

Türk Boğazları

Şule Güneş

ODTÜ Uluslararası İlişkiler Bölümü, 06531, Ankara.

Özet

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı içine alan Türk Boğazları, Türkiye'nin deniz ülkesinin bir parçasıdır. Türk Boğazları'ndan geçiş rejimine ilişkin olarak, Türkiye Cumhuriyeti döneminde, kısa aralarla birbirini takip eden iki ayrı sözleşme uygulanmıştır. 1923 yılında Lozan Barış Konferansı sırasında kabul edilen ve ancak, 13 yıl yürürlükte kalan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve nihayet bugün hala yürürlükte olan 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi. Günümüzde Türk Boğazları'na yönelik askeri, stratejik ve ekonomik kaygılara, bir de çevresel boyut eklendiği görülmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, Türk Boğazları'nda çevre ve ulaşım güvenliğinin sağlanmasına yönelik düzenlemeler yer almamaktadır. Türkiye boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak üzere, 1994 yılında yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" çerçevesinde önlemler almaya başlamış, söz konusu bu düzenleme, 1998 yılında yapılan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" ne yerini bırakmıştır. Bu çalışmada Türk Boğazları'nın statüsü; uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlara ilişkin uluslararası hukuk ilkeleri, Lozan'dan Montreux'ya kaydedilen gelişmeler ve Türkiye'nin ulusal düzeyde uygulamaya koyduğu, yasal düzenlemeler çerçevesinde ele alınmaktadır.

Anahtar kelimeler: Çanakkale Boğazı, Deniz Trafik Tüzüğü, İstanbul Boğazı, Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Rebus Sic Stantibus, Ticaret Gemileri, Transit Geçiş, Türk Boğazları, Zararsız Geçiş.

1. Giriş

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, bulunduğu coğrafi konum nedeniyle siyasi, askeri ve ekonomik açıdan tarihin her döneminde, özellikle büyük denizci devletlerin ilgi odağı olmuştur. Türk Boğazları dünya politikasındaki bazı dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve

değiştirilmesi bakımından da belirleyici rol oynamıştır. İstanbul'un 1453 yılında fethinden sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altına giren boğazlar, 1453-1809 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun, Fransa, İngiltere, Hollanda ve Rusya gibi devletlere çeşitli tarihlerde tek taraflı tasarruflarla tanıdığı ayrıcalıklar dışında, "İmparatorluğun Kadim Kaidesi" gereği, yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapalı tutulmuştur (İnan, 1995: 7). Osmanlı'nın Karadeniz'deki egemenliğini kaybetmeye başlaması ile birlikte, Türk Boğazları'nın hukuksal statüsü 1809-1841 döneminde iki taraflı andlaşmalarla, 1841 sonrasında ise çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmiştir.¹ Neredeyse 450 yıl devam eden Osmanlı egemenliğinin ardından, dünyanın yeniden şekillendiği ve güç dengelerinin yeniden kurulduğu I. ve II. Dünya Savaşı ve sonrasında, boğazlara ilişkin siyasi gelişmeler dikkate alındığında, Türk Boğazları'nın gerek doğu Akdeniz gerekse dünya tarihinin akışı bakımından, ne denli önemli bir denge unsuru olduğu açıkça görülebilir. Türkiye Cumhuriyeti döneminde, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi çok taraflı andlaşmalarla düzenlenme geleneği çerçevesinde, ilk olarak 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir.² 1930'lu yıllarda uluslararası siyasi koşullarda kaydedilen olumsuz gelişmeler karşısında Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin '*rebus sic stantibus ilkesi*' ışığında değiştirilmesi yönünde, barışçı bir diplomatik süreç başlatmış ve nihayet 1936 yılında Montreux'da toplanan konferans sonucu, geçerliğini günümüzde de koruyan Montreux Boğazlar Sözleşmesi kabul edilmiştir.³

Türkiye'nin ülkesel egemenliği altında bulunan bu su yolunun, yabancı askeri ve ticari gemiler tarafından hangi koşullar altında kullanılabilceği konusu, çok taraflı bir uluslararası hukuk belgesi niteliğindeki, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi 1936 yılının ihtiyaçları ve yaklaşım biçimi ile kaleme alınmıştır. Bilim ve teknoloji alanında kaydedilen

¹ Osmanlı dönemindeki gelişmeler konusunda ayrıntılı çözümlenmeler konusunda bkz. (İnan, 1995: 7-22, Özersay, 1999: 46-50)

² Lozan Boğazlar Sözleşmesi metni için bkz. Düstur, III. Tertip, İkinci Basılış, Cilt 5, Ankara Devlet Matbaası, 1948, 53-63 ayrıca bkz. "Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme", 14 Temmuz 1923, (Sosyal 1989: 140 151).

³ Sözleşme'nin Fransızca, İngilizce ve Türkçe metinleri için bkz. (Meray-Olcay, 1976: 480-526). Güncel Türkçe ile yazılmış Türkçe metin için bkz. (Soysal, 1989: 501-518). Resmi Gazete ile neşir ve ilan tarihi 5 Ağustos 1936, Sayı:3374, Düstur III. Tertip, İkinci Bası, Cilt XVII, 1455-1496.

gelişmeler, gemi yapım endüstrisine yansımış ve eskiden olduğundan çok daha farklı özelliklere, büyüklüğe ve taşıma kapasitesine sahip gemiler, boğazlardan geçiş yapar duruma gelmişlerdir. Boğazlardan geçiş yapan gemilerin taşıdığı yüklerin miktar ve çeşitlerinde de inanılmaz artışlar ortaya çıkmıştır. Gemiler yoluyla boğazlardan geçirilen, petrol, zehirli kimyasallar ve nükleer maddeler, bir taraftan boğaz sularındaki ekolojik denge ve ulaşım güvenliğini, diğer yandan ise yoğun insan yerleşimlerinin yer aldığı boğaz kıyılarındaki can, mal ve çevre ve güvenliğini tehdit etmektedir. Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemi sayısı, Hazar bölgesinden yapılan ticaret hacmi ile doğru orantılı olarak artmaktadır. Boğazlar bölgesindeki trafik yoğunluğu üzerinde, Ren-Main-Tuna kanalıyla Kuzey Denizi'nden Akdeniz'e inen ticaret gemileri ile Volga-Baltık Volga-Don bağlantılı gemiler de giderek daha etkili hale gelmektedir.

Türkiye, uluslararası ulaşımda kullanılan pek çok boğaza kıyısı olan devletin aldığı önlemlere benzer bir şekilde, boğazlardan ulaşım, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak üzere çeşitli tedbirler almaktadır. Liman Kanunu ve liman tüzükleri yoluyla ötedenberi alınan önlemlere, 1994 yılında kabul edilen "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yoluyla, yenileri eklenmiştir⁴. Boğazlarda ulaşım güvenliğini ve düzenini sağlamaya yönelik trafik ayırım şemalarının öngörüldüğü, boğazlardan geçiş yapacak gemilerin büyüklükleri ve taşıdıkları yükler bakımından belirli yükümlülükler altına alındığı bu düzenlemelere yönelik, çeşitli itirazlar söz konusu olmuş ve bunun üzerine Türkiye, 1994 Tüzüğünü gözden geçirerek 1998 yılında "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" başlıklı yeni bir tüzük kabul etme yoluna gitmiştir.⁵ Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzüklerini uygulamaya başlamasıyla birlikte, boğaz trafiğinde kaydedilen iyileşme ve kaza sayısındaki azalma, söz konusu düzenlemelerin ne denli isabetli olduğunu ortaya koymaktadır.

Türk Boğazları'nın askeri ve siyasi önemi günümüzde hiçbir şekilde azalmamış, aksine, tarihin belki hiçbir döneminde görülmemiş ölçüde artmış ve karmaşık hale gelmiştir. Türk Boğazları'nın ulaşım ve çevre güvenliği açısından içinde bulunduğu koşullar, 1936 yılında olduğundan önemli ölçüde farklı olmakla birlikte, Türk Boğazları'na ilişkin olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan siyasi

⁴ 1994 Tüzük metni için bkz. Resmi Gazete, Tarih: 11 Ocak 1994. Sayı 21815, Değişiklik için bkz. Resmi Gazete, Tarih: 21.6.1994, Sayı: 21967.

⁵ 1998 Tüzük metni için bkz. Karar Sayısı: 98/11860, Karar Tarihi: 8 Ekim 1998, Resmi Gazete, Tarih: 6 Kasım 1998, Sayı: Mükerrer 23515.

denge, sözleşme sisteminin ortadan kaldırılmasını gerektirecek bir değişime uğramadığı görölmektedir.

2. Uluslararası Deniz Hukuku açısından Türk Boğazları

2.1. Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar ve Korfu Boğazı Davası

Boğazlar tabi oldukları hukuk kurallarının niteliğine göre ‘ulusal boğaz’ veya ‘uluslararası ulaşımda kullanılan boğaz’ şeklinde ayırma tabii tutulmaktadır. Ulusal boğazlar, her iki kıyısı da aynı devlete ait olan ve kıyıları arasındaki mesafenin o ülkenin karasularının iki katından az olduğu durumlarda söz konusu olmakta ve bu tür boğazların her bakımdan, kıyı devletinin tam egemenliği altında olduğu kabul edilmektedir. Kıyıları arasındaki mesafenin karasularının iki katından daha geniş olduğu ve ortada açık deniz kesimlerinin kaldığı durumlarda, bu tür su yollarının ulusal boğaz olma durumu, tarihsel haklar çerçevesinde ileri sürülebilmekte ve bu boğazlar da içsular veya karasuları rejimine tabi tutulabilmektedirler (İnan, 1995: 1-3, Özersay, 1999: 26)⁶. Deniz ulaşımı bakımından kıyı devleti dışındaki devletler tarafından da kullanılan boğazların hukuksal statüsüne ilişkin tartışmalar, henüz bir sonuca bağlanmamış olmakla birlikte, bu türden boğazların uluslararası hukuk metinleri ve doktrinde, ‘uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar’ olarak adlandırıldığı görölmektedir⁷.

Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar konusunda, UAD’nin (Uluslararası Adalet Divanı) Korfu Boğazı Kararı önem taşımaktadır⁸ 22 Ekim 1946 tarihinde Korfu Boğazı’ndan geçmekte olan İngiliz savaş gemilerinin, Arnavutluk sularında mayına çarpması sonucu, maddi zarar ve can kaybı meydana gelmiş, bunun üzerine İngiltere,

⁶ Azak Denizi’ni Karadeniz’e bağlayan Kerç Boğazı, uzun yıllar ulusal boğaz statüsünde olan klasik bir örnek olarak, uluslararası hukuk literatüründe yerini almıştır. Ancak, Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra Ukrayna ve Rusya Federasyonu tarafından çevrili hale gelen Kerç Boğazı’nı, bugün için ulusal boğaz statüsünde kabul etmek mümkün değildir (Skaridov, 2002: 42-52).

⁷ BMDHS’nin (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) 37-44 maddeleri arasında yer alan düzenlemede benimsenen adlandırma da bu şekildedir. Türkiye BMDHS’yi imzalamamış ve onaylamamıştır. BMDHS’nin Türkçe çevirisi için bkz. (Özman, 1984)

⁸ Kararın özeti için bkz. The Corfu Channel Case, (Merits), Judgement of 9 April 1949, <http://www.icj-cij.org/iccjwww/idecisions/ismmaries/lccsummary/490409.htm>. Kararın bütünü için bkz. ICJ Reports of Judgements, 1949.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne başvurmuştur⁹. Güvenlik Konseyi'nin 9 Nisan 1947 tarihli kararında, uyuşmazlığın UAD'ye götürülmesi tavsiyesinde bulunulması üzerine, İngiltere Divan'a başvurmuştur. İlk başta UAD'nin bu davaya bakamayacağını ileri süren Arnavutluk, Divan'ın aksi yöndeki kararına uymak durumunda kalmış ve İngiltere ile ortaklaşa düzenlenen 'Özel Anlaşma' (Special Agreement) ile 25 Mart 1948 tarihinde, Divan'a başvuru yaparak, uyuşmazlık konusunda açıklığa kavuşturulmasını istediği hususları, ortaya koymuştur. Talep edilen hususların ayrıntıları bir tarafa bırakıldığında, Divan'dan -her iki ülkenin birbirine karşı savlar ileri sürdükleri- iki temel konuda karar vermesi beklenmektedir. Arnavutluk'un, 22 Ekim 1946 tarihinde meydana gelen olaydan kaynaklanan maddi hasar ve can kayıplarından dolayı, İngiltere'ye karşı sorumluluk ve tazminat yükümlülüğü, İngiltere'nin çıkarları açısından önem arzederken; İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndaki varlığının, uluslararası hukuk ihlali olarak karara bağlanması, Arnavutluk için önem taşımaktadır (The Corfu Channel Case, (Merits) 1949: 6) Kararda, yabancı savaş gemilerinin barış zamanında, kıyı devletinden herhangi bir ön izin alınmasına gerek olmaksızın, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan serbest geçiş imkanına sahip olduğu belirtilmektedir. Divan'a göre uluslararası bir anlaşma ile aksi yönde bir düzenleme söz konusu olmadıkça, kıyı devletinin barış zamanında bu türden geçişleri yasaklama yetkisi yoktur. (The Corfu Channel Case, Merits 1949: 28)¹⁰

