştir:[343]

1- D.G.K.'nın 63. dönem toplantısında kabul ettiği U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" içerisinde yer alan, "kıyı devletince yapılan ulusal düzenlemeler, bu kural ve tavsiyeler ile tam bir uyum içerisinde olmalıdır" cümlesi.

---

341 "Implementation of Instruments and related matters".

342 IMO, MSC 64/22, **Substantive Items for Inclusion In the Agendas for the Next Two Session,** London, t.y., s.60.

343 IMO, MSC 65/25/Add.II, **Statement and Subsequent Intervention by the delegation of the Russian Federation,** Annex 34, 1994, s.1.

2- Hukuk Komitesi tarafından varılan sonuç.[344]

Rusya Federasyonu Heyeti ayrıca, Türkiye Dışişleri Bakanlığı tarafından 28 Kasım 1994 tarihinde bir *note verbal* ile dağıtılan belgenin, Tüzüğün yasal olmayan hükümlerini ortadan kaldırmadığını, tersine D.G.K.-63'te alınan kararlara aykırı olarak 1994 Tüzüğü ile U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin birlikte uygulanmasını önerdiğini belirtmiştir.[345]

Heyet son olarak, Türk Boğazlar bölgesinden geçiş yapan gemilerin, geçici olarak durdurulması konusu üzerinde durmuştur. Heyet, gemilerin geçişlerinin haksız olarak geciktirilmesi ile denizcilik şirketlerinin ciddi para kaybına uğradıklarını belirtmiş ve bunu doğrulamak için de rakamlar vermiştir. Boğazlar Tüzüğü'nün yürürlüğe girdiği tarihten bu yana (31 Mart 1995'e dek), Rusya Federasyonu bayrağı taşıyan ve sadece bir denizcilik firmasına ait olan 104 geminin sebepsiz yere durdurulduğu (600 saatten fazla) ve gecikmelerin toplam 400,000 Amerikan Doları zarara neden olduğu iddia edilmiştir.[346]

Heyet, rakamları daha ayrıntılı bir biçimde iki farklı belgeyle (MSC 65/19/2 ve 65/19/3) Komite'ye sunmuştur. Bütün bunların ardından bir öneri ile sözlerini noktalamıştır: "U.D.Ö., bölgeyi kullanacak olan denizcilere, sadece U.D.Ö. Kural ve Tavsiyeleri'ni, uluslararası hukukun uygulanabilir kurallarını ve genel olarak kabul edilmiş olan uluslararası boğazlardan transit geçiş uygulamasını kullanmalarını tavsiye etmelidir."[347]

---

344 Yukarıda da belirtildiği gibi, bu komite, Türkiye'nin uluslararası hukuku ihlal ettiğine dair bir sonuca varmamıştır. Sadece, toplantıya katılan devletlerin çoğunluğunun bu görüşte olduğu saptamasını yapmıştır. Oysa Rusya Federasyonu Heyeti, D.G.K.-65'te, "Türk düzenlemelerinin uluslararası hukuku ihlal ettiği Hukuk Komite'si tarafından doğrulanmıştır" demiştir.

345 IMO, MSC 65/25/Add.II, a.g.y., s.1.

346 Aynı yapıt, s.2.

347 Aynı yapıt.

Öte yandan Yunan Heyeti, seyir güvenliği ve çevrenin korunmasına ilişkin olarak Türkiye'nin endişelerini anladıklarını ancak Türkiye'yi, ulusal düzenlemelerini, U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri", uluslararası hukuk ve Montreux Sözleşmesi ile uyumlu hale getirmek için öneride bulunmaya davet ettiklerini belirtmişlerdir. Bu heyet ayrıca, Rusların vermiş olduğu MSC 65/19/2 ve MSC 65/19/3 numaralı kağıtları da desteklediğini ifade etmiştir.[348]

Öte yandan Bulgaristan Heyeti bu konudaki görüşlerini aktarırken, 1 Temmuz 1994 ile 25 Nisan 1995 tarihleri arasında Bulgar Deniz Seyir Şirketi'ne[349] ait 194 geminin Boğazlar'daki geçişinin geciktirildiğini ve bu gecikmelerin toplam 860 saati bulduğunu iddia etmiştir. Üstelik bu gemilerin birçoğunun büyük gemi kapsamındaki gemiler olmadığını ve bu bekletmelerin, Boğazların girişindeki trafiği yoğun ve tehlikeli bir hale soktuğunu belirtmiştir.[350]

Bu iddialar karşısında Türk heyeti, herşeyden önce konunun 65. dönem toplantısı için "U.D.Ö.'nün Kural ve Tavsiyeleri'nin uygulanması ve geliştirilmesi yönündeki ihtiyaç" başlığı ile sınırlandırıldığını belirterek, bu konuda yapılan açıklamaların, genelde bu başlıkla alakalı olmadıklarını vurgulamıştır. Boğazlardaki geciktirmeler konusundaki eleştirileri de yanıtlayan heyet, Türkiye'nin Rusya Federasyonu'na iki kez diplomatik kanaldan başvurarak, geciktirildiklerini iddia ettikleri gemilerin isimlerini ve geçiş tarihlerini sorduğunu, fakat bunlara yanıt alamadığını anlatmıştır.[351] Heyet ayrıca, U.D.Ö. Kuralla-

---

348 IMO, MSC 65/25/Add. II, **Statement by the Delegation of Greece,** Annex 35, 1994, s.1.

349 Bulgarian Maritime Navigation Company.

350 IMO, MSC 65/25/Add.II, **Statement by the Delegation of Bulgaria,** Annex 37, 1994,s.2.

351 IMO, MSC 65/25/Add.II, **Statement by the Delegation of Turkey,** Annex 38, 1994,s.2.

rı'nın[352], büyük gemilerin karşı karşıya gelmelerini önleyerek, güvenli geçişlerini sağlamak için Türkiye'ye trafik ayrım şemalarını (veya onların bir bölümünü) geçici olarak askıya alma yükümlülüğü verdiğini hatırlatmış ve Türkiye'nin, gerekli olduğu zaman bundan kaçınması durumunda, daha uzun gecikmelere yolaçabilecek olan trafik kazalarının ortaya çıkabileceğini anlatmıştır.[353]

Türk Heyeti son olarak, trafik düzenlemelerinin etkinliğinin ve değerinin, bölgedeki deniz kazalarının sayısına bakılarak anlaşılabileceğini belirtmiş ve şu rakamları vermiştir: Tüzüğün yürürlüğe girmesinden önceki son on yıl içerisinde, yılda ortalama yirmi deniz kazası olmaktaydı. Yine tüzük öncesi 1994 yılının ilk altı ayında 22 deniz kazası olmuştur. Oysa bu rakam, 1994 Tüzüğü sayesinde ikinci altı ayda ikiye inmiştir.

Yapılan bu tartışmalar sırasında, A.B.D. temsilcisi de söz alarak Boğazlar Bölgesi'nden geçen gemilerin sayı ve büyüklüklerinin gitgide arttığına dikkati çekmiş ve Rusya Federasyonu ile Yunanistan'ın Komite'ye sundukları kağıtlardaki iddialara katılmadıklarını belirtmiştir.[354]

D.G.K.-65'in sonunda, U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin B.M.D.H.S. ile Montreux Sözleşmesi'ne uygun olarak, seyre ilişkin sorunların aşılabilmesi için ihdas edildiği ve bu konudaki ulusal mevzuatın, sözkonusu "Kural ve Tavsiyeler" ile tam bir uyum içerisinde olması gerektiği vurgulanmıştır.[355] Ayrıca, 18-22 Eylül 1995 tarihleri arasında toplanacak olan S.G.A.K.'da, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" çerçevesinde yeniden gözden geçirilmesi kararlaştırılmıştır.[356]

352 IMO, **Rules and Regulations...**, **a.g.y.**, Kural 1.2.
353 IMO, MSC 65/25/Add.II, **a.g.y.**, s.2.
354 IMO, MSC 65/25, **Report of the Maritime Safety Committee on its 65. Session**, 30.5.1995, s.60.
355 **Aynı yapıt**, s.60-61.
356 IMO, MSC 65/25, **Working Programs of the Sub-Committies**, London, May 1995, s.1.

### *D. U.D.Ö'nün 19. Genel Kurul Toplantısı (13-24 Kasım 1995)*

13 Kasım 1995 tarihinde, U.D.Ö.'nün merkezinin bulunduğu Londra'da toplanan 19. Genel Kurul'un gündem maddelerinin, kurulacak olan iki komite tarafından görüşülmesi ve daha sonra Genel Kurul'a getirilmesi kararlaştırılmıştır. Oluşturulan komitelerden biri "İdari, Mali ve Hukuki komite", bir diğeri ise "Teknik Komite" idi.[357]

15 Kasım 1995 günü, İstanbul, Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi'ndeki seyrüseferle ilgili "Kural ve Tavsiyeler" konusu, "Gemilerin Rotalandırılması" başlığıyla Teknik Komite'nin gündemine gelmiştir. Rusya Federasyonu ve Türkiye, 19. Genel Kurul öncesi, "Gemilerin Rotalandırılması" başlıklı taslak kararla ilgili olarak iki ayrı belge sunmuşlardı. Rusya Federasyonu, sunmuş olduğu belgede, sözkonusu taslak karara iki ayrı maddenin eklenmesini istemiştir. Bunlardan ilki, sahildar ülkeden (yani Türkiye'den) Tüzüğünün acilen U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" ile uyumlu hale getirilmesini talep etmekteydi. İkincisi ise, D.G.K.'dan, Boğazlar Bölgesi'ndeki durumu ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin uygulanmasını gözden geçirerek, eğer gerekli ise, bu "Kural ve Tavsiyeler"de yapılacak olan değişiklikleri bir sonraki (yirminci genel kurul) Genel Kurul'a bildirmesini istemekti. Türk Heyeti ise, sunmuş olduğu belge ile, Rusların teklif ettiği değişikliklerin temelsiz olduğunu ve bu taslağın ilgili komitelerde (D.G.K. ve S.G.A.K.) yeterince görüşülüp uygun bulunduğunu vurgulamıştır.[358]

Yapılan tartışmalardan bir sonuç alınamaması üzerine, Teknik Komite'nin başkanı, Türkiye ve Rusya Federasyonu delegasyonlarının, S.G.A.K. Başkanı başkanlığında görüşmelerde

---

357 IMO, **Report of the IMO Assembly on Its 19th Session** London, December, 1995.

358 **Aynı yapıt.**

bulunmalarını ve sonucun 21 Kasım günü Teknik Komite'ye bildirilmesini teklif etmiştir. Rus Heyeti'nin, Boğazlar'ın uluslararası bir komisyon tarafından yönetilmesi anlamına gelen görüş belirtmesi üzerine, bu teklif doğrultusunda yapılan toplantıdan bir sonuç alınamamıştır. 21 Kasım 1995'te konu yeniden Komite'nin gündemine geldiğinde, bu kez üzerinde Rusya Federasyonu, Bulgaristan, G.K.R.Y., Letonya, St. Lucia, St. Vincent-Grenadines, İspanya ve Ukrayna'nın adlarının yazılı olduğu yeni bir belge[359] sunulmuştur. Bu belge ile, daha önce Rus belgesinde önerilen 1. maddenin, taslak karara madde 5 olarak ilave edilmesi teklif edilmiştir.[360]

Bunlardan da bir sonuç alınamaması üzerine, oturumu yöneten başkan, konunun öncekilerde olduğu gibi bu Komite'de de görüşülmesinin çok zaman aldığını, uzlaşmazlığın çözülemediğini, ancak Komite'nin Genel Kurul'a iki taslak karardan birini sunması gerektiğini belirtmiştir. Bu nedenle S.G.A.K. tarafından hazırlanan taslağa verilen değişiklik önerisi üzerinde oylama yapılmıştır. Sonuçta, 12 üye ülke lehte[361], 5 üye ülke aleyhte[362], oylama yapıldığında salonda bulunan 33 üye ülke de çekimser oy kullanmıştır. Böylece taslak karar, değişiklikleri kapsayan şekli ile kabul edilerek 19. Genel Kurul'a gönderilmiştir. Teknik Komite'nin çalışmaları 23 Kasım 1995 tarihinde yapılan Genel Kurul'da kabul edilmiştir. 19. Genel Kurul'un sonunda A.827 (19) No'lu bir karar kabul edilmiştir. Bunun Türk

---

359 Bu belge, Rusya Federasyonu Heyeti'nin konuşmaları sırasında, Yunanistan, Panama ve Çek Cumhuriyeti tarafından da desteklenmiştir.

360 IMO, **Report of the IMO Assembly on Its 19th Session** London, December, 1995.

361 Bulgaristan, G.K.R.Y., Letonya, Rusya Fed., St. Lucia, St. Vincent-Grenadines, İspanya, Ukrayna, Yunanistan, Panama, Çek Cum., Uruguay.

362 Türkiye, Hollanda, Malezya, Fas, Tunus.

Boğazları'na ilişkin bölümünü şu şekilde özetlemek mümkündür:[363]

1- Genel Kurul, yeni ve değiştirilmiş seyir önlemlerinin Örgüt tarafından kabul edilmesini ve Örgütçe önceden kabul edilen, Türk Boğazları'na ilişkin "Kural ve Tavsiyeler"i onaylamıştır.

2- Kurul, sözkonusu "Kural ve Tavsiyeler"in sadece seyir güvenliği ve çevrenin korunması amacıyla oluşturulduğunu vurgulayarak, kıyı devletince yapılan ulusal düzenlemelerin, bu "Kural ve Tavsiyeler" ile tam bir uyum içerisinde olması gerektiğini kabul etmiştir.

3- Kurul ayrıca, D.G.K.'yı, U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin uygulanmasını ve Türk Boğazları'ndaki koşulları değerlendirerek bu kurallarda değişiklik yapılmasına ilişkin olarak hükümetlerden gelecek önerileri ele almaya ve tüm bu konuları, bir sonraki Genel Kurul'a (20'nci Genel Kurul) sunmaya davet etmiştir.

4- Kurul, son olarak, hükümetleri U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"ni gemi sahipleri ve gemicilerin dikkatine sunarak bu kuralların seyir sırasında geçerli olduğunu anlatmasını istemiştir.

*E. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 66. Dönem Toplantısı (28 Mayıs-6 Haziran 1996)*

D.G.K.'nın 66. dönem toplantısında, gündemde olmadığı için Türk Boğazları'nda geçerli olan trafik düzenine dair uygulamalarla ilgili bir görüşme yapılmamıştır.[364] Bununla birlikte, D.G.K.-66 devam ederken Rusya Federasyonu ve Ukrayna Heyet üyeleri Türk Heyet Başkanı'na başvurarak 1994 Boğazlar Tüzüğü ve bu tüzük çerçevesinde yapılan uygulamalarla ilgili olarak görüşme talebinde bulunmuşlardır.

---

363 Bu kararın tam metni için bkz. "An IMO Resolution On Navigation In The Turkish Straits," **ICCOPS Newsletter**, No.6 (January 1996), s.16.

364 IMO, MSC 66/24, **Report of the Maritime Safety Committee on Its Sixty-sixth Session**, London, 18 June 1996.

*F. Boğazlar Konusunda Türkiye-Rusya Federasyonu Görüşmeleri*

*1. Deniz Güvenliği Komitesi-67'ye Gelinceye Dek Yapılan Görüşmeler*

U.D.Ö.'deki tartışmalarla aynı zamana denk düşen, fakat bu örgüt dışında gerçekleşen Türkiye-Rusya Federasyonu ikili görüşmeleri, U.D.Ö. sürecinin bir parçası olarak da kabul edilebilir. Türkiye, U.D.Ö.'deki tartışma imkanini suistimal ederek Boğazlar konusunu sürekli olarak devletlerin gündeminde tutmaya çalışan yaklaşımı etkisiz hale getirebilmek için, konuyu Örgüt dışına çekmeyi denemiştir. Bu amaçla birkaç kez Tüzüğü ve uygulama esaslarını, talep eden ülkelerle karşılıklı olarak görüşebileceğini ve teknik olarak haklı olan öneriler doğrultusunda değişiklikler yapabileceğini duyurmuştur. Bu açıdan Rusya Federasyonu ile diyalog 1994 yılında başlamış görünmektedir. Haziran 1994'te, Türkiye Dışişleri Bakanlığı'nın koordinasyonu ile, Rusya Federasyonu Ankara Büyükelçiliği başkanlığındaki Rus Heyeti ile Ankara'da böyle teknik bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda, 1994 Tüzüğü'nün çeşitli hükümlerine ilişkin olarak sorular soran Rus Heyeti, yapılan açıklamalar ile bilgilendirilmiştir. Fakat sonuçta bir uzlaşmaya varılamamıştır.

Daha sonra, Şubat 1996'da Rusya Federasyonu Dış Politika Vakfı tarafından Moskova'da bir yuvarlak masa toplantısı düzenlenmiş ve toplantıya petrol şirketleri, Yunanistan, G.K.R.Y., Ukrayna, Fransa, A.B.D., Norveç ve Türkiye katılmıştır. Rus heyeti toplantıda, 1994 Tüzüğü'nün Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu ve Türkiye'nin bu uygulamayı Rusya'nın zayıf döneminde başlattığını belirtmiş, petrol şirketleri ise etkin bir denetim sayesinde Boğazlar'da tankerlerle taşımacılık yapılabileceğini dile getirerek Rusya'ya destek vermişlerdir. Türk Heyeti ise bu iddiaları reddetmiş ve teknik konuların, Türk ve Rus uz-

manlar arasında görüşülmesinin uygun olduğu görüşünü tekrarlamıştır.

Bunun üzerine, Rusya Federasyonu ile Boğazlar konusunda teknik düzeyde ilk toplantı Nisan 1996'da İstanbul'da yapılmıştır. Toplantıda Rus Heyeti, bölgeden geçecek olan gemilerin boy ve derinliklerine ilişkin sınırlamalara, bildirim esaslarına ve trafik ayrım şemasına ilişkin olan maddelere itiraz etmiş ve görüşmeler bir sonuca varılamadan ikinci gün kesilmiştir. Teknik düzeyde ikinci toplantı, 2-5 Temmuz 1996 tarihleri arasında Moskova'da yapılmıştır. Bu ikinci toplantının yararlı geçtiğini söylemek mümkündür. Çünkü; Boğazlar'dan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri (Mad.6), seyir planı I ve II (Mad. 7 ve 8), teknik yeterliliklerini kaybeden gemilerin bildirimi (Mad. 10), yedekleme işlemleri (Mad.21), derin su çekimli gemiler (Mad.26), bildirim yükümlülüğü ve rapor (Mad.38), tüzük hükümlerine aykırı davranışlar (Mad.57) ile ilgili olarak verilen bilgiler Rus heyetinin kuşkularının giderilmesi açısından etkili olmuştu. Fakat Ruslar, özellikle 29. maddenin (Büyük gemiler[365]), Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü kural 9'a uygun hale getirilmesi konusunda ısrar etmiş ve büyük gemi ve derin su çekimli gemi (Mad.2), zorunlu hallerde trafiğin durdurulması (Mad.24), tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişleri (Mad.42 ve 52) ile emniyet ve gümrük denetimi (Mad.44 ve 54) konularında görüşmeler kesintiye uğramıştı. Toplantı sonunda, tarafların eylül ayının ikinci haftasında (1996) İstanbul'da sözkonusu görüşmelere devam etmesi kararlaştırılmıştır. Fakat bu toplantı gerçekleştirilememiştir.

2. *Deniz Güvenliği Komitesi'nin 67. Dönem Toplantısında Yapılan Görüşmeler (Aralık 1996)*

Rusya Federasyonu, Eylül 1996'da yapılması planlanan toplantının gerçekleştirilememesini bahane ederek Türk tarafının

365 Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemidir.

ikili müzakerelere yanaşmadığını ileri sürmüş ve U.D.Ö.'nün D.G.K.'nın 67. dönem toplantısında görüşülmek üzere bir kağıt sunmuştu. Rusya, MSC 67/7/8 numaralı bu kağıtta, Türkiye'nin 1994 Tüzüğü'nü keyfi şekilde uyguladığını, bugüne değin Boğazlar'ın kapasitesine yönelik bir izleme (sörvey) yapılmadığını ve Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi'nin[366] kurulmadığını, ayrıca bölgede yeterince pilotaj hizmeti verilmediğini iddia ederek, 1997 yılında ilgili devletlerden oluşturulacak bir "misyon"un Boğazlar'a ilişkin çalışmalarını Mart 1997'de D.G.K.'nın bir sonraki toplantısına sunmasını talep etmiştir. D.G.K.'nın bu toplantısı için ayrıca, Uluslararası Petrol Şirketleri Formu (OCIMF)[367] da MSC 67/7/12 numaralı bir kağıt sunmuştu.[368]

Sunulan bu iki belge ile ilgili olarak Türk heyeti, 3 Aralık 1996 tarihinde, D.G.K.-67'de bir konuşma yapmıştır. Burada sözkonusu iki belgenin, (özellikle de Rus Heyeti tarafından sunulanın) siyasi çehreye sahip olduklarından, heyet açısından gündem maddesi olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığı vurgulanmıştır. Ayrıca Türkiye'nin, Türk Boğazlarına bir misyon gönderilmesini bir üye devletin egemenliğinin ihlali ve içişlerine müdahale olarak algıladığı belirtilerek, Heyet'in bu kağıtların (belgelerin) Komite'ye sunulmasında veya tartışılmasında yer almayacağı anlatılmış ve toplantı terk edilmiştir.[369] Üye devletleri temsil eden delegelerin bir kısmı Rusya Federasyonu ve OCIMF tarafından sunulan kağıtlar üzerinde tartışma açılmasını desteklerken sadece iki devlet temsilcisi (Türkiye ve Pakistan) bu yaklaşıma karşı çıkmıştır. Daha sonra toplantı başkanı, D.G.K.'nın 19. Genel Kurul'da alınan kararı

366 V.T.S *(Vessel Traffic Services)* System.
367 *Oil Companies International Marine Forum.*
368 IMO, MSC 67/7/8, **Implementation of resolution A.827(19) of the IMO Assembly submitted by the Russian Federation,** 26 September 1996.
369 IMO, MSC 67/22/Add.II, **Statement Made by the Delegation of Turkey,** Annex 29, London, 3 December 1996.

yerine getirmekle yükümlü olduğunu hatırlatarak bu iki kağıdın tartışılmak üzere kabul edilebileceğini belirtmiştir. Bunun üzerine Türk Boğazları konusundaki görüşmelere, Türkiye katılmamasına rağmen, devam edilmiştir.[370]

*a. Rusya Federasyonu'nun "Misyon" Önerisi*

Rus Heyeti D.G.K.'nın 67. dönem toplantısında yaptığı konuşmada[371], Türk Boğazlarına gönderilmesini istedikleri "misyon"a ilişkin başka bilgiler de vermişlerdir. Buna göre Rusya Federasyonu bunun, Karadeniz'e ve Akdeniz'e kıyısı bulunan devletler ile Boğazlar'ı kullanan öteki devletlerin temsilcilerinden oluşmasını önermiştir. Heyet ayrıca, U.D.Ö. Genel Sekreteri'nin veya U.D.Ö. Sekreteryası'nda görevli bir üst düzey temsilcinin, bu "misyon"un koordinatörü olarak atanabileceğini belirtmiştir. Öte yandan, daha önceki Rus önerisinde de (MSC/67/7/8) belirtildiği gibi, burada da sözkonusu "misyon"un fonksiyonlarının ne olacağı anlatılmıştır. Bunlar şu şekilde özetlenebilir: U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin uygulanmasını tayin etmek, Boğazlar Bölgesi'ndeki seyir ve hidrografik koşulları gözetlemek, (ve bunlardan hareketle) seyre ilişkin gerekli çağdaş yardımlar ile radar ve iletişim olanakları önermek ve U.D.Ö.'nün kurallarına uygun olarak, trafik kontrol istasyonlarına kalifiye personel ve tatminkar eleman sağlamak.[372]

D.G.K'nın 67. dönem toplantısında, devletinin görüşünü aktaran Bulgar Heyeti ise, Türkiye'nin çıkarmış olduğu Tüzüğün bazı maddelerinin (sırasıyla 5, 7, 24, 29, 35, 44, 45, 51, 57) gerek Montreux Sözleşmesi'ne gerekse 1982 B.M.D.H.S.'ye aykırı olduğunu belirterek,[373] Temmuz 1994'ten Eylül 1996'ya kadar,

370 IMO, MSC 67/22, **Report Of The Maritime Safety Committee On Its Sixty-Seventh Session,** London, 19 December 1996, s.31.

371 IMO, MSC 67/WP.10/ Add. III, **Statement by the Delegation of Russian Federation,** London, 4 December 1996, s.7.

372 **Aynı yapıt,** s.8.

373 IMO, MSC 67/WP.10/ Add.III, **Statement by the Delegation of the Republic of Bulgaria,** Annex, London, 4 December 1996, s.5.

Bulgaristan bayraklı 524 geminin Boğazlar'da geciktirildiğini (toplam 1894 saat) ve üstelik bu gecikmelerin kötü hava koşullarından veya force majeure durumlarından kaynaklanmadığını iddia etmiştir.[374] Heyet ayrıca, Bulgaristan'ın, Rusya Federasyonu'nun önerdiği "misyon" konusunu desteklediğini ve buraya temsilci göndermeye hazır olduğunu belirtmiştir.[375]

*b. Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Formu (OCIMF) Tarafından Verilen Kağıt*

D.G.K.-67'ye sunulan 2 Ekim 1996 tarihli OCIMF kağıdı, 1994 Tüzüğü yürürlüğe girdikten sonra, ona yöneltilen eleştirilerden en kapsamlısı ve teknik içeriği yoğun bir metin olarak değerlendirilebilir. Bu nedenle, OCIMF kağıdının önemli noktalarına değinmekte yarar vardır.

OCIMF, sözkonusu metnin girişinde, Boğazlar'dan geçiş koşullarıyla ilgili olarak U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" ile Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu kurallar arasında yorum farklılıkları bulunduğunu, bazı kural ve tavsiyelerin ise yanlış anlamalara yol açabileceğinin tesbit edildiğini belirtmiştir. Kağıtta ayrıca, bu sorunların giderilebilmesi için ek olarak verilen metinde yer alan değişiklik önerilerinin hazırlandığı, bu önerilerin bazılarının Montreux Sözleşmesi'nin serbest geçiş hakkıyla çatışabileceği, fakat OCIMF'in seyir güvenliği ve denizdeki yaşam için bu önerilerin gerekli olduğunu düşündüğü anlatılmıştır.[376]

OCIMF kağıdının ekinde yer alan önerilerin önemli olanları şu şekilde özetlenebilir:[377]

---

374 **Aynı yapıt**, s.6.
375 **Aynı yapıt.**
376 IMO, MSC 67/7, **Safety of Navigation in the Straits of Istanbul and Çanakkale Submitted by the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)**, 2 October 1996, s.1.
377 IMO, MSC 67/7, **OCIMF Proposal to Achieve Uniformity Between the IMO and Turkish Rules For the Safety of Navigation in the Straits of İstanbul and Çanakkale**, Annex, s.1.

1- Gemi Büyüklüğü:[378] Burada, "büyük gemi" tanımının yapılması gerektiği ve OCIMF'in 200 m.'den büyük gemilerin bu kategoriye sokulmasını önerdiği, ayrıca büyük gemilere bir üst sınır getirilmesinin de zorunlu olduğu belirtilmiştir. Halbuki, 1994 Tüzüğü'nde büyük gemi: " Tam boyu 150 m. ve daha büyük olan gemi" şeklinde tanımlanmış[379] olmasına rağmen, sonradan bu sınırlama, uygulamada 200 m.'ye yükseltilmiştir.

2- Derin Draft:[380] İstanbul Boğazı'nda, Beşiktaş açıklarındaki bir nokta dışında, derinliğin yeterli olduğu ve bu nedenle, derin su çekimi için 15 m.'nin[381] uygun olduğu ileri sürülmüştür.

3- Trafik Ayrım Şemalarına Uyma:[382] Bilgi vermenin tüm büyük ve derin draftlı gemiler için zorunlu hale getirilmesi gerektiği belirtilmiş ama öteki gemiler için bir görüş bildirilmemiştir. Bu başlık altında ayrıca, talimat değişikliği sonucu, zaman sınırlamalarına uymayan gemi acentasının geç bildirimini kabul etmek konusunda Türkiye'nin anlayışlı olması gerektiği iddia edilmiştir. Dolayısıyla, geç bildirimlerde, trafik kontrol istasyonlarının geçişlerle ilgili planlama yapmasının güçleşeceği ve bunun da kaza riskini artıracağı gözardı edilmiştir.

4- Trafiğin Geçici olarak Durdurulması:[383] Bu konudaki Türk kurallarının yazılışının, serbest geçişin keyfi bir biçimde geçici olarak durdurulabileceği anlamını çağrıştırmaması için değiştirilmesi gerektiği, ayrıca TUBRAB[384] tarafından geçişe

378 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü 1.1 ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" madde 4.

379 **Resmi Gazete,** 11.1.1994, sayı 2185, s.4.

380 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü Mad. 1.2 ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" madde 4.

381 1994 Tüzüğü'nün "Tanımlar" başlığında bu limit 10 m. olarak saptanmıştır.

382 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü Mad. 2.1, 2.4 ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" madde 1.1.

383 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü Mad. 3.5, 3.6 ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" Mad 1.2, 1.3

384 Türk Boğazları Rapor Sistemi (Turkish Straits Reporting System).

yardımcı olmak amacıyla belirlenecek gereksinimlerin, bayrak ayrımcılığı yapıldığı yönündeki olası iddiaların önlenmesi açısından yayınlanması gerektiği vurgulanmıştır.

5-Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilere Getirilen Sınırlamalar:[385] Bu başlık altında, OCIMF'in, 1994 Tüzüğü'nde "Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı'na girdiğinde, Boğaz'dan çıkıncaya dek (ister aynı yönde, isterse karşı yönden gelsin) aynı nitelikte başka bir gemi içeriye alınmayacaktır" şeklinde yer alan ifadeyi desteklediği belirtilmiş ancak bu kuralın, tehlikeli yük taşıyan ve aynı yöne giden iki geminin aynı anda bölgeye girebilmesini sağlayacak şekilde değiştirilmesi önerilmiştir. Bu amaçla, bu iki gemi arasında bir minimum güvenli ayrım mesafesi saptanmasının zorunlu olduğu ve bu mesafenin saptanabilmesi için Boğazlar'ın simülasyonun gerektiği iddia edilmiştir.

6-Hava Draftı Sınırlamaları:[386] Gerek Boğaziçi ve gerekse Fatih Sultan Mehmet köprüsünün altından geçişlerde römorkör refakatine gerek bulunmadığı, bu bölümlerden geçişlerde romorkör kullanımının kaptan/kılavuz kaptanların takdirine bırakılması gerektiği iddia edilmiştir. Ancak bilindiği gibi, bu kuralın konulmasının nedeni köprü yüksekliği ve köprü altındaki dip tabiatı idi. Çünkü köprü altından geçiş sırasında, geminin dalga, sis, akıntı veya yalpa gibi nedenlerle yükselip alçalması, köprüye çarpmasına yol açabilecekti. İşte bu nedenle, köprü altından geçen ve hava çekimi 54-58 metre arasında olan her gemi römorkör eşliğinde geçme yükümlülüğü altındadır.

