

TÜRK BOĞAZLARI'NDA GEÇİŞ REJİMİ VE TÜRKİYE'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİ

Eyüp ZENGİN*

ÖZET

Türk boğazları olarak kabul edilmekte olan, İstanbul ve Çanakkale Boğazları, sahip oldukları özellikler nedeniyle dünyanın en önemli su yolları arasında yer almaktadır. Tarihin bilinen her döneminde olduğu gibi bugün de dünya siyaseti üzerindeki etkisi tartışılmaz bir şekilde devam etmektedir. Türkiye, bu durum karşısında, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen Boğazlar garantisi ile haklarının korunamayacağını ve güvenliğinin sağlanamayacağını anladığından, 1933 yılından itibaren mevcut boğazlar statüsünün değiştirilmesini ve onun zamana daha uygun bir hale getirilmesini, Boğazlar üzerindeki haklarını istemeye başlamıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile, ilke olarak "Boğazlar'dan denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği" kabul edilmiştir. Ancak, ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi; barış hali, Türkiye'nin girmedığı savaş hali, Türkiye'nin girdiği savaş hali, savaş tehlikesi hali olmak üzere dört ayrı statüye göre düzenlenmiştir. Bu çalışmada, Türk Boğazlarından geçiş rejimi ve Türkiye'nin boğazlardan geçişi düzenleme yetkisi araştırılmıştır.

Anahtar kelimeler: Türk boğazları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, geçiş rejimi

THE TRANSITION REGIME IN THE TURKISH STRAITS AND TURKISH LEGISLATIVE AUTHORITY OF PASSAGE THROUGH STRAITS

ABSTRACT

The Turkish straits which are considered as the Straits of Istanbul and Çanakkale, due to their features are the world's most important waterways. It is known that from each historical period until today they have an unquestionable impact on the world politics. Turkey in this situation understood that with the Straits guarantee in Lausanne Straits Agreement country cannot protect the rights and security. So since 1933 there has been asking about the change of the current straits status. In the Montreux Straits Convention, as a principle it was adopted "The sea passage through the straits, and round-trip (transportation) freedom". However, the passage of trade ships and warships through the straits of peace includes four separate statuses: Status of peace, Turkey is not in a status of war, Turkey entered in a status of war, threat of war status. In this study there was researched the transition regime in the Turkish straits and Turkish legislative authority of passage through straits

Key Words: Turkish straits, the Montreux Straits Convention, the transition regime

* İstanbul Üniversitesi, Öğretim Üyesi
e-mail: ezengin@yahoo.com

1. BOĞAZLARIN ÖNEMİ

Boğazlar özellikle iki bakımdan uluslararası öneme sahiptir. 1-) Stratejik ve askeri bakımdan, 2-) Ekonomik ve ticari bakımdan. Boğazların stratejik ve askeri bakımdan önemi bir yandan Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlamasından, öte yandan, Karadeniz ile Akdeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı gerçekleştirmesinden kaynaklanmaktadır. Böylece Avrupa ve Asya arasındaki karasal bağlantılarda, askeri amaçlı geçişlerde doğal bir engel olarak kullanılması imkanı vardır. Ayrıca, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin Akdeniz’e ve öteki açık denizlere çıkışında yada Karadeniz’e girmelerinde boğazların doğal bir askeri engel oluşturması söz konusu olmaktadır. Dolayısı ile, boğazları elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz hareketleri bakımından coğrafi olarak önemli avantajlara sahip olmaktadır.¹

Boğazların bir diğer stratejik önemi ise; Boğazlara hakim olan devletin, Karadeniz, Ege denizi, Anadolu ve Balkanlar üzerinde önemli etkide bulunabilmesidir. Gerek Akdeniz’den Uzakdoğu yolunun emniyeti ve gerekse Ortadoğu’nun zengin petrol kaynaklarının muhafazası Boğazların geleceği ile yakından ilgilidir.²

Boğazların ekonomik ve ticari önemi ise, gerek Asya-Avrupa karayolu bağlantısının ve gerekse Karadeniz-Akdeniz deniz yolu bağlantısının ticari amaçlarla kullanılmasından ileri gelmektedir. Boğazlardan geçen ticaret gemilerinin sayısının yüksek olması bunu göstermektedir.

2. LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

Türkiye ile Birinci Dünya Savaşı galipleri arasında 21 Kasım 1922’den 24 Temmuz 1923’e kadar Lozan da yapılan görüşmelerde, Barış antlaşması ile birlikte bir de “Boğazların Tabii Olacağı Usule Dair Mukavelename” imzalanmıştır. Barış antlaşması Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan ve Romanya temsilcileri tarafından imzalanmıştır. Lozan Boğazlar sözleşmesine bu devletlerden başka Rusya, Bulgaristan, Yugoslavya da katılmıştır.³

Sözleşmeye katılan devletler arasında varılan anlaşmaya göre düzenlenen Boğazlar statüsünde: “Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile İstanbul

¹ Hüseyin Pazarcı, “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk...”, s. 840

² K. Baltalı, 1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi, I. Baskı, Ankara 1959, s.11