Korfu Boğazı Davası'nın, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar kavramı ile bağlantılı yönleri irdelendiğinde, boğazların fiilen kullanılıp kullanılmaması veya yoğunluk derecesi gibi faktörlerin bir tarafa bırakılarak, coğrafi konum ve uluslararası ulaşımda 'kullanılabilir olma' kriterlerine dayanıldığı görülür. Arnavutluk'un Korfu Boğazı'nın ulaşım açısından ikincil derecede

⁹ İngiltere ile Arnavutluk arasında ortaya çıkan bu uyuşmazlık esas olarak, 15 Mayıs 1946 tarihinde Korfu Boğazı'nın Arnavutluk kesiminden geçiş yapmakta olan İngiliz savaş gemilerine ateş açılması üzerine patlak vermiştir. İngiltere, savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan zararsız geçiş hakkı çerçevesinde geçiş yapmakta olduğu, geçişin Arnavutluk tarafından engellenemeyeceği görüşünde ısrar ederken, Arnavutluk, İngiliz savaş gemilerinin bu yönde bir hakkı olmadığını ve geçişin engellenmesinin uluslararası hukukun bir gereği olduğunu ileri sürmüş ve nihayet uyuşmazlık, 22 Ekim 1946 tarihini takip eden gelişmeler sonucu, çözümlenmek üzere, UAD'ye yönlendirilmiştir. (Toluner, 1984: 108)

¹⁰ Karasularına yerleştirilmiş olan mayınlar konusunda ise Divan, devletlerin ülkelerini başka devletlerin haklarına aykırı düşen işlem veya eylemlere yönelik kullanımlara bırakmama yükümlülüğü ilkesi çerçevesinde hareket etmiş ve Arnavutluk'un sorumlu olduğuna karar vermiştir. (Pazarıcı, 2003: 435)

önemli olduğu ve neredeyse tamamıyla yerel trafik için kullanıldığı yönündeki iddiasına ilişkin olarak ise Divan, Korfu Boğazı'nın ulaşım alternatiflerinden sadece biri olmasının, dolayısıyla kullanımının zorunlu değil ihtiyari olmasının, bu boğazın uluslararası boğaz olma özelliğini ortadan kaldırmayacağını karara bağlamıştır (Pazarıcı, 2003: 342).

2.2. Deniz Hukuku Konferansları ve transit geçiş rejimi

Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazların hukuksal statüsü ve bu boğazlardan geçiş rejimi konusu, Birleşmiş Milletler öncülüğünde düzenlenen Deniz Hukuku Konferansları sırasında da gündeme gelmiştir. 1958 yılında yapılan Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar konusu, zararsız geçiş kavramı çerçevesinde ele alınmış ve bu türden boğazlardan yapılan geçişlerin askıya alınamayacağı yönünde bir düzenleme yapılmıştır.¹¹

Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından hazırlanmış olan KBBS (Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi) tasarısının, 17. maddesinin 4. paragrafında yer alan “*Açık denizin bir kısmı ile diğer kısmını birleştirip mutâden milletlerarası seyrüseferde kullanılan boğazlardan yabancı gemilerin zararsız geçişi tatil edilemez*” şeklindeki düzenleme, UAD'nin Korfu Boğazı Davası kararından esinlenilerek kaleme alınmıştır. (Lütem, 1959: 120) Söz konusu madde tasarısı ile ilgili olarak İngiltere, ABD (Amerika Birleşik Devletleri), Portekiz, Hollanda, Şili, Fransa ve Bolivya münferit veya ortaklaşa, değişiklik önerileri sunmuşlar¹² ve yapılan müzakereler

¹¹ Konferans müzakereleri sırasında Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin halen yürürlükte olan bir sözleşme olarak, yapılması tasarlanan KBBS'den etkilenmemesi gerektiği yönündeki görüşlerini dile getirmiştir. Uluslararası Hukuk Komisyonu raportörü François, KBBS tasarısının, Karadeniz ve Çanakkale Boğazlarını düzenleyen Sözleşme'yi haleldar etmediğini, bu hususun tasarının 24. maddesinin, 5. fıkrasında da yer aldığı ileri sürmüştür. (Lütem, 1959: 30 ve 38). Nitekim KBBS'nin 25. maddesinde “Bu Sözleşme hükümleri, halen yürürlükte olan sözleşmeleri ve diğer milletlerarası andlaşmaları, bunların tarafı olan devletler bakımından etkilemeyecektir” hükmüne yer verilmiştir. (Gündüz, 1998: 353)

¹² Değişiklik önerileri çerçevesinde, boğazlara ek olarak diğer dar deniz yollarının da düzenleme kapsamı içine alınması istenmiş ancak bu öneri, nihai metne yansımamıştır. Bunun yanısıra, açık denizden gelen gemilerin iç sulara girişinin de, zararsız geçiş sayılıp, tatil edilememesi yönünde kural konulmasına yönelik öneri de karşılık bulmamıştır. Madde tasarısında yer alan “mutâden” nitelemesi ise, nihai metinden çıkarılmıştır. Değişiklik önerileri ve gerekçeleri konusunda bkz. (Lütem, 1959: 122-127)

sonucu, söz konusu düzenleme, bu kez 1958 KBBS 16. madde 4. paragrafı olarak nihai şeklini almıştır.

“Açık denizin bir kısmı ile açık denizin diğer bir kısmını veya yabancı bir devletin karasularını birleştirmek suretile milletlerarası seyriüsefere yarayan boğazlardan yabancı gemilerin zararsız geçişi tatil edilemez” (Lütem, 1959: 457).¹³

Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nı takip eden dönemlerde, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan geçiş sorununa, özellikle denizcilikte ileri durumda olan devletler tarafından özel bir önem vermeye başlanmıştır. Söz konusu bu ilgi, karasularının genişliği konusunda 12 mil esasının benimsenmeye başlanması olgusu ile bağlantılıdır. Karasularının 12 mile çıkarılması durumunda, uluslararası ulaşımda kullanılan pek çok boğazın kıyı devletinin karasuları içinde kalması ve böylece açık deniz rejiminden çıkarak, boğaz devletinin karasuları rejimine tabi olması söz konusu olacaktır. Tahminlere göre uluslararası ulaşımda kullanılan ve açık deniz kesimlerine sahip yaklaşık 126 deniz yolu, bu yönde bir uygulamadan etkilenmiş olacak ve bu boğazlardan açık deniz koşulları içinde geçiş yapmakta olan gemiler, boğaz devletlerinin karasuları rejimine tabi olmak durumunda kalacaklardı (Nandan, 2002: 4).

Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında karara bağlanamayan karasularının genişliği sorunu, 1960 yılında düzenlenen İkinci Deniz Hukuku Konferansı'nın başlıca gündem maddesini oluşturmuş olsa da, Konferans bu konuda bir düzenleme yapmak konusunda başarısız olmuştur. Karasularının 12 deniz miline çıkarılmasına ilişkin düzenleme, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında gerçekleştirilebilmiştir. Konferans süresi boyunca, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlara ilişkin müzakereler, karasularının 12 mile çıkarılması konusu ile birlikte ele alınmıştır. Denizcilikte ileri olan ve özellikle büyük donanma gücüne sahip olan devletler, karasularının 12 mile çıkarılmasına yönelik düzenlemenin ve hatta MEB (Münhasır Ekonomik Bölge) kavramının kabulünü; gemi ve denizaltılara boğazlardan, uçaklara ise boğazların üstüne isabet eden hava sahasından, serbest ve engelsiz geçiş hakkı tanınması koşuluna bağlayarak, konuyu önemli bir pazarlık unsuru haline getirmişlerdir. Özellikle ABD ve Sovyetler Birliği, konferansa sundukları madde tasarıları ile, transit geçiş rejiminin kabulüne

¹³ Gündüz, aynı metni “Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında kalan, milletlerarası ulaşımda kullanılan boğazlarda, yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı ertelenemez” şeklinde Türkçe'ye çevirmiştir. (Gündüz, 1998: 351)

yönelik diplomatik çabaların, başlıca aktörleri olmuşlardır (Rozakis-Stagos, 1987: 70-71). Söz konusu çabalar sonuçsuz kalmamış ve uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar için zararsız geçiş yanında, geçişi çok daha kolay hale getiren transit geçiş rejimi, 1982 yılında kabul edilen BMDHS kapsamına dahil edilmiştir.

Transit geçiş deniz hukukunda yeni bir geçiş rejimine karşılık gelmektedir. Bu rejim, kıyı devleti bakımından zararsız geçiş koşullarında söz konusu olan bazı yetkilerin kullanılmaması anlamını taşır. Transit geçiş rejiminin, geçiş yapan gemiler bakımından anlamı ise, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan, açık deniz serbestisi derecesinde olmamakla birlikte, zararsız geçiş hakkına göre çok daha elverişli koşullar altında geçiş yapabilme olanağıdır. Transit geçişte, zararsız geçişten farklı olarak, denizaltılar su yüzünden değil, su altından geçebilecek, hava araçları da gemiler için tanınan hakların benzerlerini, geçiş yapılan boğazın hava sahası içinde kullanabileceklerdir(BMDHSmd.39). Uluslararası ulaşımda kullanılan bir boğazın hangi koşullar altında zararsız geçiş, hangi koşullarda transit geçiş rejimine tabi olacağı konusunda, BMDHS'nin 34.-45. madde hükümleri yol göstermektedir. Bu düzenlemeye göre, birbirine bağlanan deniz alanının hukuksal statüsüne bağlı olarak, bu iki rejimden biri geçerli olacaktır. BMDHS'nin 38. maddesi 2. fıkra hükmüne göre, açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına yapılacak olan geçişlerde, transit geçiş rejimi uygulanacaktır. Zararsız geçiş rejimi ise bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara uygulanacaktır(BMDHS md. 45). Zararsız geçiş rejiminin, bunun yanısıra 38. maddenin 1. paragrafı ile transit geçiş rejiminin uygulama alanı dışında bırakılan boğazlarda da uygulanması öngörülmektedir. Buna göre bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede ulaşım ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcut ise, bu tür su yollarında transit geçiş değil, karasuları rejimi uygulanır (BMDHS md.45).

BMDHS ile pozitif hukukun parçası haline gelen transit geçiş rejiminin hukuksal dayanağına ilişkin tartışmalar halen devam etmektedir. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı müzakereleri sırasında, transit geçiş rejiminin sözleşme kapsamına alınması yönünde büyük çaba sarfeden, ancak, sözleşmeyi başka hükümleri nedeniyle imzalamamış ve onaylamamış olan ABD, transit geçiş rejimine ilişkin

uygulamanın uluslararası örf ve adet hukuku kuralı haline geldiğini, sözleşmeye taraf olup olmama durumuna bakılmaksızın, tüm devletleri bağlayacağını çeşitli vesilelerle ileri sürmekte, bu görüşe destek veren İngiltere, Avustralya, Finlandiya, Papua Yeni Gine ve Tayland gibi ülkeler de, benzer bir yaklaşım sergilemektedir. Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlara kıyası olan Şili, Danimarka, Mısır, Yunanistan, İran, Endonezya, İtalya, İspanya, Japonya, Kore, Malezya, Hollanda ve Umman gibi ülkeler ise, transit geçiş rejiminin uluslararası örf ve adet hukuku kuralı değil, BMDHS hükümleri olarak anlam ifade ettiğini ileri sürmektedirler (Ünlü, 2002: 74-75, 76).

2.3. Türk Boğazları'nın hukuksal statüsüne ilişkin genel değerlendirmeler

Türk Boğazları, uluslararası ulaşımda kullanılan bir boğaz olmakla birlikte, BMDHS hükümlerine tabi tutulmamıştır. BMDHS'nin, uluslararası ulaşıma açık boğazlarla ilgili, III. Kısmında yer alan düzenlemede “*Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini*” etkilemeyeceği öngörülmektedir (md. 35/fıkra c). Buna göre, tabi olacağı geçiş rejimi, 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenen Türk Boğazları'nın *kendine özgü (sui generis)* statüsü, BMDHS ile öngörülen transit geçiş rejiminin kapsamı dışında kalmaktadır (İnan, 2001:112; İnan, 2004: 166; Oral-Aybay, 1999:10).