7-Kılavuz Kaptan Alma Zorunluluğu:[387] Kılavuzluğun, yeterli eğitimli ve nitelikli kılavuz kaptanların bulunması koşu-

385 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü Mad. 2.6 ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" madde 2.2.
386 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü Mad. 2.8.
387 U.D.Ö.'ye gönderilen şekliyle 1994 Tüzüğü Mad. 2.12 ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri" madde 3.1.

luyla zorunlu olması, bununla birlikte Boğazlardan düzenli olarak geçen ve yeterli olduğu düşünülen kaptanlar için de "Kılavuzsuz Geçme Sertifikası" (Pilot Exemption Certificate) verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Fakat dünyanın başka bir yerinde bu türden bir uygulama olmadığı bilinmektedir.

Aslında bu ayrıntıların dışına çıkıldığında, OCIMF'in vermiş olduğu kağıtta asıl yapılmak istenilenin, 1994 Tüzüğü'nün Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olmakla birlikte gerekli olduğu fikrini ortaya koyarak, Türkiye'nin uluslararası andlaşmalara aykırı davrandığını göstermek olduğu anlaşılır. Zaten bu yaklaşım, OCIMF kağıdının giriş bölümüne yazılmıştır. Öte yandan 1994 Tüzüğü ile U.D.Ö.'nün yayınladığı "Kural ve Tavsiyeler"in uyum taşımadığı teması, madde madde açıklanan her öneride ustalıkla işlenmektedir. Bu öneriler arasında asıl dikkati çeken, bölgeden gemilerle petrol taşımacılığını artırabilmek için, tehlikeli yük taşıyan (petrol v.s.) büyük gemilerin geçişinde, bu türden iki geminin aynı anda Boğazlar'a girebilmesine izin verilmesi isteğidir. Bu amaçla, geçiş yapan tankerler arasında uygun bir mesafe bırakılması ve Boğazlar'ın kapasitesine yönelik izleme (sörvey) ve simülasyon talebi sözkonusudur. Bunlar kapasiteyi artırmaya yönelik taleplerdir. Oysa, Türkiye'nin 1994 Tüzüğü ile getirmiş olduğu önlemler kapasiteyi artırmayı değil, birçok devlete ait gemilerin geçiş yaptığı bu bölgede kesintisiz geçiş serbestisini engelleyecek riskleri minimuma indirmeyi amaçlamaktadır. Yani Türkiye'nin, bölgeden geçişte kapasiteyi artırma kaygısı bulunmamaktadır.

### *G. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 67. Dönem Toplantısında Alınan Karar ve Sonrasında Yaşanan Gelişmeler*

#### *1. Deniz Güvenliği Komitesi-67'de Alınan Karar*

Üye devletlerin bir bölümü, Rusya Federasyonu ve OCIMF tarafından sunulan kağıtlar üzerinde görüşme açılması sırasındaki yaklaşımlarını sonradan değiştirerek bu kağıtlardaki öne-

rilerin siyasi karakterde olduğunu ve bu önerilerle Türkiye'nin egemenliğinin zedelenebileceğini belirtmişlerdir. Ayrıca üye devletlerin önemli bir bölümü, konunun teknik boyutlarının ele alınmasıyla ilgili olarak Türkiye ile U.D.Ö. arasındaki diyaloğun devam etmesinden yana olduklarını da ifade etmişlerdir.[388] Bu tavır değişikliğinin (en azından bir ölçüde) toplantının sonucuna yansıdığını söylemek mümkündür. D.G.K.'nın 67. Dönem Toplantısı'nda Türk Boğazları'na ilişkin olarak almış olduğu kararlar şunlardır:

1-Temmuz 1997'de 43. dönem toplantısını yapacak olan S.G.A.K.'ın, U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nin geliştirilmesine yönelik olarak OCIMF tarafından sunulan kağıdın içerdiği önerileri, teknik açıdan ele alıp görüşmesi kararlaştırılmıştır. Ama Komite her zamankinden farklı bir yöntem izleyerek, S.G.A.K.-43'ün, raporunu doğrudan doğruya Yirminci Genel Kurul'a sunmasını istemiştir. Buna gerekçe olarak da, S.G.A.K.'ın 43. Dönem Toplantısı'nı bir sonraki Deniz Güveniği Komitesi'nden (D.G.K.-68) ilerideki bir tarihte yapacak olmasını göstermiştir.[389]

2- Komite ayrıca, S.G.A.K.-43'ün gündeminin çok yoğun olmasını gerekçe göstererek S.G.A.K.'ya bağlı Gemi Rotalandırma Çalışma Grubu'nun D.G.K.-68 ile aynı zamanda toplanarak konuyu teknik açıdan tartışmasını ve 20'nci Genel Kurul'a gidecek olan raporun taslağını hazırlamasını kararlaştırmıştır.[390]

2. *Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Grubu'nun Türk Boğazları'na İlişkin Toplantısı (Mayıs 1997)*

D.G.K.-67'nin kendi altında değil de, S.G.A.K-43'ün altında bir çalışma grubu oluşturması ve bu çalışma grubunu 20'nci

388 IMO, MSC 67/22, **Report Of The Maritime Safety Committee On Its Sixty-Seventh Session,** London, 19 December 1996, s.32.
389 **Aynı yapıt,** s.33.
390 **Aynı yapıt,** s.61.

Genel Kurul'a verilecek olan raporun taslağını hazırlamakla görevlendirmesi, Türk heyeti'nin itirazına neden olmuştur.[391] Fakat Örgüt'ün iç işleyişine ilişkin bu itiraz dikkate alınmamıştır. Bunun üzerine, adı geçen çalışma grubunun Mayıs 1997'de yaptığı toplantı sonunda varılan sonuçları şu şekilde özetlemek mümkündür:

1- Trafiğin sık sık durdurulması T.A.D.'ın normal ve güvenli çalıştırılması için gerekli değildir ve kabul edilemez. Bu durdurmaların engellenebilmesi için Boğazlar'ın belirli bölgelerinde[392] "Ön İkaz Alanları" (Precautionary Areas) kurulması gerekmektedir.[393]

Çalışma Grubu, sözkonusu ön ikaz alanlarına ve rotalandırma sistemine ilişkin detaylı bir taslak hazırlamış ve bunu karara ek olarak sunmuştur. Çalışma Grubu'nun, bu tür istisna alanlar yaratmakla, inisiyatifi kıyı devletine bırakan COLREG kural 10 yerine, inisiyatifi gemi kaptanlarına bırakan kural 9'a yöneldiğini söylemek mümkündür.

2- U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeler"nde yapılması istenen değişiklikleri kapsayan bir taslak hazırlanmış ve Çalışma Grubu'nun raporunda İkinci Ek olarak sunulmuştur.[394] Bu taslak, 1994 Tüzüğü'nde belirlenmiş olan kılavuz kaptan alma noktalarının değiştirilmesi ve Kınalıada yakınlarında yeni bir demirleme alanı saptanması gibi konuları kapsamaktadır.[395]

3- Türk Hükümeti'ne verilmek üzere Boğazlar ile ilgili tavsiyelerin yer aldığı bir taslak hazırlanmış ve üçüncü ek olarak

391 **Aynı yapıt.**
392 Boğazın dar olan bölgelerinde ve geniş gemilerin geçerli olan trafik yolunu izlemekte güçlük çektikleri yerlerde.
393 IMO, NAV 43/WP I, **Ships' Routeing and Related Matters (Report of the Working Group)**, London, May 1997, s.5.
394 **Aynı yapıt**, s.8.
395 IMO, NAV 43/WP I, **Draft Revised Rules and Recommendations on Navigation Through the Strait of İstanbul, the Strait of Çanakkale and the Marmara Sea**, Annex 2, London, May 1997, s.2.

sunulmuştur.[396]

Bu taslak, Boğazlar Bölgesi'ndeki T.A.D.'da ve U.D.Ö. "Kural ve Tavsiyeleri"nde yapılması istenen değişiklikler konusunda Türk Hükümeti'nin gerekli adımları atmasını, ayrıca uzmanlardan oluşacak bir uluslararası grubun Boğazlar Bölgesi'nde yapacağı simülasyon çalışmasına Türkiye'nin de yardımcı olmasını önermektedir.[397]

U.D.Ö. sürecinde Türkiye'nin tezi, "Türk Boğazları konusunun sadece teknik düzeyde ele alınması gerekir" şeklinde olmasına rağmen, Türkiye Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Gurubu'nun Mayıs 1997'deki bu toplantısına temsilci göndermemiştir. Sadece, Türk Boğazları'na ilişkin temel bilgilerin ve rakamların bulunduğu iki tane "Bilgilendirme Kağıdı"nı, sözkonusu Çalışma Grubu'na göndermiştir. Ancak bu kağıtların içerdiği birtakım bilgiler, Türkiye'yi ileride zor durumda bırakacak nitelikte olmuştur. Çünkü bu kağıtlardan birinde, 1996 yılında 1265 tane 150 m'den büyük Türk gemisinin trafik durdurulmaksızın Boğazlar'dan geçtiği yazmaktadır.[398] Oysa, 150 m'den büyük yabancı bayraklı gemilerin Boğazlar Bölgesi'nden geçişleri sırasında trafiğin geçici olarak durdurulduğu bilinmektedir. Türkiye'nin bu duruma nasıl bir gerekçe gösterebileceği konusu henüz netleşmemiştir.

### *H. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 69. Dönem Toplantısı (Mayıs 1998)*

Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Gurubu'nun 1997 Mayısında kabul ettiği ve yukarıda özetlemeye çalıştığımız rapor,

396 IMO, NAV 43/WP 1, **Ships' Routeing and ...**, a.g.y., s.8.

397 IMO, NAV 43/WP 1, **Draft Recommendations Addressed to the Government of Turkey**, Annex 3, London, May 1997.

398 IMO, NAV 43/INF.5 and 43/INF.6, **Information About "Turkish Maritime Traffic Regulations in the Straits of Istanbul, the Strait of Çanakkale and the Sea of Marmara" Submitted by the Turkey**, London, April 1997. Ayrıca bkz. IMO, NAV 43/WPI, **Ships Routing...**, a.g.y., s.4.

U.D.Ö.'nün 20. Genel Kurulu'nda ele alınmış ve tüm üye devletlerin bu konuda işbirliği yapma arzusunda oldukları saptanmıştır. Bu rapordaki olumsuzluklar nedeniyle Türkiye, 1998'in Mayıs ayında yapılacak olan D.G.K.-69'a ağırlık vererek birtakım girişimlerde bulunmuştur.

Türkiye, D.G.K.'nın 69. dönem toplantısında dikkate alınmak üzere dört tane bilgilendirme kağıdını sözkonusu komiteye sunmuştur. Bu kağıtlardan biri, Türkiye'nin 1 Temmuz 1994'ten bu yana yürürlükte bulunan ulusal mevzuatında (1994 Tüzüğü) yapmayı tasarladığı değişikliklere ilişkindir. Sözkonusu bilgilendirme kağıdında Türkiye, iki unsur çerçevesinde bu değişikliği gündeme getirdiğini bildirmiştir:[399]

1. 3.5 yıllık bir uygulama sonucu kazanılan tecrübe,
2. Öteki devletlerin ve uluslararası denizcilik toplumunun 1994 yılından bu yana gözlem ve önerileri.

Aynı belgede Türkiye üç konuda değişiklik tasarladığını vurgulamaktadır:

1. "Derin su çekimli gemi" artık 10 metre olarak değil 15 metre olarak tanımlanacak,
2. "Büyük gemi" sınıfı için getirilen alt sınır 150 metreden 200 metreye çıkarılacak,
3. 1994 Tüzüğü'nün 21. maddesi uyarınca bir gemi ya da cisim, yalnızca romorkör tarafından yedeklenerek geçirilebilir. Tasarlanan yeni düzenleme, U.D.Ö. standartları çerçevesinde tescil edilen ve yedekleme yapabilme özelliğine sahip olan gemilere de yedekleme yapma yetkisi verilecektir.

Türkiye tarafından sunulan bir diğer bilgilendirme kağıdı ise gemi trafik hizmetleri ile ilgilidir. Buna göre Türkiye, üç aşa-

399 IMO, MSC 69/INF.26, **Review of national maritime regulations in the Turkish Straits,** 13 March 1998, s.1.

mada çağdaş bir VTS sistemi kuracaktır. Bu sistem önce İstanbul, daha sonra Çanakkale Boğazı'nda ve son olarak da Marmara Denizi'nde oluşturulacaktır. Bu sistemin 2000 yılında tam anlamıyla çalışması planlanmıştır.[400]

Türkiye ayrıca Türk Boğazları'ndan geçecek olan birçok geminin önceden kurulmuş olan Gemi Rapor Sistemi'nin (TUBRAP) uygulanması konusunda yeterince istekli davranmadıklarını , fakat bu sistemin güvenli geçiş ve bölgedeki deniz trafiği açısından son derece önemli olduğunu vurgulayan bir bilgilendirme kağıdını da D.G.K.-69'a sunmuştur.[401]

D.G.K.'nın 69. dönem toplantısı sırasında Türk heyeti, S.G.A.K.-43 çerçevesinde hazırlanan raporun Türkiye'nin katılımı ile oluşturulmadığını ve bölgedeki seyir güvenliği ve çevre konularına uygun biçimde ele alınmadığına dikkat çekerek, bu raporun içeriğine karşı olduğunu bildirmiştir. Öte yandan heyet, Türkiye'nin Boğazlardaki güvenliği artırmak amacıyla öteki devletlerle işbirliği yapmaya hazır olduğunu vurgulamış ve bu çerçevede 24 Nisan 1998 tarihinde, ulusal deniz trafik düzenlemelerinde değişiklik yapan tasarının hükümetin onayına sunulduğunu kaydetmiştir.[402]

Bunlara ilaveten Türkiye D.G.K.-69'da bu konulara önem verdiğini ve ciddiyetini vurgulamak amacıyla 40 kişilik bir uzman guruptan oluşan "Türk Boğazları Proje Ofisi"nin kurulduğunu ve başına da Amiral Güven Erkaya'nın getirildiğini belirtmiştir.[403]

---

400 IMO, MSC 69/INF.25, **Development of Vessel Traffic Services (VTS) for the Strait of Istanbul, the Sea of Marmara and the Strait of Çanakkale,** 13 March 1998, s.1.

401 IMO, MSC 69/INF.28, **Ship reporting in the Strait of Istanbul, the Strait of Çanakkale and the Sea of Marmara,** 13 March 1998, s.1-2.

402 IMO, MSC 69/22, **Report of Maritime Safety Committee on it's 69. session,** 29 May 1998, s. 23

403 **Aynı yapıt.**

Türk heyeti, yukarıda özetlemeye çalıştığım yaklaşım çerçevesinde Komite'ye, S.G.A.K-43 raporu konusunda hiçbir girişimde bulunulmamasını ve Türkiye'nin de katılacağı S.G.A.K.-44 ile, yeni bir rapor hazırlanması için görüşmelere başlanmasını önermiştir.[404]

Türkiye tarafından yapılan bu öneri öteki devletlerce de desteklenmiştir. Fakat Rusya Federasyonu'nun bu konudaki rızası ancak, S.G.A.K.-44'te yapılacak tartışmaların 1994 yılında kabul edilen U.D.Ö. Kural ve Tavsiyeleri'ni de kapsayacağı konusunda verilen güvence ertesinde olumlu hale dönüşmüştür.[405]

Bu görüşme ve tartışmaların ardından D.G.K.-69'da, Türk Boğazları konusunda alınan karar şu şekilde olmuştur:[406]

S.G.A.K.-43 çerçevesinde hazırlanan rapor konusunda hiçbir adım atılmayacak. Bunun yerine, S.G.A.K.'nın 44. dönem toplantısı ile Türk Boğazları konusundaki U.D.Ö. Kural ve Tavsiyeleri'nin gözden geçirilmesini de içerecek biçimde, güvenli geçiş ve çevrenin korunması konularının tüm yönlerini kapsayacak yeni bir rapor hazırlanmaya başlanacak.

Yukarıda özetlemeye çalışacağımız tartışmalardan da rahatlıkla anlaşılacağı üzere, Türkiye ile Türk Boğazları'nı kullanan öteki U.D.Ö. üyesi devletler arasında pazarlık sonucu bir "uzlaşmaya" varılmıştır. Türkiye'nin, 1994 Tüzüğü'nde değişiklikler yapılacağı ve VTS sisteminin 2000 yılında kurulacağı yönündeki taahütleri karşılığında, S.G,A.K.-43'te Türkiye aleyhine kabul edilen raporun bir anlamda rafa kaldırılması sözkonusu olmuştur.

*I. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 70. Dönem Toplantısı (Aralık 1998)*

1998'in temmuz ayında D.G.K.-69'da alınan karar uyarınca

404 **Aynı yapıt**, s. 24.
405 **Aynı yapıt**, s. 25.
406 **Aynı yapıt**, s. 26.

Türk Boğazları konusu S.G.A.K.'nın 44. dönem toplantısında ele alınmıştır. Sözkonusu komitenin yeterli zamana sahip olmaması nedeniyle, hazırlanması planlanan yeni rapor yerine buna temel oluşturacak bir ön taslak rapor, çalışma gurubu tarafından hazırlandı ve S.G.A.K.-44 tarafından kabul edildi.

S.G.A.K.-44'ün, D.G.K.'nın 70. dönem toplantısı sırasında bir çalışma gurubu oluşturularak Türk Boğazları konusunun burada ele alınması yönündeki tavsiye kararı doğrultusunda Rusya Federasyonu, Bulgaristan ve Yunanistan, konuya ilişkin yorum ve önerilerini Ekim 1998'de D.G.K.-70 gündemine birer kağıt vererek bildirdiler.

Rusya Federasyonu'nun görüşlerinin aktarıldığı belgede, daha önce açıklamaya çalıştığımız OCIMF raporuna gönderme yapılarak şu ana fikirler vurgulanmıştır:[407]

1. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki sınırlı seyir genişliği nedeniyle COLREG-72'de yer alan kural 10 çerçevesinde trafik ayrım şemaları uygulamak mümkün değildir. Halbuki, 1982 yılında İstanbul Boğazı için yürürlüğe konulan ve COLREG-72 kural 9 çerçevesinde uygulanan şemalar, bölgeden yapılan geçişin güvenli olmasını sağlayacaktır. Marmara Denizi, genişliği nedeniyle trafik ayrım şeması uygulanmasına imkan vermektedir.
2. Türkiye'nin 1993 yılı öncesi tavrı hem İstanbul hem de Çanakkale Boğazı'nda COLREG-72 kural 9'un uygulanabileceği yönünde belirmiş olmasına rağmen, bu tavır 1994 Tüzüğü ile tam anlamıyla değişmiştir.
3. 1994 Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden sonra geçen dört yıl içerisinde uygulama, önemli sayıda geminin, büyük-

407 IMO, MSC 70/11/11, **Preparation of a new report covering all aspects of safety and environmental protection including the review of the IMO Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, Strait of Çanakkale and the Marmara Sea, Noted by the Russian Federation,** 9 October 1998, s. 2-5.

lükleri nedeniyle, bazı zor dönemeçlerde COLREG-72 kural 10 çerçevesinde oluşturulan trafik ayrım şemalarına uyamadığını göstermiştir. Türkiye'nin vermiş olduğu rakamlar uyarınca 1997 yılında, bu şemalara uymakta zorlanan gemi sayısı 1885di. Bu rakam 1996 yılında 372 biçiminde ortaya çıktı. Tüm bu "uyamama" durumlarında, Türkiye'deki denizcilik otoriteleri trafik ayrım şemalarını geçici olarak erteledi ve trafiği tek-yönlü olarak düzenledi.

4. 1993-94 yıllarında, U.D.Ö.'nde Türkiye'nin sunduğu trafik ayrım şemaları onaylanırken, bahse konu ertelemenin ve trafiğin tek-yönlü düzenlenmesinin, istisnai olacağı öngörülmüştü. Rusya, normal bir uygulamada trafik ayrım şemalarının sıklıkla ertelenmesinin kabul edilemez olduğu görüşündedir.
5. 1 Temmuz 1994'ten 1 Temmuz 1998'e dek geçen süre içerisinde, sadece Novorossiysk Gemicilik Şirketi'ne ait Rusya Federasyonu bayrağını taşıyan 512 gemi, Türk yetkililerinin trafiği tek-yönlü olarak düzenlemesi nedeniyle Boğazlar'da durdurulmuştur. Bu bekletme, toplam 2523 saati bulmuştur. Bu ise Şirket'in 1 338 122 ABD Doları kayba uğramasına neden olmuştur. Bu durum kabul edilemez.

Rusya Federasyonu tarafından ileri sürülen tüm bu görüşlerin ardından, D.G.K.-70'te oluşturulması planlanan çalışma gurubu için iki öneri ortaya atılmıştır:[408]

1. Şu anda uygulanmakta olan trafik ayrım şemalarının iptal edilmesi ve COLREG-72 kural 9'a geri dönülmesi,

408 IMO, MSC 70/11/11, **Preparation of a new report covering all aspects of safety and environmental protection including the review of the IMO Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, Strait of Çanakkale and the Marmara Sea, Noted by the Russian Federation,** 9 October 1998, s. 5.

2. Ya da, daha önce S.G.A.K.-43'ün raporunda önerildiği üzere trafik ayrım şemalarında değişiklik yapılarak İstanbul ve Çanakkale Boğaz alanları için ön-ikaz alanları kurulması.

Bulgaristan da, 9 Ekim 1998 tarihli bir belge ile U.D.Ö. Kural ve Tavsiyeleri'nde yapılmasını istediği taslak değişiklik tekliflerini D.G.K.-70'e bildirdi. Bu belge çerçevesinde yapılması önerilen değişikliklerin önemlileri şunlardır:[409]

1. Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişinde trafik ayrım şemaları uygulanabilir.
2. İstanbul ve Çanakkale Boğazı içinde seyredecek gemiler COLREG-72 kural 9'a uyacaklardır. Çünkü, trafik ayrım şeması gerektiren kural 10 uygulandığı zaman, iki kıyı arasında seyreden şehirlerarası feribot ve öteki deniz araçları, Boğazlar içerisinde seyreden daha büyük gemilere yol vermek zorunde değildirler. Kural 10 çerçevesinde küçük gemilere, daha büyük olanlara yol vermeleri sadece "genel olarak tavsiye" edildiğinden, tehlike büyümektedir. Tüm bunlardan çıkan sonuç, Türkiye'nin trafiği geçici olarak dahi erteleyememesi ve tek-yönlü olarak düzenleyememesi gerektiğidir.
3. Boğazlara giren tüm gemilerden istenen ve TUBRAP adıyla kurulan rapor sistemi için gerekli bilgilerin verilmesi ihtiyari olmaktan çıkartılıp zorunlu hale getirilmelidir.

Yunanistan ise, Türk Boğazları'ndan geçiş konusundaki aksaklıkları özetledikten sonra şu teklifleri vermiştir:[410]

---

409 IMO, MSC 70/11/13, **Rules and Recommendations on Navigation through the Straits of Istanbul, Çanakkale and the Marmara Sea, Note by the Republic of Bulgaria,** 9 October 1998, s. 1-3.

410 IMO, MSC 70/11/12, **Review of the Rules and Recommendations on navigation through the Straits of Bosporus, the Strait of Dardanelles and the Marmara Sea, Note by Greece,** 8 October 1998, s. 1-2.

1. Trafik ayrım şemaları gözden geçirilerek değiştirilmeli ve Marmara Denizi için COLREG kural 10, İstanbul ve Çanakkale Boğazları içinse kural 9 uygulanmalıdır.
2. Boğazlar içerisindeki birtakım batıklar temizlenmelidir.
3. Çağdaş bir VTS sistemi kurulmalıdır.
4. Kılavuz kaptanların gemilere binme ve inme yerleri yeniden belirlenmeli ve trafik ayrım şemalrının saptadığı hatlar dışına alınmalıdır. Demirleme yerleri de yeniden belirlenmelidir.

Bu üç devletin görüş ve önerilerine yanıt olarak Türkiye, üç ayrı belgeyi D.G.K.'ya sunmuştur. Bu belgeler 23 Ekim 1998 tarihlidir. Türkiye, Rus kağıdına karşı verdiği kağıtta, U.D.Ö.'nün asıl amaçlarından, "üye devletler arasında işbirliği için vasıta olma" olgusunun suistimal edildiğini ve Örgüt'ün bir siyasi forum olarak kullanıldığını bildirdi. Türkiye ayrıca, U.D.Ö.'nün, ne ulusal mevzuatın tartışılabileceği ne de uluslararası mevzuat ihlallerinin saptanabileceği bir yer olduğunu belirtti.[411]

Türkiye tarafından sunulan kağıt, bu devletin onayı alınmadan Türk Boğazları'ndaki rotalandırma sistemi konusunda değişiklik yapılamayacağını belirtiyordu. Öte yandan, her üç devlet tarafından önerilen COLREG kural 9 ve ön-ikaz alanlarının boğazlarda uygulanması durumunda, deniz kazası ve zararın büyük olması ihtimalinin artacağı, çünkü bu koşullarda gemi kaptanlarının çoğunun orta hatta yakın seyretme eğiliminde olacağı da vurgulanmaktaydı.[412]

---

411 IMO, MSC 70/11/15, **Comments on MSC 70/11/11 submitted by the Russian Federation regarding the preparation of a new report covering all aspects of maritime safety and environmental protection in the Turkish Straits, submitted by Turkey**, 23 October 1998, s. 1.

412 **Aynı yapıt**, s.2.

Bulgaristan'ın iddialarıyla ilgili olarak sunulan belgede, bu devletin gündeme getirdiği şehiriçi feribot seferleri ve öteki küçük gemilerle ilgili olarak şu açıklama yapılmıştır:[413]

"Türk Boğazları'nda kural 10'un uygulanması, konuyla ilgili öteki belgelerle birlikte düşünülmelidir. Boğazlar ve Marmara Seyir Rehberi'nde, küçük gemilerin boğazlarda seyir halinde olan daha büyük gemilere yol vermeleri , uyulması zorunlu bir hüküm niteliğindedir. Bu nedenle Bulgaristan'ın bu konudaki iddiası gerçeği yansıtmamaktadır.

Türkiye, Yunanistan'ın görüşleriyle ilgili olarak verdiği kağıtta ise Türk Boğazları'nın Türk içsuları olduğunu ve kıyı devletinin rızası olmadan U.D.Ö.'nün bölgedeki rotalandırma konusunda karar alamayacağını belirtmiştir. Öte yandan Yunanistan'ın verdiği kağıtta kullanılan "Bosphorus" ve "Dardanelles" gibi terimlerin kabul edilemez olduğu, kaldı ki Yunanistan'ın bölgenin egemeni olan devlet tarafından kullanılan isimden farklı bir ismi kullanmaması gerektiği de açıklanmıştır.[414]

Açıkladığımız bu karşı-görüşlerin ardından Türkiye, bu üç devlet tarafından sunulan kağıtların D.G.K.-70'de dikkate alınmamasını talep etmiştir. Türkiye, yukarıda anlatılanlar dışında D.G.K.-70 için başka birtakım bilgilendirme kağıtları da sunmuştur. Bu kağıtlardan birinde, 1994 Tüzüğü ve trafik ayrım şemaları ertesinde ölümle sonuçlanan bir tek deniz kazası bile olmadığı ve bunun sözkonusu düzenlemelerin başarısı olduğu vurgulanmaktadır. Türkiye ayrıca, TUBRAP çerçevesinde verilmesi zorunlu olmamakla birlikte gemilerden istenen seyir planlarının, daha ciddi ve geniş bir uygulama halini alması du-

413 IMO, MSC 70/11/16, **Comments on MSC 70/11/13 submitted by Bulgaria regarding the preparation of a new report covering all aspects of maritime safety and environmental protection in the Turkish Straits, submitted by Turkey,** 23 October 1998, s. 1-2.

414 Türkiye burada, 1977'de Atina'da toplanan BM Coğrafi İsimlerin Standardizasyonu Konferansı'na gönderme yapmıştır.

rumunda, trafiğin daha iyi biçimde düzenlenebileceğini ve böylece bekleme sürelerinin en aza indirilebileceğini bildirmektedir.[415]

Türk heyetince sunulan bir diğer bilgilendirme kağıdı, 1997 yılında İstanbul Boğazı'ndan 50 942 geminin geçtiğini ve bunların sadece %3.7'sinin yürürlükteki trafik ayrım şemalarına uygun davranamadığını (yani, şeritler dışına çıkmak durumunda kaldığını) açıklamaktadır.[416]

Ortaya konulan görüşlerden ve yapılan tartışmalardan sonra D.G.K., 70. dönem toplantısı sonunda üye devletleri, 71. dönem toplantısı sırasında görüşülmek üzere, Türk Boğazları konusunda yorum ve önerilerini sunmaya davet etmiş, yani U.D.Ö. Kural ve Tavsiyeleri konusunda bir değişiklik yapma yoluna gitmemiştir.[417]

*I. Deniz Güvenliği Komitesi'nin 71. Dönem Toplantısı (Mayıs 1999)*

D.G.K.'nin Mayıs 1999'da Londra'da yapılan 71. Dönem toplantısında, Türk Boğazları konusu Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Grubu'nda ele alındı. Burada yapılan tartışmalarda Türkiye temsilcisi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yapılan geçişlerin daha güvenli olabilmesi için Türk hükümeti tarafından tasarlanan; çağdaş VTS sistemi, İstanbul Boğazı'nda kurulan acil yardım merkezi ve Çanakkale Boğazı'nda kurulan kurtarma istasyonu hakkında bilgiler sundu. Ardından da, 1994 yılından bu yana Türkiye tarafından uygulanan trafik düzeninin

---

415 IMO, MSC 70/ INF.19, **Current and planned precautionary measures in the Turkish Straits concerning protection of the environment and safety of navigation, submitted by Turkey,** 9 October 1998, s. 3.

416 IMO, MSC 70/INF.20, **Ship's routeing and related matters compliance with COLREGs in traffic separation schemes, submitted by Turkey,** 9 October 1998, s. 2.

417 IMO, MSC 70/23, **Report of MSC on it's seventieth session,** 17 December 1998, s. 45.

seyir güvenliği açısından başarılı olduğunu ifade ederek U.D.Ö.'nün de bu uygulamayı desteklemesini istedi.

Bu talep üzerine yapılan tartışmalar sonunda, söz konusu Çalışma Grubu oy çokluğu ile özetle şu kararları aldı:*

1. Şu anda uygulamada olan deniz trafik sistemi çerçevesinde büyük gemilerin, Boğazların dar ve dönemeçli bölümlerinde karşılaşmalarını önlemek için iki yönlü trafiğin askıya alınması gereklidir;
2. Türk Boğazlarından geçecek gemilerin, Türk Boğazları Rapor Sistemi'ne uymaları ve kılavuz kaptan almaları özendirilmelidir;
3. Türkiye, en kısa zamanda VTS sistemi kurma yönünde teşvik edilmelidir;
4. U.D.Ö. tarafından onaylanmış olan ve şu anda uygulamada bulunan trafik düzeni etkindir;
5. Türkiye'nin isteksizliği nedeniyle, mevcut sistemin değiştirilmesi konusunda bir anlaşma sağlanamamıştır;
6. Gemilerin rotalandırılması konusunda Örgüt tarafından bir değişiklik yapılabilmesi için kıyı devletinin rızası alınmalıdır.