³ Lozan Boğazlar Sözleşmesi için bkz. H. Pazarcı, a.g.m., s.85, S. L. Meray, “Devletler Hukukuna Giriş”, c.1, Ankara 1968, s.435., D.Ergil, “Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976)”, “Lozan”ın 50. Yılına Armağan”, İstanbul, 1978, s.105

Boğazı'ndan denizden ve havadan serbest olarak geçiş esas kabul olunmuş; bu geçiş güvenliğinin sağlanması amacıyla, Boğazlar'ın her iki kıyısı 20 kilometre uzaklıktan geçen çizgiye kadar ve Marmara Denizi'ndeki adalar askersiz hale getirilmiş, bu bölgelerde tahkimat yapmak ve asker bulundurmamak yasaklanmıştır. Buna karşılık, bu bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına konulmuştur. Ayrıca, bu statünün yürütülmesinin kontrolü için, bir Türk temsilci başkanlığında, sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir "Boğazlar Komisyonu" kurulmuştur.

Böylece, 1923 yılında Boğazlar'da; Türkiye'nin de yer aldığı devletlerarası kontrol ve yönetimi, savaş ve ticaret gemilerinin geçiş serbestliğini, Boğazlar ve çevresini askerlikten arındırmayı esas alan yeni bir statü kurulmuştur. Statü bu haliyle de Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkilerini geniş ölçüde sınırlamıştır. Türkiye bu sözleşmeyi, o günlerin koşulları içerisinde istemeyerek kabul etmiştir. Bu nedenle, kısa bir süre sonra, bu sözleşmenin değiştirilmesini istemeye ve bu amaçla çalışmaya başlamıştır. Çünkü Sözleşme, Boğazlar üzerindeki egemenliği sınırlamakta ve ülkenin güvenliğini olumsuz etkilemekteydi.⁴

3.MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

1930'lu yılların başlarına gelindiğinde, dünyada meydana gelen önemli değişim ve gelişmeler sonucunda, daha önce umulanın aksine, silahsızlanma çalışmaları olumlu bir sonuç vermemiş, Boğazlar'ın garantörü olan Milletler Cemiyeti'nin kolektif güvenlik sistemi saldırganlara karşı başarılı şekilde uygulanamamış bunun sonucunda da Milletler Cemiyeti gittikçe etkisini kaybetmeye ve işleyemez hale gelmeye başlamıştır.

Türkiye, bu durum karşısında, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen Boğazlar garantisi ile haklarının korunamayacağını ve güvenliğinin sağlanamayacağını anladığından, 1933 yılından itibaren mevcut boğazlar statüsünün değiştirilmesini ve onun zamana daha uygun bir hale getirilmesini, diğer bir deyimle, Boğazlar üzerindeki haklarını istemeye başlamıştır. Bu amaçla diplomatik yollardan yaptığı girişimler sonucunda da, Lozan'da 1923 yılında saptanan statünün değiştirilmesi için 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montreux kentinde, 1923 Sözleşmesi'nde imzası bulunan (İtalya dışındaki) devletlerin temsilcilerinden oluşan bir konferansın toplanmasını sağlamıştır.

⁴R. Uçarol, "Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği", "Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye", içinde, s.182-183

Montreux Konferansı'na Türkiye, Avustralya, İngiltere, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya katılmıştır. Konferansın çalışmaları, devletlerin çıkarları hesabına göre karşılıklı oluşan tezlerin çatışmalarıyla sürmüştür. Sonuçta, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde egemenliğini yeniden kurmayı hedef alan, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin gemilerinin bu denize girmesini önemli ölçüde kısıtlayan Türk tezi, İngiltere, ve Sovyetler Birliği'nin desteği ile kabul edilmiştir. Bunun üzerine, Boğazlar statüsüne yeni bir şekil veren Montreux Boğazlar Sözleşmesi 20 Temmuz 1936'da imzalanmıştır. Tamamı 29 madde, 4 ek ve bir protokolden meydana gelen bu sözleşme ile, ilke olarak "Boğazlar'dan denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği" kabul edilmiştir. Ancak, ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi; barış hali, Türkiye'nin girmedığı savaş hali, Türkiye'nin girdiği savaş hali, savaş tehlikesi hali olmak üzere dört ayrı statüye göre olacaktır.⁵

4.MONTREUX BOĞAZLAR REJİMİ

4.1.BOĞAZLARIN ASKERSİZ BÖLGE OLMAKTAN ÇIKARTILMASI VE BOĞAZLAR KOMİSYONUNUN KALDIRILMASI

Sözleşme metninde Boğazlar Bölgesinin askersiz olmaktan çıkarılması hakkında bir hüküm olmamasına karşılık, sözleşmeye ek protokolün 1. bendinde şöyle denilmektedir: "Türkiye, mezkur mukavelenamenin mukaddimesinde tarif edilen Boğazlar mıntikasını derhal yeniden askerileştirebilecektir."