Türk Boğazları bakımından bir diğer önemli husus, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen kuralların, boğazların tabi olacağı uluslararası deniz hukuku düzenlemelerini ve devletin boğazlar üzerindeki egemenliğini etkilemeyeceğine yönelik kuraldır. BMDHS'nin 34 maddesinde açıkça yer verilen bu ilke, bu yöndeki mevcut ve yerleşik uluslararası örf ve adet hukuku uygulamasının metne yansıyan ifadesi olarak kabul edilmektedir. Bu durumda, uluslararası geçiş rejimi bakımından statüsü Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenen Türk Boğazları'nın içsular, karasuları ya da açık deniz rejimlerinden hangisine tabi olacağı konusu ile boğazların deniz dibi ve toprak altı ile hava sahasının hukuksal statüsü, ayrıca değerlendirilmesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır (Özersay, 1999: 40). İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nın boyutları ve morfolojik özellikleri dikkate alındığında, Türk boğazlar sisteminin her üç boyutta da,

Türkiye'nin kara ülkesi üzerinde sahip olduğu yetkilere ve kara ülkesinde geçerli olan statüye benzer şekilde işlem görecektir. Bunun içsular rejimine tabi olması gerektiği sonucuna varılacaktır. Bunun doğal sonucu olarak Türkiye'nin, boğazlar bölgesinde, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile öngörülen geçiş serbestisini kısıtlamamak koşuluyla, her türlü tedbiri alması mümkündür.

Türk Boğazları'nın hukuksal statüsünün, birbirine bağladığı Karadeniz ve Ege Denizi bakımından da ele alınması anlamlı olacaktır. Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkeler, Karadeniz'in açık deniz statüsünde olduğunu ileri sürmekte, Karadeniz devletleri ise kapalı deniz olduğunu düşündükleri Karadeniz'e özel bir hukuksal statü atfetme eğilimi içinde politika üretmektedirler. Birleşmiş Milletler Birinci Deniz Hukuku Konferansı sırasında gündeme gelen kapalı ve yarı-kapalı denizler konusunda, o dönemde herhangi bir pozitif hukuk kuralı kabul edilememiştir. Kapalı ve yarı-kapalı denizlerle ilgili ilk pozitif hukuk düzenlemesi, çetin müzakereler sonucu Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda kabul edilmiştir. BMDHS'nin 122. ve 123. maddeleri bu konuya ilişkindir. 122. madde hükmünde yer alan hukuki veya coğrafi kriterler uygulanarak, bir denizin kapalı veya yarı-kapalı statüde olup olmadığı belirlenebilir. Sözleşme'de kapalı ve yarı-kapalı denizlere ilişkin olarak özel bir hukuksal düzen öngörülmemiş, yalnızca bu türden denizlere kıyıdaş olan devletlere, bilimsel araştırma, balıkçılık ve çevre yönetimi gibi alanlarda işbirliği yapma yükümlülüğü getirilmiştir (BMDHS md.123). Sözleşme'nin 122. maddesindeki kriterler uyarınca, Karadeniz ve Ege Denizi yarı-kapalı deniz statüsündedir¹⁴. Ancak, bu statü nedeniyle Karadeniz'in ve Ege Denizi'nin deniz alanlarına ilişkin genel kurallar dışında, özel bir düzene tabi tutulması söz konusu değildir (İnan, 1995: 118). Bu durum, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini düzenleyen, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde de herhangi bir değişikliğe yol açmaz. BMDHS'nin 311 madde hükmü, 35. madde c. fıkrası ile birlikte değerlendirildiğinde de, BMDHS'nin kapalı ve yarı-kapalı denizlerle ilgili hükümlerinin Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümleri üzerinde herhangi bir etki yapamayacağı sonucuna varılacaktır.¹⁵

¹⁴ Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında kapalı ve yarı-kapalı denizlerin hukuksal statüsüne ilişkin tartışmalar ve BMDHS'nin konuya ilişkin 122. ve 123. madde hükümleri ile Türkiye'yi çevreleyen denizlerin bu hükümler karşısındaki durumuna ilişkin yayınlanmamış yüksek lisans tezi için bkz. (Güneş, 1991)

¹⁵ BMDHS'nin diğer uluslararası anlaşmalarla olan ilişkisi konusunda, 311. madde özel bir düzenlemeye yer vermektedir. Bu maddenin konumuzla ilgili 5. paragrafında öngörülen düzenlemeye göre, "İşbu madde, işbu sözleşmenin diğer maddeleri ile açıkça izin verilen veya muhafaza edilen uluslararası anlaşmalara hâlel getirmez".

3. Lozan'dan Montreux'ya Türk Boğazları

3.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine yönelik diplomatik girişimler

Lozan Boğazlar Sözleşmesi Lozan Barış Konferansı'nda ele alınan konulardan yalnızca biridir¹⁶. Türkiye'nin kaderini tayin eden Lozan Barış Konferansı genel anlamda Türkiye için çok önemli bir diplomatik başarı olarak kabul edilmekle beraber, Türk Boğazları konusunda kabul edilen sözleşme, Türkiye'nin beklentilerini tam olarak karşılayamamıştır¹⁷. Konferans sırasında, Türk Boğazları'na yönelik olarak Karadeniz devletleri ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler, birbiriyle çelişen tezler ileri sürmekte, Türkiye ise, boğazların egemenliğinin kendisine bırakılmasını istemekteydi. Ancak kendi tezinin kabul edilmeyeceğini anlayan Türkiye, batılı devletlerin tezini destekleme yolunu seçmiş, boğazlar sorununun çözümünü daha sonraki bir zaman dilime bırakarak, taktiksel ricat uygulamıştır. Lozan Konferansı sırasında sergilediği bu diplomatik manevra ile Türkiye, 1921 Moskova Andlaşması ile boğazlar konusunda batılı devletlere (İngiltere, Fransa, İtalya) karşı devreye soktuğu Sovyetler Birliği'ne, boğazlarda kalıcı olamayacağı yönünde kesin bir mesaj vermekte ve bu kez batılı devletleri, Sovyetler Birliği'ne karşı devreye sokmaktadır (Türkeş, 1998: 132). Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne ilişkin hoşnutsuzluk ve Sözleşme'nin değişmesi yönündeki talepler, Türkiye tarafından 1933 yılından itibaren uluslararası platformlarda dile getirilmeye başlanmıştır. Türkiye bir taraftan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin gereklerini barışçıl bir şekilde yerine getirmekte, öte yandan Sözleşme'nin değiştirilmesine yönelik taleplerini, diplomatik geleneklere uygun bir şekilde ortaya koymaktadır (Erkin, 1968: 64-65).

Uluslararası siyasi koşullar o dönemde esaslı şekilde değişmiştir. Japonya'nın Mançurya saldırısı, İtalya'nın Habeşistan'ı işgali ve Almanya'nın Ren bölgesini askerleştirme ve silahlandırma girişimi, uluslararası siyasi ortamı belirsizliğe sürüklemiş, Milletler Cemiyeti'nin kurmayı amaçladığı güvenlik sistemi işlevsiz hale gelmiştir. İtalya'nın Ege Denizi'nde Onikiadalarda giriştiği yapılanma faaliyetleri, Akdeniz'in güvenliğini de tehdit etmektedir. Bu şartlar

¹⁶ Lozan Konferansı'nda boğazlar sorunu dışında ele alınan konular ve kabul edilen andlaşmalar konusunda genel olarak bkz. (Soysal, 1989; Karacan, 2006; Meray, 1969)

¹⁷ Lozan Konferansı'nda boğazlar sorununa ilişkin gelişmeler konusunda genel olarak bkz. (Meray, 1969; Karacan, 2006: 155-160 ve 181-190).

altında, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi gereği, Milletler Cemiyeti'nin gözetiminde çalıştırılması öngörülen garanti sisteminin işletilmesi, imkansız hale gelmiştir (Armaoğlu, 1991: 342-343). Türkiye, 1923 yılında Lozan Boğazlar Sözleşmesi yapılırken mevcut olan siyasi koşulların köklü bir şekilde değiştiğini, dolayısıyla boğazlar konusunda yeni bir konferans toplanmasının kaçınılmaz hale geldiğini ortaya koyan bir dizi diplomatik girişim başlatmıştır. Türkiye'nin tüm bu diplomatik çabalarının dayanağı, uluslararası andlaşmalar hukukunun yerleşik bir kuralı olan '*rebus sic stantibus ilkesi*'dir. Bu ilkeye göre, uluslararası bir andlaşmanın yapıldığı sırada mevcut olan ve andlaşmaya taraf olan devletlerin andlaşma yapma yönündeki iradeleri üzerinde belirleyici olan koşullar, andlaşma yapıldıktan sonra köklü biçimde değişmiş ise, andlaşmaya taraf olan devletlerin andlaşmadan doğan yükümlülüklerini yerine getirmeme ve yeni bir andlaşma akdedilmesi için girişim başlatma konusunda hukuksal olanak vardır.¹⁸ Türkiye bu olanaktan yararlanma yoluna gitmiş ve girişiminde başarılı olmuştur.

Devletlerin ulusal çıkarlarını oldu-bittiler ve silah kullanma yoluyla elde etmek istedikleri karmaşık bir siyasi ortamda, Türkiye, boğazlar sorununun çözümü için müzakereden yana ve barışçıl bir tutum benimsemiştir (Erkin, 1968: 64-65). Türkiye ilk talebini 23 Mayıs 1933 Londra Silahsızlanma Konferansı sırasında gündeme getirmiş, ancak bu talep, silahsızlanma sorunu ile doğrudan doğruya ilgili görülmediğinden dolayı reddedilmiştir (Armaoğlu, 1991: 343; İnan, 1995: 42; Özersay, 1999: 58). Türkiye'nin bir sonraki girişimi, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin olağanüstü toplantısı sırasında gündeme gelmiştir. Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras 17 Nisan 1935 tarihli oturumda, Türk Boğazları'nın silahsızlandırılmış ve askerden arındırılmış olmasının, Türkiye'nin güvenliği ve savunmasını zayıflattığını ileri sürerek, sözleşmenin değiştirilmesi gereği üzerinde durmuştur. Söz konusu talep Sovyet delegesi tarafından desteklenirken, İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından benimsenmemiştir. Böylece, Almanya'nın silahlanması sorunu ile ilgili olan toplantıda, Türkiye'nin talebi ilgisiz görülmüş ve bir kez daha reddedilmiştir (Armaoğlu, 1991: 343). Türkiye, boğazlar konusundaki talebini 3 Mayıs 1935 tarihinde bu kez Balkan Antantı Konseyi'nin Bükreş Toplantısı'nda gündeme getirmiştir. Nihayet

¹⁸ Andlaşmalar Hukukuna ilişkin mevcut uluslararası hukuk kurallarını yazılı hale getiren ve bu konuda yeni ilkelere de yer veren 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 62.madde hükmü, '*rebus sic stantibus ilkesi*' ne ilişkindir. Sözleşme'nin Türkçe çevirisi için bkz. (Gündüz, 1999: 198-205).

Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nda 1935 yılının Eylül ayında, İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi nedeniyle yapılan toplantı sırasında boğazlar konusundaki talep bir kez daha gündeme getirilmiştir. Türkiye yeni bir konferans toplanmasına yönelik nihai diplomatik girişimini, isabetli bir zamanlama ile 11 Nisan 1936 tarihinde, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan tüm devletlere birer nota göndererek sonuçlandırma yoluna gitmiştir. Bu nota aynı gün Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne ve onun aracılığıyla Cemiyet üyelerine de gönderilmiştir. Bu son girişim başta İngiltere olmak üzere, Sovyetler Birliği, Fransa ve diğer devletler tarafından benimsenmiş ve 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montreux kentinde yeni bir konferans toplanmasına karar verilmiştir. Yaklaşık bir ay süren ve çetin müzakerelere sahne olan Montreux Boğazlar Konferansı sonunda, 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır (Soysal, 1989: 495).