Bu değerlendirmeler üzerine Grup, Türk Boğazları konusunda artık müzakerelerin kesilmesi gerektiği sonucuna da varmıştır. Fakat bu son nokta konusunda özellikle Rusya Federasyonu, Ukrayna, Yunanistan ve GKRY temsilcileri itirazda bulundular. Bunun üzerine ABD, İngiltere, Almanya, Fransa, Hollanda, Japonya ve Panama temsilcileri, Grubun oy çokluğuyla aldığı kararları tekrarladılar. Çalışma Grubu'nun çoğunluğu tarafından vurgulanan kararlar D.G.K.-71 tarafından da kabul edildi. Bu aşamadan sonra müzakerelerin durdurulması ve Tür-

---

* Murat Tuncer, " IMO Deniz Güvenliği 71. Dönem Toplantısı," 1999, <Http://www.turkishpilots.org/tr/HABERLER/MSC_71.html> (25.08.1999).

kiye'nin, VTS ve kılavuzluk hizmetlerinin iyleştirilmesi konusunda Örgüt'e bilgi göndermesi istendi.

Deniz Güvenliği Komitesi'nin 71. dönem toplantısı sonunda alınan bu kararla, Türk Boğazlarından geçiş rejimi konusunda uygulamaya konulan iç-hukuk normlarının yararı ve uluslararası hukuka uygunluğuna ilişkin olarak U.D.Ö.'de yapılan tartışmalarda ibrenin, Türkiye'nin isteklerine yöneldiği kanaatindeyiz.

# IV. BÖLÜM

# 1994 BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ VE ULUSLARARASI HUKUK

## I. 1994 TÜZÜĞÜ İLE GETİRİLEN YENİ KURALLAR

T.C. Anayasası'nın 115 ve 3046 sayılı Kanunun 37. maddeleri ile 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesine göre, Bakanlar Kurulu tarafından 23 Kasım 1993 tarihinde kabul edilen "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"[418] toplam yedi bölümden oluşmaktadır. Ayrıca Tüzüğün sonuna eklenen altı adet Ek ile, oluşturulan Trafik Ayrım Düzeni açıklanmaktadır. Sözkonusu Ekler birtakım haritalardan

418 **R.G.**, Sayı 21815, 11 Ocak 1994. Bakanlar Kurulu sonradan, Haziran 1994'te "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzükte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tüzüğü" kararlaştırmış ve çok önemli olmayan birkaç teknik değişikliği bu yeni tüzükle yürürlüğe koymuştur. Tüzüğün bu son haliyle getirilen asıl önemli değişiklik, Boğazların çeşitli bölgelerinde belirlenen demirleme yerlerinin yeniden saptanmış olmasıydı. Bkz. **R.G.**, 21.6.1994., Sayı 21967.

ibarettir.[419] Bunların anlaşılabilmesi için denizcilik alanındaki teknik bilgilere ihtiyaç vardır. Bu nedenle, burada Tüzüğün Ekler bölümüne değinilmeyecektir.

Bugün, 1994 Boğazlar Tüzüğü dışında Türk Boğazları açısından geçerli olan başka bazı iç hukuk metinleri de bulunmaktadır. Bunlardan biri, 1982 yılında yürürlüğe girmiş olan Çanakkale Liman Yönetmeliği'dir. Bu yönetmelik halen yürürlüktedir. Bir diğeri ise, yine 1982 yılında yürürlüğe giren, ancak 1994 Boğazlar Tüzüğü çerçevesinde yenilenen İstanbul Liman Tüzüğü'dür. Bu yeni liman tüzüğü Eylül 1996'da yürürlüğe girmiştir. Bu metinlere ileriki sayfalarda değinilecektir.

*A. Amaç, Kapsam ve Tanımlar (Birinci Bölüm)*

1994 Boğazlar Tüzüğü'nün amacı, Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak biçiminde ortaya konulmuştur. Bu nedenle, tanımlanan bölge içerisindeki "tüm gemilere" uygulanacak bir deniz trafik düzenlemesi getirmektedir (mad.1). Bu maddeden hareketle, Tüzüğün getirdiği kuralların ticaret gemileri yanında savaş gemilerine de uygulanacağını söylemek mümkündür.

Birinci Bölüm'ün devamında bu Tüzük içerisinde kullanılacak olan birtakım terimlerin tanımı yapılmaktadır (mad.2). Bunlardan bir bölümünün tanımı şu şekildedir:

1. Boğazlar ve Marmara Bölgesi: Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazı bölgelerinden oluşan deniz alanı ve bu alanı çevreleyen kıyı şerididir (mad.2/b).
2. Gemi: Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her tür araçtır (mad. 2/d).
3. İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'dır (mad.2/a).

419 Ek-1: "Boğazlar ve Marmara bölgesinde deniz trafik ayrım düzeni"; Ek-2: "İstanbul Boğazı bölgesi kuzey girişi demirleme yerleri"; Ek-3: "İstanbul Boğazı bölgesi güney girişi demirleme yerleri"; Ek-4: "Çanakkale Boğazı bölgesi kuzey girişi bölgesi demirleme yerleri"; Ek-5: "Çanakkale Boğazı bölgesi içi demirleme yerleri"; Ek-6: "Çanakkale Boğazı bölgesi güney girişi demirleme yerleri."

4. Transit geçen gemi: Seyri, Boğazlar ve Marmara bölgesinde bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış olan ve bu husus, gemi kaptanı tarafından Boğazlar bölgesine girişten önce Türk makamlarına bildirilen zararsız, devamlı, çabuk ve gecikmesiz geçen gemidir (mad.2/e).
5. Büyük gemi: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemidir (mad.2/j).
6. Nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler: En kapsamlı tanım,bu tür gemiler için yapılmıştır. Tüzük bu tanımı yaparken, Uluslararası Denizcilik Örgütü kurallarına, Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme'ye (MARPOL) ve öteki uluslararası sözleşmelere atıfta bulunmaktadır (mad.2/h). Bu madde uyarınca bahse konu gemiler şunlardır:
   a. Askeri gemiler dışındaki nükleer güçle yürütülen gemiler,
   b. U.D.Ö. tarafından tehlikeli yük olarak sınıflandırılan (petrol ve türevleri dahil) yükleri ve MARPOL ve eklerinde bahsedilen denizi kirletici maddeleri taşımak amacıyla inşa edilmiş ve aynı amaçlar için çalıştırılan gemi,
   c. Bu gibi yükleri boşalttıktan sonra yükün tehlikesini giderici işlemleri yapmamış olan gemi,
   d. Uluslararası sözleşmelerde ve iç mevzuatta belirtilen, nükleer, tehlikeli, zararlı atıkları taşıyan gemi.

*B. Genel Hükümler (İkinci Bölüm)*

Bu bölümde ilk olarak yeni oluşturulan deniz trafik ayrım düzeninin[420] sınırları verilmekte ve Ekler'e gönderme yapıl-

420 Deniz trafik ayrım düzeni İstanbul Boğazı için yeni bir kural değildir. Bu konuyla ilgili olarak tezin Üçüncü Bölümüne ve 1982 yılında çıkarılan İstanbul Liman Tüzüğü'ne bakılabilir.

maktadır (mad.3 ve 4). Daha sonra ise, Boğazlar bölgesine girmek (ya da geçmek) isteyen gemilerin, bölgeye girmeden önce uymak zorunda oldukları kurallar yer almaktadır. Bu kuralların bir bölümü, gemilerin teknik yeterlikleri açısından birtakım ölçütler getirmekte ve bu ölçütlere uygun olmayan gemilerin[421], Boğazlar'dan, İdare'nin gerekli gördüğü şekilde geçiş yapabilecekleri saptamasını yapmaktadır (mad.6 ve 10/2). Diğer bölümü ise, gemilerin bölgeye girmeden önce yapmak zorunda oldukları çeşitli bildirimlere ilişkin kurallardır. Bu bildirimler şunlardır:

i) Seyir Planı I: İstanbul veya Çanakkale Boğaz ağızlarına girişten en az 24 saat önce, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri, geminin adını, bayrağını, çağrı işaretini, kalkış ve varış limanını, yükünü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığını ve varsa seyrini sınırlayan yetersizlikleri içeren Seyir Planı I'i, Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak vermek zorundadır. Marmara limanlarından kalkacak olan aynı nitelikteki gemiler ise bu bildirimi, kalkışlarından 6 saat önce vermelidirler (mad.7).

ii) Seyir Planı II: Boğaz ağzına varışlarından iki saat önce ya da Boğaz ağzına 20 mil kala (bunlardan hangisi daha önce gerçekleşirse), Seyir Planı I'i vermiş olan ve 6. maddede belirtilen teknik ölçütlere uygun olan gemi kaptanları, geminin adını, bayrağını, çağrı işaretini, rapor mevkisini, boğaz ağzına tahmini varış zamanını, kılavuz kaptan talebi olup olmadığını ve varsa seyrini sınırlayan yetersizlikleri içeren Seyir Planı II'yi VHF ile Trafik Kontrol İstasyonu'na vermelidir. Gemiler, bu bildirimin ardından, sözkonusu İstasyon'dan edinecekleri bilgiyi dikkate alarak geçiş yapmalıdırlar (mad.8).

421 Askeri gemiler bu ölçütlere uymak zorunda değillerdir (mad.6/B). Ama İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın ağızlarından girecek bütün gemiler (savaş gemileri de dahil) bayraklarını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre "denize elverişli gemi" olmak zorundadırlar (mad.6/A).

iii) Mevki Raporu: Boyu 20 metreden daha büyük olan gemiler, Boğaz ağzına 5 mil kala İdare tarafından belirlenecek olan ve kendilerini tanıtacak nitelikteki bilgileri içeren mevki raporunu, girecekleri taraftaki Trafik Kontrol İstasyonu'na VHF ile bildireceklerdir (mad.9).

iv) Teknik Yeterliklerini Kaybeden Gemilerin Bildirimi: Boğazlara girmeden önce teknik yeterliklerini kaybeden gemiler de, teleks, telefon, faks ya da VHF ile gerekli bilgiyi vermelidirler. Bu tür bir bildirimde bulunan gemi, ilgili liman başkanlığının onarım için göstereceği yerde bekleyecektir. Sözkonusu arızanın devam etmesi durumunda ise, İdare güvenlik açısından uygun gördüğü biçimde geminin geçişini sağlayacaktır (mad.10).

İdare, yukarıda açıklanan bildirim sisteminin işletilebilmesi ve deniz trafik ayrım düzeninin denetlenmesi için, Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Kontrol İstasyonları kurmakla görevlendirilmiştir (mad.11). Bu bölümde son olarak, durmaksızın geçiş yapan gemilerin demirleme şartları açıklanmaktadır. Buna göre durmaksızın geçen gemiler, ilgili liman başkanlığından gerekli izni almak koşuluyla, zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak üzere önceden belirlenmiş demirleme yerlerinde serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler. Bu süre içerisinde, varsa arızanın giderilmesi için gerekli kişilerin (teknisyen veya işçi) ya da gemi mürettebatından hasta olanların yerine yeni gemicilerin gemiye girmesi mümkündür. Fakat limandaki kalış süresi 48 saati aşan bu tür gemiler serbest pratika almak zorundadırlar. Bu durumda sözkonusu geminin transiti bozulacağından, emniyet, gümrük ve diğer mevzuat hükümleri açısından denetlenmesi gerekecektir (mad.14).

*C. Boğazlardan Geçiş (Üçüncü Bölüm)*

Boğazlar bölgesi'ne girdikten sonra gemilerin uymak zorunda oldukları kurallar bu Bölümde yer alır. Burada anlatılacak olan kurallar İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili özel hü-

kümler saklı kalmak üzere, her iki boğaz için de geçerlidir (mad.28). Ayrıca, gemilerin geçişleri sırasında ortaya çıkacak olan çeşitli durumlara uygun olarak, bildirimde bulunmaları da bu Bölüm içerisindeki kurallarla düzenlenmiştir.

Öncelikle, geçişe başlamış olan geminin bu geçiş sırasında dikkat etmesi gereken birtakım teknik ayrıntılar[422] anlatılmaktadır. Bu geçiş sırasında, geminin normal geçiş hızı karaya göre saatte en fazla 10 deniz mili olmalıdır.[423] Fakat belirli durumlarda bu hız aşılabilir (mad.17). Boğaz içerisinde seyir halinde olan gemiler, zorunlu olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir. Ayrıca, seyir halindeki gemiler aralarında en az 8 gomina mesafe bırakmak zorundadırlar. Öte yandan, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın çeşitli yerlerinde[424], önde seyir halinde olan gemi geçilemeyecektir (mad.18).

Boğazdan geçiş sırasında yapılması gereken bildirimler beş tanedir. Seyir halindeki bir gemi herhangi bir nedenle hızını azaltacaksa arkasından gelmekte olan gemiyi, önden giden yavaş bir gemiyi geçmek zorunluluğunu duyuyor ise öndeki gemiyi durumdan haberdar etmelidir (mad.18/b, d). Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi'nde de tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ve "manevra kabiliyeti sınırlı tekne", Boğazlardan ancak İdare'nin özel izni ile geçebilir. Geçiş sırasında "kumanda altında bulunmayan tekne" durumuna düşen bir geminin kaptanı, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonu'na bildirmeli ve kendisine verilen talimata uymalıdır (mad.20). Ayrıca, Boğaz trafiğine katılmak için Boğazlardaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler de, bu

---

422 Örneğin, boğazlarda seyreden gemilerde dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacak (mad.15/3).

423 Aynı sınırlama, 1982 yılındaki İstanbul Liman Tüzüğü'nde de yer almıştı. Bkz. İstanbul Liman Tüzüğü, R.G., 21 Nisan 1982, mad 14, s.9.

424 İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca, Çanakkale Boğazı'nda ise Nara ve Kilitbahir burnu arasında.

kalkışlarını önceden Trafik Kontrol İstasyonu'na bildirmelidirler (mad.22). Aynı şekilde, çeşitli nedenlerle trafik ayrım düzeninden çıkmak isteyen gemiler de, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonları'na ve yakınlarındaki öteki gemilere bildireceklerdir (mad.23).

Bu Bölümün en önemli iki kuralı, zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması ve şeritler içinde seyretme yükümlülüğüne ilişkin olanlardır. 24. madde uyarınca, su üstü ve su altı inşaat çalışmaları, yangın söndürme, bilimsel çalışmalar, sportif faaliyetler ile kurtarma, yardım, deniz kirlenmesini önleme ve ortadan kaldırma çalışmaları, kaza ya da suçluların izlenmesi işlemleri ve benzeri durumlar nedeniyle, Boğazlar'daki deniz trafiği, İdare tarafından geçici olarak durdurulabilir. 25. maddeye göre ise, boğazlardan geçiş sırasında trafik ayrım düzeni çerçevesinde oluşturulmuş olan şeritlerin dışına taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanunu uyarınca ceza verilir ve bu durum (eğer gemi Türk bayrağı taşımıyorsa) geminin bayrak devleti ile U.D.Ö.'ye bildirilir.

Geçiş yapmakta olan gemilerden demirlemek isteyenler, gerek İstanbul Boğazı'nın, gerekse Çanakkale Boğazı'nın kuzey ve güney girişlerinde belirlenmiş olan demirleme yerlerini kullanacaklardır. Bu demirleme yerleri, 27. maddede düzenlenmiş ve Tüzük sonundaki Ekler'de haritalar ile gösterilmiştir. Gemiler, bu yerlerin dışına taşmama yükümlülüğü altındadırlar (mad.27/e). Gemi veya birtakım cisimler, başka bir gemi tarafından yedeklenerek Boğazlardan geçirilemezler (mad.21). Ayrıca, Boğazlardan geçişleri sırasında, derin su çekimli gemilerin seyrini kolaylaştırmak ve kaza riskini azaltmak için getirilen birtakım kurallar da bu Bölüm içerisinde düzenlenmiştir (mad.26).

### *Ç. Boğazlar ve Marmara Bölgesi için Ortak Hükümler (Dördüncü Bölüm)*

Bu başlık altındaki ilk düzenleme büyük gemilere ilişkindir.

Bu tür gemilerin, Boğazlar Bölgesi'nden geçebilmesi için, seferlerinin planlanması aşamasında, geminin donatanı ya da işleticisinin İdare'ye gemi ve yükü hakkında bilgi vermesi gerekmektedir. İdare, Boğazlar'ın morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutlarını ve manevra yeteneğini, can, mal ve çevre güvenliği ile deniz trafiğinin durumunu dikkate alarak, bu başvurunun sonucunu başvuranlara bildirir (mad.29). Diğer bir ortak hüküm ise, bir kaza sonucunda ortaya çıkacak olan zararın miktarını artırma riski bulunan "nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler"e ilişkindir. Geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, tehlikeli ve zararlı atık taşıyan gemiler ise Çevre Bakanlığı'ndan, seferlerinin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar.

Tüzük ayrıca, bu tür gemilerin U.D.Ö. tarafından ortaya konulan kurallara uygun niteliklere sahip olmalarını ve yüklerini de bu kurallara göre taşımalarını zorunlu kılmaktadır (mad.30). Buradan, gerek Denizcilik Müsteşarlığı'nın gerekse Çevre Bakanlığı'nın bu tür gemilerin geçişine izin verme konusundaki değerlendirmelerini yaparken, U.D.Ö.'nün bu konulardaki kriterlerini dikkate almaları gerektiği sonucunu çıkarmak mümkündür.

Bir diğer ortak hüküm kılavuz kaptan alma konusunda karşımıza çıkmaktadır. Buna göre, yabancı bayraklı gemilerin kılavuz kaptan alma zorunlulukları bulunmamaktadır. Bu gemiler, güvenlik bakımından kılavuz kaptan alma yönünde uyarılırlar. Fakat İdare kılavuzluk hizmetini, durmaksızın geçiş yapanlar dışındaki gemiler (bu, yabancı bayraklı bir gemi de olabilir) için Boğazlar bölgesinin gerekli gördüğü yerlerinde zorunlu kılabilir. Öte yandan, 150 metre ve daha büyük Türk gemileri, Boğazlardan geçişleri sırasında kılavuz kaptan almak zorundadırlar

(mad.31). Ayrıca, Boğazlar bölgesinden geçen gemilerden denize safra, moloz, çöp, sintine balastı, evsel veya endüstriyel nitelikte atıklar ile ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını bozacak maddelerin atılması, yağ ve benzeri kirletici maddelerin basılması yasaktır. Gemiler hava kirliliği yaratmamak için de gerekli önlemleri almak zorundadırlar (mad.33). Bu bölümde ayrıca, usulsüz demirleme yapan gemilere ilişkin olarak alınacak önlemlere (mad.32), gemilerde meydana gelen hastalık, ölüm ve yaralanma gibi olayların ve yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemilerin ilgili makamlara bildirilmesine (mad.35) ve trafik ayrım düzeni içerisindeki yelkenle ve kürekle seyir yasağına (mad.34) ilişkin hükümler yer almaktadır.

*D. İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar (Beşinci Bölüm)*

Bu çerçeve içerisine alınan kurallar, daha çok İstanbul Boğazı'nın kendine özgü nitelikleri dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu kuralların bir bölümü, emniyet ve gümrük denetimleri ile sağlık denetimlerinin (mad.44 ve 45), kılavuz kaptanların geçiş yapan gemilere binme ve inme işlemlerinin (mad.43) nasıl yapılacağına ilişkindir. Diğer bir bölümü ise, gerek doğal, gerekse suni engellerin yarattığı kaza riskini azaltmaya yönelmiş olan kurallardır. Seyir sırasında kaza riski doğuran doğal engeller, görüş uzaklığı ve boğaz sularındaki akıntıdır. Tüzüğün 40. maddesine göre (a bendi), manevra hızı 10 mil/saat ve daha az olan, tehlikeli yük taşıyan gemiler ve büyük gemiler ile derin su çekimli gemiler, İstanbul Boğazı'ndaki üst ana akıntının şiddeti 4 mil/saatin üzerine çıktığında ya da lodos nedeniyle Orkoz akıntıları oluştuğunda, Boğaza giremeyecek ve akıntı şiddetinin bu rakamın altına düşmesini veya Orkoz akıntılarının durmasını bekleyeceklerdir. Bu akıntı hızı 6 mil/saatin üzerine çıktığında veya kuvvetli Orkoz akıntıları oluştuğunda ise, sözkonusu gemilerin hızlarına bakılmaksızın Boğaza girişlerine izin verilmeyecektir (mad:40/b).

Öte yandan, 41. madde Boğazın herhangi bir bölgesindeki görüş uzaklığı:

i) 2 mil ve altına düştüğünde, geçiş yapan gemilerin radarlarını sürekli biçimde açık tutmalarını;

ii) 1.5 mil ve altına düştüğünde, radarları çok iyi görüntü vermeyen gemilerin Boğaza girmemesini;

iii) 1 mil ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemilerin Boğaza girmemesini;

iv) 0.5 mile düştüğünde, Boğazdaki deniz trafiğinin tek yönlü olarak kapatılmasını;

v) 0.5 milin altına düştüğünde ise trafiğin iki yönlü olarak tamamen durdurulmasını öngörmektedir.

Seyir sırasında kaza riski doğuran suni engeller ise boğaz köprüleridir. Tüzük, boğaz köprülerine çarpmayı engellemek için, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemilerin İstanbul Boğazı'ndan geçmelerini yasaklamaktadır. Ayrıca, 54 metre ile 58 metre arasında hava çekimi olan gemilere, rotalarını koruyabilmeleri için İdare'nin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkörün eşlik etmesi uygun görülmüştür (mad.38).

Bu bölümde önem taşıyan bir diğer hüküm, tehlikeli yük taşıyan büyük gemilere ilişkin olandır. 42. madde uyarınca, tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı'na girdiğinde, bu gemi Boğazdan çıkıncaya dek aynı nitelikte başka bir gemi içeriye alınmayacaktır.

*E. Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzenine İlişkin Kurallar (Altıncı Bölüm)*

İstanbul Boğazı'na özgü kurallarda olduğu gibi bu Bölümdeki kuralların da bir bölümü, emniyet ve gümrük denetimleri ile sağlık denetimlerinin (mad.54 ve 55), kılavuz kaptanların geçiş yapan gemilere binme ve inme işlemlerininin (mad.53) nasıl yapılacağına ilişkindir. Bir bölümü ise, kaza riskini artıran

doğal[425] engellere ilişkindir. Görüş uzaklığı ile ilgili kurallar İstanbul Boğazı'ndaki kurallar ile aynıdır (mad.51). Akıntıya ilişkin kuralların ise, İstanbul Boğazı'na bu konuda getirilen düzenlemelerden daha az sınırlayıcı olduğu görülmektedir (mad.50).

Çanakkale Boğazı'na yönelik kuralların İstanbul Boğazı için getirilenden asıl farkı, tehlikeli yük taşıyan büyük gemiler konusunda karşımıza çıkmaktadır. Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi Çanakkale Boğazı'na girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya dek karşı yönden geçiş yapmak isteyen aynı nitelikteki bir başka büyük gemi, Boğaza alınmayacaktır. Aynı yönde geçiş yapmak isteyen böyle bir gemi ise, bölgeye önceden girmiş olan gemi arasında en az 20 deniz mili mesafe bırakmak zorundadır (mad.52). Oysa, İstanbul Boğazı'nda aynı durumla karşılaşıldığında, ne aynı yönde ne de karşı yönde geçiş yapmak isteyen gemilere izin verilecektir. Aynı nitelikte başka bir gemi Boğaz'a alınmayacaktır.

*F. Çeşitli Hükümler (Yedinci Bölüm)*

Son Bölümde, bu Tüzüğün 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe gireceği (mad.58) ve hükümlerinin de Bakanlar Kurulu tarafından yürütüleceği (mad.59) belirtilmektedir. Ayrıca, Tüzük hükümlerine aykırı davranan gemi kaptan ve adamlarına, Türk mevzuatına göre daha ağır bir ceza verilmesi gerekmediği durumlarda, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun ceza hükümleri uygulanacaktır (mad. 57).

## II. 1994 TÜZÜĞÜ'NÜN HUKUKSAL DAYANAĞINA İLİŞKİN ÇEŞİTLİ GÖRÜŞLER VE BUNLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"ün

425 Çanakkale Boğazı'nda boğaz köprüsü olmadığından, bu bölümde köprülere ilişkin bir kural yoktur.

uluslararası hukuka uygunluğu konusu, bu tüzüğün U.D.Ö.'de görüşülmesi sırasında gündeme gelmiştir. U.D.Ö.'de yapılan tartışmalarda[426], esasen Rusya Federasyonu, 1994 Tüzüğü'nün uluslararası hukukun yapılageliş kurallarına ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu iddia etmiş ve bu yaklaşım özellikle Yunanistan tarafından desteklenmiştir. İşte bu tür iddialara yanıt olarak, Türkiye'de yapılan birtakım toplantılarda ve yazılan makalelerde, birbirinden farklı birtakım görüşler ortaya konulmuştur.

Aşağıda kısaca değerlendirmeye çalışacağımız iki farklı görüş, içerdikleri zayıflık ve çelişki nedeniyle tarafımızdan, Türk Boğazları konusunda yapılacak bir iç-hukuksal düzenlemenin hukuksal dayanağı olarak görülmemektedir.

### A. *Montreux Sözleşmesi'nin giriş kısmındaki "güvenlik" kavramı*

Bu görüşü şu şekilde özetlemek mümkündür:[427]

"Montreux Sözleşmesi'nin giriş kısmında Türkiye'nin güvenliğinin sağlanması da öngörülmüş, ancak bu güvenliğin nasıl sağlanacağı ve ne gibi önlemlerin alınabileceği düzenlenmeyerek, bu konular Türk Devleti'ne bırakılmıştır. Türkiye'nin 1994 Tüzüğü ile getirmiş olduğu kuralların dayanağı buradadır. Zaten, bu ayrıntılar Montreux Sözleşmesi'nde düzenlenmiş olsaydı, zaman içerisinde şartlar değiştikçe değişik güvenlik önlemleri alınması gerekecekti. Bu durumda da, Sözleşme'nin değiştirilmesi sorunuyla karşılaşılacaktı."

Aslında ilk bakışta doğru gibi görünen bu yaklaşımın, andlaşmaların yorumundaki devletler hukuku kuralları açısından ele alındığında, birtakım belirsizlikleri içerdiği görülmektedir.

---

426 Bu tartışma ve iddialar Üçüncü Bölüm'de ele alınmıştır.

427 T.Çağa, "Montreux Sözleşmesi'ne Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestliği ve Güvenlik Prensipleri", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınevi, 1994, s.39.

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'ne göre, bir andlaşma hükümleri, andlaşmanın bağlamı içinde ve konu ve amacının ışığında verilecek olağan anlama uygun şekilde iyi niyetle yorumlanmalıdır.[428] Bu çerçevede, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin hazırlanmasındaki amacın ne olduğu saptanmalıdır. Türkiye'nin 10 Nisan 1936 tarihinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere verdiği nota, bu konuya açıklık getirmektedir. Sözkonusu notada Türkiye, Boğazlar Bölgesi'nin yeni bir rejime ihtiyacı olduğu iddiasına gerekçe olarak dünyadaki askersel ve siyasal değişiklikleri göstermiştir. Yani, Türkiye'nin güvenlik endişesi, can, mal ve çevre güvenliğine değil, askeri güvenliğe yönelik bir endişeydi.

Öte yandan, sözkonusu bölümde Sözleşme, sadece Türkiye'nin güvenliğinden söz etmemektedir. Sözleşme'nin giriş bölümündeki cümle şu şekildedir:

> "Boğazlardan geçişi ve gemilerin seyrisefaini konusunda, Lozan'da 24 Temmuz 1923 günü imza edilmiş Barış Andlaşmasının 23. Maddesi ile ortaya konulan ilkeyi, Türkiye'nin güvenliği ve kıyı devletlerinin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde, koruyacak biçimde düzenleme isteğiyle..."

Yani burada, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliğine de vurgu yapılmaktadır. 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'ne göre, bir andlaşmanın yorumu, andlaşma metni içerisinde yer alan bütün hükümler dikkate alınarak yapılmalıdır.[429] Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin, Karadeniz'e geçecek olan yabancı savaş gemilerinin[430] türlerine ve bu denizdeki kalış sürelerine sınırlama getiren hükümler dikkate alındığında, giriş bölümündeki güvenlik kavramının, bu açıdan da bir "askersel güvenlik" anlamı taşıdığı görülmektedir.

---

428 Mad. 31/1.
429 Mad. 31/2.
430 Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlere ait gemilerin.

Kuşkusuz, günümüzde "güvenlik" terimi, giderek can, mal ve özellikle de çevrenin korunması biçiminde bir anlam kazanmıştır. Yargıtay Ceza Genel Kurulu, 19 Haziran 1978 tarihinde, Sözleşme'nin giriş bölümünde yer alan "güvenlik" kavramından hareketle Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin, ticaret gemilerinin zararlı geçişini durdurma ve yasalarını uygulama konusunda, Türkiye'nin yetkisini ortadan kaldırmadığı sonucuna varmıştır.[431] Fakat kanımızca bu konu yukarıda belirtilen uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde değerlendirilmelidir. Çünkü, andlaşmanın yapıldığı anda ortaya çıkan orijinal irade bizi, bu andlaşmada kullanılan "güvenlik" terimi konusunda "askersel güvenlik" noktasına götürmektedir.

*B. Lozan'da oluşturulan Boğazlar Komisyonu'ndan Türkiye'ye geçen yetkilere dayanan görüş*

Bilindiği gibi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin "Genel Hükümler" başlığı altında yer alan 24. maddesi, 24 Temmuz 1923 tarihli Boğazlar Rejimine İlişkin Lozan Sözleşmesi uyarınca oluşturulan uluslararası komisyonun yetkilerini Türkiye'ye aktarmıştır.[432] İşte bu maddeden hareketle sözkonusu Komisyon'un düzenli ve güvenli geçişi sağlamaya yönelik düzenlemeler yapma yetkisine de sahip olduğu ve Türkiye'nin, 1994 Tüzüğü'nü bu yetkiler çerçevesinde uygulamaya koyma hakkı bulunduğu iddia edilmiştir.[433]

Fakat böyle bir sonuca varılabilmesi için, Lozan'da Boğazlar'a ilişkin olarak yapılan sözleşmenin Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri ile ilgili hükümleri ele alınarak bir değerlendirme yapılmalıdır. Sözkonusu Sözleşme'nin, 10-16. maddeleri Boğazlar Komisyonu'na ilişkindir.

---

431 S. Toluner, **a.g.y.**, s.166, 197. nolu dipnotu.
432 İ.Soysal, **a.g.y.**, s.510.
433 İ. Soysal, "The 1936 Montreux Convention, 60 Years Later", **Turkish Straits, New Problems New Solutions**, İstanbul, İSİS, 1995, s.4.