Sözleşmenin 24. maddesinde de Boğazlar komisyonunun kaldırıldığını ve yetkilerinin Türk hükümetine verildiği kaydediliyor. Türk hükümeti Karadeniz'e mensup olan ve olmayan devletlerin Boğazlardan geçen harp gemilerinin tonajı hakkında istatistikler toplamayı ve gereken diğer bilgileri vermeyi üzerine alıyordu.⁶

4.2.GEÇİŞ SERBESTLİĞİ PRENSİBİ

Sözleşmenin 1. maddesinin ilk fıkrasında "Yüksek akit taraflar Boğazlarda denizden geçiş ve seyrüsefain serbestisi prensibini kabul ve te'yid ederler" denilmektedir. 2. Fıkroda bu serbestliğin bundan böyle bu sözleşme

⁵R. Uçarol, A.g.m., s.183-184, Ayrıca bu konuda bkz. D. Ergil, a.g.m., s.108, H. Pazarıcı, a.g.m., s.859, R. Sagay, "XIX ve XX Yüzyıllarda Büyük Devletlerin Yayılma Siyasetleri ve Milletlerarası Önemli Meseleler", s.277-278

⁶ F.C. Erkin, "Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi", Ankara, 1968, s.113-114

hükümleri ile düzenlendiği belirtilmektedir. Boğazlardan geçecek gemiler, Lozan Sözleşmesinde olduğu gibi, Montreux Sözleşmesinde de ticaret ve harp gemileri şeklinde ayrı ayrı yer almıştır.

4.2.1. TİCARET GEMİLERİ

Sözleşmede ticaret gemilerinin tanımı dolaylı bir şekilde yapılmıştır; Sözleşmenin II sayılı layihasında tanımlanmış harp gemilerinin dışındaki gemiler ticaret gemileridir. Ticaret gemilerinin geçişleri şöyle düzenlenmiştir:

Barış Zamanında: ticaret gemileri, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece hiçbir merasime tabi olmadan boğazlardan geçiş ve seyrüsefer hususunda tam bir serbestlikten yararlanacaklardır. Yalnız, boğazların girişine yakın bir yerde sağlık kontrolüne tabi olurlar. Bu kontrol, kural olarak, gündüz ve gece, en çabuk bir biçimde yapılır ve gemiler, bundan sonra geçiş sırasında durdurulmazlar. Boğazlardan transit olarak geçen gemilerden, antlaşmanın 1. ekinde belirtilmiş olan rüsumdan başka bir ücret talep edilemez. Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyaridir. Bu ihtiyari hizmetler karşılığı alınacak ücret miktarı Türkiye hükümeti tarafından zaman zaman neşredilecektir. (madde, 2-3 ve 1. Ek)⁷

Harp Zamanında Türkiye Tarafsızsa: Ticaret gemileri, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen esaslar uyarınca, geçiş serbestisinden yararlanırlar.(mad.4)

Türkiye Muharip İse: Tarafsız devletlere mensup ticaret gemileri, düşmana yardım etmemek şartıyla, geçiş serbestisinden yararlanırlar. Türkiye savaş hukukunun muhariplere tanıdığı hakları kullanarak, bu gemilerin taşıdığı yükü kontrol edebilir. Bu durumda, gemilerin boğazlara gündüz girmeleri ve Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri gerekir. (mad.5) kılavuz alma mecburiyeti getirilebilir; bu durumda ücret alınabilir. Deniz kuvveti sınırlandırılmıştır.

Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Harb Zamanı: Bu durumda, tarafsız olan devletlerin savaş gemileri, barış zamanı için öngörülen esaslar uyarınca boğazlardan geçebilirler ve Karadeniz'e açılabilirler. (mad.19)

⁷S. Toluner, "Milletlerarası Hukuk Dersleri". 3. Baskı, İstanbul, 1994, s.152, Ek I'de öngörülen ücret ve bunun hesaplanmasındaki yanlışlıklarla ilgili olarak bkz. 6 Nisan 1994 günü İstanbul Üniversitesi tarafından düzenlenen toplantıda; T. Çağa'nın tebliği, s.39-43

Muharip devletlerin savaş gemileri Boğazlardan geçemez ve bu nedenle de Karadeniz'e açılmaz. Ancak Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın, muharip devletlere ait olup da, savaşın başlangıcında limanlardan ayrılmış bulunan harp gemilerine, bu limanlara gitmek üzere Boğazlardan, savaş hukukunun muhariplere tanıdığı hakları kullanamazlar. (Mad.19/2,4)

Türkiye'nin Muharip Olduğu Harb Zamanı: Bu durumda, tarafsız olsun veya muharip olsun, Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın, yabancı devletlere mensup harp gemilerinin geçişini düzenlemek, tamamen, Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır. Bu ilkeyi koyan 20. madde de, yalnız boğazlardan geçiş ile ilgili barış zamanı düzeninin değil, aynı zamanda, Karadeniz ile ilgili düzeninde uygulanmayacağı belirtilmektedir.⁸

Türkiye kendini pek yakın bir harb tehlikesi tehdidine maruz sayarsa: Bu durumda da, ticaret gemileri, barış zamanı düzeni uyarınca geçebileceklerdir. Fakat gemilerin boğazlara gündüz girmeleri ve Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri gerekir. Ayrıca, ücrete tabi olmamak koşuluyla, kılavuz kullanmak mecburiyeti konabilir.

4.2.2.HARP GEMİLERİ

Antlaşmanın savaş gemileri ile ilgili hükümlerinin uygulanması açısından, savaş gemilerinin nitelikleri ve tonajlarının hesaplanması ile ilgili esaslar, Antlaşmanın II. ekinde belirtilmiştir. Bu konularda, bu belgede kabul edilmiş olandan farklı bir tanım yapılamaz. Taraflar antlaşmanın 8. maddesiyle bu yükümü kabullenmişlerdir.