3.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin önemi ve uygulanmasına yönelik itirazlar

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile birlikte Türkiye, dünyanın en stratejik su yollarından biri üzerinde yeniden egemen duruma gelmiş ve bölgesel bir güç olmasına rağmen, bu hakimiyeti sebebiyle, küresel gelişmeleri etkileyebilecek ve aynı zamanda da olumsuz gelişmelerden etkilenebilecek hassas bir konum içine girmiştir (Sander, 1991: 77). Türkiye, Sözleşme ile kurulan hassas siyasi dengeleri gerek II. Dünya Savaşı sırasında, gerekse savaş sonrası dönemde gözetmeye gayret etmiştir. Ancak, Türkiye'nin bu çabaları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne yönelik olarak büyük güçlerde mevcut olan hoşnutsuzluğu ve özellikle Almanya'nın Türk Boğazları'na yönelik baskıları karşısında Türkiye'nin takındığı tutumun, diğer devletlerde yaratmış olduğu endişeyi, bertaraf edememiştir (Rozakis-Stagos, 1987: 47). Türkiye, II. Dünya Savaşı sona ermeden önce Almanya'nın boğazların kullanımına yönelik uygulamaları konusunda tutum değişikliği içine girmiş olsa da, bir kez uyandırılmış olan güvensizlik ortamı, Montreux Boğazlar Rejiminin yeniden tartışmaya açılması yönündeki gelişmelere engel olamamıştır (Ünlü, 2002: 14). Başta Sovyetler Birliği olmak üzere, ABD ve İngiltere tarafından Sözleşme'nin değiştirilmesine yönelik talepler, II. Dünya Savaşı'nın ardından yapılan Yalta ve Postdam konferanslarının önemli gündem maddeleri olmuştur. Her üç devletin paylaştığı ortak görüş, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin günün koşullarına

uymadığı ve gözden geçirilmesi gerektiği şeklinde olmakla birlikte, Sözleşme'ye yönelik itirazların, her devlet bakımından birbiriyle çelişen talepleri de içermesi nedeniyle, ortak bir noktada buluşması mümkün olmamıştır. Bu sebeple, Postdam Konferansı'nı takip eden dönemde Sovyetler Birliği, ABD ve İngiltere tarafından alınan ortak karar uyarınca yoğunlaşan diplomatik çabalar, nota ve cevabi notalar, sonuçsuz kalmıştır. Sovyetler Birliği'nin Karadeniz'deki hakimiyeti ve sıcak denizlere çıkış imkanı bakımından ötedenberi yaşamsal önem attığı Türk Boğazları'na yönelik talepleri, bu bölgede tam tersi beklentiler içinde olan ABD ve İngiltere tarafından amacını aşan aşırı talepler olarak görülmüş ve bu politikalara kesin çizgilerle karşı çıkmıştır, işte tam bu noktada, ilgili devletlere 18 Ekim 1946 tarihli bir nota gönderen Türkiye, Türk boğazlar rejiminin değişmesine yönelik süreci sonlandırma başarısını göstermiştir¹⁹. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine ilişkin nota değişim sürecinin, Türkiye'nin savaş sonrası dış politika tercihlerinin şekillenmesi üzerinde de etkili olduğu, özellikle Sovyetler Birliği'nin boğazlardan üs ve Türkiye'den toprak taleplerini içeren ısrarcı tutumunun, Türkiye'nin batı bloku yanlısı dış politika seçeneklerini tercih etmesinde payı olduğu görülmektedir

Türk Boğazları'na yönelik uluslararası ilgi günümüzde de devam etmektedir. Özellikle Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzükleri yoluyla aldığı önlemler, başta Rusya olmak üzere Karadeniz devletleri ve Yunanistan tarafından benimsenmemiş ve bu tutum IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü-International Maritime Organisation) bünyesinde yapılan toplantılarda, hararetli tartışmalara, Türkiye'ye yönelik olumsuz eleştirilere konu olmuştur²⁰. Bununla beraber, söz konusu itirazlar, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine yönelik hukuksal girişimler yapılması noktasına taşınmamıştır. Bu durum, Karadeniz devletleri ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler arasında Sözleşme ile kurulmuş olan siyasi dengenin, değişim arzularının frenlenmesini sağlayan bir etken olarak, halen mevcut olduğunun göstergesi olarak değerlendirilebilir.

¹⁹ Konuya ilişkin gelişmeler ve notalar sürecine ilişkin ayrıntılı açıklamalar konusunda bkz. (İnan, 1995: 105-115)

²⁰ IMO bünyesinde gerçekleşen tartışmalar konusunda bkz. (Özersay, 1999: 124-161)

4. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile öngörülen hukuksal rejimin temel özellikleri

4.1. Taraf devletler ve Sözleşme'nin üçüncü devletler üzerindeki etkisi

Montreux Boğazlar Konferansı'na Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan İtalya dışındaki tüm devletler katılmıştır. Konferans sırasında, Karadeniz devletlerinin ortadoğudaki İngiliz çıkarlarını tehdit eden bir güç odağı olmasını engellemeye yönelik İngiliz tezi, Japonya'nın desteğini alırken; Karadeniz'e kıyısı olan devletler ve Fransa Türkiye'yi desteklemiş ve Konferans Türkiye'nin tezinin kabulü ile sonuçlanmıştır. 29 maddelik ana metin, bu ana metne ilişkin 4 ek ve bir de Protokol'den oluşan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, konferansa katılan Bulgaristan, Büyük Britanya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından 20 Temmuz 1936 yılında imzalanmış ve Sözleşme'nin 26. madde/3 hükmü gereği, Türkiye'nin de onama belgesini içeren altı onama belgesinin tamamlanmasıyla birlikte, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Boğazların Türkiye tarafından yeniden askerleştirilmesine ilişkin uygulama ise, Protokol'ün 1. madde hükmü gereği, ana Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden önce 15 Ağustos 1936 tarihinde başlamıştır (Pazarıcı, 2003: 350).

Sözleşme'ye taraf olan ülkelerin bir kısmı zaman içinde değişmiştir. Montreux Boğazlar Konferansı'na katılmamış olan İtalya, Sözleşme'nin 27. madde hükmü çerçevesinde 3 Mayıs 1938 tarihinde, katılma yoluyla Sözleşme'nin taraf ülkelerinden biri konumuna gelmiştir (İnan, 1995: 47). Japonya ise²¹ II. Dünya Savaşı sonrasında Müttefiklerle imzaladığı, 8 Eylül 1951 tarihli San Francisco Andlaşması'nın 8. madde hükmü ile, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden çekilmiştir.²² Almanya, 1936 yılının sonlarına doğru,

²¹ Japonya, Montreux Boğazlar Sözleşmesi yapıldığı esnada Milletler Cemiyeti üyesi olmayan tek devlet idi, Milletler Cemiyeti'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin özellikle 19. ve 25. maddeleri çerçevesindeki yükümlülüklerine muhatap olmamak için, Sözleşme'ye çekince koymuştur. Japonya'nın 19 Nisan 1937 günü Sözleşme'yi onaylamasıyla birlikte, '*ad referendum*' durumu sona ermiştir (Soysal, 1989:496).

²² San Francisco Andlaşması'nın 8. maddesi b paragrafına göre "Japonya,ve 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Anlaşmasını imzalayan bir devlet olmasından ve 24 Temmuz 1923'te Lozan'da Türkiye ile imzalanan Barış Anlaşması'nın 16. maddesinden doğabilecek bütün hak ve menfaatlerinden feragat eder". Türkiye'nin de taraf olduğu San Francisco Andlaşması'nın metni için bkz. Resmi Gazete, Tarih: 17 Mayıs 1952, Sayı: 8112.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olmak için, Türkiye'yi ikna etme çabası içine girmiş ancak, Sözleşme'nin 27. madde hükmü ile, Sözleşme'ye sonradan katılacak olan devletlerin, Lozan Barış Andlaşması'nı imzalamış olan devletlerle sınırlandırılmış olduğu gerekçesi ile bu talep, Türkiye tarafından geri çevrilmiştir (Rozakis-Stagos, 1987:124).

Sözleşme'ye taraf olan ülkelerin belirlenmesinde, Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Yugoslavya'nın parçalanması sonucu ortaya çıkan yeni devletler bakımından da değerlendirmeler yapılması gerekmektedir. Bugüne dek, bu devletlerin Montreux Sözleşmesi'ne ardıllık durumuna yönelik olarak, Türkiye'nin yetkili makamlarına herhangi bir resmi başvuruları ve bu yönde özel bir bildirimleri söz konusu olmamakla birlikte, konu doktrinde ele alınmaktadır (İnan, 1995: 47). Bir görüş, Sovyetler Birliği bakımından Rusya Federasyonu, Yugoslavya için ise Sırbistan'ın, kendilerinden önceki devletlerin doğal devamı olarak, herhangi bir beyan veya onay koşulu aranmaksızın, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne ardıl olacaklarını, diğer bir deyişle ardıllık durumunun kendiliğinden (automatic) gerçekleşeceğini, bu iki devlet dışındaki devletlerin ardıllık durumlarının ise, bu yönde yapacakları bildirim ve bu bildirim Montreux Sözleşmesi'ne taraf olan diğer devletlerce kabul koşuluna bağlı olarak, kesinlik kazanacağını ileri sürmektedir (Ünlü, 2002: 50-52). Rusya Federasyonu, Sovyetler Birliği'nin 'devam eden devleti' (continuing state) olduğunu, Sovyetler Birliği tarafından yapılmış olan bütün andlaşmaların, herhangi bir özel işleme gerek olmaksızın, kendisini bağladığını ötedenberi ileri sürmektedir. Bu durumda Rusya Federasyonu dışında kalan diğer devletlerin, önceki andlaşmalara ardıl olmalarının ek bir işlem gerektirdiği sonucuna varılacaktır. Yugoslavya'dan ayrılan Sırbistan ve Karadağ bakımından ise, devam eden devlet konumu itirazlara konu olmakta, Yugoslavya'nın parçalanmasından sonra ortaya çıkan diğer devletler bakımından da, benzer bir belirsizlik, varlığını sürdürmektedir (Pazarcı, 1999: 30).

Uluslararası andlaşmalara ardıllık konusunun hangi esaslara göre şekilleneceği konusunda, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları yanında, 1978 Viyana Devletlerin Andlaşmalarına Ardıl Olması Sözleşmesi hükümleri gözönüne alınmaktadır. Sözleşme'de uluslararası andlaşmalara ardıllık konusunda devletlerin farklı kategoriler altında, tabi olacakları düzenlemelere yer verildiği görülür. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne ardıllık konusunun gündeme getirilmesi ve tartışmaya açılması söz konusu olduğunda ne gibi bir sonuç ortaya çıkacağı, ardıllık talebi ile gelen devletler arasında

Karadeniz'e kıyısı olan devletlerle, kıyıdaş olmayan devletler arasında herhangi bir ayrıma gidilip gidilmeyeceği konusunun, siyasi koşullandırmalardan bağımsız olarak, salt hukuksal yaklaşımlar içinde ele alınıp alınmayacağı hususunda öngörüle bulunmak, uluslararası siyasi koşullardaki hızlı değişim ve Türk Boğazları'nın güç ilişkileri bakımından oynadığı belirleyici ve hassas rol dikkate alındığında, şu an için mümkün görünmemektedir.

Uluslararası andlaşmalar hukuku doktrininde, evrensel veya bölgesel kamu düzeninin sağlanması gerekçesi veya mevcut siyasi güç dengelerinin oluşturduğu objektif koşullar nedeniyle bazı andlaşmaların, yalnızca taraf ülkeler değil, rıza göstermelerine bakılmaksızın taraf olmayan üçüncü devletler bakımından da etkiler doğurması ve dolayısıyla uluslararası toplumun bütününe (erga omnes) karşı ileri sürülebilmesi yönündeki görüşler, yaygın kabul görmektedir. Bu türden 'objektif statü' oluşturan andlaşmalar, bir devletin siyasi statüsüne, silahsızlanma veya askerden arındırma gibi ülkesel statüsüne, uluslararası örgütlerin uluslararası hukuk kişiliğine veya uluslararası ulaşımda kullanılan deniz ve akarsu yollarına ilişkin olarak ortaya çıkabilmektedir (Pazarcı, 2001: 181). Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 70 yıldan bu yana uygulanmakta olan bir sözleşme olarak, gerek taraf devletler, gerekse rızaları olup olmadığına bakılmaksızın üçüncü devletler bakımından hukuksal etki doğuran 'objektif statü' öngören bir nitelik taşıdığı kabul edilmektedir (Pazarcı, 2001: 181, dipnot 295; Rozakis-Stagos, 1978: 59; Ünlü, 2002: 52-54).