Bu aralıkta yer alan ilk birkaç hüküm, bahse konu Komisyon'un hangi devlet temsilcilerinden[434] oluşturulacağı, temsilcilerin ücretlerinin kim tarafından ödeneceği ve Komisyon harcamalarının kimler arasında paylaştırılacağı gibi konular açıklığa kavuşturulmaktadır. Sözleşme'nin 14. maddesi ise aynen şöyledir: "Komisyon, 2. maddeye ilişik olan Ek'in 2, 3 ve 4. Paragraflarının konusunu oluşturan savaş gemilerinin ve askersel uçakların geçişine ilişkin hükümlere gerekli biçimde uyulup uyulmadığına bakmakla görevli olacaktır."

Bu maddeden de anlaşılabileceği gibi, buradaki denetleme yetkisinden, 1. Paragrafta yer alan "hastahane gemileri, balıkçı gemileri, yatlar ve askersel olmayan uçaklarla birlikte ticaret gemilerine" ilişkin hükümler çıkarılmıştır. Yani, Boğazlar Komisyonu sadece savaş gemileri ve askeri uçaklara yönelik hükümlere uyulup uyulmadığını denetleyebilecektir. Zaten, Montreux Sözleşmesi'nin 24'üncü maddesi de Türkiye'ye, bu kez Montreux Sözleşmesi'nin savaş gemilerine ilişkin hükümlerini denetlemek üzere, aynı yetkiyi (ya da görevi) vermektedir.[435]

Öte yandan, Boğazlar'a ilişkin Lozan Sözleşmesi'nin 15. maddesine göre, Boğazlar Komisyonu her yıl, görevinin yapılmasına ilişkin ve gidiş-geliş bakımından yararlı tüm bilgileri içeren bir raporu Milletler Cemiyeti'ne sunacaktır. Bu konu da, Türkiye'nin Montreux'de üstlendiği yükümlülükler arasındadır.[436]

---

434 12'nci madde uyarınca bu devletler: Türkiye, Fransa, Büyük Britanya, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti idi.

435 Mad. 24/3: "Türk Hükümeti bu Sözleşme'nin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin olan her hükmünün uygulanmasını gözetecektir."

436 Mad. 24/5: "Türk Hükümeti, Boğazlarda yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren ve gerek ticarete gerek işbu Sözleşmede öngörülen deniz ve hava gidiş-gelişine yararlı her türlü bilgileri içeren yıllık raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği ile Bağıtlı Yüksek Taraflara sunacaktır."

Sevr Andlaşması'nın hükümlerinde yer alan Boğazlar Komisyonu[437] ile Boğazlar'a İlişkin Lozan Sözleşmesi'nde yer alan uluslararası komisyon karşılaştırıldığında, ikincisinin yetkilerinin önemli ölçüde azaldığı söylenebilir.[438] Her ne kadar Lozan Sözleşmesi'nin 16'ncı maddesi uluslararası komisyonu, görevlerini yerine getirebilmesi açısından gerekli yönetmelikleri yapmaya yetkili kılmaktaysa da, bu görevler yukarıda açıklananlardan ibarettir. Sonuç olarak, Lozan'da Boğazlar Komisyonu'na tanınan yetkilerin, Türkiye'nin Montreux Sözleşmesi çerçevesinde elinde tuttuğu yetkilerin kapsamından daha geniş olduğu söylenemeyecektir. Bu nedenle, bu görüşün 1994 Tüzüğü'nün hukuksal dayanağı olarak kullanılması pek mümkün görünmemektedir. Zaten, U.D.Ö.'de yapılan tartışmalar sırasında Türk heyetleri, buna benzer bir argüman kullanmamışlardır.[439]

## III. TÜRKİYE'NİN BİR İÇ HUKUKSAL İŞLEMLE TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ REJİMİNİ DÜZENLEME YETKİSİ

Türkiye'nin, 1994 yılında yürürlüğe koyduğu tüzüğün uluslararası hukuka uygun olup olmadığı konusunda bir değerlendirme yapılırken, öncelikle bu devletin bir iç hukuksal işlemle[440], bu bölgeden yapılacak olan geçişleri herhangi bir biçimde düzenleme yetkisi bulunup bulunmadığı açıklığa kavuşturulmalıdır. Bu nedenle, içerdiği hükümler ve getirmiş olduğu geçiş rejimi itibariyle 1994 Tüzüğü'nün hukuksal değerlendirilmesi daha sonra ele alınacak ve bu başlık altında, Türkiye'nin bölgeden geçişe ilişkin yetkilerinin kapsamı saptanmaya çalışılacaktır.

---

437 Y. İnan, **a.g.y.**, s.22-23.
438 F. A. Vali, **a.g.y.**, 32.
439 Bkz. III. Bölüm.
440 Bu işlemden kasıt, yasa, tüzük veya yönetmeliktir.

### A. *Kıyı devletlerinin karasuları ve içsularındaki yetkilerinin kapsamı açısından*

Daha önce de belittiğimiz üzere, uluslararası hukukta uluslararası boğaz sularından geçiş rejimine ilişkin kurallar, bu su yollarının genel hukuksal düzenini etkilemez.[441] 1982 BMDHS'nin 34. maddesi, bu kuralı şu şekilde ifade etmektedir:

> "İşbu kısımda düzenlenen, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazşardan geçiş rejimi, diğer herhangi bir yönden bu boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği gibi, kıyıdaş devletlerin bu sular üzerinde bunlara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında ve aynı şekilde bunlar üzerindeki hava sahasında, egemenliklerini ve yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir.
>
> Boğazlara kıyıdaş olan devletler egemenliklerini veya yetkilerini işbu kısımda ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlara göre kullanırlar."

Bu nedenle, Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin bir uluslararası sözleşme (Montreux) ile düzenlenmiş olması, bu bölgenin Türk karasuları veya iç suları rejimine tabi olmasına engel teşkil etmeyecektir. Buradan yola çıkarak, daha kitabımızın başında, Türk Boğazları içinde yer alan deniz alanının, Türkiye'de yürürlükte bulunan mevzuat uyarınca Türk iç suları[442] ya da en azından Türk karasuları olduğunu belirtmiştik.

Kıyı devletlerinin, kendi içi suları içerisinde kalan alanda yetkilerinin, birtakım kısıtlamalar hariç, tam olduğu kabul edilmektedir.[443] Kıyı devletinin yetkilerine ilişkin olarak, özellikle yabancı bayraklı gemilerin limanlara giriş-çıkış serbestisi bulunup bulunmadığı konusunda birtakım tartışmalar yapılmaktadır. Fakat, yabancı bayraklı gemilerin, kıyı devletlerinin iç

---

441 Bkz. s. 16.
442 Bu konudaki çekincelerimize ilişkin olarak bkz. s. 18.
443 Bkz. Pazarcı, **II. Kitap,** s. 334.

sularını oluşturan limanlara giriş-çıkış haklarının olduğu kabul edilse bile sözkonusu gemiler, bu sularda kalış süreleri boyunca kıyı devletinin ulaşım trafiği, sağlık ve gümrük denetimi gibi yasama ve yönetsel işlemlerine uymak durumundadırlar.[444]

Öte yandan kıyı devletleri, karasularından geçiş yapacak olan gemiler konusunda birtakım yetkilere sahiptirler. 1982 BMDHS, kıyı devletinin karasularından yapılacak zararsız geçişe ilişkin olarak sahip olduğu yetkileri 21. Maddesi ile ayrıntılı biçimde saymaktadır. Sözkonusu madde uyarınca bir kıyı devleti, seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi konusunda birtakım kanun ve kurallar kabul etme ve uygulama yetkisine sahiptir.[445]

Yukarıda anlatılanlar çerçevesinde şu sonuca varmak mümkün görünmektedir: Türk Boğazları, Türk iç suları veya karasuları içerisinde bulunuyorsa, Türkiye'nin tüzük veya yönetmelik benzeri bir iç-hukuksal işlemle bölgeden geçişi düzenleme ve geçen gemilerden bu kurallara uymalarını isteme yetkisi bulunmaktadır.

Fakat bu noktada şu soruya cevap verilmesi büyük önem taşımaktadır: Türkiye, olağan olarak bir kıyı devletinin sahip olduğu seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğini, kanun ve kurallarla düzenleme yetkisinden, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile vaz mı geçmiştir? Yoksa bölgeden yapılacak olan geçişi düzenlemek biçimindeki egemenlik yetkisini, Montreux Sözleşmesi çerçevesinde sadece sınırlandırmış mıdır?

### *B. Montreux Sözleşmesi ve Hazırlık Çalışmaları Açısından*

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'ne göre, bir andlaşmanın hükümleri yorumlanırken öncelikle dikkat edil-

444 **Aynı yapıt**, s. 335.
445 Bkz. Özman, **a.g.y.**, s. 10.

mesi gereken birtakım yorum kuralları bulunmaktadır. Sözleşme'de "genel yorum kuralı" başlığı altında açıklanan bu kurallar iyi niyet ilkesi, andlaşmanın bağlamının gözönünde tutulması ilkesi, andlaşmanın terimlerinden olağan anlamlarının anlaşılması ilkesi ve andlaşmanın konusuna ve amacına uygunluk ilkesidir.[446]

Bu ilkeler çerçevesinde Montreux'ye bakıldığında, Türkiye'nin bir iç-hukuksal işlemle Türk Boğazları'ndan geçişi düzenleme yetkisinin elinden alındığı söylenemeyecektir. Çünkü, bu sözleşmenin konusu ve amacı, bölgeden yapılacak geçişlerde uyulması gereken kurallar olmakla birlikte hiçbir hükmü, açık veya üstü kapalı biçimde, bu kurallara aykırı olmamak kaydıyla Türkiye tarafından yapılacak düzenlemenin yasaklandığını söylememektedir. Geçişi düzenleme yetkisinin Türkiye'nin elinden alınmış olabileceğini az da olsa andıran bir ibare, Montreux'nün 2. Maddesinde yeralmaktadır. 2. Madde şu şekildedir: "Barış zamanında ticaret gemileri, bayrak ve yükü ne olursa olsun, 3. maddenin hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam serbestisinden yararlanacaklardır..." Burada kullanılan "tam" teriminin ve genel olarak 2. maddenin, Türkiye'nin Boğazlar'dan geçişi düzenleme yetkisini ortadan kaldırdığını söylemek mümkün değildir.[447] Elimizde, bu iddiayı doğrulayabilecek iki unsur bulunmaktadır. Bunlardan ilki, yukarıda özetlediğimiz genel yorum kurallarından, andlaşmanın bağlamının gözönünde tutulması ilkesidir. 1969 Viyana Sözleşmesi'ne göre andlaşmanın bağlamı içerisinde yer alan unsurlardan biri, o andlaşma metni içerisinde ge-

446 Mad. 31/1.

447 Bu görüşü ortaya atarak geliştiren kişi, Prof. Dr. Sevin Toluner'dir. Detaylı anlatım için Bkz. S. Toluner, "Boğazlardan Geçişi Düzenleme ve Montreux", **Milliyet**, 3 Aralık 1979 ve Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınevi, 1994, s.11.

çen tüm hükümlerdir (mad.31/2). Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan kuralın tekrarı niteliğindeki 1. Madde ise, "tam" terimini içermemektedir. Bu nedenle, bu terim ile geçiş kavramı, genel hukuktaki anlamından daha mutlak bir anlam kazanamayacaktır.

Genel yorum kuralları kullanılarak varılan sonuçların anlamsız ya da muğlak olması durumunda ya da bu yorum kurallarıyla elde edilen anlamın teyid edilmesi için tamamlayıcı yorum araçlarından yararlanılabilir.[448] Bunlar, andlaşmanın hazırlık çalışmaları ve andlaşmanın yapıldığı koşullardır. Montreux'nün konusu ve amacına uygun olarak hükümlerinin tamamı iyi niyetle yorumlandığında, Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisinin elinden alınmadığı sonucunun net biçimde ortaya çıkmadığı düşünülüyorsa, o zaman Montreux'nün hazırlık çalışmaları çerçevesinde bir çalışma yapılması gerekecektir.

Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisinin ortadan kaldırılmadığına ilişkin olarak ileri sürülebilecek ikinci unsur, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarıdır. Bu çalışmalar devam ederken, 22 Haziran 1936 tarihinde Türk Heyeti tarafından sunulan andlaşma tasarısının 12. maddesi şu şekildeydi: "İşbu sözleşme hükümleri, bu sözleşme ile göz önünde bulundurulan bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz."[449] 23 Haziran 1936 tarihinde (ikinci oturum sırasında) Türk Heyeti adına konuşan Menemencioğlu, Türkiye'nin vermiş olduğu tasarının gerekçesini açıklarken 12. maddeyle ilgili olarak şunları söylemiştir:[450] "IV. Kesimde, görüşmelerinize sunulmuş olan sözleşme tasarısının getirdiği düzenleme dışında, Türkiye'nin egemen haklarının özellikle belirtilmesine gerek olduğunu düşündük. Gerçek-

448 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, mad. 32.
449 S.Meray-O.Olcay, a.g.y., s.440.
450 Aynı yapıt, s.42.

ten, kimi durumlarda, egemenliğin kullanılmasının olanaksızlaşması düşünülmeye değer. Bu yüzden geçişin her zaman zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması gerekir. Boğazlar bölgesinde özgür geçişin, geçen gemilerin yol açabileceği karışıklıklar doğurmasını ve kıyı devletinin buna herhangi bir karışmada bulunmamasını kimse düşünemez. Bu durumlarda, geçişteki gemilere uluslararası yönetim kurallarının uygulanması gerekir."

Türk tasarısının madde madde incelenmesi sırasında, 12. maddenin getirdiği kurala özellikle Birleşik Kırallık temsilcisi Lord Stanhope karşı çıkmıştır. Stanhope, bu maddenin iki şekilde yorumlanabileceğini şu sözlerle ifade etmiştir.

"12. maddenin metnini iyi anlıyorsam, Türkiye, karasularında bulunsalar da, bu sözleşme hükümleri ile kendini bağlamağa hazırdır; ancak, bu bağlanma ile, egemenliğine hiçbir biçimde dokunulmamış olacağını da belirtmek istemektedir. Bununla birlikte şimdiki kaleme alınış biçimiyle, bu maddenin başka türlü yorumlanması olanağı da vardır. Örneğin, Türkiye'ye, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra şöyle demek olanağını verebilir: Bu sorun Türkiye'nin egemenliğini ilgilendirmektedir; bu nedenle bu egemenliği korumak amacıyla, sözleşmenin herhangi bir hükmünü değiştirmeye hakkımız vardır."

Türk temsilcisi, Stanhope tarafından saptanan bu iki yorumdan ilkini desteklediğini, yaptığı konuşma ile belli etmiştir.[451] Lord Stanhope, bu açıklamayı, Menemencioğlu'nun yapmış olduğu yoruma karşı çıktığı için değil, sözkonusu maddenin yanlış anlaşılmasını engellemek istediği için yapmıştır.[452] Zaten, Büyük Britanya'nın 4 Temmuz 1936 tarihli tasarısı da bunu

---

451 **Aynı yapıt,** s.81-82.
452 Türkiye'nin tasarıdaki 12. maddeyi ahde vefa ilkesine aykırı biçimde yorumlaması gibi.

doğrular niteliktedir.[453]

Daha sonra, 16 Temmuz 1936 tarihinde T. Rüştü Aras, Büyük Britanya tasarısındaki 22'nci maddenin kaldırılmasını önermiştir. Buna gerekçe olarak ise, Konferans'ta, Türkiye'nin Boğazlar'daki egemenliği konusunda bir kuşku bulunmamasını göstermiştir.[454] Bu açıklamaya hiçbir temsilci itiraz etmediğinden, varılan bu sonucun, sadece Türkiye ve Büyük Britanya için değil, öteki ülkeler için de geçerli olduğunu söylemek mümkün görünmektedir.

Aras tarafından yapılan bu açıklama, 2'nci maddeye ilişkin olarak sürdürülen tartışmalarda ortaya çıkan iki farklı görüşün, birbirini reddetmeden uzlaştırıldığını göstermektedir. Bunlardan biri, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ndeki zabıta yetkisini[455], yargı yetkisini[456] ve geçişin zararsız ve saldırısız olmasını talep etme yetkisini[457] saklı tuttuğu görüşüdür. Diğeri ise, saklı tutulan egemenlik hakkına dayanarak andlaşmanın hükümlerinin sonradan tek taraflı biçimde değiştirilemeyeceği görüşüdür. Bu hazırlık çalışmaları sırasında hiçbir heyet temsilcisi, yukarıda sayılan üç yetki konusunda, Türkiye'nin yaptığı (saklı tutmak anlamına gelen) konuşmalara itiraz etmemiştir.

Saklı tutulduğu belirtilen zabıta yetkisi, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nde geçişi sağlayabilmesi ve deniz trafiğini düzenleyebilmesi anlamına gelmektedir. İşte bu açıdan bakıldığında Türkiye, bir boğazlar tüzüğüyle Montreux'ye aykırı olmamak kay-

---

453 Bu tasarının 22'nci maddesi şöyleydi: "Türkiye'nin serbest iradesiyle kabul ettiği işbu sözleşme hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliği olduğu gibi kalmaktadır."

454 S. Meray-O. Olcay, **a.g.y.**, s.240.

455 Türkiye, saklı tutulan egemenlik hakkının, zabıta yetkisini içerdiğini belirtmiştir. Bkz.S.Meray-O. Olcay, **a.g.y.**, s.362.

456 Türkiye, vermiş olduğu tasarıdaki egemenlik kavramı ile esasen zabıta (kolluk) ve yargı yetkisini elinde tuttuğunu vurgulamak istemiştir. Bkz.S.Meray-O. Olcay, **a.g.y.**, s.327.

457 Aras'ın yaptığı açıklamalar için. Bkz .s.42 ve 64.

dıyla düzenleme yapma yetkisine sahiptir.[458] Bu nedenle, getirdiği maddelerin ayrıca değerlendirilmesi saklı kalmak koşuluyla, genel olarak 1994 Tüzüğü'nün hukuksal bir temele oturduğu söylenebilir. Fakat bu noktada, andlaşmaların yorumunu yapma yetkisi açısından da bir değerlendirme yapılması zorunludur.

Uluslararası hukuka göre, yorum yapma yetkisi iki biçimde kullanılır: i) tarafların ortak yorumu; ii) uluslararası yargı ya da hakemlik organlarının yorumu. Yazarların yorumları, üçüncü bir devlet organınca yapılan yorumlar ve taraf devletlerden birinin tek taraflı yorumu, andlaşmanın öteki taraflarını bağlamaz.[459] Bu nedenle, Montreux'nün hazırlık çalışmaları çerçevesinde yapılan ve yukarıda açıklamaya çalıştığım yorum, Sözleşme'nin öteki taraflarını bağlamamaktadır. Fakat Türkiye, Sözleşme'nin uygulanması ile yükümlü bir devlet olduğundan, gerekli olduğunda birtakım hükümleri yorumlayabilmelidir. Aksi takdirde, Sözleşme'nin açık olmayan noktalarının uygulanması mümkün olamayacaktır.

### C. *Montreux Sözleşmesi Ertesinde Taraf Devletlerin Sergilediği Tutum ve Davranışlar Açısından*

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'ne göre andlaşmalar yorumlanırken, andlaşmanın bağlamı ile birlikte "tarafların, andlaşmanın yorumu konusundaki mutabakatını tesbit eden andlaşmanın uygulanmasıyla ilgili daha sonraki herhangi bir uygulaması" da dikkate alınmalıdır (Mad. 31/3-b).

Montreux hükümleri yorumlanırken, sözü edilen kural çerçevesinde 1936 yılından sonra, Türk Boğazları'ndan geçişin ne şekilde düzenlendiği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle, Türkiye'nin bölgede geçerli kılınan ulusal mevzuatının ve Montreux'nün öteki taraflarının bu mevzuatlar karşısındaki tutumunun değerlendirilmesi gerekmektedir.

---

458 S. Tolunc, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin...", **a.g.m.**, s.15.
459 H. Pazarcı, **I.Kitap**, s.182.

Türkiye, Montreux'nün yürürlüğe girdiği 1936 yılından sonra, 25 Aralık 1965 tarihinden itibaren "İstanbul Liman Tüzüğü"nü Bakanlar Kurulu kararı ile uygulamaya başlamıştır.[460] Bu Tüzük hükümleriyle, "İstanbul Limanı" olarak tanımlanan alan, İstanbul Boğazıdır. İstanbul Liman Tüzüğü, 1933 yılından beri uygulanan "İstanbul Liman Nizamnamesi"ni ve değişikliklerini yürürlükten kaldırmıştır (Mad. 81).

İstanbul Liman Tüzüğü'nün "limanda seyir emniyeti" başlığını taşıyan beşinci bölümü ile "limanda disiplin" başlığını taşıyan altıncı bçlümü, olağan olarak bir kıyı devletinin, kendi iç sularında veya karasularında seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi çerçevesinde sahip olduğu yetkilerin uygulanmasını anımsatan hükümler içermektedir.

Örneğin Tüzüğün 26. Maddesi, İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e doğru geçen gemilerin Boğaz geçit yolu orta hattının Avrupa tarafını; Karadeniz'den gelip Marmara Denizi'ne doğru gidecek olan gemilerinse, sözkonusu orta hattın Anadolu tarafını takip edeceğini hükme bağlamaktadır. Öte yandan, sözkonusu tüzüğün 28. Maddesi'nden İstanbul Boğazı'ndan yapılacak geçişin durdurulabileceği anlaşılmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapmak isteyen gemilerin uyması gereken bir diğer önemli kural ise hıza ilişkindir. Gemiler Boğaz'dan geçişleri sırasında, olağanüstü ve zorunlu nedenler olmadıkça, karaya oranla 10 milden fazla hız yapamazlar (Mad.29).

Özetlemeye çalıştığımız bu maddelerden de anlaşılacağı üzere Türkiye, yürürlüğe koyduğu bir iç-hukuksal işlemle, İstanbul Boğazı'ndan geçişi kısmen de olsa düzenleme yoluna gitmiştir. Üstelik, gözden geçirdiğimiz kaynaklar içerisinde, Türkiye dışında Montreux'nün tarafı öteki devletlerin Türkiye tarafından yapılan bu uygulamaya itiraz ettiklerini veya aykırı davrandıklarını gösteren bir bilgi de bulunmamaktadır.

460 Bkz. **R.G.**, 25 Aralık 1965, Sayı 12186.

Türkiye, yukarıda anlatılan 25 Aralık 1965 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü'nü ve değişikliklerini, 21 Nisan 1982 tarihinde yürürlüğe giren "İstanbul Liman Tüzüğü" ile yürürlükten kaldırmıştır (Mad. 78).[461] Bu yeni liman tüzüğü de, önceki tüzükte olduğu gibi, kıyı devletinin sahip olduğu seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi yetkilerine benzer birtakım hükümler içermektedir.

1982 İstanbul Liman Tüzüğü ile, İstanbul Limanı'nın sınırları olarak tanımlanan ve bu tüzüğe ekli bir haritayla da gösterilen alan, İstanbul Boğazı'nın tamamıdır (Mad. 2 ve Ek-1). Tüzüğün 10. Maddesi daha önce 1965 Tüzüğü'nde gördüğümüze benzer biçimde bir trafik ayrım düzeni oluşturmakta ve güzergahlarına bağlı olarak gemilerin geçişlerinin, sağ veya soldan yapılacağını hükme bağlamaktadır. Yine aynı tüzüğün 13. Maddesi uyarınca İstanbul Boğazı geçiş seyri, zorunlu nedenlerle liman başkanlığınca geçici olarak durdurulabilecektir. Öte yandan, İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapmak isteyen gemilere, 1965 Tüzüğü'nde olduğu gibi, karaya oranla 10 deniz mili hız sınırı konulmuştur (Mad. 14).

Türkiye yine 1982 yılında, bu kez Çanakkale Boğazı'ndan geçişi kısmen (yukarıda açıklamaya çalıştığımız konulara benzer biçimde) bir iç-hukuksal işlemle düzenleme yoluna gitmiş ve "Çanakkale Liman Yönetmeliği"ni, 11 Eylül 1982 tarihinde yürürlüğe koymuştur.[462]

Yine, Türkiye dışındaki Montreux tarafı devletlerin, gerek 1982 İstanbul Liman Tüzüğü gerekse, 1982 Çanakkale Liman Yönetmeliği ile uygulanmaya başlanan kurallara itiraz ettiklerini gösteren bir veri bulunmamaktadır.

Türk Boğazları konusundaki mevzuat hükümlerinin gelişimine ilişkin olarak yukarıda anlatılanlar çerçevesinde Montreux

---

461 Bkz. **R.G.**, 21 Nisan 1982, Sayı 17671.
462 Bkz. **R.G.**, 11 Eylül 1982, Sayı 17809.

Sözleşmesi'nin yorumu yapıldığında, şu sonuca varmak mümkün görünmektedir: Montreux gibi bir uluslararası andlaşmayla belirli konularda Türkiye tarafından üstlenilen yükümlülüklere aykırı olmamak kaydıyla Türkiye'nin, yürürlüğe koyacağı iç-hukuksal işlemlerle Türk Boğazları'ndan geçişi düzenleme yetkisinin elinden alınmadığı konusunda, Montreux'ye taraf devletler arasında üstü kapalı bir uzlaşı ortaya çıkmıştır. Bu da Montreux'nün yorumlanmasında dikkate alınması gereken önemli bir unsurdur.

*Ç. Sonraki Uluslararası Sözleşmeler Açısından*

Buraya kadar ele aldığımız hukuksal argümanlar, Türkiye'nin bir iç-hukuksal işlemle Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini genel olarak düzenleme yetkisinin varlığını ortaya koyarken, bu başlıkta ele alınacak olan argüman, Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu mevzuatın birtakım hükümlerinin hukuksal dayanağı olarak gösterilebilecektir.

Montreux Sözleşmesi'nden sonra kabul edilmiş olan birtakım uluslararası sözleşmelerin, Türkiye'ye, Boğazlar Bölgesi'nde değişik birtakım yetkileri kullanma hakkı verdiğini söylemek mümkün görünmektedir. Hukuksal değeri bulunan yaklaşımın dayanak noktası, uluslararası hukukta andlaşmaların çatması konusunda uygulanan kurallardır.

Uygulanan uluslararası hukuk kurallarına göre, çatışan andlaşmalar çatmaya ilişkin bir hüküm içermiyorsa ve bu andlaşmaların tarafları aynıysa, temel kural, sonraki andlaşmanın önceki andlaşmaya üstün olacağıdır.[463] Eğer sonraki andlaşma, önceki andlaşmanın içerdiği konuları her yanıyla düzenlemiyorsa, bu durumda sonraki andlaşmanın hükümleri ile önceki andlaşmanın ona aykırı olmayan hükümleri yürürlükte kalacaktır.[464]

---

463 **Aynı yapıt,** s.192.
464 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Söz., mad.30/3.

1936 yılından günümüze, denizcilik alanında Türk Boğazları'ndan geçişi de ilgilendirebilecek nitelikte birtakım uluslararası sözleşmeler akdedilmiştir. Bugün Montreux'ye taraf olan devletlerin[465] tümü, bu sözleşmelerin bir bölümü ile kendilerini bağlamışlardır.[466] Daha çok denizde güvenlik ve çevre sorunlarına ilişkin olan bu uluslararası sözleşmeler şunlardır: i) "Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi 1974" (SOLAS 74); ii) "Uluslararası 1972 Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü Kuralları" (COLREG 72); iii) 1989 "Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi".

15 Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe giren COLREG 72, çeşitli[467] hükümleri ile taraf devletlere trafik ayrım düzeni kurma yetkisi vermektedir. Türkiye'nin 1994 Tüzüğü ile uygulamaya başladığı trafik ayrım düzeninin Montreux Boğazlar Sözleşmesi açısından hukuksal olmadığı ileri sürülse bile, COLREG 72, tarafları aynı olan sonraki sözleşme konumunda olduğundan Türkiye'ye bu yetkiyi vermektedir.

Öte yandan, 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe giren SOLAS 74 ve bu sözleşmenin deniz kazalarını önlemedeki yetersizliğinin anlaşılması üzerine, ek zorunlu kuralları düzenleyen SOLAS 78 ,[468] deniz ulaştırması ve taşımacılığında güvenlikle ilgili en kapsamlı uluslararası mevzuattır.[469] SOLAS sözleşmeleri, aksi

465 Rusya Federasyonu'nun, Sovyetler Birliği'nin bütün andlaşmalarının herhangi bir özel işleme gerek olmaksızın kendisini bağladığı biçimindeki yaklaşımı, uluslararası toplum tarafından kabul görmüştür. Ayrıca, eski Yugoslavya ülkesinde ortaya çıkan yeni devletlerin, tanındıkları taktirde, önceki devletin andlaşmaları ile ilke olarak bağlı olacakları kabul edilmektedir. Bkz. H. Pazarcı, **III. Kitap,** s.31. "Montreux'un tarafları" bu bilgiler ışığında değerlendirilmelidir.

466 Bu sözleşmelere taraf olan devletlerin detaylı tablosu için bkz. "Konvansiyonların Statüsü", **Denizatı,** İstanbul (Ağustos-Eylül 1994), s.45-48.

467 Kural 1/d ve Kural 10.

468 1 Mayıs 1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

469 T.C. Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı, **Denizlerin Gemi ve Diğer Deniz Araçlarıyla Kirlenmesinin Önlenmesi İçin Sistem Araştırması,** İstanbul, Aralık 1990, s.20.

belirtilmedikçe, sadece "uluslararası sefer yapan gemilere" uygulanacak kuralları içerir.[470] Boğazlar Bölgesi'den durmaksızın geçen ya da bu bölgede bir limana gelen gemi de uluslararası sefer yapan gemidir. Bu nedenle, Boğazlar'dan (durarak ya da durmaksızın) geçen gemiler, SOLAS kurallarına uygun olmak zorundadırlar. Gemilerin SOLAS kurallarına uygunluğunu gösteren birtakım sertifikalar bulunmaktadır. Uluslararası sefer yapan bir gemi, Sözleşme'ye taraf devletlerden birinin limanına girdiğinde, sözkonusu devletin görevlileri tarafından bu belgelerinin geçerliliği konusunda denetime tabi tutulabilirler.[471] Türkiye'nin, Boğazlar Bölgesi'ndeki bir limana uğrayan gemiyi, bu açıdan denetleme yetkisi vardır. Türkiye, 1982 yılında çıkarmış olduğu İstanbul Liman Tüzüğü[472] ve Çanakkale Liman Yönetmeliği[473] ile, gerek İstanbul Boğazı'nı gerekse Çanakkale Boğazı'nın önemli bir bölümünü "liman" olarak tanımlamıştır. Boğazlardan durmaksızın geçecek olan gemiler, bu liman alanını kullanmak zorunda olacağından, Kural 19/a.'da yapılan tanım çerçevesinde, bu gemiler de SOLAS kurallarına uygunluk denetimine tabi tutulabileceklerdi. İşte bu Sözleşme ile Türkiye, Boğazlardan geçiş yapmak isteyen gemilerin teknik yeterlilikleri konusunda bir sorun sözkonusu olduğunda, bu durumu kıyıdaki istasyonlara bildirmelerini talep etmektedir.[474] Bir geminin teknik yeterliliği için gerekli olan ve 1994 Tüzüğü'nde ayrıntılı olarak belirtilen unsurların (radar, haberleşme sistemleri ve VHF cihazı gibi) birçoğu SOLAS kuralları ile aynıdır.[475]

470 Bu sözleşmelerde "uluslararası sefer yapan gemi", sözleşmeye taraf olan bir ülkeden başka bir ülke limanına ya da tam tersi doğrultuda sefer yapan gemi biçiminde tanımlanmıştır. Bkz. IMO, **Consolidated text of the annex to the 1974 SOLAS Convention,** London, 1986, I. Bölüm, kural 1/a.