⁸Toluner, A.g.e., s.153-159

Barış Zamanı: Barış Zamanı İle İlgili Düzen, Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçişini Ve Karadeniz'deki Durumunu Kapsamına Alır. Boğazlardan Geçiş, Türkiye'nin Güvenliğinin Korunması Amacıyla Bazı Sınırlamalara Tabi Tutulmuştur. Aynı Şekilde, Karadeniz'e Kıyıdaş Devletlerin Güvenliklerinin Korunması İçin, Yabancı Devletlerin Bu Denizde Bulundurabilecekleri

Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Harb Tehlikesi Tehdidine Maruz Saydığı Durum: Bu durumda, Türkiye'nin muharip olduğu harp zamanı için öngörülen düzen uygulanır. Yalnız bu düzenin uygulanmasına başlamadan önce, mensup buldukları limanlardan ayrılmış olan harp gemilerine, bu limanlara ulaşmak üzere geçiş izni verilir. Bu düzenin uygulanmasına, davranışlarıyla sebebiyet veren ülkeler bu haktan yararlanamazlar.

4.3.HAVA GEMİLERİ

Antlaşmanın 23. maddesi, hava gemilerinin durumunu düzenlemektedir. Boğazlar üzerindeki hava sahasında, yalnız sivil hava gemileri, Akdeniz-Karadeniz arasında olmak üzere geçiş hakkını haizdir. Bu yönde arızı uçuşlar yapan sivil hava gemileri, geçişlerini üç gün önceden Türkiye Hükümetine bildirmek; muntazam seferler yapan hava gemileri ise, geçiş tarihlerini belirten genel bir ihbarda bulunmak sureti ile geçebilirler. Türkiye Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında geçişte kullanılacak hava yollarını gösterecektir. Bu düzen Montreux Antlaşması düzenidir. Türkiye'nin antlaşmalarla, diğer devletlere, Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkı tanınmasını yasaklamaz.

4.4.SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ VEYA DEĞİŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN HÜKÜMLER

Montreux Sözleşmesi, ilke olarak, 20 yıllık bir süre için yapılmıştır. (mad.28/1) Ancak, Sözleşmenin 1. maddesinde kabul edilen Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesine bir süre sınırı konmamıştır. (28/2) Yani, Montreux Sözleşmesi, yerine başka bir antlaşma konulmadan ortadan kalksa bile, Boğazlardan geçiş serbestliği rejiminin sürmesi gerekmektedir.

Bu hükümlerle, bir yandan, Türkiye'nin bundan böyle Boğazlardan sürekli olarak geçiş serbestliği ilkesinden yararlanmasını kabul etmesi ve antlaşmaların yokluğu ya da boşluğu durumunda da geçiş rejimi konusunda, bu ilkeye aykırı düşen egemen haklar kullanamaması, öte yandan yeni bir Boğazlar sözleşmesinin bu ilkeyi kolaylıkla değiştirememesi sağlanmış olmaktadır. Bununla beraber, antlaşmalar hukukuna göre, Montreux

sözleşmesine taraf devletlerin oy birliğiyle bu ilkedен vazgeçilmesi ya da bu olanağın/ilkenin aynı tarafların oybirliğiyle değiştirilmesi olanağı ortadan kalkmamıştır.⁹

5. TÜRKİYE’NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİ

Montreux Sözleşmesinde Boğazlardan geçiş rejiminin düzenlenmiş olması, bu konuda Türkiye’nin egemenlik yetkisine dayanak ne tür düzenlemeler yapabileceği konusunda tartışmalara yol açmıştır. Son gelişmeler karşısında Türkiye’nin kendi güvenliği için düzenleme yapabiliş yapamayacağı Türk kamuoyunda tartışılmaktadır.¹⁰

Uluslararası ticaretin gün geçtikçe artması sonucu deniz trafiği de artmıştır. 2. Dünya savaşından sonra Boğazlardan geçen ticaret gemileri hızla artmıştır. Dolayısıyla Boğazlarda kazalar da artmıştır. Petrol tankerlerinin yol açtığı kazalar da İstanbul büyük tehlikeler atlattır. Ayrıca gemilerin meydana getirdiği kirlilik sonucu ciddi çevre sorunları ortaya çıkmıştır. Kazaların çoğunu kılavuz kaptan istemeyen gemiler yapmıştır.