4.2. Boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenliğinin tesisi- Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması ve yeniden askerleştirme

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki egemenliği ve kontrol yetkisi yeniden tesis edilmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 10. ve 17. maddeleri arasındaki hükümlere göre kurulmuş ve yetkileri belirlenmiş olan 'Uluslararası Komisyon', Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. madde hükmü ile ortadan kaldırılmış ve Komisyon'un tüm yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir. Türkiye'ye verilmiş olan yetkiler, esas olarak savaş gemilerinin boğazlardan geçişi sırasında, bunun Montreux Sözleşmesi hükümleri uyarınca yapılmasının sağlanmasına yönelik olan önemli bir uluslararası sorumluluk ve görev niteliğindedir. Savaş gemileri yanında, ticaret gemileri ve uçaklar bakımından da, Türkiye, yapılan

geçişleri izlemek ve yıllık raporlar hazırlayarak, Milletler Cemiyeti'ne vermekle yükümlü tutulmuştur. 1945 yılında kurulan Birleşmiş Milletler Teşkilatı, Milletler Cemiyeti'nin yerini aldığı için, günümüzde bu raporlar Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne verilmektedir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile öngörülen bir başka önemli değişiklik, boğazların yeniden askerleştirilmesi ve silahlandırılmasına yönelik düzenlemedir. Türkiye boğazların yeniden askerleştirilmesi yönündeki taleplerini, Montreux konferansı sürecinde sürekli dile getirmiş ve bu konu sözleşmeye ek olarak yapılan Protokol'ün 1. maddesinde açıkça ifade edilmiştir. Protokol'ün 1. madde hükmüne göre; *“Türkiye, anılan Sözleşmenin giriş kısmında tanımlanan Boğazlar Bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir”*(Soysal, 1989: 518). Yunanistan, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin askerleştirmeye ilgili düzenlemelerinin, sadece boğazları değil, Limni ve Semadirek gibi boğazönü adalarını da kapsadığını, 1980'li yıllardan itibaren çeşitli vesilelerle, hatta NATO organları önünde de ileri sürmektedir (Pazarcı, 2003: 46). Yunanistan, 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinin, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin askersizleştirmeye yönelik bölgeleri saptayan 4. madde hükmünü tümüyle ve ayrıca Lozan Barış Andlaşması'nın 12. maddesini, askersizleştirme yükümüne ilişkin olduğu ölçüde sona erdirdiğini iddiasındadır(Toluner, 2000: 74; Pazarcı, 1986: 38-60). Geçerli bir hukuksal dayanağı olmayan bu görüşler, Lozan Barış Konferansı sırasında iki ayrı konu olarak gündeme gelen adaların askersizleştirilmesi sorunu ile Türk Boğazları'nın askerden arındırılmış statülerini birbirine karıştırmaktadır. Herşeyden önce bu iki askersizleştirme statüsünün amaç ve işlevleri birbirinden tamamiyle farklıdır. Lozan Konferansı sırasında adaların askersizleştirilmesinin başlıca nedeni, Türkiye'nin güvenliğidir ve Türkiye Ege Denizi'ndeki adaların Yunanistan'a devredilmesini, askersizleştirme koşuluna bağlı olarak kabul etmiştir²³. Türk Boğazları'nın askersizleştirilmesinin esas gerekçesi ise, boğazlardan geçiş güvenliğinin sağlanmasıdır (Toluner, 2000: 109). Montreux Boğazlar Konferansı Ege Denizi'ndeki Yunan adalarının yeniden

²³ “Kaldı ki kimi uluslararası hukuk yazarları coğrafi konumları nedeniyle komşu bir devlet için sürekli bir güvenlik riski taşıyan ülke parçalarının, askerden ve silahtan arındırılmış statülerinin sürekliliği tezini ileri sürmekte ve bu durumu irtifak hakkı çerçevesinde ele almaktadırlar. Yunanistan'a ait Doğu Ege Adalarının ve boğazönü adalarının, irtifak hakkı kapsamında değerlendirilmesi de, uluslararası hukuk açısından mümkündür.” (Pazarcı, 2003: 46).

askerleştirilmesi konusunu görüşmek üzere değil, boğazlardaki ulaşım güvenliğini ve bunu sağlamakla yükümlü olan Türkiye'nin boğazlar bölgesindeki ülkesel egemenlik haklarını teminat altına almak üzere toplanmıştır. Konferans süreci boyunca, Limni ve Semadirek gibi boğazözü adaların hukuksal statüsü konusu gündeme gelmediği gibi, boğazların askerleştirilmesine yönelik Protokol'ün 1. maddesine şekil verilme aşamasında da, bu adaların konumu, herhangi bir tartışmaya konu olmamıştır. Lozan Barış Andlaşması ve adaların silahsızlandırılmasına ilişkin düzenlemeler yürürlükten kalkmış değildir. Montreux Boğazlar Konferansı sırasında bu yönde bir girişim veya niyet beyanı da yapılmamıştır. Dolayısıyla Yunanistan'ın bu tutumunu 'varolmayanı varsaydırma' çabası olarak değerlendiren görüşlerin, güçlü hukuksal gerekçelere dayandığı açıktır (Toluner, 2000: 104; Pazarcı, 1986: 60).

4.3. Geçiş rejiminin temel özellikleri-Sui Generis geçiş rejimi

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde düzenlenen geçiş rejimi ile, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerle, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler arasında denge kurulması amaçlanmaktadır. Geçiş koşulları, ticaret ve savaş gemileri için her iki sınıftaki gemiler bakımından ayrı ayrı olmak üzere, geçiş yapılacak zamanın, 'barış durumu', 'savaş durumu' ve Lozan'da yer almamış olan 'pek yakın savaş tehlikesi durumu'na göre ayrıntılı olarak düzenlenmektedir. 'Pek yakın savaş tehlikesi' ticaret gemileri bakımından, barış zamanı hükümlerinin, gündüz geçme ve herhangi bir ücret talep edilmeksizin kılavuz alma zorunluluğu gibi, kısıtlarla uygulanmasını gerektirmektedir. (Montreux Boğazlar Sözleşmesi, md 6) Savaş gemileri bakımından ise, 'pek yakın savaş tehlikesi', savaş dönemi kurallarının uygulanması anlamına gelecek ve yabancı savaş gemilerinin boğazlardan geçişi, tamamen Türkiye'nin iznine tabi olacaktır. (Montreux Boğazlar Sözleşmesi, md. 21, f. 1). Türkiye, 'pek yakın savaş tehlikesi' uygulamalarını, Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri ve diğer âkit devletlere bildirmek koşuluyla başlatabilecektir ancak, Türkiye'ye bu konuda verilmiş olan yetki sınırlandırılmıştır. Sözleşme'nin 21. madde 4. fıkra hükmüne göre, Milletler Cemiyeti Konseyi üçte iki çoğunlukla, diğer âkit devletlerin çoğunluğunun da desteklemesi koşuluyla, Türkiye'nin bu uygulamasına son vermesini isteyebilir. Ancak bu noktada, Milletler Cemiyeti'nin varlığının sona ermiş olmasının, 21. maddenin uygulanması üzerine ne gibi etkiler yapacağı, denetim sistemini tamamiyle işlevsiz hale getirip

getirmediği, Birleşmiş Milletler Örgütü'nün benzer bir işlev görüp göremeyeceği doktrinde tartışmalıdır. Siyasi niteliği ağır basan bir konuda Milletler Cemiyeti'nin yetkilerinin Birleşmiş Milletler'e otomatik olarak devredilemeyeceği, dolayısıyla 21. maddenin uygulanma olanağının ortadan kalktığı şeklindeki görüşlerin yanısıra, Milletler Cemiyeti'nin varlığının sona ermesinin 21. madde ile öngörülen denetim sistemini sona erdirmeyip, yalnızca iki ayaklı denetim sisteminin denetim organlarından birinin ortadan kalkması anlamına geldiği, 21. madde ile öngörülmüş olan denetim yetkisinin, âkit devletler bakımından devam ettiği yönünde karşıt görüşler de ileri sürülmektedir.(İnan, 1995:76-78)

Montreux Boğazlar Konferansı'nda savaş gemilerinin boğazlardan geçişi konusu özel bir duyarlılıkla ele alınmıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde savaş gemilerinin teknik özellikleri, türleri ve sayıları dikkate alınarak geçiş rejimleri bakımından çeşitli kısıtlamalar öngörülmekte, ticaret gemileri bakımından ise bu türden ayrıntılı düzenlemelere yer verilmemektedir. Türk Boğazları'ndaki ticaret gemisi trafiği, Montreux yapıldığı dönemle kıyaslanamayacak ölçüde artmıştır. Geçiş yapan gemiler büyüklük, teknik özellikler, taşınan yük miktarı ve çeşitliliği açısından o dönemden oldukça farklıdır. Taşınan yüklerin içinde, petrol, zehirli kimyasallar ve nükleer madde gibi tehlikeli ürünler önemli yer tutmakta ve gerek ulaşım güvenliği gerekse boğaz kıyılarındaki yerleşim alanları için önemli risk oluşturmaktadırlar. Montreux Boğazlar Sözleşmesi bu konularda güvenliği sağlayacak kurallara yer vermemekte, yalnızca ticaret gemilerinin Türk Boğazları'ndan serbestçe geçiş yapabileceklerini öngörmektedir. Sözleşme'nin 2. madde hükmüne göre ticaret gemileri barış zamanında boğazlardan tam geçiş serbestisine sahiptir ancak bu geçiş rejimi, BMDHS anlamında transit değil, *kendine özgü (sui generis)* bir geçiş rejimidir (İnan, 2004: 166; Tarhanlı, 1995:35; Özersay, 1999: 40)²⁴. Transit geçiş rejimi, ilk kez BMDHS'de yer alan bir düzenlemedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin gerçekleştirildiği dönemde, uluslararası hukukta bugünkü anlamda bir 'transit geçiş hakkı' mevcut olmadığı gibi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile benimsenen geçiş rejimi de transit geçiş rejimi olarak öngörülmemiştir (İnan, 1995: 58).

Uçakların geçişi bakımından Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, Lozan'dan farklı olarak, geçiş serbestliği söz konusu

²⁴ Pazarcı söz konusu rejimi '*ad hoc*' olarak nitelendirmektedir (Pazarcı, 2003: 346).

değildir,²⁵ bu durum askeri uçaklar bakımından kesindir, bu tür uçakların boğazlar üzerinden uçmasına izin verme yetkisi tamamiyle Türkiye'ye aittir. Boğazlardan geçiş yapmakta olan “*savaş gemilerinin taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanamayacakları*” konusundaki 15. madde hükmü de, Sözleşme'de savaş uçakları bakımından benimsenen yaklaşımı net çizgilerle ortaya koymaktadır. Sivil uçaklar söz konusu olduğunda, Akdeniz ile Karadeniz arasında gidiş geliş yapan uçaklar bakımından, yasak bölgeler dışında uçuşların hangi şekilde yapılacağını belirleme, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterme yükümlülüğü, Türkiye'ye aittir. Tarifeli seferlerde genel bir ön-bildirim, tarifersiz uçuşlarda ise, üç gün önceden yapılacak ön-bildirim gerekli olacaktır (Montreux Boğazlar Sözleşmesi md. 23 f. 1) Asya ile Avrupa arasında yapılacak olan ve Türkiye'nin üzerinden geçmesine izin verilmiş sivil uçakların tam bir güvenlik içinde uçması için gerekli kolaylıkların, Türkiye tarafından sağlanması öngörülmektedir. (Montreux Boğazlar Sözleşmesi md. 23 f. 2)

5. Türk Boğazları'nda yaşanan sorunlar ve Türkiye'nin aldığı önlemler

5.1 Boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması zorunluluğu

Teknik ve bilimsel ilerlemeler Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin özelliklerinde önemli değişikliklere neden olmuş, eskiden olduğundan daha büyük boyutta ve daha yüksek kapasitede gemiler, boğaz trafiğinin unsurları haline gelmişlerdir. Bunun yanı sıra gemiler sayıca artmış, taşınan yükler giderek çeşitlenmiştir. Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemi sayısının 50.000'in üstünde olduğu kaydedilmektedir. Bu sayı 1936 yılındaki verilerin neredeyse 11 katıdır. Boğazlardan geçiş yapan gemilerin tonilatosu bakımından da, Montreux Sözleşmesi'nin akdedildiği dönemden bugüne, 19 kat gibi bir artış olduğu görülmektedir (Ünlü, 2002: 57). Geçiş yapan gemiler büyüklük ve taşıma kapasitesi yanında, taşıdıkları yüklerin çeşitleri ve potansiyel riskleri bakımından da eskiden olduğundan çok farklı niteliktedir. Boğazlar, bir taraftan adeta bir petrol boru hattı gibi yoğun bir tanker trafiğine maruz kalırken, öte yandan yanıcı, patlayıcı,

²⁵ Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde geçiş serbestliği ilkesi, boğazların deniz kesimi yanında hava alanını da kapsamakta, sivil olduğu kadar askeri uçaklar bakımından da geçerli kabul edilmektedir. (İnan, 1995: 78; Özersay,1998: 78)

zehirli kimyasal maddeler ve nükleer atıklar nedeniyle, son derece riskli bir deniz ulaşımına sahne olmaktadır. Petrol taşımacılığı bakımından mevcut altı önemli su yolundan biri ve en risklisi olan Türk Boğazları'nda, Süveyş Kanalı'ndan üç, Panama Kanalı'ndan dört kat daha fazla trafik yoğunluğu olduğu kaydedilmektedir²⁶.

Sayısal olarak katlanarak artan, taşınan yükler açısından ise giderek çeşitlenen ve tehlikeli hale gelen boğaz trafiğinin, Türk Boğazlar bölgesi üzerinde yarattığı baskının, önümüzdeki yıllarda, daha da artması kaçınılmaz bir olgudur. Ren-Main-Tuna kanalının açılmasıyla birlikte, Kuzey Denizi ile Karadeniz'in birbirine bağlanması ve Cebelitarık Boğazı'ndan dolaşılmasına gerek kalmadan Akdeniz'e inilmesi, Türk Boğazlar sisteminin kullanılmasını öngören bir ulaşım planıdır. Bunun yanısıra Volga Baltık ve Volga Don kanalları yoluyla Karadeniz'e oradan da Akdeniz'e yönlenecek trafik baskısı yine Türk Boğazları'nda hissedilecektir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, Rusya Federasyonu, deniz ticaretini doğal olarak Karadeniz limanlarına kaydırmak durumunda kalmıştır.²⁷ Bu durum da, boğaz trafiğinin artmasında önemli bir etkidir. Bunun yanısıra, Hazar Denizi'nde bulunan petrol rezervlerinin batıya taşınma yollarından biri olan Türk Boğazları, en azından önümüzdeki 30-40 yıl süre zarfında, bu bölge ile sıcak denizleri birbirine bağlamaya ve yoğun bir tanker trafiğine ev sahipliği yapmaya devam edecek gibi görünmektedir(Özersay, 1999: 103-105; Ünlü, 2002: 58-60). Boğazlardaki trafiğin önümüzdeki yıllarda daha da artacak olması, çevre ve ulaşım güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemlerin giderek ne denli yaşamsal hale geleceğini ortaya koymaktadır.