471 **Consolidated text of the annex to the 1974 SOLAS Convention,** London, 1986, I. Bölüm, kural 19/a.

472 **R.G.,** 21.4. 1982, Sayı 17671.

473 **R.G.,** 11.9.1982, Sayı 17809.

474 1994 Boğazlar Tüzüğü, mad.6-8 ve mad. 10.

475 **Consolidated text of the annex to the 1974 SOLAS Convention,** London, 1986, I. Bölüm, Kural 6-10 ve II.Bölüm, Kural 29.

Fakat bu yaklaşımdan yararlanılarak, 1994 Tüzüğü'ndeki kurallar yoluyla Türkiye'nin kullandığı yetkilerin tamamının hukuksal geçerliliğini savunmak mümkün değildir. Bu yeni uluslararası sözleşmelerin Türkiye'ye kazandırdıkları, trafik ayrım düzeni kurma ve gemilerin teknik yeterliğini denetleme yetkilerinden ibarettir. Örneğin, Türkiye'nin Boğazlardaki deniz trafiğini, çeşitli nedenlerle geçici olarak durdurmasına ilişkin Tüzük maddesinin uluslararası hukuka uygun olup olmadığı konusunda, "sonraki sözleşmeden kaynaklanan yetki" yaklaşımından yola çıkılarak bir sonuca varılamayacaktır.

*D. Boğazların Kendine Özgü Yapıya ve Statüye Sahip Olmaları Açısından*

1982 B.M.D.H.S., uluslararası boğazlarla ilgili hükümlerinin, geçişin uzun süreli bir uluslararası sözleşme ile düzenlendiği boğazların hukuksal rejimini etkilemeyeceğini kabul etmiştir.[476] Bu tür uluslararası boğazları, **sui generis** yapıya sahip boğazlar olarak nitelemek mümkündür. Bu nedenle, Türk Boğazları'ndan geçiş ve Türkiye'nin yetkileri, öncelikle Montreux Sözleşmesi'nden yola çıkılarak değerlendirilmelidir.

Gerek Montreux Sözleşmesi, gerekse Türk Boğazları'nın yapısı[477], geçiş rejimi ayrı bir uluslararası sözleşme ile düzenlenmiş olan öteki uluslararası boğazlardan önemli farklılıklar göstermektedir. Herşeyden önce, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tuzluluk farkından kaynaklanan akıntılar (yüzey ve alt) Boğazlar'daki dönüm noktalarına çarparak "aksi yönde akıntı" meydana getirmektedirler.[478] Bu akıntıların hızı, rüzgar, basınç değişikliği ve Boğazlar'ın dar olması nedeniyle 8 deniz miline kadar çıkabilmektedir.[479] Örneğin, İstanbul Boğazı'ndan geçmek isteyen bir gemi, keskin dönüşler nedeniyle en az 12 kez

476 1982 B.M.D.H.S., mad.35/c.
477 Fizyolojik, hidrolojik ve meteorolojik açıdan.
478 E. İneceli, **a.g.y.**, s.31.
479 B.Öztürk, **a.g.m.**, s.147.

rota değiştirmek zorundadır.[480] Ayrıca, yılın çeşitli dönemlerinde bölgedeki seyri önemli ölçüde zorlaştıran sis de, Türk Boğazları'nın kendine özgü yapısını ortaya koyması açısından önem taşır.

Öte yandan, Montreux Sözleşmesi de, içerdiği hükümler itibariyle kendine özgü, benzeri görülmemiş bir uluslararası sözleşme niteliği kazanmaktadır. Sözleşme, savaş gemilerinin geçişi konusunda bu gemilerin türlerine[481] göre bir ayrım yapmaktadır. Belirli koşullar altında geçiş hakkı bulunan savaş gemileri, Boğazlarda bulunacak yabancı savaş gemileri açısından belirli bir sayıyı ya da tonajı aşmamak zorundadırlar (mad.10/1). Montreux Sözleşmesi, savaş gemilerinin geçişi açısından Karadeniz'e kıyısı bulunan ve bulunmayan devletlerin gemileri arasında da bir ayrım yapmaktadır. Bu bayrak ayrımı çerçevesinde, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin belirli türden savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi yasaklanmıştır.[482]

Sözleşme ayrıca, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin Boğazlar'ı geçmeye hak kazanan savaş gemilerine, Karadeniz'deki toplam tonajları açısından da sınır getirmektedir.[483] Yine bu tür savaş gemilerinin Karadeniz'de 21 günden fazla kalmaları mümkün değildir (mad.18/2).

Hepsinden önemlisi Sözleşme, gerek ticaret gerekse savaş gemilerinin geçişini değişik zamanlarda farklı biçimlerde düzenlemiştir. Boğazlardan geçiş rejimi, savaş zamanında, barış zamanında ya da Türkiye kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissettiği zaman, değişik biçimlerde karşımıza çıkmaktadır.[484] Statüsü uzun süreli bir uluslararası andlaşma ile

480 E. İnceeli, a.g.y., s.29.
481 Yardımcı gemiler, küçük savaş gemileri ve hafif su üstü gemileri gibi.
482 Bunlar, uçak gemileri, hattı harp gemileri ve denizaltılardır. Bkz. Sözleşme'nin II nolu eki.
483 Toplam tonaj sınırı olağan olarak 30 000 tondur (mad.18/1,a).
484 Montreux'un getirdiği rejimle ilgili olarak bkz. Birinci Bölüm.

düzenlenmiş olan öteki uluslararası boğazların hiçbirinde, bunlara benzer hükümler bulunmamaktadır.[485] İşte, Türk Boğazları'nın bu farklılığı ve kendine özgü statüsü, kimi zaman, öteki uluslararası boğazlar açısından geçerli olan yapılageliş kurallarının dışında tutulabilmesi için bir gerekçe olarak ileri sürülebilir. Kuşkusuz, Türk Boğazları'nın *sui generis* statüye sahip olması ve bu yolla birtakım uluslararası hukuk kurallarından muaf tutulabilmesi, bu durumun Montreux'ye taraf öteki devletlerce de kabulü ile mümkündür. Fakat 1994 Tüzüğü ertesinde yaşanan gelişmeler, bahsekonu devletler arasında bu türden bir eğilimin olmadığını göstermiştir.

## IV. 1994 ve 1998 TÜZÜKLERİNİN TARTIŞMA YARATAN HÜKÜMLERİ

1994 ve 1998 yıllarında Türkiye tarafından yürürlüğe konulan tüzüklerin uluslararası hukuka uygunluğu tartışması, Montreux Sözleşmesi'ndeki boşluklardan kaynaklanmaktadır. Bu boşlukların doldurulması açısından dikkat edilmesi gereken iki nokta bulunmaktadır. Bunlardan ilki, 1936 yılında yürürlüğe konulan Montreux Boğazlar Sözleşmesi bugün hala yürürlükte bulunduğundan, sözleşmenin boşluklarının doldurulmasında anlamı açık olan hükümlerin esas alınması ve yapılacak olan düzenlemelerin bu hükümlere uygun olması gerektiğidir. Yani, sonraki düzenlemeler Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne ters düşmemelidir.[486]

İkinci nokta, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde belirtilen geçiş serbestliği ilkesine ilişkindir. Montreux Sözleşmesi'nin 1. maddesinde kabul edilen Boğazlardan geçiş ve seyrisefain ser-

485 Bkz. S.Toluner, a.g.y., s.148-154; Y. İnan, a.g.y., s.2. Geçiş rejimi, uzun süreli ve çok-taraflı andlaşmalarla düzenlenmiş olan öteki boğazların rejimiyle ilgili olarak bkz. Bing Bing Jia, **The Regime of Straits in International Law**, Clarendon Press, Oxford, 1998.

486 Burada, yukarıda açıklanan hukuksal argümanlar da dikkate alınmalıdır.

bestisi ilkesinin, Sözleşme'nin 28. maddesi ile süresiz olduğu hükme bağlanmıştır. Bu nedenle, Montreux'un ortadan kalkması ya da boşluklarının doldurulması durumunda, Türkiye'nin kullanacağı egemen yetkiler veya getirilecek olan yeni rejim, hiçbir biçimde, geçiş serbestisi ilkesine ters düşmemelidir.[487]

Daha önce ele alınan hukuksal argümanlar çerçevesinde bakıldığı zaman, Türkiye'nin 1994 Boğazlar Tüzüğü benzeri bir iç-hukuksal düzenlemeye gitme hakkı bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Fakat 1994 Tüzüğü içerisindeki birtakım hükümlerin, gerek Montreux Sözleşmesi'ne, gerekse bu sözleşme içerisinde süresi sonsuz kabul edilen geçiş serbestliği ilkesine uygunluğu tartışmalara neden olmuştur. Bu başlık altında sözkonusu tartışmalı hükümler ele alınacaktır.

*A. 1994 Tüzüğü'nün Tartışma Yaratan Hükümleri*

*1. Büyük gemiler (mad.29)*

29. madde uyarınca büyük gemilerin[488], Boğazlar'dan geçebilmesi için seferlerinin planlanması aşamasında, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi gerekmektedir. Oysa Montreux Sözleşmesi'ne göre ticaret gemileri Boğazlardan geçerken, sadece birtakım resim ve harçların alınmasını kolaylaştırmak amacıyla kıyıdaki memurlara adlarını, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildirmelidirler. Burada, istenilen bilgiler arasında geminin yükü bulunmamaktadır. Sözleşme ayrıca, ticaret gemilerinin sağlık denetimi dışında hiçbir merasime tabi olmadığını da kabul etmektedir.[489] Tüzük, 29. Maddenin devamında, Denizcilik Müsteşarlığı'nın Boğazlar'ın morfolojik yapısını, fiziki

487 Bununla beraber, andlaşmalar hukuku kurallarına göre, Montreux Sözleşmesi'ne taraf devletlerin, oybirliği ile bu geçiş serbestisi ilkesinden vazgeçme imkanları ortadan kalkmış değildir. Bkz.1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Söz., mad.39.

488 Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemi (mad2/j).

489 Mad.2.

durumunu, geminin boyutları ve manevra yeteneğini ve başka birtakım unsurları da gözönünde tutarak "değerlendirme yapacağını ve sonucunu başvuranlara bildireceğini" belirtmektedir. Buradan, Denizcilik Müsteşarlığı'nın bu tür geçişlere izin vermeyebileceği anlamı çıkarılmıştır.[490] Fakat Türk heyetinin, Hukuk Komitesi'nde Rusya Federasyonu'nun iddialarını cevaplandırırken yaptığı açıklamada[491] belirttiği üzere, bu maddeden, bölgeden geçiş yapacak olan gemilerin Türkiye'den izin almaları gerektiği sonucu çıkarılmamalıdır. Bu türden bilgiler bölgedeki deniz trafiğinin düzenlenebilmesi açısından gereklidir. Patlayıcı, yanıcı veya çevreye zarar verebilecek nitelikte yük taşıyan gemilerin yükleri önceden bilinirse, bunların geçişlerinin güvenli olabilmesi için gerekli özel önlemler alınabilecektir. Öte yandan, U.D.Ö. çerçevesinde kabul edilen "Kural ve Tavsiyeler" ile Türkiye'ye, trafik ayrım düzenine uygun seyir yeteneği bulunmayan gemiler sözkonusu olduğunda iki yönlü trafiği geçici olarak durdurma ya da (geçici olarak) trafik ayrım düzenini askıya alma hakkı tanınmıştır.[492] Türkiye'nin bu yetkilerini kullanarak sözkonusu gemilerin geçişini güvenli kılabilmesi için, önceden gemi ve yükü hakkında bilgiye sahip olması gerekmektedir. Ayrıca, iki yönlü trafiğin durdurularak tek yönlü biçime dönüştürülmesi büyük gemilerle sınırlı bir yetki olmayıp trafik ayrım düzenine uyamayacak olan tüm gemiler için geçerlidir.[493]

---

490 IMO, LEG 71/12, **Unconformity of the Turkish Regulations for Traffic Order in the Area of the Straits and the Sea of Marmara to the Rules and Recommendations adopted by the Maritime Safety Committee**, London, 5 August 1994, s.2.

491 IMO, LEG 71/12/1, **Any Other Business-the Turkish Straits**, London, 8 September 1994, s.2.

492 Bkz. IMO, SN/Circ.166, **Routing Measures Other Than Traffic Separation Schemes-Rules and Recommendations on Navigation Through the Strait of İstanbul, the Strait of Çanakkale and the Marmara Sea**, 1 June 1994, Annex.

493 **Aynı yapıt.**

1994 Tüzüğü uyarınca "büyük gemi", tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemidir (mad.2/j). Daimi Uluslararası Denizcilik Şirketi Kongresi[494] tarafından hazırlanan ve dünya genelinde kabul gören çalışmada[495] detaylı biçimde açıklandığı üzere, dar suyollarında gemilerin emniyetli dönüş yapabilmeleri için saptanmış birtakım kriterler bulunmaktadır. Bu kriterler çerçevesinde yapılan hesaplamalara göre, dönüş yapılacak olan yerin ortasından geçen hattın kıyıya olan uzaklığı, geçiş yapan geminin uzunluğunun en az 5 katı olmalıdır. Ancak böyle bir durumda güvenli dönüş gerçekleştirilebilir.[496] Ayrıca iki keskin dönüş arasında kalan ve geminin seyredeceği alanı oluşturan uzaklık da, gemi uzunluğunun en az 10 katı olmalıdır.[497] Ek V, VI ve VII sırasıyla 150, 200 ve 300 metre uzunluktaki gemilerin Türk Boğazları'ndan geçişlerinin, yukarıdaki kriter ve ölçümler çerçevesinde güvenli geçiş ve dönüş sınırının altında kaldığını açıkça göstermektedir.

Bu veriler ışığında, 29.maddedeki "İdare, Boğazların morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutlarını... gözönünde tutarak değerlendirme yapar ve sonucu başvuranlara bildirir" ifadesinden, Türkiye'nin birtakım büyük gemilerin geçişine izin vermeyeceği sonucunu çıkarmak mümkün değildir. Yukarıda anlatılanlardan da anlaşılacağı gibi, uzunluğu 150 metrenin üzerinde olan gemilerin Boğazlardan geçişi, tehlike riskini ciddi anlamda artırmaktadır.[498] Bu nedenle, 29.madde ile büyük gemilerden istenen gemi ve yükü hakkındaki bilgi, hayati önem taşır.[499] 1994 Tüzüğü yürürlüğe girdikten sonra, uzunluğu 150

494 *PIANC- Permanent International Assosication Navigation Congress.*
495 *Water Design Consideration.*
496 PIANC, "Course Alterations and Curves", **Water Design Consideration,** s.46.
497 **Aynı yapıt.**
498 IMO,NAV 43/INF5, **Routing of Ships, Ship Reporting and Related Matters,** London,18.4.1997,s. 6.
499 Türk Boğazlarından geçen birtakım gemilerin radyoaktif atık veya yük taşıdığı unutulmamalıdır.

metreden daha fazla olan gemilerin römorkör eşliğinde ve trafik tek yönlü kapatılarak Boğazlardan geçirildiği bilinmektedir. Tahmin edilebileceği gibi, bu türden önlemlerin alınabilmesi için Türkiye'nin önceden bilgi sahibi olması gereklidir.

2. *Nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler (mad.30)*

Sözkonusu madde uyarınca, Boğazlar'dan geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler ile tehlikeli ve zararlı atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar. Buradan hareketle Türkiye'nin bu tür gemilerin geçişine izin vermeyebileceğini söylemek mümkündür. Bu nedenle 30. madde, Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yeralan "bayrağı ve yükü ne olursa olsun Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam serbestisinden yararlanır" ibaresi çerçevesinde sorun yaratmaktadır. Fakat bu madde sonraki uluslararası sözleşmeler çerçevesinde ele alındığında bir ölçüde anlam kazanır. U.D.Ö., kuruluşundan bugüne değin, kimyasal ve radyoaktif yükler ile öteki tehlikeli yüklerin taşınmasında güvenliği artıran ve kaza riskini azaltan birtakım kriterler geliştirmiştir.[500] Bu kriterler U.D.Ö. üyesi bütün devletleri bağladığından, Montreux Sözleşmesi'nin bu kriterlerle çelişen maddelerinin geçerliliğinin tartışmalı hale geldiğini söylemek mümkündür. Zaten Türkiye, 30.maddeyi getirmesindeki asıl amacını bu maddenin devamında açıklamaktadır: "Tehlikeli yük taşıyan gemilerle geçişi özel izne bağlı nükleer güçle yürütülen, nükleer yük taşıyan ya da nükleer, tehlikeli ve/ veya zararlı atık taşıyan gemiler, U.D.Ö. tarafından çıkartılan kurallara uygun nitelikte olacaklar ve yüklerini bu kurallara uygun olarak taşıyacaklardır." Bu kurallara uygun olmayacak biçimde yük taşıyan gemilerin geçişine izin verilmeyecektir.

---

500 Bkz. S. Mankabady, a.g.y., s.57-135.

Öte yandan Türkiye, bu madde ile zorunlu kılınan önceden izin alınmasını talep etme hakkını 1989 tarihli Basel Sözleşmesi'ne dayandırmaktadır.[501] Türkiye, "Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Bazel Sözleşmesi"ni Bakanlar Kurulu'nun 7 Mart 1994 tarih ve 94/5419 sayılı kararıyla iç hukukuna aktarmıştır.[502] Bu Sözleşme'nin "Tanımlar" başlığını taşıyan 2.maddesinde (12.fıkra) ihracatçı veya ithalatçı devlet dışında, tehlikeli atıkların ya da diğer atıkların geçtiği veya geçişinin planlandığı devlet "Transit Devlet" olarak tanımlanmıştır. Bu türden atıklar taşıyan bir geminin, Türk Boğazları'ndan, herhangi bir limanda durmaksızın geçmesi durumunda Türkiye, transit devlet sıfatını kazanacaktır. 6.madde ise (4.fıkra), sözleşmeye taraf olan transit devletlerin yetkilerinin neler olduğunu ortaya koymaktadır: "Bu Sözleşme'ye taraf olan transit devletlerin herbiri, bildirimi[503] almış olduğunu derhal bildirimde bulunan tarafa teyid edecek ve daha sonra, sözkonusu taşınıma şartlı veya şartsız olarak rıza gösterdiğini, *izin vermeyi reddettiğini* veya ek bilgi istediğini belirten yazılı cevabını, 60 gün içinde bildirimde bulunan tarafa gönderebilecektir. İhracatçı devlet, transit devletin *yazılı iznini almadan,* sınırlarötesi taşınımın başlatılmasına izin vermeyecektir..."

İşte Türkiye, Basel Sözleşmesi'nin bu hükümlerine dayanarak, 1994 Tüzüğü'nün 30.maddesi ile tehlikeli ve zararlı atık taşıyan gemilerin geçişlerinden önce izin almaları prosedürünü getirmiştir. Montreux Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin önemli bir bölümü Bazel Sözleşmesi'ne de taraftırlar. Her iki metne de imza koymuş olan devletler, Fransa, Yunanistan, Ro-

---

501 IMO, LEG 71/12/1, **Any Other Business-the Turkish Straits,** London, 8 September 1994, s.2.
502 Metin için bkz. **R.G.,** 15.5.1994, Sayı 21935.
503 Tehlikeli atık taşınacağına ilişkin bildirim kasdedilmektedir.

manya, Rusya Federasyonu, İngiltere ve Türkiye'dir.[504] Atıkların taşınmasından önce transit devletten izin alınması kuralını getiren Basel Sözleşmesi, Montreux'ye göre sonraki tarihli bir sözleşmedir. Bu nedenle, 30.maddenin Montreux'ye aykırı olduğu iddia edilse bile, Montreux'un ilgili maddesinin en azından Basel Sözleşmesi'ne taraf devletler açısından değiştirildiğini söylemek mümkündür. Yani, Türkiye, Tüzüğün 30. Maddesi ile yürürlüğe konulan kuralın geçerliliğini, Basel Sözleşmesi'nden yola çıkarak Montreux'ye taraf devletlerin bir bölümüne karşı ileri sürebilir. Fakat Basel Sözleşmesi'nin sadece "atıklar" konusunda düzenleme yaptığı ve bu sözleşme ile bahsekonu nitelikte yük taşıyan gemilerin geçişi açısından bir değerlendirme yapılamayacağı unutulmamalıdır.

*3. Kılavuz kaptan almak zorunda olan gemiler (mad.31)*

Boğazlar'dan geçen 150 metre ve daha büyük Türk gemileri, bu madde uyarınca, seyir, can, mal ve çevre güvenliği nedeniyle kılavuz kaptan almak zorundadırlar. Yabancı bayraklı gemiler ise kılavuz kaptan almaları için uyarılırlar. Burada, Montreux Sözleşmesi'ndeki açık hüküm[505] nedeniyle, yabancı bayraklı gemiler için kılavuzluk zorunlu kılınmamıştır. Ancak, Sözleşme, kılavuz ve römorkajın isteğe bağlı olması kuralını, bayrak ayrımı yapmaksızın bütün devletlerin ticaret gemileri için getirmiştir. Bu nedenle, burada Türk gemileri aleyhine bir ayrım ve Montreux hükümlerinin ihlali sözkonusudur.

*4. Seyir Planı I ve II ile ilgili maddeler (mad. 7 ve 8)*

Tüzük, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile 500 groston ve daha büyük gemilerin, Boğaz ağzına girmeden en az 24 saat önce, trafik kontrol merkezlerine, üzerinde geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan ta-

---

504 Bkz. U.N., **Multilateral Treaties Deposited With the Secretary General Status as at 31 December 1991,** New York, 1992, s.871.
505 Mad. 2/4.

lebi olup olmadığına ilişkin bilgilerin yazılı olduğu Seyir Planı I'i vermelerini hükme bağlamıştır.[506] Tüzük ayrıca, Seyir Planı I'i vermiş olan gemilerin, Boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce ya da Boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi daha önce gerçekleşirse), trafik kontrol istasyonuna VHF ile Seyir Planı I'dekine benzer[507] bilgileri aktarmaları gerektiğini belirtmektedir. Gerçi Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde açıkca, Boğazlardan geçecek olan gemilerden geçişlerinden önce bir bildirimde bulunmalarının talep edilmeyeceği yazmamaktadır. Ama daha önce de belirtildiği üzere Montreux'nün 2. Maddesi, geçiş yapacak olan gemiler için bir bildirim içermektedir. Fakat bu bildirimin amacı geçiş resim ve harçlarının alınmasını kolaylaştırmak olup, istenilen bilgiler arasında geminin yükü bulunmamaktadır. Öte yandan, 29. madde için söylediğimiz gibi, eğer konuya Montreux'deki "hiçbir merasime tabi olmaksızın" ibaresi açısından bakılırsa, yine bir uluslararası hukuka uygunluk sorunu gündeme gelecektir.

Fakat yukarıda büyük gemilerin geçişine ilişkin olarak belirttiğimiz gerekçeler burada da geçerlidir. Türkiye'nin, U.D.Ö. çerçevesinde kendisine verilen iki yönlü trafiği geçici olarak tek yönlü biçimde düzenleme ya da trafik ayrım düzenini tamamen askıya alma hakkını kullanabilmesi için, Seyir Planı I ve II'dekine benzer birtakım bilgilere önceden sahip olması gerekmektedir. Zaten U.D.Ö., Türk Boğazları konusundaki "Kural ve Tavsiyeleri" ile Türkiye'ye, bu hakları bölgedeki geçişin güvenli olabilmesi için tanımıştır. Bu nedenle Türkiye, geçiş güvenliğini sağlama yükümlülüğü altındadır. İşte Seyir Planı I ve II bu açıdan değerlendirilmelidir.

Aslında, ticaret gemileri için geçişten önce bildirimde bulunma yükümlülüğü, boğazlarla ilgili yapılageliş kurallarında da

506 Mad. 7.
507 Geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, rapor mevki, boğaz ağzına tahmini varış zamanı, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı gibi bilgiler.

bulunmamaktadır. Fakat bu tür bildirimlerin, bölgede oluşturulacak olan trafik düzenlemesinin etkin ve sağlıklı biçimde işletilebilmesi açısından zorunlu olmaları nedeniyle, makul karşılanması gerektiği kanaatindeyiz.

*5. Zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması (mad.24)*

Bu madde, U.D.Ö.'de yapılan tartışmalar sırasında, 1994 Tüzüğü'ne yönelik eleştirilerin başlıca konusunu oluşturuyordu. Özellikle Bulgaristan ve Rusya Federasyonu, kabul edilemeyecek birtakım nedenlerle trafiğin durdurulduğunu ve bu yüzden ciddi mali kayıpları olduğunu ileri sürerken, en çok bu maddeyi eleştirmişlerdi. Ayrıca, trafiğin durdurulması nedeniyle Boğaz ağzındaki birikmelerin, kaza riskini artırdığını da belirtmişlerdi.

Trafiğin durdurulması konusunda, Montreux'den yola çıkarak bir sonuca varmak mümkün görünmemektedir. Bu hükmü eleştirenlerin üzerinde durdukları nokta, böyle bir ertelemenin Montreux ile getirilen geçiş serbestliği ilkesine aykırı olduğudur. Geçişin ertelenmesi, elbette geçiş serbestliğini kısıtlamak anlamına gelir. Fakat burada unutulmaması gereken nokta, bu türden önlemlerin alınmaması durumunda geçiş serbestliğinin, bir deniz kazası ile uzun bir süre tamamen ortadan kalkabileceğidir. Bu konudaki yapılageliş kurallarına göre, uluslararası boğazlardan geçiş geçici olarak dahi askıya alınamaz.[508] Sözkonusu maddenin hukuka uygunluğu, hem bu açıdan hem de Montreux'deki "hiçbir merasime tabi olmadan" ibaresi nedeniyle tartışma yaratmıştır. 24.maddede, Boğazlardaki trafiğin ertelenmesine yol açacak olan zorunlu nedenler arasında, bilimsel araştırmalar ve sportif faaliyetler de sayılmıştır. Ama bugüne dek, bilimsel araştırma yapılacağı gerekçesi ile Boğazlardaki trafik askıya alınmamıştır. Son beş yıl içerisinde, UNESCO ve diğer uluslararası kuruluşların desteği ile düzenlenen sportif fa-

508 1982 B.M.D.H.S., mad.44, 45/2 ;1958 Cenevre K.B.B.S., mad. 16/4.

aliyetler nedeniyle ise, Boğazlar toplam 20 saat trafiğe kapatılmıştır. Bundan başka, İstanbul Belediyesi tarafından atık su boruları yerleştirilmesi amacıyla, bölgedeki trafik kısa süreli olarak durdurulmuştur.[509]

Öte yandan, rakamlara bakıldığında Boğazlarda trafiğin geçici olarak durdurulmasına yol açan asıl nedenin, yukarıda sözü edilen sportif faaliyetler veya bilimsel araştırmalar değil, geçiş yapan büyük gemiler olduğu anlaşılmaktadır. Bu ertelemelerin amacı, Boğazların fiziksel ve morfolojik özellikleri nedeniyle büyük gemilerin geçişi sırasında karşılaşılabilecek olan kazaları ortadan kaldırmaktır. Hatta, birtakım büyük gemilerin Boğazların belirli bölgelerinden geçişleri sırasında, bölgede başka bir geminin seyir halinde bulunmaması gerekmektedir. 1996 yılında yapılan trafik ertelemelerinin %94'ü, büyük gemilerin geçişi nedeniyle ortaya çıkmıştır.[510] Öte yandan, ertelemeye neden olan büyük gemilerin, U.D.Ö.'de yapılan tartışmalar sırasında, trafiğin ertelenmesinden asıl şikayetçi olan devletlere ait olduğunu vurgulamakta yarar vardır. 1996 yılında, Türk Boğazlarını en çok kullanan 7 ülkeye[511] ait büyük gemiler, ertelemelerin tamamının nedenini oluştururken, bir tek Türk gemisi dahi ertelemeye yol açmamıştır. Örneğin, aynı yıl içerisinde, Rusya Federasyonu bayrağı taşıyan gemilerin yol açtığı ertelemeler, öteki devletlere ait 316 geminin toplam 102 saat Boğazların giriş bölümlerinde bekletilmelerine neden olmuştur. Yine, Malta bayraklı gemilerin neden olduğu ertelemeler ise, 833 gemiyi 466 saat bekletmiştir.[512] Burada belirtilmesi gereken bir diğer önemli nokta, 1982 yılında gerek İstanbul Liman Tüzüğü'nün

509 IMO, LEG 71/12/1, **Any Other Business-the Turkish Straits,** London, 8 September 1994, s.2

510 Bkz. Ek VIII ve IX.

511 Malta, Yunanistan, Rusya Federasyonu, G.K.R.Y., Liberya, Ukrayna, Panama.

512 IMO, NAV 43/INF.5, **Routing of Ships, Ship Reporting and Related Matters,** London,18 April 1997,s. 5. Ayrıca bkz. Ek -X ve XI.

(mad.13) gerekse Çanakkale Liman Yönetmeliği'nin (mad.21), Boğazlardan geçişin zorunlu nedenlerle geçici olarak durdurulabileceğini hükme bağlamış olmalarıdır (hatta bu kural, 1965 yılındaki İstanbul Liman Tüzüğü'nde de yer almıştır). Yani Türkiye, yaklaşık 15 yıl önce bir iç hukuksal işlemle bu türden bir yetkiyi kullanmaya başlamıştır. Eldeki bilgiler, Türkiye'nin bu davranışının bu kural 1994 yılında Boğazlar Tüzüğü'nde yer alıncaya dek, Boğazları kullanan devletlerden hiçbirinin itirazına maruz kalmadığını göstermektedir.

Öte yandan, zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması başlığı altında yer almayan, fakat yürürlüğe konulma nedeni ve doğurduğu sonuçlar itibariyle bu başlığın kapsamı içerisinde düşünülebilecek başka bazı hükümler de bulunmaktadır. Bunlar, akıntı[513] veya görüş uzaklığı[514] nedeniyle geçişin kısıtlanması ya da yasaklanmasına ilişkin maddeler ile tehlikeli yük taşıyan bir büyük geminin Boğazdan girmesi durumunda, aynı niteliklere sahip başka bir geminin içeriye alınmayacağına (ya da karşı yönden alınmayacağına[515]) dair maddelerdir. Sözü edilen bu maddelerin uluslararası hukuka uygun olup olmadıkları konusunda bir değerlendirme yapılırken, 24. Maddedeki gibi, 1936 yılından sonra Türkiye tarafından yapılan uygulama ve Montreux'nün öteki taraf devletlerinin tepkisizliği göz önünde bulundurulmalıdır.