Bütün bunlar göz önünde bulundurulduğunda, Türk Hükümeti’nin Boğazlarda güvenliğin sağlanması için bazı trafik düzenlemeleri yapması zaruri olmaktadır.¹¹ Şimdi, Türkiye’nin Boğazlarda geçişi düzenleme yetkisinin olup olmadığı, bunun Montreux Sözleşmesi ile ne şekilde bağdaştırılabileceğini inceleyelim:

6. MONTREUX SÖZLEŞMESİNE GÖRE TÜRKİYE’NİN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİ

6.1. TÜRKİYE’NİN MUTLAK DÜZENLEME YETKİSİNİN OLDUĞU KONULAR

Montreux Boğazlar Sözleşmesiyle düzenlenen geçiş rejiminin kapsamı konusunda birinci maddeye bakmamız gerekmektedir: Bu maddeye göre; Boğazlarda geçiş ve ulaşım serbestliği kabul edilmiştir. Ve bunun sözleşme hükümlerine göre kullanılacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla, Sözleşme ile Türkiye’nin geçiş ve ulaşım konusu dışında kalan bütün egemenlik yetkilerini örneğin, zabıta ve yargı yetkisinin kullanılmasıyla ilgili yetkileri

⁹ H. Pazarıcı, “Uluslararası Hukuk Dersleri”, Gözden geçirilmiş, 3. baskı, II. Kitap, Ankara, 1993, s.329,330

¹⁰ 6 Nisan 1994 tarihinde İstanbul Üniversitesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası İlişkiler Merkezi’nin düzenlediği Boğazlardan geçişin düzenlenmesi ile ilgili toplantı bunun örneğidir.

¹¹ Soysal, İsmail, A.g.t., s.1-9

saklıdır. Yani Türkiye, Sözleşmenin düzenlemediği geçiş ve ulaşım dışındaki konularda mutlak olarak düzenleme yetkisine sahiptir.¹²

6.2.SÖZLEŞMENİN KAPSAMINDAKİ KONULARDA DÜZENLEME YETKİSİ

6.2.1.Tartışmaların Kaynağı

Montreux Sözleşmesi'ne göre, Türkiye'nin boğazlardan geçişi düzenleme yetkisinin olup olmaması konusundaki tartışmaların kaynağında, sözleşmenin 2. maddesindeki geçiş serbestliği ile giriş kısmında yer alan Türkiye'nin güvenliğinin sağlanması gibi, birbirine zıt gibi iki ilkenin bir arada benimsenmiş olması vardır.¹³

Sözleşmenin 2. maddesine göre, “Sulh zamanında ticaret gemileri sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece, 3. madde hükümleri mahfuz kalmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrüsefain tam serbestisinden müstefit olacaklardır...” Türkiye Sözleşme hükümlerine aykırı bir uygulama yapacağı için, boğazlardan geçiş bu hükme aykırı bir biçimde düzenlenemez.

Sözleşmenin giriş kısmında ise, Boğazlardan geçişi, Türkiye'nin güvenliğinin korunması dahilinde düzenleme arzusu belirtilmiştir. Ancak bu güvenliğin nasıl sağlanacağı, bu amaçla ne gibi tedbirlerin alınabileceğini düzenlememiştir. Bir görüşe göre; bu yetki Türk Devletine bırakılmıştır. Şöyle ki; güvenliğin nasıl sağlanacağı ve hangi tedbirlerin alınabileceği hususunun Sözleşmede düzenlenmesi halinde, zamanla hal ve şartlar değişince yeni güvenlik tedbirlerinin alınabilmesi için sözleşmenin değiştirilmesi zorunlu olacaktı ki, bu hem gereksiz zaman kaybına yol açacak, hem de Türk Boğazlarının güvenliğinin üye devletlerden biri ya da birkaçının takdirine terk edilmesi gibi Türkiye'nin asla kabul edemeyeceği bir sonucu doğuracaktı.¹⁴

6.2.2.Çözümler

Her iki prensibin sözleşmede yer alması ve ikisinin de geçerli olduğunu göz önünde tutarsak, şöyle bir çözüme ulaşabiliriz: Güvenliği yüzde yüz sağlayacak en radikal çözüm şüphesiz Boğazları deniz trafiğine devamlı olarak kapamaktır. Ancak geçiş serbestisini tamamen bertaraf edecek olan

¹²H. Pazarcı, “Boğazlar Rejimine İlişkin...”, s.878, S. Toluner, a.g.e., s.150

¹³ Çağa, Tahir, A.g.t., s.39-43

¹⁴ Çağa, Tahir, A.g.t., s.39-43

böyle bir çözümün mümkün ve caiz olmayacağı aşıkardır. Diğer taraftan, yapmakta olan yüklü bir tanker geçiş serbestisinden bahisle Boğazlardan geçmek isterse buna da izin verilemez. Yapılacak iş iki prensibi yekdiğeri ile bağdaştırmaktır ki bu da ancak her iki prensipten karşılıklı olarak kısmi tavizlerde bulunmak, bir ölçüde tehlikeyi göze almak, diğer taraftan da güvenlik uğruna geçiş serbestisinin, geçiş hakkının özüne dokunmamak, antlaşmada öngörülen açık hükümlere ters düşmemek ve bu konumdaki boğazlar için öngörülen hukuki rejim çerçevesinde kalınmak şartıyla kısıtlanmasıyla mümkündür.¹⁵