Yoğun ve tehlikeli boğaz trafiği, boğazların yer yer çok dar ve kıvrımlı olan morfolojik yapısı; akıntı, ters akıntı (anafor), rüzgar, sis gibi iklimsel faktörler ve hidrografik koşullar nedeniyle, daha da riskli hale gelmektedir(Özersay, 1999: 101-103). Özellikle İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemiler, bazı noktalarda 80 derecelik açı ile

²⁶ Diğer önemli boğaz, kanal ve su yolları İran Körfezi'ni, Amman Körfezi ve Arap Denizi'ne bağlayan Hürmüz Boğazı; Kuzey Hint Okyanusu'nu Güney Çin Denizi ve Pasifik Okyanusu'na bağlayan Malacca Boğazı; Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı; Kuzey Denizi'ni Ren Nehri'ne bağlayan Rotterdam Limanı ve nihayet Pasifik Okyanusu'nu Karayip Denizi'ne bağlayan Panama Kanalı'dır. (Joyner-Mitchell, 2002: 523)

²⁷ Rusya Federasyonu, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, St. Petersburg (eski Leningrad) hariç Baltık Denizi kıyılarındaki limanlarını kaybetmiştir. Barents Denizi'ndeki limanlarda da, yılın önemli bir bölümü buzlanma meydana gelmektedir. Bu koşullar altında Karadeniz'de bulunan limanlar, çok önemli hale gelmiştir. (Özersay, 1998: 6)

en az 12 kez dümen kırmak durumunda kalmaktadır (Oğuzülgen, 1995: 109-110). Boğaz akıntısı ulaşım güvenliğini tehdit etmekte, gemilerin hız kesmelerini zorunlu hale getirmektedir. Sis, kış aylarında boğaz trafiğinde aksamalara ve kesintilere sebebiyet veren, önemli bir engeldir. Tüm bu zor koşullar altında, sayıları katlanarak artan gemilerin ulaşım güvenliğinin sağlanmasının yanısıra, Akdeniz ile Karadeniz arasında bir biyolojik koridor olan boğazlarda, ekolojik ve çevresel güvenliğin sağlanması ve ileride ortaya çıkabilecek risklerin en aza indirgenmesi zorunludur (Öztürk, 1995: 145-155).

5.2. Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzükleri ile aldığı yasal önlemler

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türk Boğazları'nda ortaya çıkan karmaşık ve çok boyutlu sorunların önlenmesine yönelik, herhangi bir düzenlemeye yer vermemektedir. Sözleşme'de yer alan "geçiş serbestisi" ilkesi, ticaret gemilerinin, Türk makamlarına herhangi bir bildirim yapma zorunluluğu olmadan, kılavuz kaptan almaksızın, gündüz veya gece, boğazlardan serbestçe geçebileceklerini öngörmektedir. Geçiş rejimi bakımından Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine tabi olan Türk Boğazları'nda, kıyı devleti sıfatı ile Türkiye'nin içsular rejimi uygulanacaktır²⁸. Türkiye, boğazlarda karşı karşıya kaldığı sorunları azaltmaya, ulaşım, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik çeşitli önlemleri ötedenberi almakla birlikte, boğazlarda trafik ayırım düzeni getiren²⁹, geçiş yapan gemilerin ulaşım planı vermelerini öngören, büyük ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişini özel koşullara bağlayan, olağanüstü koşullarda gemilerin boğazlardan geçişini durdurmaya yönelik çeşitli hükümler öngören bir dizi uygulama başlatmıştır. Söz konusu

²⁸ bkz. supra 2.3. Türk Boğazlarının Hukuksal Statüsüne İlişkn Genel Değerlendirmeler

²⁹ Trafik Ayırım Şemalarının yürürlüğe girmesi bakımından karasuları rejimi ile transit geçiş rejimi arasında önemli farklılıklar söz konusudur. Bu şemalar transit geçiş rejimine tabi olan boğazlar bakımından IMO'nun onayını gerektirmekte iken (BMDHS md.41/4), karasuları rejimine tabi olan boğazlar bakımından herhangi bir onay gerektirmemekte, yalnızca IMO'nun tavsiyelerinin alınacağı belirtilmektedir. (BMDHS md. 22/1). IMO Genel Kurulu'nun karasularındaki trafik ayırım şemalarına ilişkin kararı da, bu bağlamdaki IMO kararlarının 'tavsiye' niteliğinde olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Messina Boğazı için trafik ayırım şeması kabul eden İtalya, söz konusu boğazın İtalyan karasuları rejimine tabi olduğu düşüncesiyle, IMO'dan herhangi bir onay alma yoluna gitmemiştir (Ünlü, 2002: 76) Türk Boğazları Türkiye'nin içsuları içinde kalmaktadır, dolayısıyla söz konusu şemalar düzenlenirken, karasuları bakımından gerekli görülmeyen IMO'nun onayı, içsular bakımından evleviyetle aranmamalıdır.

uygulamaların yasal dayanağı 1994 ile onun yerini alan 1998 Tüzükleridir. Gemilerin güvenli bir şekilde geçiş yapmasını sağlamaya yönelik olarak boğazların belli kesimlerinde trafik ayırım düzeni uygulanması, hız sınırlamaları gibi çeşitli yasal tedbirler, 1982 yılında yürürlüğe giren İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği ile uygulanmaya başlanmış ise de, boğazların bütününe kapsayan uygulamalar, 1994-1998 Tüzükleri ile başlamıştır.

1994 ve 1998 Tüzükleri, 1980'li yıllara dek uzanan çalışmaların ürünü olarak ortaya çıkmaktadır. 1990 yılı başlarında, Prof. Dr. Aydoğan Özman'ın başkanlığında kurulmuş olan özel bir komisyon, önceden başlatılan çalışmalardan da yararlanarak, 1994 Tüzüğünü hazırlamıştır (Aybay, 1995: 54; Özersay, 1999: 124). 1994 Yılında kabul edilen "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" Türk Boğazları'nın tümü için, 'Trafik Ayırım Düzeni' getirmekte³⁰, boğazlardan geçiş yapan gemileri büyüklükleri ve taşıdıkları yüklerin cinsine göre çeşitli kısıtlamalara tabi tutmaktadır. Söz konusu düzenleme özellikle Karadeniz'e kıyısı olan devletler ve Yunanistan tarafından şiddetli itirazlara konu olmuştur. Bu itirazların odaklandığı Tüzük hükümleri ise, ulaşım planı I ve II ile ilgili 7. ve 8. maddeler, büyük gemilere ilişkin 29. madde, nükleer güçle yürütülen ve nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemilerle ilgili 30 madde, kılavuz kaptan alma zorunluluğu ile ilgili 31. madde ve zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulmasına yönelik 24. maddedir (Özersay, 1999: 193-202). Türkiye bu itirazları dikkate alarak 1998 yılında "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" başlığı altında, yeni bir tüzük hazırlamış ve uygulamaya koymuştur. Başlık dahil eski tüzükteki sorunlu bazı terimlerin değiştirilmesi suretiyle kaleme alınan bu yeni tüzük ile, 1994 Tüzüğünde yer alan

³⁰ Bugüne dek Kerç Boğazı, Hürmüz Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Dover Boğazı, Juan De Fuca Boğazı, Malacca Boğazları, Bass Boğazları, Babel Mandeb Boğazı, Türk Boğazları, Santa Barbara Kanalı, Sound Boğazı ve Kuril Boğazı için, Trafik Ayırım Şemaları hazırlanarak IMO'ya sunulmuştur. (Ünlü, 2002: 175, dipnot 377). Trafik ayırım şeması hazırlayan devletlerden BMDHS'ye taraf olan devletlerin, söz konusu bildirim, uluslararası örf ve adet hukukunun bir gereği olmaktan çok, BMDHS yükümlülüğü olarak yerine getirmiş oldukları ileri sürülmektedir (Ünlü, 2002: 76). Ancak, bu durum sözleşme kapsamı dışında kalan devletlerin, Trafik Ayırım Şemalarına yönelik uygulamayı her halükarda örf ve adet hukukuna dayandırdıkları gibi bir sonuç ortaya koymayacaktır. Nitekim, Türkiye, bu uygulamayı kendi iç hukuk kurallarına dayandırmış ve geçiş rejimi dışında Türk Boğazları'nın, Türkiye'nin içsular rejimine tabi olduğu gerekçesine dayalı olarak hareket etmiştir. Kaldı ki söz konusu uygulama Türkiye'nin de taraf olduğu, 1972 Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü (COLREG-72) 10/a madde hükmünün de bir gereği olarak ortaya çıkmaktadır (Özersay, 1999::213).

bazı kısıtlamalar ortadan kaldırılmıştır. 1998 Tüzüğü de, IMO'da yapılan toplantılar sırasında, başta Rusya olmak üzere, Karadeniz devletlerinin ve Yunanistan'ın çeşitli itirazlarına konu olmuş, bu devletler Türkiye'nin, bu tüzükle Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin geçiş serbestisi ilkesini, ihlal ettiğini ileri sürmüşlerdir. Uzun tartışmaların ardından, IMO Deniz Güvenliği Komitesininin 71. Dönem Toplantısı'nda, Türk Boğazları'na ilişkin görüşmelerin kesilmesi kararı verilmiş ve böylece oyçokluğu ile de olsa, 1998 Tüzüğüne ilişkin IMO çerçevesindeki gelişmeler, 1999 yılı itibariyle Türkiye'nin lehine sonuçlanmıştır.³¹

1994-1998 Tüzükleri ile yapılan düzenlemeler, uluslararası hukuk bakımından ele alındığında, devletlerin ulaşım ve çevre güvenliğini güvence altına almak amacıyla, tek taraflı önlemler alabilecekleri, bunun hem hak, hem de yükümlülük olduğu kabul edilmektedir. Bu yaklaşım yargı kararları ile de benimsenmiştir. UAD'nin Korfu Boğazı Davası Kararı'nda, uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda ulaşım güvenliğinin sağlanmasının, boğaz devletlerinin temel yükümlülüklerinden biri olduğu ve Arnavutluk hükümetinin Korfu Boğazı'nda döşenen mayınlar konusunda, diğer devletleri haberdar etme yükümlülüğünün, bu genel yükümlülükten kaynaklandığı belirtilmektedir.³² Türkiye'nin egemenlik hakları çerçevesinde, 1994 ve 1998 Tüzükleri yoluyla aldığı önlemler, uluslararası çevre hukuku ilkeleri açısından da irdelenebilir. Çevre hukuku alanında, UAD'nin aldığı ilk önemli karar olarak kabul edilen, Gabcikovo-Nagymaros Kararı'nda, devletlerin ekolojik kaygılar nedeniyle, tek taraflı olarak önlemler alabilecekleri kabul edilmiş ancak, bu yönde bir uygulama, '*pek yakın zarar tehlikesi*' (*imminent danger*) koşuluna bağlanmıştır.³³ Her türlü ticaret gemisinin, büyüklük ve teknik özelliklerine bakılmaksızın, gündüz veya gece, taşıdığı yükün kimyasal, zehirli, tehlikeli olup olmadığı kıyı devletine bildirilmeksizin, kılavuz kaptan alma zorunluluğu olmadan, Türk Boğazları'ndan geçiş yapmasının, gerek kıyıları gerekse boğaz suları bakımından oluşturduğu tehlikenin, '*pek yakın zarar tehlikesi*' oluşturduğu açıktır.³⁴

³¹ Oylamada Rusya, Ukrayna, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi red oyu verirken, ABD, İngiltere, Fransa, Almanya, Japonya, Hollanda ve Panama olumlu oy kullanmışlardır (Özersay, 1999:160). IMO Deniz Güvenliği 71. Dönem Toplantısı için bkz. <http://www.turkishpilots.org/tr/haberler>.

³² ICJ Reports of Judgements, The Corfu Channel Case 1949, 22.

³³ ICJ Reports of Judgements 1997, paragraf 52 ve 54. Gabcikovo-Nagymaros Davası ile ilgili olarak bkz. (Güneş, 2006: 91-117).