*B. 1998 Boğazlar Tüzüğü ve Tartışma Yaratan Hükümleri*

Türkiye, 6 Kasım 1998'de yeni bir boğazlar tüzüğü yürürlüğe koyarak daha önce açıklamaya çalıştığımız 1994 Tüzüğü'nü yürürlükten kaldırmıştır.[516] Bu yeni tüzük, öncekine göre birtakım farlılıklar içermektedir. Türkiye'nin, 1994 Tüzüğü'ne oranla, bu yeni tüzükle geçiş rejimini bazı açılardan yumuşattı-

513 Mad. 40 ve 50.
514 Mad. 41 ve 51.
515 Mad. 52 ve 42.
516 Bkz. **R.G.**, 6 Kasım 1998, Sayı 23515 mükerrer, mad. 52.

ğını, bazı açılardan ise daha da katılaştırdığını söylemek mümkündür.

İlk bakışta dikkati çeken nokta, boğazlar konusundaki yeni tüzüğün isminin 1994'de çıkarılan tüzükten farklı olduğudur. 1994 yılındaki "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" başlığıyla yayınlanmış, 1998 yılındaki ise "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" başlığını almıştır. Bu farklılık Türkiye'nin, bölgeyi "Boğazlar ve Marmara Bölgesi" yerine "Türk Boğazları" biçiminde tanımlamaya çalışmasından ileri gelmiştir. Aslında bu ikinci ifadenin, yani "Türk Boğazları" ifadesinin, Türkiye'nin tarafı olduğu Montreux'ye daha uygun olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü Montreux'de sadece "Boğazlar" ifadesi kullanılmıştır. 1994 yılında kullanılan ifade, Marmara Denizi'nin Türk Boğazlarına dahil olmayan bir su alanı olduğu biçiminde yanlış anlaşılmaya neden olabileceğinden, bu isim değişikliğinin uluslararası hukuka uygunluk açısından yerinde olduğu söylenebilir. Çünkü, Montreux'den de anlaşılabileceği üzere "Boğazlar" değimiyle kastedilen alan, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'dır.

Öte yandan yeni tüzük, başka birtakım terimsel değişiklikleri de içermektedir. Seyri, Boğazlarda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış gemiler için 1994 Tüzüğü'nde "transit geçen gemi" terimi kullanılmıştı. Montreux'nün Türkçe yasal çevirisinde[517], ticaret gemilerinin boğazlardan geçişiyle ilgili olarak şu ifade kullanılmaktadır:

> "Bu gemiler, Boğazların hiç bir limanında tevakkuf etmeksizin transit suretile geçtikleri taktirde..." Montreux'nün Fransızca aslında kullanılan ifade ise şu şekildedir: *"...navires lorsqu'ils passeront en transit sans faire escale dans un port des Détroits."*

517 Bkz. R.G., 5 Ağustos 1936, Sayı 3374.

Sözleşmenin Fransızca ve Türkçe metninde kullanılan "transit" kelimesi, 1930'lu yıllarda bir boğazdan uğraksız geçişi anlatmak üzere kullanılmaktaydı. Zaten bu yıllarda, uluslararası boğazlardan "transit geçiş rejimi" diye bir rejim bulunmamaktaydı. Bu geçiş rejimi ilk kez 1982 yılında, BMDHS hükümleri ile, birtakım devletlerce kabul edilerek uygulanmaya başlanmıştır. Bu nedenle, Montreux Sözleşmesi'nin 2. Maddesinde kullanılan "transit" kelimesinden hareketle, bu Sözleşme'nin "transit geçiş rejimini" kastettiğini ileri sürmek doğru olmayacaktır. 1998 Tüzüğü ise bu gemileri "uğraksız geçiş yapan gemi" olarak tanımlamıştır (Mad.2/9). 1998 Tüzüğü ile uygulamaya konulan bu değişikliğin, 1994 Tüzüğü'nde kullanılan terimin, ilk kez 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesiyle kuralları taraf devletler için bir yükümlülük halini alan ve bugün için bir yapılageliş kuralı olup olmadığı henüz netlik kazanmayan "tarnsit geçiş rejimi"ni anımsatmasından kaynaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Çünkü transit geçiş rejiminde, boğaza kıyısı bulunan devletin yetkileri uluslararası boğazlardan öteki geçiş rejimlerine oranla daha fazla kısıtlanmaktadır. İşte bu nedenle, "tarnsit" kelimesi yerine "uğraksız" teriminin tercih edilmiş olma ihtimali yüksektir.

Tüm bunların ötesinde, Türk Boğazlarından yapılacak olan geçişin temel prensibini saptayan Montreux'nün 1. Maddesi ile, ticaret gemilerinin geçişinin temel prensibini saptayan 2. Maddenin ilk paragrafı, "transit" geçişten değil "...denizden geçiş ve seyrüsefain tam serbestisi..."nden bahsetmektedir. Üstelik bu iki temel prensip, Montreux'nün Fransızca aslında da "transit" kelimesi kullanılmaksızın ifade edilmiştir.[518] Gündüz Aybay, Montreux'nün İngiliz Dışişleri Bakanlığınca yapılan çevirisine, İngilizler tarafından "transit" kelimesinin eklenmesine dikkat

518 Fransızca aslında kullanılan ifade şöyledir: *"...la liberte de passage et de navigation..."*

çekerek, bu konuda dikkatli olunmasını önermekte ve önceden Türkiye tarafından yürürlüğe konulan yasa, tüzük ve yönetmeliklerde, bu konuya yeterince özen gösterilmediğini vurgulamaktadır.[519]

Uygulamaya konulan bir diğer terimsel değişiklik, bu geçiş türleri için tanımlanan rejimler konusunda karşımıza çıkmaktadır. 1998 Tüzüğü'nün 50. Maddesi, uğraksız geçiş yapacak gemiler dışında kalan gemilerin, "masum geçiş" (*Innocent Passage*) hakkından yararlanacaklarını hükme bağlamıştır. Masum geçiş rejimi, 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi tarafından tanımlanan bir rejimdir. Yine 50. Maddeye göre, Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemiler ise Montreux'nün öngördüğü "özgür geçiş" hakkından yararlanacaktır. Uluslararası hukukta boğazlardan "özgür geçiş" adında bir rejim bulunmamaktadır. Bu nedenle kullanılan bu kavramla, muhtemelen Montreux tarafından düzenlenen geçişin kendine özgü (sui generis) statüye sahip olduğu fikri desteklenmeye çalışılmıştır.

Fakat Tüzüğün 50. Maddesi konusunda asıl sorun yaratabilecek konu, kullanılan ifadedir. Bu madde aynen şu şekilde kaleme alınmıştır:

> "Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler Montreux Sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunların dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen klavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür."

Bu ifadeden, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilerin Türk mevzuatında öngörülen tüm zorunluluklara uymak

---

519 Transit geçiş rejimi ile Türk Boğazları geçiş rejimi arasında bir ilişki bulunup bulunmadığı konusunda daha detaylı anlatım için bkz. Gündüz Aybay, a.g.y., s. 51-55.

zorunda olmadıkları anlamı da çıkartılabilecektir. Fakat 1998 Tüzüğü'nün getirdiği kuralların tamamı çerçevesinde bakıldığında, Türkiye'nin böyle bir niyeti olmadığı anlaşılmaktadır.[520]

Daha önce de belirttiğimiz gibi 1998 Tüzüğü, 1994 Tüzüğü tarafından yürürlüğe konulan kuralların bir kısmında, Boğazlardan geçiş yapmak isteyen ticaret gemileri lehine değişiklikler içermektedir. Daha önce "büyük gemi" sınıfı için getirilen alt sınır 150 metre iken bu rakam yeni Tüzükle 200 metreye çıkarılmıştır (Bkz. 1998 Tüzüğü, Mad 2/k). Aslında Türkiye, UDÖ'de karşılaştığı itirazları dikkate alarak uygulamada bu değişikliği yapmıştı. Aynı biçimde, "Derin su çekimli gemi" sınıfı dışında kalmak için en büyük su çekiminin 10 metre olması yeterliyken, 1998 Tüzüğü ile bu rakam 15 metreye yükseltilmiştir. "Derin su çekimli gemi" ve "Büyük gemi" sınıfına dahil gemiler, Boğazlardan geçişleri sırasında daha fazla kısıtlamaya tabi olacaklarından, yeni tüzükle getirilen bu değişiklikle daha çok sayıda geminin, eskisine oranla daha az kısıtlamaya tabi tutularak geçiş yapabileceği söylenebilir.

Yeni Tüzük'te, Boğazlardan geçecek petrol tankerlerinin bu geçişlerini eskisine oranla kolaylaştıracak ve daha hızlı geçiş sağlayacak değişiklikler de sözkonusudur. Örneğin, 1994 Tüzüğü'nün 42. Maddesi, tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı'na girdiğinde, bu gemi boğazdan çıkıncaya dek aynı nitelikte başka bir geminin içeriye alınmayacağını hükme bağlamışken, 1998 Tüzüğü 25. Maddesinde (d bendi) böyle bir durumla karşılaşıldığında, boğaza önce giren gemi belirli bir mesafe kattedikten sonra aynı nitelikte bir başka geminin boğaza alınabileceği belirtilmektedir.

Öte yandan 1998 Tüzüğü ile, 1994 Tüzüğü'nde yeralan bir uluslararası hukuk ihlali de düzeltilmiştir. Montreux, Boğazlar-

---

520 Bu madde 5 Mayıs 1999 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır. Bkz. **R.G.**, 5 Mayıs 1999, Sayı 99/12660.

dan geçiş yapmak isteyen tüm ticaret gemileri için (ister yabancı isterse Türk bayrağını taşıyan gemi olsun), "kılavuzluk ve römorkaj ihtiyari kalır" kuralını getirmiş olmasına rağmen, 1994 Tüzüğü'nün 31. Maddesi, 150 metre ve daha büyük Türk gemilerininin kılavuz kaptan almak zorunda olduklarını hükme bağlamıştı. Bu açık aykırılık durumu, yeni tüzüğün 27. Maddesiyle düzeltilmiş ve "uğraksız geçiş" yapmak isteyen gemilere (ister yabancı isterse Türk bayraklı olsun) kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilmiştir.

1994 Tüzüğü'yle getirilen sistemi açıklarken de belirttiğimiz üzere 7. madde, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile 500 groston ve daha büyük gemilerin, Boğaz ağzına girmeden en az 24 saat önce, trafik kontrol merkezlerine, üzerinde geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığına ilişkin bilgilerin yazılı olduğu Seyir Planı I'i vermelerini hükme bağlamıştı. Oysa, Montreux'ye göre ticaret gemileri Boğazlardan geçerken, sadece birtakım resim ve harçların alınmasını kolaylaştırmak için kıyıdaki memurlara adlarını, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildirmelidirler. Burada istenilen bilgiler arasında geminin yükü bulunmamaktadır. Sözleşme ayrıca, ticaret gemilerinin sağlık denetimi dışında hiçbir merasime tabi olmadığını da kabul etmektedir (Mad.2). Seyir planı I ve II konusundaki bu hüküm, hem Rusya Federasyonu'nun hem de Yunanistan'ın, 1994 Tüzüğü'nü eliştirmelerine neden olmuştu. Türkiye, bu madde konusundaki eleştirileri azaltabilmek için 1998 Tüzüğü'nün 6. Maddesini getirmiştir. Fakat bahse konu maddenin, konuyu daha da karmaşık ve anlaşılmaz hale soktuğu açıktır. Çünkü bu maddenin (a) fıkrası, yukarıda özellikleri verilen gemiler Boğazlara girmeden en az 24 saat önce "şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Seyir Planı I'i vereceklerdir" demektedir. Yani yeni düzenleme, öncekinden farklı olarak ge-

miden istenilecek bilgilerin neler olduğunu detaylı biçimde saymamıştır. Bu yeni kural, eskisine oranla daha az açıktır. Bu durumda istenecek bilgiler arasında geminin taşıdığı yükün de bulunup bulunmadığı belirsizdir.

6 Kasım 1998'de yürürlüğe konulan yeni boğazlar tüzüğü, geçişi zorlaştıran doğal engelleri önceki tüzüğe göre daha fazla dikkate almıştır. Bu açıdan bakıldığında geçişi yavaşlatan hatta zaman zaman kesintiye uğratan bir kurallaşmanın yaratıldığı söylenebilir. Fakat bu yeni kurallaşmanın da, yapılacak geçişi öncekine göre daha güvenli kılacağı açıktır. 1994 Tüzüğü'nün 41. Maddesi (d bendi), İstanbul Boğazı'nın herhangibir bölgesinde "görüş uzaklığı 0.5 mile düştüğünde deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır" biçiminde iken, 1998 Tüzüğü'nün 36. Maddesi (b bendi), bu tür bir önleme başvurulabilmesi için görüş uzaklığının 1 mile düşmesinin yeterli olduğunu hükme bağlamıştır. Hatta 1998 Tüzüğü, görüş uzaklığının 0.5 mil veya altına düştüğü taktirde İstanbul Boğazı'ndaki geçiş trafiğinin iki yöne de kapatılacağını belirtmektedir (Mad. 36/c).

Görüş uzaklığına benzer nitelikteki bir tavır değişikliği, akıntı hızı konusunda da karşımıza çıkmaktadır. 1994 Tüzüğü, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapmak isteyen geminin hızıyla akıntının hızı arasındaki farka göre birtakım kısıtlamalar getirmekteydi. Bu iki rakam arasındaki fark 4 mil/saat'ten az olduğu taktirde, yani yeterli hız kapasitesi bulunmuyorsa, gemilerin geçişine izin verilmemekteydi (Mad. 50/a). Oysa 1998 Tüzüğü'nün 43. Maddesi (b bendi), Çanakkale Boğazı'nda akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üzerine çıktığında, hız kapasiteleri ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemilerin, büyük gemilerin ve derin su çekimli gemilerin Boğaz'a giremeyeceğini ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini beklemeleri gerektiğini hükme bağlamıştır.

Gerek akıntı hızı gerekse görüş uzaklığı konusunda 1994 yılında yürürlüğe konulan kuralların farklılaştırılması, Türkiye'de denizcilik alanında çalışan kimseler tarafından üç yılı aşkın bir uygulama sonunda elde edilen tecrübeler çerçevesinde yapılan bir değişiklik olarak nitelendirilmektedir. Fakat, Türk Boğazlarını kullanan öteki devletlerin ve denizcilerin konuya nasıl yaklaştıkları, ilerleyen günlerde ortaya çıkacaktır.

1998 Tüzüğü'yle getirilen bir diğer değişiklik, yürürlüğe konulan kuralların kapsamı açısından karşımıza çıkmaktadır. 1994 Tüzüğü 1. Maddesi ile, getirilen kuralların Boğazlar bölgesi içerisinde yeralan bütün gemilere uygulanacağını vurgulamaktaydı. Yani bu madde hem savaş, hem de ticaret gemilerinin bu kurallara uyması gerektiği anlamını içermekteydi. Oysa bu tür bir kuralın uygulanabilme olasılığı düşük görünüyordu. Çünkü, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde bir yapılageliş kuralı niteliğini kazanmış "savaş gemilerinin dokunulmazlığı ilkesi", boğazlardan geçiş yaparken 1994 Tüzüğü'nün getirdiği kurallara uymayan savaş gemilerine, yine bu tüzük hükümlerinde belirtilen yaptırımların uygulanmasına engel oluşturmaktaydı. Bu Tüzük hükümlerinde yeralan yaptırımlar da 57. Maddeyle hükme bağlanıyordu. Buna göre, "Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanları ve gemi adamlarına, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun ceza hükümleri" uygulanacaktı.

Oysa savaş gemilerinin dokunulmazlığı kuralına göre, bu tür gemilere karşı kıyı devletlerinin yapabileceği şey kendi yasa ve yönetmeliklerine uyulması çağrısında bulunmaktır. Buna uylmaması durumunda ise, ortaya çıkabilecek zararların sözkonusu devletlerin bayrak devletlerince karşılanmasını talep etmektir. Savaş gemilerinin geçişleri sırasında bağlı bulundukları tür ve tonaj sınırlamalarına ve bölgede kalış sürelerine ilişkin kurallara ek olarak, 1994 Tüzüğü tarafından getirilen kuralların da kapsamı içine alınmaları durumu, geçişi iyice karmaşık hale

getireceğinden olsa gerek, 1998 Tüzüğü'yle sona erdirilmiştir. Yeni Tüzük 49. Maddesi ile, savaş gemileri, yardımcı savaş gemileri ve ticari amaç taşımayan diğer devlet gemilerini bu tüzüğün getirdiği kuralların bir çoğundan muaf tutmaktadır. Üstelik bu gemiler, "Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır" şeklinde düzenlenmiş olan 51. Maddeden de muaf olacaklardır. Böylece, yukarda açıklamaya çalıştığımız karışıklık da bir ölçüde aşılmış olmaktadır.

Yeni Tüzükle uygulamaya konulan bir diğer değişiklik, nükleer güçle yürütülen, nükleer yük ve atık taşıyan, tehlikeli ve/ veya zararlı yük ve atık taşıyan gemilere ilişkindir. Daha önce de belirtildiği üzere, 1994 Tüzüğü bu tür gemilerin, Türk Boğazları'ndan geçişlerinden önce Türk makamlarından "izin" almaları gerektiğini hükme bağlamıştı. Montreux'deki "bayrağı ve yükü ne olursa olsun" ibaresi nedeniyle, Türkiye'nin bu türden bir yetkisinin olup olmadığı konusunda birtakım tartışmalar yaşanmıştı. İşte 1998 Tüzüğü, bu tür gemilerin geçişlerinden önce izin almalarına ilişkin bir ifade içermemektedir (Mad.26). fakat aynı tüzük, bu tür gemilerin seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na taşıdıkları yük hakkında bilgi vereceklerini hükme bağlamıştır. Bu değişikliğin hukuksal değerlendirilmesi, daha önce 1994 Tüzüğü'nde yer alan bildirim yükümlülüğü konusunda söylediklerimiz çerçevesinde yapılmalıdır.

1998 Tüzüğü'nün 53. Maddesine göre bu tüzük, "T.C. Anayasası'nın 115 nci maddesi ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluşu ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak" hazırlanmıştır. Yani boğazlar konusundaki bu tüzük, Montreux gibi bir uluslararası belgeye değil Türkiye'nin iç hukuk mevzua-

tına dayandırılmıştır. Türkiye, 1994 Tüzüğü konusunda da aynı şekilde davranmıştı (bkz. 1994 Tüzüğ, Mad. 58). Türkiye'nin bu tutumu yukarıda, "Türkiye'nin bir iç-hukuksal işlemle Türk Boğazlarından geçişi düzenleme yetkisi" başlığı altında açıklamaya çalıştığımız görüşler çerçevesinde ele alındığında, Montreux Boğazlar Konferansı sırasında Türkiye'nin saklı tuttuğu yetkiler argümanının ağırlık kazandığı anlaşılmaktadır. Buna göre Montreux, Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin olarak Türkiye'nin yetkilerine kısıtlamalar getirmektedir. Fakat, bu kısıtlamalar dışında kalan konularda Türkiye'nin egemenlik yetkileri devam etmektedir. Bu nedenle Türkiye, boğazlardan geçiş konusunda yeni kurallar getiren tüzükleri, bahse konu egemenlik yetkilerine dayandırmaktadır. İşte bu yüzden, Montreux'ye gönderme yapılmamış olabilir.

# SONUÇ

Türk Boğazları, geçiş rejimi uzun süreli bir uluslararası andlaşma ile düzenlendiğinden "uluslararası boğaz" olarak nitelendirilebilir. Bu boğazlar içerisinde kalan su alanı üzerinden yapılacak olan geçiş bir uluslararası andlaşma ile düzenlenmiş olmasına rağmen, bu suların genel hukuksal rejiminin ne olacağı ayrı bir konudur. Gerek İstanbul Boğazı'nın gerekse Çanakkale Boğazı'nın genişliği dikkate alındığında, bu bölgedeki suların genel hukuksal rejiminin, Türkiye'nin karasuları rejimi olduğu söylenebilir. Fakat, Türkiye Boğazların kıyılarından itibaren belirli bir alanı, düz esas çizgi yöntemini kullanarak içsuları rejimine tabi tutabilir. 1982 B.M.D.H.S., böyle bir durumda, karasuları için kabul edilen zararsız geçiş hakkının bu sularda da uygulanması gerektiğini belirtmektedir (mad.8/2).

Tarafları aynı olan sonraki bir andlaşma, öncekinin düzenlediği tüm konuları her yanıyla düzenliyorsa, önceki andlaşma geçerliliğini yitirecektir. Ancak, sonraki andlaşma, öncekinin ele

aldığı konuları her yanıyla düzenlemiyorsa, bu durumda, sonraki andlaşmanın hükümleri ile önceki andlaşmanın buna aykırı düşmeyen hükümleri geçerli olacaktır.[521] Bu nedenle Türkiye'nin, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra, bu Sözleşme'nin taraflarının da katıldığı bir uluslararası andlaşmaya dayanarak, Türk Boğazlarında birtakım önlemler alma hakkı bulunmaktadır.

Uluslararası 1972 Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü (COLREG-72) bu açıdan önemlidir. COLREG-72 kıyı devletine, Teşkilat'ın (U.D.Ö.) kabul edeceği trafik ayrım düzenleri kurma hakkı vermektedir (kural 10/a). Bu kuraldan hareketle Türkiye, Türk Boğazlarında trafik ayrım düzeni kurma hakkına sahiptir. İşte bu nedenle, 1994 Boğazlar Tüzüğü içerisinde yer alan ve trafik ayrım düzeni kuran hükümler, tartışmasız bir biçimde uluslararası hukuka uygundur.

Fakat Türkiye, kabul edilmek üzere U.D.Ö.'ye göndermek durumunda olduğu trafik ayrım şemalarıyla birlikte, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün öteki hükümlerini de göndermiştir. Türk Boğazlarında kurulan trafik ayrım düzeni şemaları, U.D.Ö.'de kabul edilmiş, Tüzüğ'ün öteki hükümleri ise "İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'ne ilişkin kural ve tavsiyeler" ile uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Bu gelişmenin Türkiye'ye verdiği ve verebileceği zarar açıktır: Bundan böyle, U.D.Ö. herhangi bir zamanda, üye ülkelerden birkaçının girişimi ile, bu kural ve tavsiyeler değiştirebilir.

Öte yandan, uluslararası petrol şirketleri, U.D.Ö.'de kayda değer bir etkinliğe sahiptirler. Hatta bazen, birlikte hareket ederek birtakım ortak kuruluşlar oluşturabilmektedirler.[522] Dış politikadaki çıkarları petrol şirketleriyle aynı yönde olan birtakım devletlerin de, bu kuruluşlarla birlikte hareket etme ihti-

521 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, mad.30/3.
522 Örneğin, Petrol Şirketleri Uluslararası Forumu.

malleri yüksektir. Bu nedenle, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün trafik ayrım düzeni dışında kalan hükümlerinin, U.D.Ö. gibi bir uluslararası platforma taşınmasının Türkiye'ye yarardan çok zarar getireceği söylenebilir.

Bugün, 1982 B.M.D.H.S.'nin uluslararası boğazlara ilişkin olarak ortaya koyduğu kuralların, henüz tam bir yapılageliş kuralı halini almamış olsalar dahi, gitgide bu niteliğe sahip oldukları söylenebilir. B.M.D.H.S.'nin 35.maddesi (c bendi), Türk Boğazlarını bu sözleşme ile getirilen rejimin dışında tutmaktadır. İşte bu maddeden hareketle, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin boşluklarının, uluslararası boğazlardan geçişte yapılageliş kuralı halini alacak olan 1982 B.M.D.H.S. hükümlerine göre doldurulamayacağı ve bu sorunun, Türkiye'nin egemenlik yetkileri çerçevesinde çözülmesi gerektiği söylenebilir. Zaten, Montreux'nün hazırlık çalışmaları sırasında yapılan tartışmalar da bizi bu noktaya götürmektedir. Aslında, en az bunlar kadar önemli, ancak öteki devletler tarafından kabul edilmesi ihtimali düşük olan yaklaşım, Türk Boğazları'nın ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin **sui generis** yapıya sahip oldukları yönündeki görüştür.

Montreux Sözleşmesi'nde yer alan boşlukların, "Türkiye'nin bir iç-hukuksal işlemle Türk Boğazları'ndan geçişi düzenleme yetkisi" başlığı altında açıkladığımız görüşler çerçevesinde doldurulabileceği kabul görse bile, bu tür bir hareket, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin açık hükümlerine ve geçiş serbestliği ilkesine ters düşmemelidir.

Bu çalışmanın ikinci bölümünden de anlaşılacağı gibi, Türk Boğazları seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından ciddi bir tehdit altındadır. Orta Asya petrollerinin tankerlerle Türk Boğazları'ndan taşınması durumunda, çok vahim deniz kazalarının yaşanması ihtimali artacaktır. Böyle bir dönemde gündeme gelen 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün, bölgedeki seyir, can, mal ve

çevre güvenliğini sağlamadaki başarısı, 1994 yılından sonra karşılaşılan deniz kazalarına bakılarak anlaşılabilir. Rakamlar, bu kazaların belirgin biçimde azaldığını göstermektedir.[523]

Bu çalışmanın üçüncü bölümünde de vurgulandığı gibi, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün 1960'lı yıllara dayanan bir geçmişi bulunmaktadır. Bu tüzüğün birtakım hükümleri, 1982 yılında yürürlüğe giren İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği ile daha o yıllarda uygulamaya konulmuştur. Yine 1982 yılından itibaren, İstanbul Boğazı'nda bir trafik ayrım düzeni uygulanmaktadır. Ayrıca, 1994 Boğazlar Tüzüğü ile getirilen trafik ayrım düzeni, daha 1987 yılında kabaca hazırlanmış ve devlet yetkililerine sunulmuştur. Bütün bu gelişmeler göz önünde tutulduğunda, Türkiye'nin, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nü, 1991 yılından sonra uluslararası politikada sözü edilmeye başlanan Orta Asya petrollerinin Türk Boğazlarından geçirilerek uluslararası pazarlara çıkarılması önerisini bertaraf etmek için yürürlüğe koyduğu iddiası gücünü kaybetmektedir. Fakat uzun yıllar ihmal edilen bölgenin neden 1994 yılında kapsamlı biçimde ele alındığı sorusundan hareket eden eleştirilerin bir bölümüne hak vermek gerekmektedir.[524]

Metin içerisinde yapmış olduğumuz açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, Türkiye'nin bir iç-hukuksal işlemle Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisi bulunduğu sonucuna varılmıştır. Fakat bu durum, 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün birtakım hükümlerinin, Türkiye'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile sınırları belirlenen yetkilerini aşmasına engel değildir. Yaptığımız inceleme, 1994 Tüzüğü'nün bazı hükümlerinin sözü edilen sınırları aştığını ve uluslararası hukuku ihlal ettiğini ortaya koymaktadır.

---

523 T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**, Ankara, 1997, s.23. Ayrıca bkz. "Dışişleri Açıklaması: yeni tüzük boğaz kazalarını azalttı", **Cumhuriyet**, 9.5.1996., s.6.

524 Çünkü, bu temele dayandırılan eleştirilerin bir bölümü daha çok siyasi bir hedefe yöneliktir.

1994 Tüzüğü, 1998 yılında uygulamaya konulan yeni tüzükle yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni tüzük, 1994 yılındakine oranla, ticaret gemilerinin geçişi konusundaki kuralları bir yandan yumuşatmış, diğer yandan katılaştırmıştır. Yeni tüzükle, öncekinde yer alan ihlallerin önemli bir bölümünün ortadan kaldırıldığını söylemek mümkündür.

# KAYNAKÇA

## KİTAPLAR

**Atatürk'ün Milli Dış Politikası**, Cilt I, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayını, 1981.

ARMOĞLU, Fahir, **Yirminci Yüzyıl Siyasi Tarihi,** Cilt I, Ankara, Tismat, 1991

AYBAY, Gündüz, **Türk Boğazları, Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme,** AYBAY Yayınları, İstanbul, 1998.

BİLSEL, Cemil, **Türk Boğazları,** İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948.

DELUCA, R. Anthony, **Great Power Rivalry at the Turkish Straits: The Montreux Conference and Convention of 1936,** New York, Columbia University Press, 1981.

Dışişleri Bakanlığı Eğitim Merkezi Başkanlığı, **Türk Boğazları ile İlgili Temel Metinler,** Ankara, 1994.

ERİM, Nihat, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları),** Cilt I, Ankara, Hukuk Fakültesi Yayını, 1953.

ERKİN, C. Feridun, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi,** Ankara, Başnur Matbaası, 1968.

GÖNLÜBOL, Mehmet, **Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuksal Statüsü,** Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları no:93-75, 1959.

----------, **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1990),** Ankara, Siyasal Kitabevi, 1993.

İNAN, Yüksel, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1995.

İNECELİ, M. Efruz, **İstanbul Boğazı'mın Deniz Trafiği ve Çevrenin Can-Mal Güvenliği,** İstanbul, 1968.

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

KOH, L. Kheng, **Straits in International Navigation,** U.S.A., Oceana Publications, 1982.

LÜTEM, İlhan, **B.M. Deniz Hukuku Konferansı,** Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları no:137, 1959.

MANKABADY, Samir, **The International Maritime Organization,** London, Biddles Ltd., Guildford and King's Lynn, 1984.

MERAY, L. Seha, **Devletler Hukukuna Giriş,** Cilt I, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları no:237, 1968.

MERAY, Seha, OLCAY, O., **Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar-Belgeler,** Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları no:390, 1976.

ÖZKAN, İ. Reşat, **Dış Kapının Dış Mandalı,** İstanbul, Çınar Yayınları, 1996.

PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri, I. Kitap,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1992.

----------, **Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1990.

----------, **Uluslararası Hukuk Dersleri, III. Kitap,** Ankara, Turhan Kitabevi, 1997.

CHRISTOS, Rozakis, STAGOS, N., **Turkish Straits,** Netherlands, Martinus N Publishers, 1987.

SANDER, Oral, **Siyasi Tarih 1918-1994,** Ankara, İmge Kitabevi, 1994.

SOYSAL, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları 1920-1945,** Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz,** Ankara, 1997.

TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi,** İstanbul, Beta basım, yayım, dağıtım, 1996.

VALI, Ferenc A., **The Turkish Straits and NATO,** U.S.A., Hoover Institution Press, 1972.

VALI, Ferenc A., **Bridge Accross the Bosporus,** Baltimore and London, The Johns Hopkins Press, 1971.

YTURRIAGA, José A., **Straits Used for International Navigation, A Spanish Perspective,** Nedherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

## SÜRELİ YAYINLAR

AYBAY, Gündüz, "Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük,"

**Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi,** G. Tekinalp (ed.), İstanbul, İ.Ü. Hukuk Fakültesi yayını, 1994, s.44-53.

----------, "22.2.1996 Günü Moskova'da Yapılan Türk Boğazlar Bölgesi İçin İşbirliği Semineri Hakkında Rapor," **Denizatı** (Mart-Nisan 1996), s.25-29.

"An IMO Resolution On Navigation In The Turkish Straits," **ICCOPS Newsletter,** No.6 (January 1996).