Bunun için 2. maddenin Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisinden açıkça söz edilmesinden açıkça söz eder biçimde değiştirilmesine gerek yoktur. Çünkü, 2. madde Türkiye'nin geçen gemiler üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan ve milletlerarası Deniz Hukukunun tüm kıyı devletlerine tanıdığı yetkileri ortadan kaldırmamaktadır. 2. maddenin değiştirilmesi yoluna gidilmesi bilakis Türkiye'nin zararına olabilir. Şöyle ki; bu yola gidilmesi antlaşmanın bütünüyle değiştirilmesine yol açabilir ki, bunun Türkiye'nin çıkarlarını daha iyi koruyacak yeni bir düzenlemenin kabulüyle sonuçlanacağına inanmak fazla iyimserliktir. Montreux rejiminin feshi üzerine Türkiye'nin geçişi dilediği gibi düzenleyebileceklerini zannedenler ile bunu antlaşmanın değiştirilmesi yoluyla gerçekleştirebileceğini savunanların unuttukları nokta şudur: Statüsü bir antlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçişi düzenleyen milletlerarası deniz hukuku kuralları vardır. Kaynağında örf ve adet hukuku olan bu kurallar, bunlara yazılı biçim vermek ve hukuku geliştirmek amacıyla akdedilmiş bulunan 1958 tarihli Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu'nda ve 1982 tarihli Deniz Hukukuna dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Türkiye, Montreux Sözleşmesi'nde saklı tuttuğu zabıta ve yargı yetkisini bu kurallar çerçevesinde kullanabilir; geçişin zararsızlığını bu kurallar ışığında değerlendirip hukukun kıyı devletlerine tanıdığı hakları kullanabilir. Montreux Sözleşmesi'nin boşluklarının doldurulmasında başvurulabilecek olan bu kurallar, antlaşma feshedildiğinde de uygulanması gereken aynı kurallardır. Antlaşmanın feshi usulünü düzenleyen 28. madde de 1. maddede sözü edilen "geçiş ve seyrüsefain serbestisi prensibinin" süresiz olduğu hükme bağlanmıştır ki, bu serbestinin kapsamı ve kullanılması koşullarının belirlenmesinde başvurulacak olan kurallar, bu coğrafi konumdaki boğazlar

¹⁵ Çağa, Tahir, Aynı yer, S. Toluner, a.g.e., s.150

için öngörülen genel milletlerarası deniz hukuku kurallarından başkası olmayacaktır.¹⁶

7.MONTREUX SÖZLEŞMESİNDEN SONRAKİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELERE GÖRE TÜRKİYE’NİN DÜZENLEME YETKİSİ

7.1.Denizde Can Güvenliği Hakkında Milletlerarası Konvansiyon (SOLAS)¹⁷

Konvansiyonun yöneldiği amaç denizde can ve malların tehlikeden korunması için gerekli normları düzenlemek, gemilerin sahip bulunmaları gerekli teknik nitelikleri, donanım ve araç yönünden olan ihtiyaçları eksiksiz tespit etmek ve belgelerin standardizasyonunu sağlamaktır. Ve konvansiyon hükümleri milletler arası sefer yapan bütün ticaret gemilerine uygulanır. Ayrıca, Konvansiyon, diğer anlaşma ve sözleşme hükümlerini kendi metni ile bağdaşmadığı ölçüde hükümsüz saymaktadır.¹⁸

Boğazlar bölgesinde transit geçen gemi “uluslararası sefer yapan gemi”dir. Bu bakımdan, transit geçen geminin SOLAS kurallarına uygun olması şarttır. Eğer, bir gemi, SOLAS kurallarına uygun değilse ve Boğazlardan geçmeye kalkarsa, hukuka uygun olmayan sefer yapan gemi sayılır. Şu halde, bu gemi meşru olarak milletlerarası sefer yapan bir ticaret gemisi sayılamaz. Bütün bunlardan, Türkiye’nin Boğazlardan transit geçmek isteyen gemilerin SOLAS’a uygun olup olmadığını denetlemek hakkı vardır sonucunu çıkarabiliriz.¹⁹

7.2.Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Kuralları (COLREG)²⁰

Bu kurallar, açık denizlerde, açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredebileceği sulardaki bütün gemilere uygulanır. Konvansiyon hükümleri ile çatışan, diğer milletlerarası sözleşmelerdeki hükümler geçersizdir.²¹

Bu konvansiyonun eki olan Tüzük’ün 1/d ve 10. madde hükümleriyle, devletlere “trafik ayırım düzenleri” (TAD) kurma yetkisi tanınmıştır. Görülüyor ki bu Konvansiyon da Türkiye’ye Boğazlarda geçişi düzenleme yetkisi, yani trafik ayırım düzenleri kurma imkanı vermektedir.

¹⁶S. Toluner, a.g. tebliğ, s.10-20

¹⁷ Sözleşmenin tam metni için bkz. RG. 25. s.1980

¹⁸F. Tekil, “Deniz Hukukunda Uluslararası Konvansiyonlar”, s.540

¹⁹ Aybay, Gündüz, a.g.t., s.45-52

²⁰ Sözleşmenin metni için bkz. RG., 29.4.1978

²¹F. Tekil, a.g.e., s.541

7.3.1982 Tarihli Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu

Yürürlüğe girmeyen ancak birçok devlet tarafından tasvip gördüğü için teamülü yansıttığı var sayılan bu konvansiyonun 41. maddesinde; Milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda geçit yolları ve trafik ayırım şemaları” başlığı altında TAD kurulmasını öngörmüştür. Bu konvansiyona Türkiye katılmamıştır. Fakat, Konvansiyon hükümleri milletlerarası teamül haline geldiği için Türkiye konvansiyon hükümleri ile bağlıdır diyebiliriz. Ve bu sözleşmeye dayanarak Boğazlarda TAD kurabilir.