³⁴ Benzer görüş için bkz. (Fornari, 2005: 240-241)

Türkiye'nin 1994-1998 Tüzükleri ile yapmış olduğu düzenleme, uluslararası andlaşmalar hukukunda kabul edilen, '*rebus sic stantibus ilkesi*' bakımından değerlendirildiğinde şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Uluslararası bir sözleşmeye taraf olan devletlerin, '*rebus sic stantibus ilkesi*'ni dayanak yapmak istemeleri halinde izlenmesi gereken hukuksal süreç ile Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzüklerini kabul etme süreci farklılık göstermektedir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine yönelik girişimleri sırasında, '*rebus sic stantibus ilkesi*' ne dayanarak yeni bir sözleşmenin müzakere edilmesi sürecini başlatan ve yönlendiren Türkiye, bu konuda yeterli bilgi ve tecrübeye sahip bir devlet olarak, 1994 ve 1998 Tüzükleri ile bu yönde bir uygulama yolunu benimsememiş, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin '*rebus sic stantibus ilkesi*' uyarınca değiştirilmesini gündeme getirmemiştir. Türkiye, bu yönde bir yaklaşım içinde olmak isteseydi, mevcut uygulamadan farklı bir süreç izlemek durumunda idi. Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzüklerini uygulamaya koyma gerekçesi, uluslararası hukukun en temel ilkesi olan, egemenlik haklarının boğazlar bölgesinde kullanımından ibarettir. Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde herhangi bir değişiklik öngörmeksizin, yine bu sözleşme ile kendisine devredilmiş olan ülkesel egemenlik haklarını kullanarak, kendi deniz ülkesinin parçası olan Türk Boğazları'nda ulaşım, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik tedbir alma yoluna gitmiştir. Türkiye'nin bu yaklaşımının izleri, 1998 Tüzüğü'nün yasal dayanakları incelendiğinde de açıkça görülür. 1998 Tüzüğü'nün yasal dayanağı Türkiye'nin iç hukuk düzenlemeleridir. Tüzüğü'nün 53. maddesine göre, 1998 Tüzüğü, Anayasa'nın 115. maddesi, 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37. maddesi ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 2. maddesine dayanılarak çıkarılmış ve Danıştay'ın denetiminden sonra yürürlüğe girmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne herhangi bir gönderme yapılmayan bu hükümde, Türkiye'nin Türk Boğazları'nda, ülkesel egemenlik haklarına dayanarak düzenleme yapma yetkisinin meşruiyetini ortaya koyan bir yaklaşım benimsenmiştir. 1994 ve 1998 Tüzükleri ile getirilen düzenlemeler boğazlarda ortaya çıkabilecek her türlü sorunu önlemek adına, sihirli bir değnek sunmasa da, uygulanmaya başlandıktan sonra boğazlarda meydana gelen çatma ve kazalardaki sayısal azalma, bu tedbirlerin uygulanmasının önemini ortaya koymaktadır³⁵. Türk Boğazları'nda söz konusu olan çevresel risklerin

³⁵ 1994 Tüzüğü yürürlüğe girmeden önce meydana gelen kaza sayısı 1990 yılında 30, 1991 de 22, 1992 yılında 16 iken, 1994 Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesi ile birlikte, 2 ye

bertaraf edilmesi için, Türkiye'nin taraf olduğu diğer sözleşme hükümlerinin uygulanması da önemli katkı sağlayacaktır³⁶.

5.3. Türk Boğazları ve Özel Duyarlı Deniz Alanları Statüsü

Türk Boğazları'nın karşı karşıya bulunduğu sorunların aşılmasına yönelik olarak, özel bir rejim altında korunup korunamayacağı konusu gündeme gelmiştir. IMO, özel olarak korunması gereken deniz alanlarına ilişkin, iki ayrı statü öngörmektedir. Bunlardan birincisi, MARPOL Sözleşmesi³⁷ ile öngörülen "Özel Alan" statüsü³⁸, ikincisi ise -hassas deniz alanlarının korunması konusunda, IMO tarafından kabul edilen rehber ilkeler uyarınca ilan edilebilen- "Özel Duyarlı Deniz Alanları" (ÖDDA) statüsüdür³⁹. Her iki durumda da, ilgili denizler, normalde olduğundan daha sıkı çevre koruma standartlarına tabi tutulmakta, dolayısıyla gerek kıyı devletleri gerekse bu denizleri kullanan yabancı gemiler, özel statünün kısıtlayıcı düzenlemelerine uygun davranmak durumunda kalmaktadırlar. Bir deniz alanının bu statülerden biri altına alınmış olması, diğer statüden yoksun kalması gibi bir sonuç doğurmamakta, önceden "Özel Alan" olarak kabul edilmiş olan bir deniz alanında daha sonra ÖDDA ilanı mümkün olabildiği gibi, tam tersi bir uygulama ile ÖDDA statüsü altındaki bir deniz alanı için sonraki bir tarihte "Özel Alan" ilanı söz konusu olabilmektedir. MARPOL Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin kıyıdaş olduğu çeşitli deniz alanlarında "Özel Alan" ilan edilme yoluyla, ek koruma

düşmüştür (Ünlü, 2002: 60).

³⁶ Türkiye'nin taraf olduğu çevre sözleşmeleri için genel olarak bkz. (ALGAN/DÜNDAR, 2005)

³⁷ 1973 yılında kabul edilen "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme", 1978 yılında değiştirilmiş, 1983 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşme MARPOL 73/78 olarak anılmaktadır. Türkiye, MARPOL 73/78 ve eklerini III. IV. ve VI. ekler hariç onaylamıştır. Türkiye tarafından onaylanan ekler sırasıyla petrol, dökme zehirli sıvı maddeler ve çöplerle oluşan deniz kirliliğini önlemeyi amaçlamaktadır. (Ek I, Ek II, Ek V) Sözleşme ve eklerinin Türkçe metni için Bkz Resmi Gazete, Tarih: 24.6.1990, Sayı: 20558 ayrıca bkz. T.C. Çevre Bakanlığı Mevzuatı, III.Cilt, s.161-329.

³⁸ "Özel Alan" uygulamalarına ilişkin değerlendirme için bkz. (Abdullayev, 2005: 75-76)

³⁹ ÖDDA statüsüne yönelik uygulamalar, 1991 yılında kabul edilen IMO kararına dayandırılmaktadır. (IMO Assembly Resolution A.720 (17), 6 November 1991) Bu karar IMO'nun 29 Kasım 2001 tarihinde yapılan, 22. oturumunda, A.885 (21) sayılı karar ile güncelleştirilmiştir. IMO daha sonra A.927 sayılı karar ile konuya ilişkin rehber ilkeler oluşturmuş ve nihayet Kasım-Aralık 2005 tarihinde 24. Dönem toplantısında, A. 982 (24) sayılı kararla, rehber ilkeler gözden geçirilerek son şeklini almıştır. <http://www.imo.org/environment>. (14 Ağustos 2006 itibarıyla)

önlemleri alınması sağlanmaya çalışılmaktadır. Buna göre, MARPOL Ek 1 gereği petrol⁴⁰, Ek II gereği Zehirli Sıvı Maddeler⁴¹, Ek 5 gereği Katı Atıklar⁴², Ek VI gereği Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi⁴³ konularında, çeşitli deniz alanlarında sıkı standartlar uygulanmaya çalışılmaktadır.

Herhangi bir deniz alanının ekolojik, sosyal, kültürel, ekonomik veya bilimsel gerekçelerle, hassas bir konum içinde bulunduğu düşünüldüğünde, ÖDDA statüsü altına alınması mümkündür. Sayıları az olmakla birlikte, IMO'nun gözetim ve denetimi ile bu statü altına konulan çeşitli deniz alanları içinde, dünyadaki en büyük mercan resif sistemini oluşturan, Büyük Set Resifi (Great Barrier Reef-Avustralya) ilk örneği oluşturur. 1990 tarihinde ÖDDA statüsü altına alınan resif için öngörülen bu özel statü, Avustralya ve Papua Yeni Gine tarafından yapılan talep üzerine, 2005 yılında, Torres Boğazı'nı da kapsayacak şekilde genişletilmiştir (Özgür, 2005: 40). Bu ilk uygulamayı 1997 yılında Küba'daki Sabana-Camagüey Takımadası, 2002 yılı itibariyle Kolombiya'da bulunan Malpelo Adası (Özgür, 2005: 51-63), ABD'de yer alan Florida Keys (Özgür, 2005: 47-51) ve Danimarka, Almanya, Hollanda arasında bulunan Wadden Denizi (Keskin, 2005: 73-79), 2003 yılında, Peru'daki Paracas Milli Rezervuarı (Keskin, 2005: 64-72), 2004 yılında Batı Avrupa Suları (Keskin, 2005: 80-91), 2005 yılı itibariyle ise İspanya'daki Kanarya Adaları (Özyurt, 2005: 101-104) ile Ekvador'da bulunan Galapagos Takımadası (Özyurt, 2005: 105-107) ve nihayet Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Litvanya, Polonya ve İsveç arasında kalan, Baltık Denizi kesimi (Özyurt, 2005: 92-100) için karara bağlanan, ÖDDA statüleri takip etmektedir⁴⁴.

Türk Boğazları'nın karşı karşıya kaldığı sorunlar dikkate alındığında ekolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan son derece hassas bir konumda olduğu ve ÖDDA ilanı için gerekli olan koşullara

⁴⁰ Ek 1 gereği "Özel Alan" statüsü altına alınan deniz alanları Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz, Körfez Bölgesi, Aden Körfezi, Antartika, Kuzey Batı Avrupa Suları, Arap Denizi'nin Oman Bölgesi, Güney Afrika'nın güney suları şeklinde sıralanabilir. ibid.

⁴¹ Ek II gereği "Özel Alan" Antartika alanı bakımından söz konusu olmuştur. ibid.

⁴² Ek V gereği Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz, Körfez Bölgesi, Kuzey Denizi, Antartika'nın 60 derece enlemin güneyin altında kalan kesimi, Meksika Körfezi ve Karayip Denizi'ni içine alan Genişletilmiş Karayipler'de "Özel Alan" ilanı söz konusudur. ibid.

⁴³ Baltık Denizi ve Kuzey Denizi, Ek VI gereği "Özel Alan" ilan edilmiştir.

⁴⁴ <http://www.oceanatlas.com/unatlas/issues/pollutiondegradation/specialareas/particularlysensitivesea> 14. Nisan 2006 itibariyle

sahip olduğu gibi bir görünüm ortaya çıkmaktadır(Ünlü, 1999: 84-85). Ancak, ilk bakışta cazip gelen bu yönde bir uygulamanın getireceği çözümlerle birlikte ne gibi sorunlara yol açabileceğinin de büyük bir titizlik içinde ortaya konulması gereklidir. ÖDDA kapsamına alınan deniz alanlarında mevcut uygulamaların ayrıntılı olarak incelenmesi ve uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar söz konusu olduğunda, ÖDDA statüsünün gündem konusu yapıp yapılmadığı, irdelenmesi gereken öncelikli konulardır. Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzüklerine yönelik olarak, IMO toplantıları sırasında karşı karşıya kaldığı itirazların, ÖDDA gibi özel bir statünün gündeme getirilmesi halinde, daha da kuvvetli bir şekilde ortaya konulacağı ve böyle bir sürecin Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönündeki talepleri tetikleme ihtimalinin de hesaba katılması gereklidir. Türkiye'nin, ülkesel egemenlik hakları bakımından, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile sağlanmış olan güvenceleri, 1998 Tüzüğü ile uluslararası topluma kabul ettirmiş olduğu kazanımları gözardı eden girişimler içinde olmayacağı, ÖDDA ile ilgili tartışmalar çerçevesinde, resmi yetkililer tarafından da ifade edilmiştir(Balık, 2005: 15-16).

6. Değerlendirme ve sonuç

Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin belirlenmesi sürecini ifade eden, Montreux Boğazlar Konferansı'nda müzakerelere katılan devletlerin hareket noktası askeri, stratejik veya ticaret gemilerinin geçiş düzeni konusunda olduğu gibi, ticari ve ekonomik olmuştur. Söz konusu kaygılar ekseninde belirlenen Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin sürekliliği, başarısı ve etkinliği de, uluslararası sistemin yapısı ve boğazlar konusunda politika üreten ülkeler arasındaki güç dengelerine ve Türkiye'nin uygulamalarına göre belirlenmiştir. 1936 yılında yürürlüğe giren Montreux Boğazlar Sözleşmesi 70 yılı aşkın bir süreden bu yana yürürlüktedir. Söz konusu sözleşmenin değiştirilmesi veya sona erdirilmesine yönelik resmi hukuksal bir girişim bugüne dek gerçekleşmemiştir. 1936 yılından sonra dünya politikasında önemli değişiklikler ortaya çıkmış olmasına rağmen, Sözleşme gerek II. Dünya Savaşı, gerekse artık sona eren soğuk savaş döneminde yürürlükte kalmıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin bu denli uzun bir süre uygulanabilmesinin uluslararası siyasi dengelerle yakın bağlantısı olmakla birlikte, Türkiye'nin bu sözleşmeyi en ağır siyasi koşullar altında bile, Karadeniz devletleri ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler arasında Sözleşme ile kurulmuş olan dengeyi gözeterek uygulamış olmasının, önemli payı olduğu görülmektedir.