ÇAĞA, Tahir, "Montreux Sözleşmesi'ne Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestliği ve Güvenlik Prensipleri," **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi,** G. Tekinalp (ed.), İstanbul, İ.Ü. Hukuk Fakültesi yayını, 1994, s.39-44.

GÜRKAN, İhsan, "Turkish Straits Regimes in Historical Perspective (1453-1936)," **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ. Soysal (ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.165-209.

KNIGHT, H.G., "The Kiev and the Turkish Straits," **American Journal of International Law,** 1977, s. 125-129.

"Konvansiyonların Statüsü," **Denizatı** (Ağustos-Eylül 1994), s.45-48.

OĞUZÜLGEN, Saim, "The Importance of Pilotage Services in Turkish Straits for the Protection of Life, Property and the Environment," **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ. Soysal (ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.105-127.

ÖZMAN, Aydoğan, "Shipping and Transportation To and From the C.I.S., Focus on Sea Traffic and Safety Issues," March 1995, London, s.1-15.

ÖZTÜRK, Bayram, "The Istanbul Strait, a Closing Biological Corridor," **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ. Soysal (ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.145-155.

PAZARCI, Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar," **Prof. Dr. Ernst F. Hirsch Hatırasına Armağan,** Ankara, 1986, s.849-880.

SOYSAL, İsmail, "The 1936 Montreux Convention, 60 Years Later," **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ. Soysal (ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.1-27.

----------, "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi," **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi,** G. Tekinalp (ed.), İstanbul, İ.Ü. Hukuk Fakültesi yayını, 1994, s.1-10.

TOLUNER, Sevin, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri," **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi,** G. Tekinalp (ed.), İstanbul, İ.Ü. Hukuk Fakültesi yayını, 1994, s.10-20.

TARHANLI, Turgut, "Innocent Passage Regime and Illicit Arms Trafficking Through the Turkish Straits," **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ. Soysal (ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.33-53.

## BELGELER

**Nutuk,** 13.bası, Cilt III, Milli Eğitim Basımevi, 1972.

U.N., **The Law of the Sea, United Nations Convention on the Law of the Sea,** New York, U.N. Publication, 1983.

U.A.D.'nın 9.4.1949 tarihli **Korfu Boğazı Davası**'na ilişkin kararı: C.I.J., **Recueil,** 1949.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü,** İstanbul, D.K.K. Hidrografi yayını, 1990.

**Yearbook of the International Law Commission,** Vol. II, 1956.

Milletler Cemiyeti Misakı.

Roge Marine Consulting (R.M.G.), **A Study On Prevention Of Marine Pollution, Arising From Maritime Transport in The Marmara Sea, Bosphorus And Dardanelles,** Şubat 1993, (Bu rapor, Çevre Bakanlığı tarafından, adı geçen Alman danışma firmasına hazırlattırılmıştır).

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

Ulaştırma Bakanlığı, **Montreux Sözleşmesi, Boğazlar ve Marmara Denizinde Deniz Trafiği,** yayınlanmamış bilgi notu, Ankara, 1993.

Pilot Kaptanlar Derneği, **Türk Boğazları'ndaki kazalar, 1982-1994,** İstanbul, 1994.

Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği, **Boğazlar ve Marmara'da Trafik Ayrım Düzeni Önerisi,** yayınlanmamış rapor.

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi.

T.C. Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı, **Denizlerin Gemi ve Diğer Deniz Araçlarıyla Kirlenmesinin Önlenmesi İçin Sistem Araştırması,** İstanbul, Aralık 1990.

**Consolidated text of the annex to the 1974 SOLAS Convention,** London, 1986.

U.N., **Multilateral Treaties Deposited With the Secretary General Status as at 31 December 1991,** New York, 1992.

PIANC, "Course Alterations and Curves", **Water Design Consideration.**

IMO, **IMO What it is, What it does, How it works,** London, 1995.

IMO, **Convention on the Intarnational Maritime Organizati-**

**on,** London, 1986.

IMO, **Convention on the International Maritime Organization, Rules of Procedure of The MSC,** London, 1986.

IMO, MSC 62/INF 10, **Navigational and Environmental Safety in the Turkish Straits,** London, 24 March 1993.

IMO, NAV 39/31/Add.1, **Report to Maritime Safety Committee, New and Amended Traffic Separation Schemes,** London, 24 January 1994.

IMO, MSC 63, WP II/Add 2, **Report of Maritime Safety Committee, (on Turkish Straits),** London, 24 May 1994.

IMO, MSC 63 WP/II 2, **Rules and Recommendations on Navigation Through the Strait of Istanbul, the Strait of Çanakkale and the Marmara Sea,** SN/Circ.166, London, 1 June 1994.

IMO, MSC 64/22/Add.I, **Statement and Subsequent Interventions by the Delegation of Turkey,** Annex 24, 1994.

IMO, MSC 64/2/2, **Outcome of the seventy-first Session of the Legal Committee,** London, 20 October 1994.

IMO, MSC 64/22/A.I, **Statement by the Delegation of the Russian Federation,** Annex 25, Aralık 1994.

IMO, MSC 64/22/A.I, **Statement by the Delegation of Bulgaria,** Annex 26, 1994.

IMO, MSC 64/22/A.I., **Statement by the Delegation of Turkey,** Annex 24, London, 1994.

IMO, MSC 64/22, **Outcome of the Seventy-first Session of the Legal Committee and the Seventy-third Session of the Council (Navigation Through the Strait of İstanbul, Strait of Çanakkale and Marmara Sea),** London.

IMO, MSC 64/22, **Substantive Items for Inclusion In the Agendas for the Next Two Session,** London.

IMO, MSC 65/25/Add.II, **Statement and Subsequent Intervention by the delegation of the Russian Federation,** Annex 34, 1994.

IMO, MSC 65/25/Add. II, **Statement by the Delegation of Greece,** Annex 35, 1994.

IMO, MSC 65/25/Add.II, **Statement by the Delegation of Bulgaria,** Annex 37, 1994.

IMO, MSC 65/25/Add.II, **Statement by the Delegation of Turkey,** Annex 38, 1994.

IMO, MSC 65/25, **Report of the Maritime Safety Committee on its Sixty-fifth session,** 30 May 1995.

IMO, MSC 65/25, **Working Programs of the Sub-Committies,** London, May 1995.

IMO, **Report of the IMO Assembly on Its 19th Session** London, December, 1995.

IMO, MSC 66/24, **Report of the Maritime Safety Committee on Its Sixty-sixth Session,** London, 18 June 1996.

IMO, MSC 67/7/8, **Implementation of resolution A.827(19) of the IMO Assembly submitted by the Russian Federation,** 26 September 1996.

IMO, MSC 67/22/Add.II, **Statement Made by the Delegation of Turkey,** Annex 29, London, 3 December 1996.

IMO, MSC 67/22, **Report Of The Maritime Safety Committee On Its Sixty-Seventh Session,** London, 19 December 1996.

IMO, MSC 67/WP.10/ Add.III, **Statement by the Delegation of Russian Federation,** London, 4 December 1996.

IMO, MSC 67/WP.10/ Add.III, **Statement by the Delegation of the Republic of Bulgaria,** Annex, London, 4 December 1996.

IMO, MSC 67/7, **Safety of Navigation in the Straits of Istanbul and Çanakkale Submitted by the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF),** 2 October 1996.

IMO, MSC 67/7, **OCIMF Proposal to Achieve Uniformity Between the IMO and Turkish Rules For the Safety of Navigation in the Straits of İstanbul and Çanakkale,** Annex.

IMO, MSC 70/INF. 20, **Ships routeing and related matters compliance with COLREGs in traffic separation schemes,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/ INF. 19, **Current and planned precautionary measures in the Turkish Straits concerning protection of the environment and safety of navigation,** 9 October 1998.

IMO, MSC 69/INF.26, **Review of national maritime regulations in the Turkish Straits,** 13 March 1998.

IMO, NAV 43/WP I, **Ships' Routeing and Related Matters (Report of the Working Group),** London, May 1997.

IMO, MSC 69/INF.25, **Development of Vessel Traffic Services (VTS) for the Strait of Istanbul, the Sea of Marmara and the Strait of Çanakkale,** 13 March 1998.

IMO, MSC 69/INF.28, **Ship reporting in the Strait of Istanbul, the Strait of Çanakkale and the Sea of Marmara,** 13 March 1998.

IMO, MSC 69/22, **Report of Maritime Safety Committee on it's 69. session,** 29 May 1998.

IMO, MSC 70/11/11, **Preparation of a new report covering all aspects of safety and environmental protection including the review of the IMO Rules and Recommendations on Naviga-**

**tion through the Strait of Istanbul, Strait of Çanakkale and the Marmara Sea, Noted by the Russian Federation,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/11/11, **Preparation of a new report covering all aspects of safety and environmental protection including the review of the IMO Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, Strait of Çanakkale and the Marmara Sea, Noted by the Russian Federation,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/11/13, **Rules and Recommendations on Navigation through the Straits of Istanbul, Çanakkale and the Marmara Sea, Note by the Republic of Bulgaria,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/11/12, **Review of the Rules and Recommendations on navigation through the Straits of Bosporus, the Strait of Dardanelles and the Marmara Sea, Note by Greece,** 8 October 1998.

IMO, MSC 70/11/15, **Comments on MSC 70/11/11 submitted by the Russian Federation regarding the preparation of a new report covering all aspects of maritime safety and environmental protection in the Turkish Straits, submitted by Turkey,** 23 October 1998.

IMO, MSC 70/11/11, **Preparation of a new report covering all aspects of safety and environmental protection including the review of the IMO Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, Strait of Çanakkale and the Marmara Sea, Noted by the Russian Federation,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/11/11, **Preparation of a new report covering all aspects of safety and environmental protection including the**

**review of the IMO Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, Strait of Çanakkale and the Marmara Sea, Noted by the Russian Federation,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/11/13, **Rules and Recommendations on Navigation through the Straits of Istanbul, Çanakkale and the Marmara Sea, Note by the Republic of Bulgaria,** 9 October 1998.

IMO, MSC 70/11/12, **Review of the Rules and Recommendations on navigation through the Straits of Bosporus, the Strait of Dardanelles and the Marmara Sea, Note by Greece,** 8 October 1998.

IMO, MSC 70/11/15, **Comments on MSC 70/11/11 submitted by the Russian Federation regarding the preparation of a new report covering all aspects of maritime safety and environmental protection in the Turkish Straits, submitted by Turkey,** 23 October 1998.

IMO, NAV 43/WP I, **Draft Revised Rules and Recommendations on Navigation Through the Strait of İstanbul, the Strait of Çanakkale and the Marmara Sea,** Annex 2, London, May 1997.

IMO, NAV 43/WP I, **Draft Recommendations Addressed to the Government of Turkey,** Annex 3, London, May 1997.

IMO, NAV 43/INF.5 and 43/INF.6, **Information About "Turkish Maritime Traffic Regulations in the Straits of Istanbul, the Strait of Çanakkale and the Sea of Marmara" Submitted by the Turkey,** London, April 1997.

IMO, LEG 71/12, **Unconformity of the Turkish Regulations for Traffic Order in the Area of the Straits and the Sea of Marmara to the Rules and Recommendations adopted by the**

**Maritime Safety Committee,** London, 5 August 1994.

IMO, LEG 71/12/1, **Any Other Business-the Turkish Straits,** London, 8 September 1994.

IMO, SN/Circ.166, **Routing Measures Other Than Traffic Separation Schemes-Rules and Recommendations on Navigation Through the Strait of İstanbul, the Strait of Çanakkale and the Marmara Sea,** 1 June 1994, Annex.

IMO, NAV 43/INF.5, **Routing of Ships, Ship Reporting and Related Matters,** London,18 April 1997.

"Türk Karasuları Kanunu," **Resmi Gazete,** 29.5.1982, Sayı 17708.

"İstanbul Liman Tüzüğü," **Resmi Gazete,** 6.9.1996, Sayı 22749.

"İstanbul Liman Tüzüğü," **Resmi Gazete,** 21.4.1982, Sayı 17671.

"Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Ekleri," **Resmi Gazete,** 5.8.1936, Sayı 3374.

"Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük," **Resmi Gazete,** 11.1.1994, Sayı 21815.

"Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzükte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tüzük," **Resmi Gazete,** 21.6.1994, Sayı 21967.

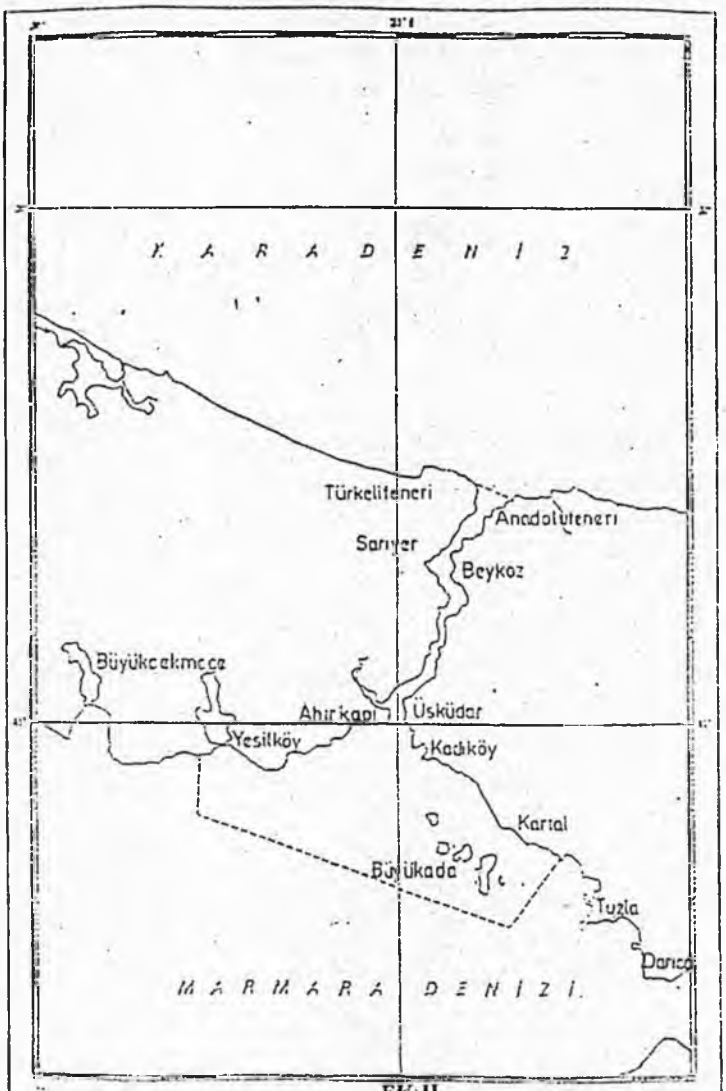
"Çanakkale Liman Yönetmeliği," **Resmi Gazete,** 11.9.1982, Sayı 17809.

"Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınmasının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Bazel Sözleşmesi," **Resmi Gazete,** 15.5.1994, Sayı 21935.

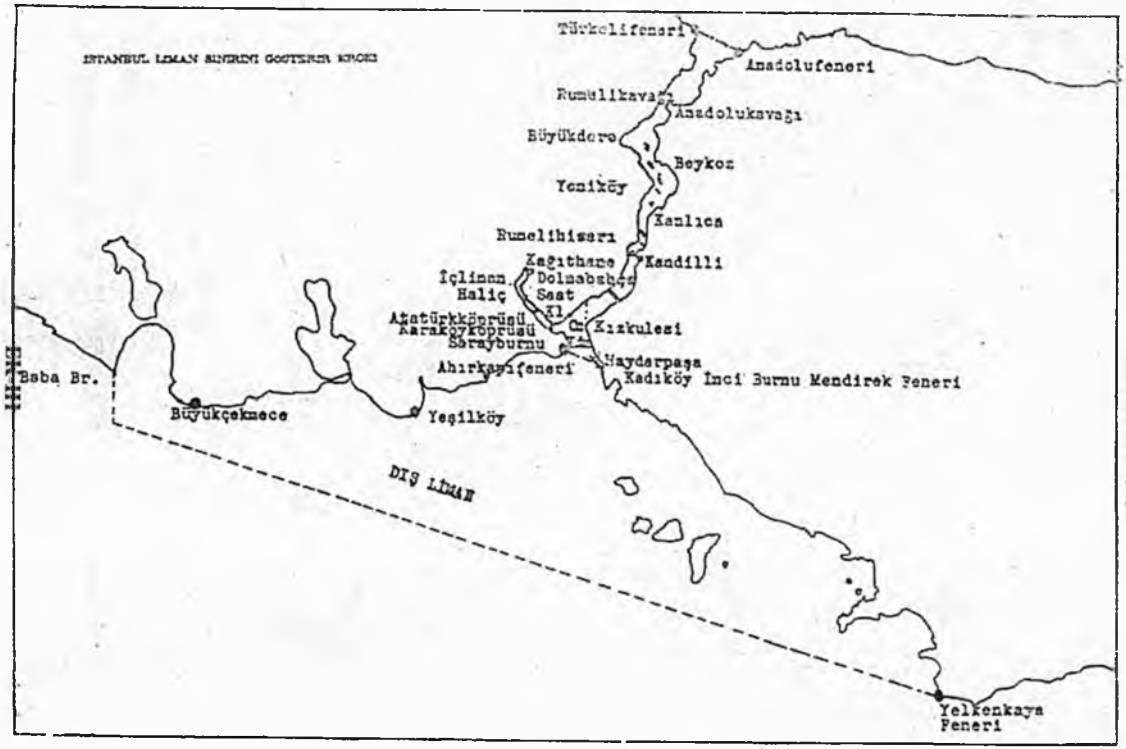
# EKLER

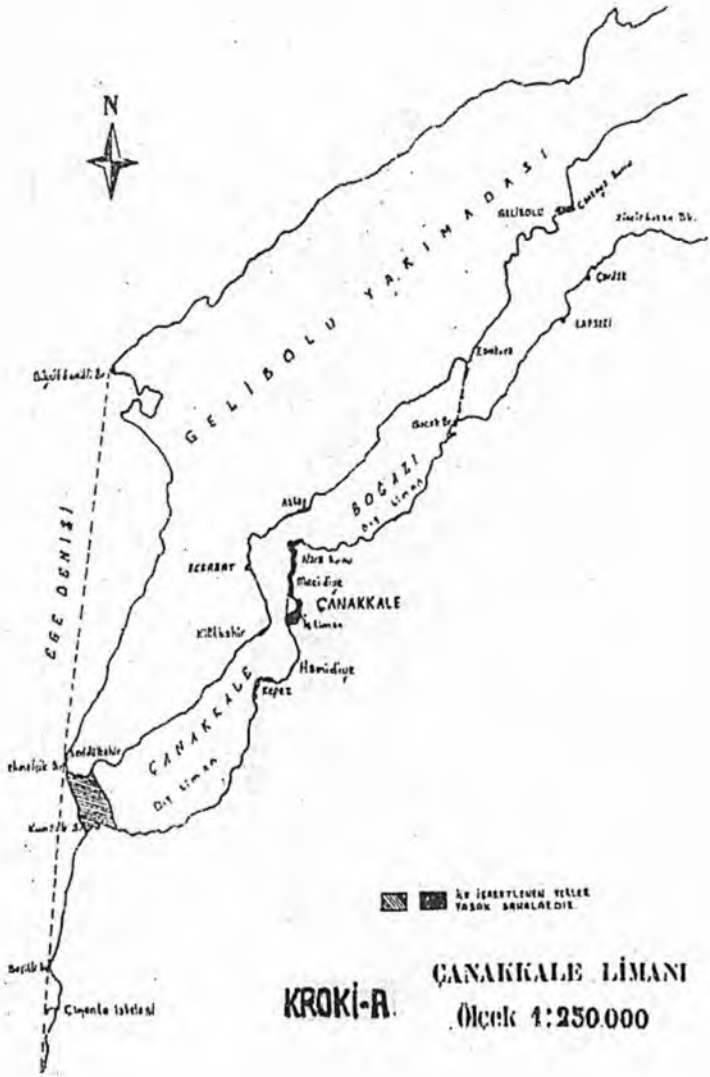
| Yıllar | Çatma Sayısı |
|---|---|
| 1990 | 43 |
| 1991 | 49 |
| 1992 | 39 |
| 1993 | 25 |
| 1994 (ilk yarısı) | 10 |
| 1994 (ikinci yarısı) | 2 |
| 1995 | 4 |
| 1996 | 2 |

## EK-I


K A R A D E N İ Z
Türkelifeneri
Anadolufeneri
Sarıyer
Beykoz
Büyükçekmece
Ahırkapı
Üsküdar
Yeşilköy
Kadıköy
Kartal
Büyükada
Tuzla
Darıca
M A R M A R A D E N İ Z İ

EK-II


İSTANBUL LİMAN SINIRINI GÖSTEREN KROKİ
Türkelifeneri
Anadolufeneri
Rumelikavağı
Anadolukavağı
Büyükdere
Beykoz
Yeniköy
Kanlıca
Rumelihisarı
Kandilli
Zağıthane
İçlinan
Dolmabahçe
Haliç
Saat
Atatürkköprüsü
Kıl
Kızkulesi
Haydarpaşa
Sarayburnu
Ahırkapıfeneri
Kadıköy İnci Burnu Mendirek Feneri
Baba Br.
Büyükçekmece
Yeşilköy
DIŞ LİMAN
Yelkenkaya Feneri

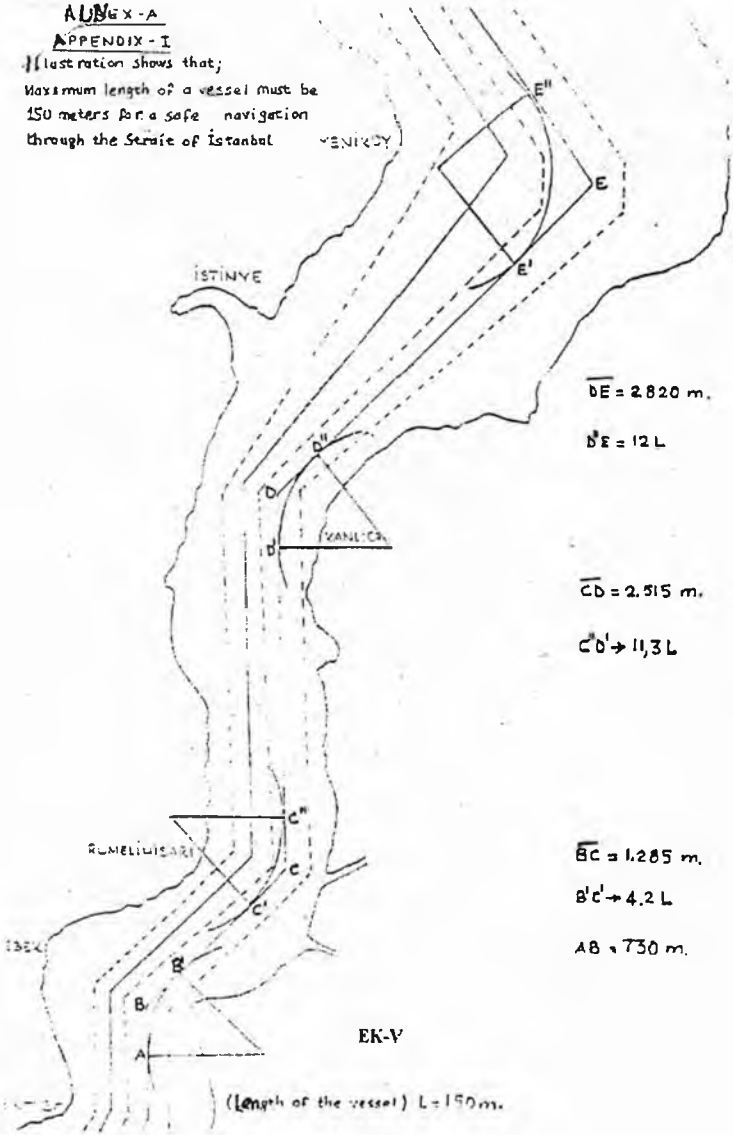

N
GELİBOLU YARIMADASI
GELİBOLU
ÇANAKKALE BOĞAZI
Dış Liman
ÇANAKKALE
Hamidiye
Kepez
Kilitbahir
ÇANAKKALE
Dış Liman
EGE DENİZİ
Çınarlı İskelesi
KROKİ-A.
ÇANAKKALE LİMANI
Ölçek 1:250.000

EK-IV

ANNEX-A

APPENDIX-I

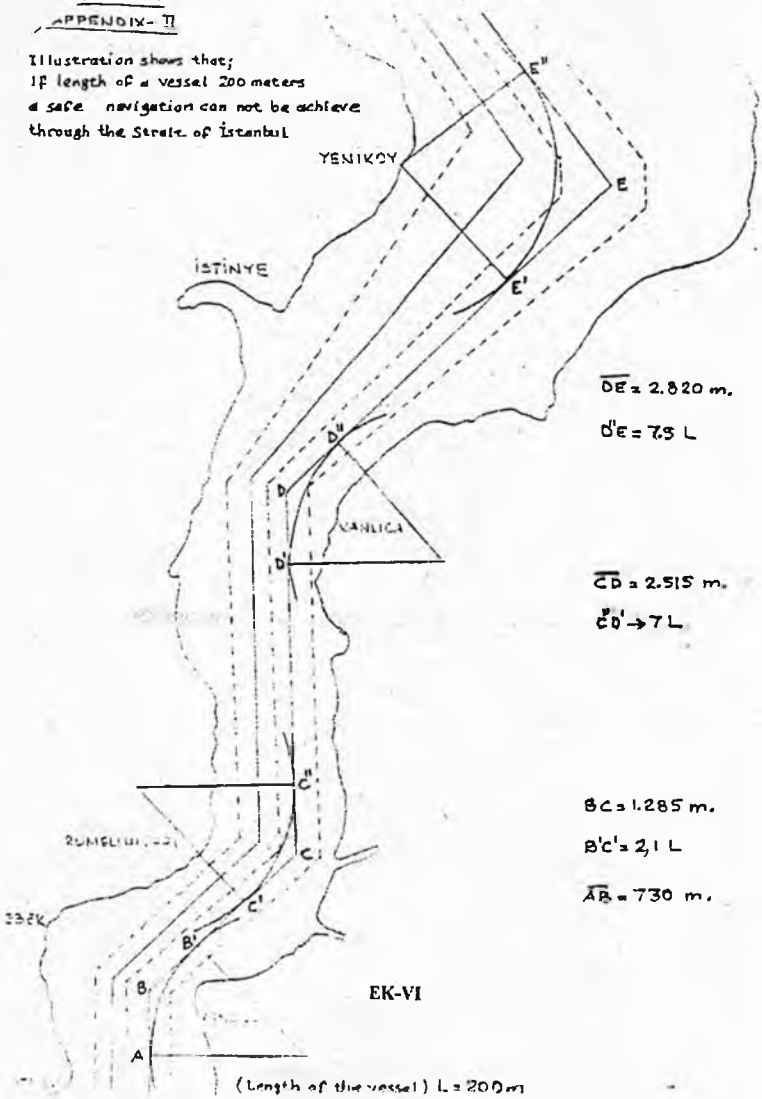
Illustration shows that;
Maximum length of a vessel must be
150 meters for a safe navigation
through the Strait of Istanbul



ANEX-A

APPENDIX- II

Illustration shows that;
If length of a vessel 200 meters
a safe navigation can not be achieve
through the Strait of İstanbul

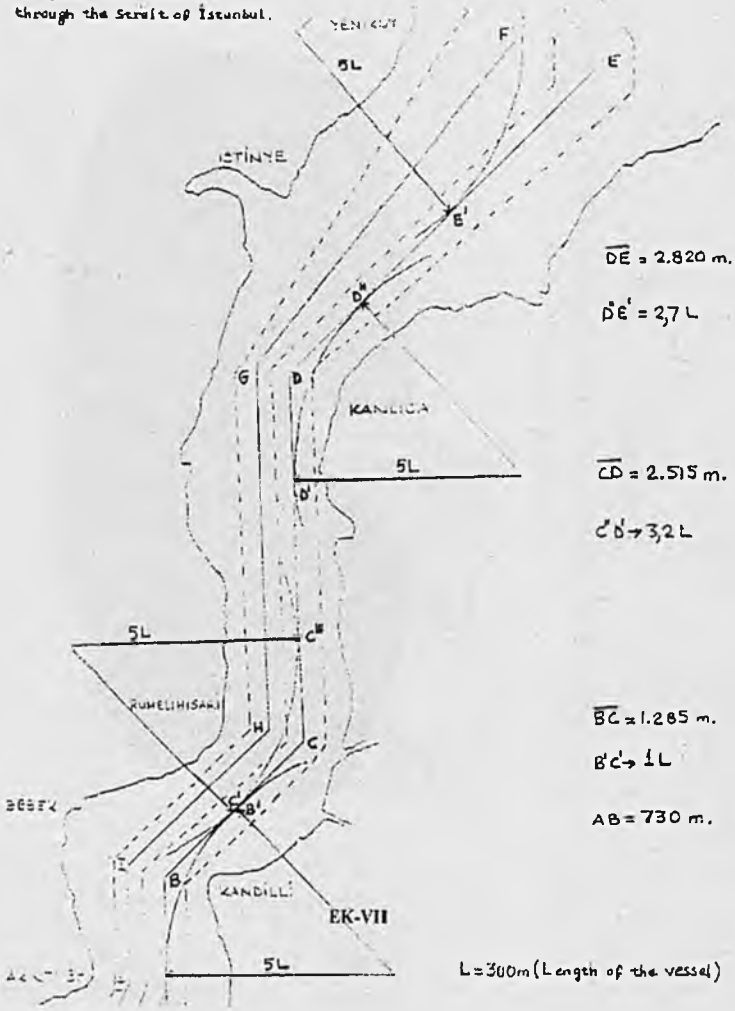



EK-VI

ANNEX-A

APPENDIX - III

Illustration shows that;
If length of a vessel 300 meters
navigation is dangerous
through the Strait of İstanbul.




$\overline{DE}$ = 2.820 m.

$D''E'$ = 2,7 L

$\overline{CD}$ = 2.515 m.

$C''D' \rightarrow 3,2$ L

$\overline{BC}$ = 1.285 m.

$B'C' \rightarrow 1$ L

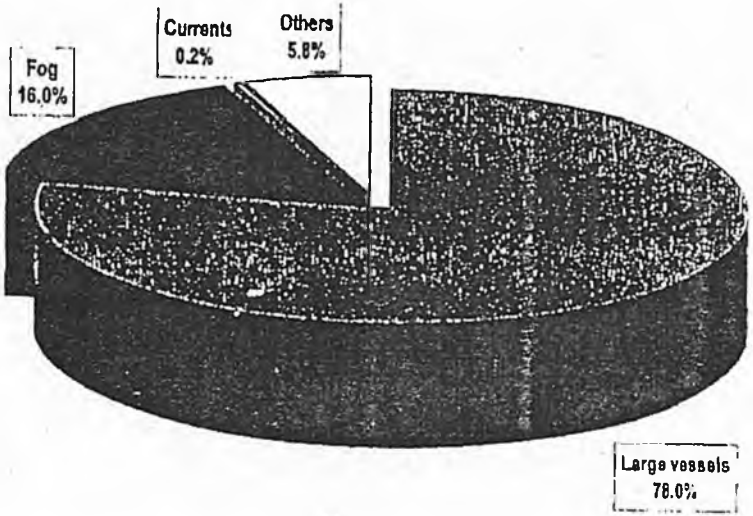
AB = 730 m.