8.TÜRKİYE’NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME YETKİSİNİ KULLANMASI

Türkiye, gelişen olaylar üzerine, son yıllarda Boğazlardan geçişi düzenleme konusunda yoğun bir çalışma içine girmiştir. İlk olarak 618 sayılı Limanlar Kanununun 2. maddesine dayanılarak, 1982 tarihinde İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman yönetmeliği yapılmıştır. Daha sonra, bu tüzük ve yönetmeliği de kapsamına alan, 23.11.1993 tarihinde, 93/5061 sayılı kararname ile kabul edilen ve 1 Temmuz 1994’de yürürlüğe girecek olan “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” çıkarılmıştır.

Bu düzenlemelerde yer alan bazı hükümlerin, milletlerarası hukukun Türkiye’ye tanıdığı düzenleme yetkisinin kullanılmasına getirdiği sınırlamalar çerçevesinde kalıp kalmadığı, konunun teknik yönü de göz önünde tutularak tartışılabilir. Ancak, önemli olan, bu gibi hükümlerin tek başına bu düzenlemelerde olması değil, Boğazlardan geçiş güvenliğinin sağlanması açısından iyi niyetle ve makuliyet sınırları içinde uygulanıp uygulanmayacağıdır.²²

Şimdi, İstanbul Liman Tüzüğü ile Çanakkale Liman Yönetmeliğini kapsamına alan ve 1 Temmuz 1994 Tarihinde yürürlüğe girecek olan Tüzük’ün getirdiği düzenlemeye kısaca bir göz atalım:

²²Toluner, Sevim, A.g.t., s.11

9. BOĞAZLAR VE MARMARA BÖLGESİ DENİZ TRAFİK DÜZENİ HAKKINDA TÜZÜK'ÜN GETİRDİĞİ DÜZENLEME²³

9.1. Trafik Ayrım Düzeni ile İlgili Hükümler

TAD diye kısaltılan düzenlemeler içinde şerit belirlemek, dönüş yeri saptamak, ayırım çizgisi çizmek gibi değişik yollar ve yöntemler vardır. Tüzükte yer alan bu trafik ayırım düzeni, Boğazlardan geçiş özgürlüğünü hiçbir şekilde sınırlamayan, geçiş hakkının özüne dokunmayan, geçişi güvenli kılan bir düzenlemedir. Tüzük'ün Ek'inde yer alan bir haritada bu düzenleme açık bir şekilde gösterilmiştir.

9.2. Öteki Hükümler

Tüzük'ün diğer hükümlerini kısaca birkaç başlık altında toplayabiliriz:

9.2.1. Var Olan Düzenlemelerin Yenelenmesi

Daha önceden, İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman yönetmeliğinde yer alan bazı kurallar bu Tüzük'te yer almıştır. Bu bakımdan, Tüzüğün bazı düzenlemeleri yeni getirilmiş düzenleme değildir. Bu hükümlerden bazıları şunlardır:

I-) Boğazlardaki hıza ilişkin kural (mad.17): Buna göre Boğazlardan normal geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir.

II-) Yetişen geminin geçme yasağı (mad.18): Boğazlardan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçemezler

III-) Ayrılmış demirleme yerleri (mad.27): Demirleme yerlerinde bazı değişiklikler yapılmıştır.

IV-) Kılavuzluk hizmetleri (mad.43 ve 53): Yeni Tüzük'te kılavuz kaptanların alınacağı ve çıkarılacağı yerler belirtilmiştir.

9.2.2. Bildirimle İlgili Hükümler

Tüzük'ün 7 ve 8. maddesinde, Boğazlar bölgesine girecek olan, transit geçsin veya geçmesin bütün tehlikeli yük taşıyan ve 500 groston ve daha büyük ticaret gemilerinin ve yatların kaptan, donatan ya da acentelerinin, Boğazlara girişten en az 24 saat önce Trafik kontrol merkezine yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü,

²³Tüzük'ün tam metni için bkz. RG., 11 Ocak 1994, Ayrıca G.Aybay, Tebliğ, s.7-9

kılavuz kaptan olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikler varsa bunları bildirimde bulunmaları öngörülmüştür.

9.2.3. Kılavuz Alma

Çanakkale ve İstanbul Boğazından geçen 150 metreden büyük gemilerin kılavuz kaptan almalarının navigasyon bilimi ve deney birikimine göre zorunlu olması düşünülmüş; ancak Montreux Sözleşmesindeki açık hüküm karşısında bu zorunluluk yalnız Türk gemileri için hüküm karşısında bu zorunluluk yalnız Türk gemileri için konmuştur; yabancı bandıralı gemilere “bu gerekliliğin hatırlatılması” ile yetinilmiştir.

9.2.4. Geçiş Kısım veya Tamamen Kapama

Gerek İstanbul ve gerekse Çanakkale Boğazı için geçişi daha da tehlikeli duruma getiren hava koşulları vardır. Bunlar:

I-) Görüşün azalması

II-) Akıntının şiddet ve düzeninin değişmesi olarak özetlenebilir.