Günümüzde, Türk Boğazları'na yönelik askeri, stratejik ve ekonomik kaygılara, bir de çevresel boyut eklenmiştir. Boğazlardan geçen ticaret gemilerinin sayısı her gün artmaktadır, bu gemilerin taşıdıkları yükler miktar ve çeşitlilik olarak geçmişte olduğundan çok farklı niteliktedir. Çevre güvenliği, gerek genel ulaşım güvenliği açısından, gerekse boğazın kıyılarına yönelik tehdit bakımından önem taşımaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı'nı çevreleyen kıyıların yoğun nüfus baskısına ek olarak, boğazlardan geçiş yapmakta olan gemilerden kaynaklanacak tehditler karşısındaki durumu, kaygı vericidir. Türkiye'nin içsuları rejimine tabi olan boğazlarda, geçiş serbestisi ilkesi ihlal edilmeksizin, çeşitli önlemler alınması söz konusu olmuştur. 1994 Tüzüğü ve onun yerini alan 1998 Tüzüğü ile bugüne dek uygulanan tedbirler, boğazlarda meydana gelen kazaları önlemek ve güvenli bir ulaşım düzeni getirmek bakımından oldukça etkili olmuştur.

Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin çevre ve ulaşım güvenliğini teminat altına alan hükümlere yer vermediği gerekçesiyle, değiştirilmesi veya yeni bir sözleşme yapmak üzere sona erdirilmesinin, ülkesel çıkarlarına uygun olacağı yönündeki görüş ve önerilere karşı, mesafeli ve ihtiyatlı bir tutum içindedir. Türk resmi makamları, deneyimli politikacı ve uluslararası hukuk uzmanları, zorlu bir diplomatik süreç sonunda, Montreux'da Türkiye lehine elde edilmiş kazanımların, yeni bir uluslararası konferansta gündeme getirilip tartışılmasının, Türkiye'yi, Montreux kazanımlarından ödün vermesi gereken bir noktaya doğru yönlendirme riski taşıdığı konusunda, büyük ölçüde görüş birliği içindedirler. Türkiye tarafından kabul edilen bir sözleşme olmamakla birlikte, BMDHS ile uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlar için getirilmiş olan transit geçiş rejiminin öngördüğü hukuksal statü gözönüne alındığında, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin müzakereye açılması olasılığına yönelik bu hassasiyetin nedeni açıklık kazanır.

Türk Boğazları'nın, IMO Rehber İlkeleri uyarınca ilan edilecek ve yönlendirilecek olan, ÖDDA statüsü altına konulması yönündeki görüşlerin de, ilk bakışta üzerinde düşünülmesi gereken bir seçenek gibi algılansa da, Türkiye'nin egemenlik hakları üzerinde orta ve uzun vadedeki olası etkileri nedeniyle, duyarlılık içinde ele alındığı ve bu konuda da, Türk Boğazları'na yönelik geleneksel ihtiyatlı tutumdan feragat edilmediği gözlenmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin çeşitli eksikliklerine rağmen 70 yıldan fazla bir süredir başarıyla uygulanmasının en önemli nedenlerinden birisi de, yönetim ve kontrolünde çok başlılık olmaması ve Karadeniz devletleri ile

Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkeler arasındaki dengenin, Türk makamları tarafından, Sözleşme'de yer alan esaslar ve denge anlayışı çerçevesinde gözetilmesi olmuştur. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan uluslararası komisyonun yetkilerinin, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile tümüyle Türkiye'ye devredilmiş olması ve boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenliğinin yeniden tesisi, sadece Türkiye açısından değil, boğazları kullanan tüm ülkeler bakımından da önemli bir güvence olarak kabul edilmektedir.

Kaynaklar

- ABDULLAYEV, C. (2005), Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin Yayınları, Ankara, 338 sayfa
- ALGAN, N. ve DÜNDAR, A. K. (2005), Türkiye'nin Çevre Konusunda Verdiği Sözler, TÜBA Raporları, Sayı 8, 136 sayfa.
- ARMAOĞLU, F. (1991), 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990, Cilt I, 7. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- AYBAY, G. (1995), "On the Power of Turkey to Regulate Free Passage Through the Straits", Turkish Straits, New Problems, New Solutions, Soysal, İsmail,(ed), Foundation for Middle East and Balkan Studies, ISIS, İstanbul, 53-103.
- BALIK, G. (2005), "Uluslararası Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması ve Özel Duyarlı Deniz Alanlarının Uluslararası Hukuktaki Dayanağı", Özel Duyarlı Deniz Alanları, Bayram Öztürk, Çetin Keskin (eds.) Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Eğitim Yayınları, İstanbul, No. 10, 7-17.
- ERKİN, F. C. (1968), Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Başnur Matbaası, Ankara, 450 sayfa.
- FORNARI, M. (2005), "Conflicting Interests in the Turkish Straits: Is the Free Passage of Merchant Vessels Still Applicable ?", The International Journal of Marine and Coastal Law, 20(2), 225-246.
- GÜNDÜZ, A. (1998), Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, Geliştirilmiş 3.baskı, Beta Yayınevi, İstanbul
- GÜNEŞ, Ş. (1991), Kapalı ve Yarı-Kapalı Denizlerin Hukuki Rejimi, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Yüksek Lisans Tezi.
- (2006), "Gabcikovo-Nagymaros Davası", AÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, 55(2), 91-116.
- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE (ICJ), Reports of Judgements, Advisory Opinions and Orders. Corfu Channel Case, 1949.
- İNAN, Y. (1995), Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Turhan Kitabevi, Ankara, 132 sayfa
- (2001), "The Current Regime of the Turkish Straits", Perceptions, Journal of International Affairs, March-May 2001, VI(1), 99-116.
- (2004), "The Turkish Straits", The Europeanization of Turkey's Security Policy: Prospects and Pitfalls, Ali L. Karaosmanoğlu, Seyfi Taşhan (eds.), Foreign Policy Institute, 159-177.
- JOYNER, C. C. ve MITCHELL, J. M. (2002), "Regulating Navigation through the Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law", The

- International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 17, No. 4, Kluwer Law International, 521-559.
- KARACAN, A. N. (2006), Lozan, Nokta Kitap, İstanbul, 567 sayfa.
- LÜTEM, İ. (1959), Deniz Hukukunda Gelişmeler, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, AÜ Hukuk Fakültesi Yayınları.137, Ankara, 516 sayfa
- MERAY, S. L. (1969), Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar Belgeler, Takım 1, Cilt 1, Kitap 1, AÜ SBF Yayınları, Ankara.
- MERAY, S. L. ve OLCAY, O. (1976), Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler, AÜ SBF Yayınları, 526 sayfa.
- NANDAN, S. N. (2002), "Legal Regime for Straits Used for International Navigation", Öztürk Bayram- Özkan Reşat (eds.) The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation, 16-17 Nov. 2002, Ataköy Marina, İstanbul, TÜDAV, Ofis Matbaası, İstanbul, 1-12
- OĞUZÜLGEN, S. (1995), "The Importance of Pilotage Services in the Turkish Straits for the Protection of Life, Property and the Environment", Turkish Straits, New Problems, New Solutions, İsmail Soysal, (eds.) ISIS, İstanbul, 105-125.
- ORAL, N. ve AYBAY, G. (1999), "The Meaning of Freedom of Passage and Navigation Under the 1936 Montreux Convention on the Regime of the Turkish Straits", Annual of Turkish Review of Balkan Studies, 1998/1999.
- ÖZEL DUYARLI DENİZ ALANLARI, (2005), Öztürk Bayram, Keskin Çetin (eds.) Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Eğitim Yayınları, İstanbul, 107 sayfa.
- ÖZERSAY, K. (1999), Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Tezler Dizisi: 6, Ankara, 295 sayfa
- ÖZGÜR, E. (2005), "Üç Özel Duyarlı Deniz Alanı (PSSA) Uygulamasının Ekolojik Kriterlerinin İrdelenmesi: Büyük Set Resifi, Florida Keys, Malpelo Adası", Özel Duyarlı Deniz Alanları, Bayram Öztürk, Çetin Keskin (eds.) Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Eğitim Yayınları, İstanbul, 39-63.
- ÖZMAN, A. (1984), 1982 BMDHS (çev.), İstanbul, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayını.
- ÖZTÜRK, B. (1995), "The İstanbul Straits, A Closing Biological Corridor", Turkish Straits, New Problems, New Solutions, İsmail Soysal, (ed.), ISIS, İstanbul, 145-155.
- ÖZYURT, D. (2005), "Baltık Denizi'nin Özel Duyarlı Deniz Alanı Olarak Gösterimi", "Kanarya Adalarının Özel Duyarlı Deniz Alanı Olarak Gösterimi", "Galapagos Adalarının Özel Duyarlı Deniz Alanı Olarak Gösterimi", Özel Duyarlı Deniz Alanları, Bayram Öztürk, Çetin Keskin (eds.) Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Eğitim Yayınları, İstanbul, 92-107.
- PAZARCI, H. (1986), Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, AÜ SBF Yayınları, Yayın No 550, 98 sayfa.
- (1999), Uluslararası Hukuk Dersleri, III. Kitap, Gözden Geçirilmiş 3.baskı, Ankara, Turhan Kitabevi
- (2001), Uluslararası Hukuk Dersleri, I. Kitap, Gözden Geçirilmiş 9.baskı, Ankara, Turhan Kitabevi
- (2003), Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Gözden Geçirilmiş 7.baskı, Ankara, Turhan Kitabevi,
- ROZAKIS, C. L. ve STAGOS, P. N. (1987), The Turkish Straits, International Straits of the World, Volume 9, Mangone G.J. (ed.) Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 199 sayfa.
- SANDER, O. (1991), Siyasi Tarih, 1918-1990, Genişletilmiş 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- SKARIDOV, A. (2002), "International Legal Aspects of Navigation in Kerchensky Strait", Öztürk Bayram- Özkan Reşat (eds.),The Proceedings of the Symposium on the

- Straits Used for International Navigation, 16-17 Nov. 2002, Ataköy Marina, İstanbul, TÜDAV, Ofis Matbaası, İstanbul, 42-52.
- SOSYAL, İ. (1989), Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, 1920-1945, Cilt 1, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI. Dizi
- TARHANLI, T. (1995), "Innocent Passage Regime and Illicit Arms Trafficking Through the Turkish Straits", İsmail Soysal, (eds.), Turkish Straits, New Problems, New Solutions, 33-52, ISIS, İstanbul.
- T.C. RESMİ GAZETE
- TOLUNER, S. (1984): Milletlerarası Hukuk Dersleri, Genişletilmiş Üçüncü Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul.
- (2000), "Boğazlardan Geçiş Düzenleme ve Montreux", Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Beta Basım A. Ş., İstanbul, 291-330.
- (2000 B), "Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu", Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Toluner Sevin, Beta Basım A. Ş., İstanbul, 435. sayfa. Beta Basım, 49-112
- TÜRKEŞ, M. (1998), "Atatürk Döneminde Türkiye'nin Bölgesel Dış Politikaları, 1923-1938", Atatürkçülük ve Modern Türkiye, Uluslararası Konferans, AÜ SBF Yayını, 129-142.
- ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) Kararları, <http://www.imo.org/environment>.
- ÜNLÜ, N. (2002), The Legal Regime of the Turkish Straits, International Straits of the World, Volume 13, Mangone G.J. (ed.) Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 186 sayfa.

Abstract

The Turkish Straits

The Turkish Straits which is comprised of the İstanbul Strait, the Sea of Marmara and the Çanakkale Strait is a part of the sea territory of Turkey and subject to the regime of internal waters. During the period of Turkish Republic, two subsequent international conventions were concluded to govern the passage regime through the Turkish Straits. 1923 Lozan Convention on Straits was in force only for 13 years and replaced by the Montreux Convention on Straits in 1936. The Turkish Straits, which have been the concern of many states, with respect to their strategic, military and commercial interests encounter a significant environmental stress now. The 1936 Montreux Convention falls short in responding the current environmental challenge generating from shipping related activities. In order to provide safety of navigation and to reduce the environmental risks posed by the ships, Turkish government enacted the “Maritime Traffic Regulation for the Turkish Straits and the Marmara Region” in 1994 and subsequently the 1998 “Maritime Traffic Regulation for the Turkish Straits” which replaced the 1994 Regulation. In this study the status of the Turkish Straits is examined in relation with the international legal status of straits used for international navigation; the historical developments recorded from Lozan to Montreux and with respect to legal regulations put into force by Turkey at national level.

Keywords: Commercial Vessels, Çanakkale Strait, Innocent Passage, İstanbul Strait, Lausanne Convention on Straits, Maritime Traffic Regulation, Montreux Convention on Straits, Rebus Sic Stantibus, Transit Passage, Turkish Straits.