L = 300m (Length of the vessel)

ANNEX- D
Appendix-I

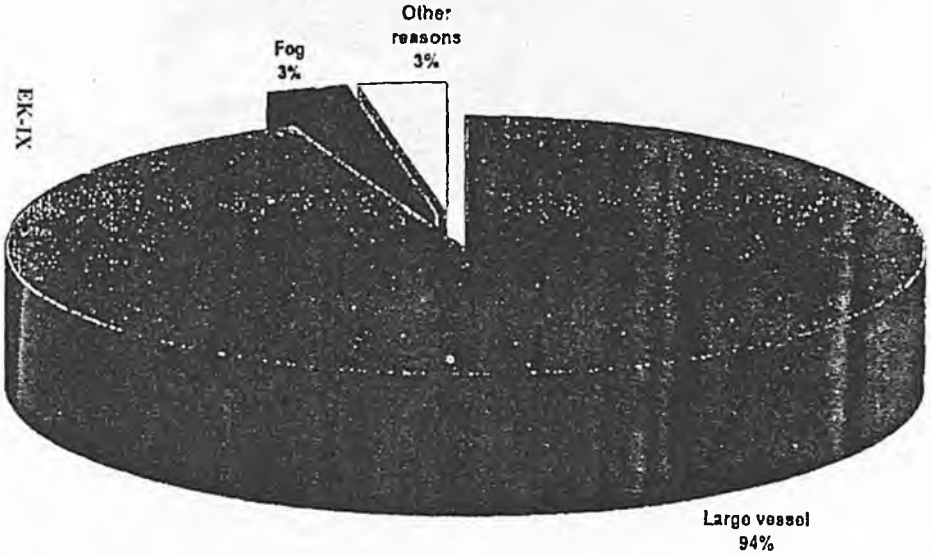
Reasons for the Closure to Vessel Traffic of the Strait of Istanbul

in Percentages (1996)



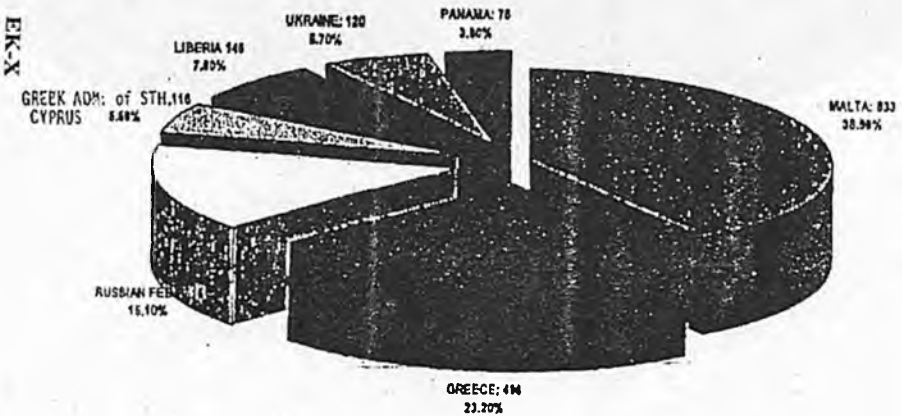
ANNEX D
Appendix-II

Reasons for the Closure to Vessel Traffic of the Strait of Çanakkale in Percentages (1996)



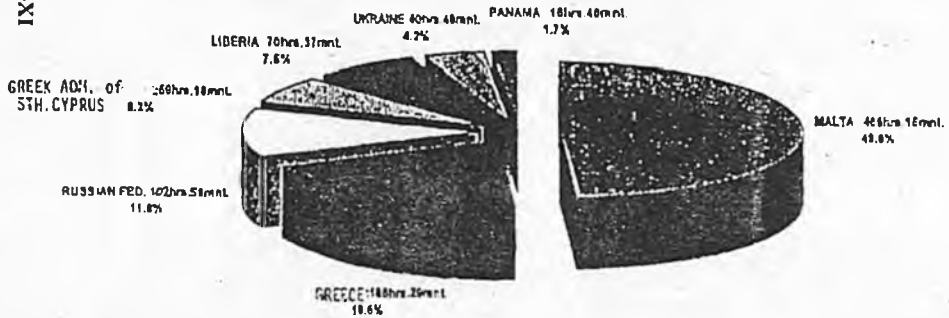
# ANNEX B

States Which Caused Temporary Suspension of Traffic in the Strait of Istanbul and the Number of Vessels They Delayed (1996)



ANNEX- A

States Which Caused Temporary Suspension of Traffic in the Strait of Istanbul and Share of Responsibility for Suspension in hours and percentages (1996)



## EK-XII

## TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ (1998 Tüzüğü)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Amaç ve kapsam

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

Tanımlar ve kısaltmalar

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen

a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,

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

c) Mevzuat: Türkiye'nm taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,

d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik donanımları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,

e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,

f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi Türk Boğazlan'nda bir liman,yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile, uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi,

g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazlan'nda bir liman, iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bıı husus gemi kaptam tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlanna bildirilmiş olan gemi,

h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiği bildirilen gemi,

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

j) Derin su çekimli gemi: En büyıik sıı çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,

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

1) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, yada iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,

m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı : Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,

n) İstanbul Boğazı Güney sınırı : Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İncibumu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,

o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı : Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,

p) Çanakkale Boğazı Güney sınırı ; Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,

r) Gündüz : Gıineşin doğuşundan batışına kadar geçen süreyi,

s) Gece : Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süreyi,

t) TÜBRAP : Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazlan Rapor sistemi,

anlamında kullanılmıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

## Genel Hükümler

### Trafik ayırım düzeni ve sınırlan

Madde 3 - Türk Boğazlan ile yaklaşmalarında, Ek Pde belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 ncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırlan aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

41 16'N 028 55'E

41 21'N 028 55'E

410211N 029 16'E

41 14'N 029 16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sının,

Güneyde:

40' 05'N 026 11'E

40 02'N 025 55'E

39 50' N 025 53' E

39 44'N 025 55'E

39 44' N 026 09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırıdır.

Trafik kontrol merkez ve istasyonları

Madde 4- İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve istasyonları kurar.

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri Madde 5 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

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

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı IPyi 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 köprüüstü teçhizatı tamam 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.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

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

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve 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 tarafında birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kıçlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazlan'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'mi geçmeyecektir.

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

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

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

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

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazlan'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Madde 6-

a) Seyir Planı -I : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GRT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I'i vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı 1 Raporunu 25 nci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GRT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı -II : (SP-I)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5 nci Maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol îstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı -II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket

edecekler, Seyir Planı -IPyi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

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

d) 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 Raporu'nu İdare'ce belirlenmiş mevkilerde vereceklerdir.

Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler.

Madde 7- Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızalan da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler;telefon, fax yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi; birinci fikra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 nci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bıı bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini yada güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

Madde 8 - Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan alarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti

Madde 9-Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağım çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan yada uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartlan

Madde 10- Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 ncü Maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

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.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş

Geçiş için alınacak önlemler

Madde 11 - Gemi kaptanları, 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.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri

Madde 12- Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprüüstlerinden pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

Madde 13 - Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazlan'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 aşılabilir.

Yetişen Gemi

Madde 14- İstanbul ve Çanakkale Boğazlan'ndan geçiş yapan gemiler, zorunlulık olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

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

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

c) Kendi makine gücüyle düşık 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 önden giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışılacaktır.

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

Geçiş sırasında kaza ve anza

Madde 15- 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.

Kımanda altında olmayan gemi

Madde 16- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sımrlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdare'nin 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.

Yedekleme

Madde 17- Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

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 bulunacaktır.

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

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan kalkan gemiler

Madde 18- 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.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma

Madde 19- Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak dıırdurulması

Madde 20 - Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği,

a) Mücbir sebeplerle,

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

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

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

İdarece geçici olarak durdurulabilir.

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 Türk Boğazlan Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafık ayınm şeritleri içinde seyretme

Madde 21- Türk Boğazları'nda seyreden;

a) Uğraksız geçiş yapan gemiler veya trafik ayırım düzenine katılan gemiler veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

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

Derin su çekimli gemiler

Madde 22 - Türk Boğazları'ndan 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 silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

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

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri

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

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

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

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

d) Çanakkale Boğazı îçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek 5)'dedir. (Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.)

e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'tadır.

f) İdare demirleme yerleri içinde tahsisli demirleme mevkileri tesis edebilir.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırlan dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler

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

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Türk Boğazları için Ortak Hükümler

Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler

Madde 25 -

a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-I raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boylan 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-I raporunu Türk Bo-

ğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boylan 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı yada işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında idareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde idare, 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 trafiğinin durumu göz önünde bulundurarak, Türk Boğazlan'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartlan ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartlan taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bendlerinde 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 kuralım askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bendlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiginde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattım geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Bumu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler

Madde 26 - Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak îsteyen

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca idareye 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.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan alma

Madde 27 - Trafik Kontrol Merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz bağlama ve demirleme

Madde 28 - Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirimi dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırtılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle

trafik ayırımı düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırtır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından almır.

Çevre kirletme yasağı

Madde 29- Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı

Madde 30 - Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yanşlan idarenin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor

Madde 31-

a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden yada kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol istasyonuna 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 Tra-

fik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

## İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine ilişkin Kurallar

### Sınırlar

Madde 32- İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde:

(1) 41 16'N 028 55'E

(2) 41 21'N 028 55'E

(3) 41 21'N 029 16'E

(4) 41 14' N 029 16' E noktalan,

Güneyde:

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

### Hava çekimi

Madde 33 - İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine 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, idarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

Yerel deniz trafiği

Madde 34- Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İncibumu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın 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; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 35-

a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üzerine çıktığında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntılan oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'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 Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üzerine çıktığında yada Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntılan 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 duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 36- İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. iki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul Boğazı'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 Boğazı'na girmeyecektir.

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

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Bogaz'a girişleri, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 37- İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15',15N- 29 07',94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Bumu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14',48N- 29 09',52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 55',28N- 28 58',75E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 56',52N- 28 54',70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Fenerbahçe fenerinden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

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

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

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

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

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

Türk limanlanna uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gıımrük denetimleri

Madde 38- İstanbul 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 gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri

Madde 39- İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri

Madde 40- İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu haller-

de, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayrım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde; Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

ALTINCI BÖLÜM

Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 41 - Çanakkale Boğazı deniz trafik ayınm düzeni sınırlan;

Kuzeyde:

1.40 37'N 027 ll'E 2.40 27'N 027 09'E

Güneyde:

1.40 05' N 027 11' E 2.40 02'N 025 55'E 3.39 50'N 025 53'E 4.39 44'N 025 55' E 5.39 44'N 026 09'E

Noktalarmı birieştiren çizgiler arasmda kalan deniz alanıdır.

Yerel deniz trafiği

Madde 42 - Çanakkale Boğazı'nın 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; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere

çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 43-

a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mıl/saatin üzerine çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyıik gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üzerine çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

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

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a girişleri, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP' a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 44- İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazı'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 Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

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

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza girişleri, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 45- Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

l) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 00',45N - 26 08',15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01',55N - 26 08',20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile

Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 25',70N - 26 44',15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25',05N - 26 44',10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevkii ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

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

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

3-Yukaridaki 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.

Türk limanlanna uğramış yada uğrayacak gemilerm emniyet ve gümriık denetimleri

Madde 46- 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 gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri

Madde 47- Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

Acente ile buluşma yerleri

Madde 48- 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, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli Hukümler

Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayrı tutulan gemiler.

Madde 49-

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

Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı

Madde 50- Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemi-

ler Montreux Sözleşmesinin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür.

Tüzük hükümlerine aykırı davranış

Madde 51 - Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan hükümler

Madde 52- 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüge konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 53 - T.C. Anayasası'mn 115 inci ve 3046 sayılı Bakanlıklarm Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 54 - Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

## EK-XIII

## BOĞAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN OLARAK, MONTREUX'DE 20 TEMMUZ 1936 DA İMZALANAN SÖZLEŞME

MAJESTE BULGARLAR KRALI, FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI, MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU, MAJESTE ELENLER KRALI, MAJESTE JAPONYA İMPARATORU, MAJESTE ROMANYA KRALI, TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI, SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ VE MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI;

"Boğazlar" genel deyimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin-gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Andlaşmasının 23. maddesiyle

saptanmış ilkeyi[1], Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak;

İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin[2] yerine koymağı kararlaştırmışlar ve Tamyetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas P. NİCOLAEV, Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Pierre NEİCOV, Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İşler Müdürü.

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B. PAUL-BONCOUR, Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, *Légion d'honneur* nişanının *Chevalier* rütbesi, Savaş Haçı nişanı;

B. HENRİ PONSOT, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçisi, *Légion d'honneur* nişanının *Grand Officier* rütbesi.

---

1 Lozan Barış Andlaşmasının 23. maddesi şöyledir: "Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan 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 (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilân etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Andlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır." *Lozan Barış Konferansı. Tutanaklar-Belgeler* (çeviren Seha L. MERAY), Takım II, cilt 2, Ankara, 1973, s. 8.

2 Boğazlar Rejimine İlişkin Lozan Sözleşmesi için bakınız: *Lozan Barış Konferansı. Tutanaklar-Belgeler* (çeviren Seha L. MERAY), Takım II, cilt 2, Ankara, 9973, ss. 54-64.

MAJESTE BÜYÜK-BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU:

BÜYÜK-BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUĞUNUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARI İÇİN:

Çok Sayın Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Amirallik Dairesinde Parlamento Üyesi Müsteşar;

AVUSTRALYA COMMONJWEALTH'İ İÇİN:

Çok Sayın Stanley Melbroune BRUCE, C.H., M.C., Avustralya Commenwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

MAJESTE ELENLER KRALI:

B. Nicolas POLİTİS, Yunanistan'ın Paris'de Olağanüstü Temsilcisi ve Tamyetkili Ortaelçisi, eski Dışişleri Bakanı;

B. Raoul BİBİCA-ROSETTİ, Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:

B. Naotake SATO, Judammi, Doğan-Güneş nişanının Büyük-Kordon rütbesi, Paris'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Büyükelçi:

B. Massa-aki HOTTA, Jushii, Doğan-Güneş nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi.

MAJESTE ROMANYA KRALI:

B. Nicolas TİTULESCO, Dışişleri Bakanı;

B. Constantin CONTZESCO, Tamyetkili Ortaelçi, Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi;

B. Vespasien PELLA, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr. Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı, İzmir Milletvekili;

B. Suad DAVAZ, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'de Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçisi;

B. Numan MENEMENCİOĞLU, Türkiye Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

B. Necmeddin SADAK, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi, Sıvas Milletvekili, Dışişleri Komisyonu Raportörü.

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ:

B. Maxime LİTVİNOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkez Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:

B. İvan SOUBBOTİTCH, Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

BU TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükümler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

*Birinci Madde.*

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.

Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESİM I. – TİCARET GEMİLERİ.

*Madde 2.*

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

*Madde 3.*

Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın

bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma *(typhus exanthématique)* ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'ın çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

*Madde 4.*

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

*Madde 5.*

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

*Madde 6.*

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

Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

*Madde 7.*

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. – SAVAŞ GEMİLERİ.

*Madde 8.*

İşbu Sözleşme bakımından, savaş gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

*Madde 9.*

Deniz kuvvetlerinin, sıvı olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim koşuluna bağlı tutulmayacak ve Boğazlar'ı tek başlarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18. maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süregidecektir.

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kuraldışılıktan, ancak silâhları: Yüzer hedeflere karşı ençok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı ençok

75 milimetre çapında iki silâhtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

*Madde 10.*

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

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

*Madde 11.*

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin[3] Boğazlar'dan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek başlarına ve ençok iki torpido[4] eşliğinde geçerler.

*Madde 12.*

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

---

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

4 Fransızca metinde "torpilleurs", İngilizce metinde "destroyers", 1936 Türkçe çevirisinde "torpido". (Çevirenler)

Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere de Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

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

*Madde 13.*

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirimin olağanüstü süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin onbeş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir.

Gidiş için geçişte Boğazlar'a girşin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürecinin bitiminden sonra, ilk ön-bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

*Madde 14.*

İşbu Sözleşmenin 11. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında,

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

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

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

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

*Madde 15.*

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları[5], hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

*Madde 16.*

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya[6] ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık[7] durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamayacaklardır.

*Madde 17.*

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı

5 Fransızca metinde "aéronefs", İngilizce metinde "aircrafts", 1936 Türkçe çevirisinde "hava sefineleri". (Çevirenler)

6 Fransızca metinde "avarie", İngilizce metinde "damage", 1936 Türkçe çevirisinde "hasar". (Çevirenler)

7 Fransızca metinde "fortune de mer", İngilizce metinde "peril of the sea" 1936 Türkçe çevirisinde "deniz arızası". (Çevirenler)

üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olamayacaktır. Bu kuvvet, 10.,. 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlar'dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

*Madde 18.*

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

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

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

*c)* Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurulabileceği tonaj, yukarıdaki *a)* ve *b)* paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

*d)* Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gerekecek olan bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13.

maddesinde öngörülen ön-bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir: Yukarıdaki *a)* ve *b)* paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir: Sözü geçen toplam montaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam montaj aşılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi-dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırk-sekiz saat içinde bildirecektir.

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

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

*Madde 19.*

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

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır; şu kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarla, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri

uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

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

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

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir elkoymaya[8] girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı[9] uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

*Madde 20.*

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

*Madde 21.*

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

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu liman-

8 Fransızca ve İngilizce metinlerde "capture", 1936 Türkçe çevirisinde "zapt ve müsadere". (Çevirenler)

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

lara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, şu da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

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

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse ve işbu Sözleşmenin imzacıları Bağıtlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

*Madde 22.*

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

## KESİM III. – UÇAKLAR[10]

*Madde 23.*

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri

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

dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifesiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

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

## KESİM IV. – GENEL HÜKÜMLER.

### *Madde 24.*

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

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

Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağıtlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşmede öngö-

rülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağıtlı Yüksek Taraflara sunacaktır.

*Madde 25.*

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağıtlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülüklere halel vermemektedir.

KESİM V. – SON HÜKÜMLER.

*Madde 26.*

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'de Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin aşivlerine konulacaktır.

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

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

İşbu Sözleşme, bu tutanak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

Fransız Hükümeti, bundan önceki fıkrada öngörülen tutanakla, sonradan sunulacak onama belgelerinin sunuş tutanaklarının doğruluğu onaylanmış birer örneğini bütün Bağıtlı Yüksek Taraflara verecektir.

*Madde 27.*

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

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

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

*Madde 28.*

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

Bununla birlikte, işbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağıtlı Yüksek Taraf, Fransız Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirme ön-bildirimi vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirme ön-bildirimin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükümetince, Bağıtlı Yüksek Taraflara iletilecektir.

İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansda temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

*Madde 29.*

İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağıtlı Yüksek Taraflardan

herbiri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir.

Bağıtlı Yüksek Taraflardan birince yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağıtlı Yüksek Tarafca; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağıtlı Yüksek Tarafca desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bağıtlı Yüksek Taraflardan herbirine bildirilecektir. Bu bildiri, önerilen değişikliğin niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır.

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

Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır.

Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünü kapsamak üzere hesaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANAÇLA, aşağıda adları yazılı Tamyetkili Temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

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

N.P. NİCOLAEV

Pierre NEİCOV

J. PAUL-BONCOUR
H. PONSOT
STANLEY
S.M. BRUCE
N. POLİTİS
Raoul BİBİCA-ROSETTİ

Aşağıda imzaları bulunan Japonya Temsilcileri, işbu Sözleşme hükümlerinin. Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bir Devlet sıfatıyla, Japonya'nın durumunu, gerek Milletler Cemiyeti Misakına göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapılmış karşılıklı yardım andlaşmalarına göre, hiçbir biçimde değiştirmediğini ve Japonya'nın özellikle 19. ve 25. maddeler hükümleri içinde bu Misak ve bu andlaşmalar konusunda tam bir değerlendirme özgürlüğünü elinde tuttuğunu, Hükümetleri adına bildirirler.

N. SATO
Massa-aki HOTTA
N. TİTULESCO
Cons. CONTZESCO
V.V. PELLA
Dr. R. ARAS
Suad DAVAZ
N. MENEMENCİOĞLU
Asım GÜNDÜZ
N. SADAK
Maxime LİTVİNOFF
Dr. İ.V. SOUBBOTİTCH.

---

## EK I.

1. İşbu Sözleşmenin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve harçlar aşağıdaki çizelgede gösterilenler olacaktır. Türk Hükümetinin bu vergilerde ve harçlarda kabul edebileceği indirimler, bayrak ayırımı gözetilmeksizin uygulanacaktır.

| Yapılan hizmetin niteliği | Kütüğe yazılı darasız tonajın (*jauge netle, net register tonnage*) herbir tonu üzerinden alınacak vergi ya da harçlar tutarı Altın-Frank[11] |
|---|---|
| *a)* Sağlık denetimi | 0.075 |
| *b)* Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar: | |
| 800 tona kadar | 0.42 |
| 800 tonun üstünde | 0.21 |
| *c)* Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonları, radyofarları ve *b)* paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemleri (tesisleri) kapsamak üzere | 0.10 |

2. İşbu Ek'in 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş-dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek

11 Şimdiki durumda, 100 kuruş, yaklaşık olarak 2 altın-Frank 20 santim değerindedir.

üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

3. Bir ticaret gemisi, gidiş geçişinde, dönmeyeceğini bildirirse, işbu Ek'in birinci paragrafının *b)* ve *c)* fıkralarında öngörülen vergiler ve harçlar bakımından yalnız tarifenin yarısını ödemesi gerekecektir.

4. İşbu Ek'in birinci paragrafına ekli çizelgede tanımlanan ve söz konusu hizmetlerin gerektirdiği giderlerin karşılanmasına ve yedek akçe ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu elde etmek için gerekli miktardan yüksek olmayacak olan vergiler ve harçlar, ancak işbu Sözleşmenin 29. maddesi hükümleri uygulanarak arttırılabilecek ya da tamamlanabilecektir. Bunlar altın-Frank ya da ödeme tarihindeki kambio değerine göre Türk parası olarak ödenecektir.

5. Ticaret gemileri, kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) gibi isteğe bağlı hizmetler karşılığı vergileri ve harçları, böyle bir hizmet, söz konusu geminin acentasının ya da kaptanının istemesi üzerine, Türk makamlarınca gereği gibi yerine getirilmişse, ödemek zorunda tutulabileceklerdir. Türk Hükümeti, isteğe bağlı bu hizmetler için alınacak vergilerin ve harçların tarifesini vakit vakit yayınlayacaktır.

6. Bu tarifeler, söz konusu hizmetler 5. maddenin uygulanmasıyla zorunlu kılındığı durumlarda arttırılmayacaktır.

## EK II[12]

### A. STANDARD SUTAŞIRIMI (MÂİMAHREC)[13].

1. Bir su üstü gemisinin standard sutaşırımı [mâimahreci],

12 İşbu Ek'in metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşmasından alınmıştır.

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

bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmağa hazır olan ve -makinelerinin ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında- bütün silâhlarını ve her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının komanyasını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran, yapımı tamamlanmış bir gemidinin sutaşırımıdır.

2. Bir denizaltının standard sutaşırımı, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmağa hazır olan ve -yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında- bütün silâhlarını, her türlü cephesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının komanyasını ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçleri ve her çeşit yedek parçalarını taşıyan (dalma sarnıçlarının suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutaşırımıdır.

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

B. SINIFLAR.

1. *Hattıharp gemileri*[14], aşağıdaki iki alt-sınıftan birine giren su üstü savaş gemileridir:

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

*b)* Uçak-gemileri dışında, standard sutaşırımı [mâimahreci] 8.000 tonun (8.128 metrik tonun) üstünde olmayan ve 203 mili-

14 Fransızca metinde "Bâtiments de ligne", İngilizce metinde "Capital Ships", 1936 Türkçe çevirisinde "Hattıharp gemileri". (Çevirenler)

metre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan su üstü savaş gemileri.

2. *Uçak-gemileri,*[15] sutaşırımı [mâimahreci] ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir. Bir savaş gemisi başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete getirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin, uçak-gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

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

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

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

3. *Hafif su üstü gemileri,*[16] uçak-gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standard sutaşırımı [mâimahreci] 10.000 tonu (10.160 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tonun (102 metrik tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir.

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

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

*b)* 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı top taşımayan ve standard sutaşırımı [mâimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olan gemiler;

---

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

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

*c)* 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standard sutaşırımı [mâimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olmayan gemiler.

4. *Denizaltılar,*[17] denizin yüzeyi altında gidip-gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.

5. *Küçük savaş gemileri,*[18] yardımcı gemiler dışında, standard sutaşırımı [mâimahreci] 2.000 tonu (2.023 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, ancak aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendilerinde bulundurmayan su üstü savaş gemilerdir:

*a)* 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

*b)* Torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış bulunmak;

*c)* 20 milden çok hız sağlamak üzere yapılmış olmak;

6. *Yardımcı gemiler,*[19] askerî donanmaya bağlı olup, standard sutaşırımı [mâimahreci] 100 tondan (102 metrik tondan) büük olan, olağanlıkla donanma hizmetinden ya da asker taşıma ya da savaşan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşan gemi olmak üzere yapılmamış olan ve aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmayan su üstü gemileridir;

*a)* 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

*b)* 76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok topla donatılmış olmak;

*c)* Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;

---

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

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

19 Fransızca metinde "bâtiments auxilliaires", İngilizce metinde "Auxilary Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "Muavin gemiler". (Çevirenler)

*d)* Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;

*e)* 28 mili aşan bir hızla erişmek üzere yapılmış olmak;

*f)* Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmış ya da düzenlenmiş olmak;

*g)* Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmış bulunmak.

C. YAŞINI DOLDURMUŞ GEMİLER.

Aşağıdaki sınıflara ve alt-sınıflara giren gemiler, yapımlarından başlayarak, aşağıda sayıları gösterilen yıllar geçince, "yaşını doldurmuş"[20] sayılacaklardır:

| | | |
|---|---|---|
| *a)* | Bir hattıharp gemisi için | 26 yıl; |
| *b)* | Bir uçak-gemisi için | 20 yıl; |
| *c)* | a) ve b) alt-sınıflarından bir hafif su üstü gemisi için: | |
| | (i) 1 Ocak 1920 den önce kızağa konulmuşsa | 16 yıl; |
| | (ii) 31 Aralık 1919 dan sonra kızağa konulmuşsa | 20 yıl; |
| *d)* | c) alt-sınıfından bir hafif su üstü gemisi için | 16 yıl; |
| *e)* | Bir denizaltı için | 13 yıl; |

---

EK III.

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

---

20 Fransızca metinde "hors d'âge", İngilizce metinde "over-age" 1936 Türkçe çevirisinde "yaşını doldurmuş". (Çevirenler)

Bu iki geminin toplam tonajı, bu durumda, 15.000 tona eş-değerde sayılacaktır.

| | Kızağa konuş tarihi | Hizmete giriş tarihi | Standard sutaşırımı (maimahreci) (ton) | Silâhlar |
|---|---|---|---|---|
| *Asama* ... | 20-X-1896 | 18-III-1899 | 9.240 | IV x 200 mm.<br>XII x 150 mm. |
| *Yakumo* ... | 1-XI-1898 | 20-VI-1900 | 9.010 | IV x 200 mm.<br>XII x 150 mm. |
| *Íwate* ... | 11-XI-1898 | 18-III-1901 | 9.180 | IV x 200 mm.<br>XIV x 150 mm. |

---

## EK IV.

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

Hattıharp gemileri:

Alt-sınıf *a)*;

Alt-sınıf *b)*;

Uçak-gemileri:

Alt-sınıf *a)*;

Alt-sınıf *b)*;

Hafif su üstü gemileri:

Alt-sınıf *a)*;

Alt-sınıf *b)*;

Alt-sınıf *c)*;

Denizaltılar:

İşbu Sözleşmenin II sayılı Ek'indeki tanımlamalara göre.

Tonaj toplamının hesaplanmasında göz önünde tutulması gereken sutaşırımı [mâimahreç], III sayılı Ek'de tanımlanan standard sutaşırımıdır. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak "yaşını doldurmuş" olmayan gemiler göz önünde tutulacaktır.

2. 18. maddenin *b)* fıkrasında öngörülen bildirinin ayrıca işbu Ek'in birinci paragrafında belirtilen sınıflarla alt-sınıflardaki gemilerin toplamını kapsaması gerekir.

---

PROTOKOL.

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

1. Türkiye, işbu Sözleşmenin Başlangıç *(Préambule)* kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir.

2. Türk Hükümeti, 15 Ağustos 1936 tarihinden başlayarak işbu Sözleşmede belirlenen rejimi geçici olarak uygulayacaktır.

3. İşbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır.

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

N.B. NİCOLAEV
Pierre NEİCOV
J. PAUL-BONCOUR
H. PONSOT

STANLEY
S.M. BRUCE
N. POLİTİS
Raoul BİBİCA-ROSETTİ
N. SATO *(ad referendum)*
Massa-aki HOTTA *(ad referendum)*
N. TİTULESCO
Cors. CONTZESCO
V.V. PELLA
Dr. R. ARAS
Suad DAVAZ
N. MENEMENCİOĞLU
Asım GÜNDÜZ
N. SADAK
Maxime LİTVİNOFF
Dr. I.V. SOUBBOTİTCH.

Türk Boğazlarından geçiş rejimi, 1841 yılındaki "Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi"nden bu yana, uzun süreli ve tarafları arasında dönemin büyük devletlerinin de bulunduğu çok-tarfalı andlaşmalarla düzenlenegelmiştir. Türkiye'nin dünya sahnesine çıkışı ertesinde, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi de sözü edilen niteliklere sahip andlaşmalardan biridir. İkinci Dünya Savaşı öncesine dek yürürlükte kalan bu Sözleşme, yapıldığı dönemin koşullarında ortaya çıkan köklü değişiklikler nedeniyle 1936 yılında yürürlükten kaldırılmış ve yerine Montreux Boğazlar Sözleşmesi getirilmiştir. Fakat 1960'lardan itibaren denizcilik teknolojisi ve deniz ticareti konusunda yaşanan hızlı gelişmeler sonucu, Boğazlardan geçiş güvenliğine ilişkin olarak birtakım sorunlarla karşılaşılmıştır. Bu sorunlara paralel olarak Türkiye tarafından farklı tarihlerde, bu konularda birtakım ulusal hukuk normları yürürlüğe konulmuştur.

Bu kitap, 1936'dan bu yana Türk Boğazlarından geçiş güvenliği ve rejimi konusunda yaşanan gelişmeleri ele alarak uluslararası hukuk açısından bir değerlendirme yapmak ve konuyu açıklığa kavuşturmak amacıyla hazırlanmış bir çalışmadır.

ISBN 975-7400-10-6