Görmede azalma ve akıntı şiddetindeki artış aşamalarına göre Boğazlardan geçişin önce:

I-) Büyük gemilere,

II-) Derin su çekimli gemilere,

III-) Tehlikeli yük taşıyan gemilere,

kapatılması ön görülmüştür. Koşullara göre Boğaz tek yönlü olarak ve nihayet görüş uzaklığının sıfıra düşmesi durumunda her iki yön de geçişe kapatılabilecektir.

Zorunlu Nedenlerle Trafiğin Durdurulması

Boğazlardaki deniz trafiği, su üstü ve su altı inşaat çalışmaları ve sondajları yangın söndürme, bilimsel çalışmalar, sportif faaliyetlerle, kurtarma, yardım, deniz kirlenmesini önleme ve ortadan kaldırma çalışmaları, kaza ya da suçluların izlenmesi işlemleri ve benzeri durumlar nedeniyle idare tarafından geçici olarak durdurabilir.

10. DEĞERLENDİRME

Buraya kadar yaptığımız incelemeden şu sonuçları çıkarmamız mümkündür:

1- Milletlerarası Boğazlardan geçiş konusunda, milletlerarası teamül kuralı haline gelen, geçiş serbestliği ilkesi geçerlidir. Fakat, Türk Boğazlarında

olduğu gibi, rejimi bir antlaşma ile belirlenmiş olan Boğazlardan, yapılan antlaşma hükümleri geçerlidir.

2- Milletlerarası hukukta antlaşmalar, amacına göre yorumlanır. Anlaşmanın amacı ise, giriş kısmında ifade edilir. Buna göre Montreux Sözleşmesini imzalayan devletlerin amacı, Sözleşmenin giriş kısmında açıklandığından, herhangi bir hükmü bu amacın, yani “Türkiye’nin güvenliği....çerçevesinde seyrüseferi düzenlemek amacının”, ışığı altında yorumlanmalıdır.

3- Boğazlar meselesi, Boğazların, soğuk savaşın bitimiyle daha da öneminin artması sonucu, sadece Türkiye’yi değil bütün dünyayı ilgilendirmektedir. Bu sebepten dolayı, Montreux’la elde edilmiş olan statünün, korunarak, Türkiye’nin geçişi düzenleyebilme yetkisi çerçevesinde, çözümlerin bulunması gereklidir. Çünkü, Montreux sözleşmesi masaya yatırıldığında, Türkiye’nin çıkarlarına aykırı olmayan bir rejimin çıkacağını garanti edemez.

4- Ayrıca, Türkiye, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu gibi milletlerarası sözleşmelere katılarak, kendisi için ileride problem doğuracak hükümlerin çıkmasını önlemeye çalışmalıdır.

11. KAYNAKLAR

Aybay, Gündüz: “Boğazlardan Geçiş Tüzüğü”, “Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi”, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Prof. Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, s.45-52, İstanbul Üniversitesi Yayın No:3875, Beta Basım Yayım, 1. Baskı, Haziran 1994, İstanbul

Çağa, Tahir: “Montreux Sözleşmesine Göre Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri”, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Prof.Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, s.39-43, İstanbul Üniversitesi Yayın No:3875, Beta Basım Yayım, 1. Baskı, Haziran 1994, İstanbul

Çelik, Edip F.: “Milletlerarası Hukuk”, 3. Baskı, C.2, k.1, İstanbul 1977

Ergil, Doğu: “Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga”, Lozan’ın 50. Yılına Armağan, İstanbul 1978

- Erkin, F. Cemal: “Türk-Sovyet İlişkisi ve Boğazlar Meselesi”, Ankara, 1968
- Gönlübol, Mehmet: “Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler”, Cem Sar’a Armağan, A.Ü.S.B.F.D., Cilt 27, Eylül 1972
- İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi,: Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi “Boğazlarda Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi”, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 3875, Beta-Basım Yayım, 1. Bas. Haziran 1994 İstanbul.
- Meray, Seha L.: “Devletler Hukukuna Giriş”, Cilt 1, Ankara 1968.
- Pazarcı, Hüseyin: “Uluslararası Hukuk Dersleri”, 3. Baskı, II. Kitap, Ankara 1993.
- Pazarcı, Hüseyin : “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, Ernst E. Hirsh’in Anısına Armağan, Ankara 1986.
- Sapay, Reşat: “XIX ve XX Yüzyıllarda Büyük Devletlerin Yayılma Siyasetleri ve Milletlerarası Önemli Meseleler”, 1. Baskı, İstanbul 1972.
- Soysal, İsmail:”1936 Montreux Sözleşmesi”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, s.1-9, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 3875, Beta Basım Yayım, 1. Bas. Haziran 1994 İstanbul.
- Tekil, Fehiman: “Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonları” İstanbul, 1987
- Toluner, Sevin: “Milletlerarası Hukuk Dersleri”, 3. Baskı İstanbul 1984.
- Toluner, Sevin: “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri” “Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, s. 10-20, İstanbul Üniversitesi Yayın No. 3875, Beta Basım Yayım, 1.Bas. Haziran 1994 İstanbul.
- Uçarol, Rıfat: “Değişmekte Olan Dünya’da Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği”, Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye İçinde, s.165-202, Genişletilmiş 2. Baskı, Bağlam Yayınları İstanbul 1992.