

**75. YILINDA MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ  
KARADENİZ'İN DEĞİŞEN JEOPOLİTİĞİ ÇERÇEVESİNDE**

**THE 75<sup>TH</sup> ANNIVERSARY OF MONTREUX CONVENTION  
REGARDING THE REGIME OF TURKISH STRAITS  
IN THE FRAMEWORK OF THE CHANGING  
GEOPOLITICS OF THE BLACK SEA**

**75. ЛЕТИЕ КОНВЕНЦИИ МОНТРЕ О СТАТУСЕ ПРОЛИВОВ  
(В РАМКАХ МЕНЯЮЩЕЙСЯ ГЕОПОЛИТИКИ  
ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА)**

**ORTADOĞU STRATEJİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ  
CENTER FOR MIDDLE EASTERN STRATEGIC STUDIES  
Центр стратегических исследований Ближнего Востока**

**THE BLACK SEA INTERNATIONAL CENTER FOR RESEARCH AND DIALOGUE**



**75. YILINDA MONTRÖ  
BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ  
Karadeniz'in Değişen  
Jeopolitiği Çerçevesinde**

**THE 75<sup>TH</sup> ANNIVERSARY OF  
MONTREAUX CONVENTION REGARDING  
THE REGIME OF TURKISH STRAITS  
In the Framework of the Changing  
Geopolitics of the Black Sea**

**75. ЛЕТИЕ КОНВЕНЦИИ МОНТРЕ О  
СТАТУСЕ ПРОЛИВОВ  
(В РАМКАХ МЕНЯЮЩЕЙСЯ ГЕОПОЛИТИКИ  
ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА)**

Ankara - TÜRKİYE ORSAM © 2011

Bu raporun içeriğinin telif hakları ORSAM'a ait olup, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak gösterilerek kısmen yapılacak makul alıntılar ve yararlanma dışında, hiçbir şekilde önceden izin alınmaksızın kullanılamaz, yeniden yayımlanamaz. Bu raporda yer alan değerlendirmeler yazarına aittir; ORSAM'ın kurumsal görüşünü yansıtmamaktadır.

## ORTADOĞU STRATEJİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ

### Tarihçe

Türkiye’de eksikliği hissedilmeye başlayan Ortadoğu araştırmaları konusunda kamuoyunun ve dış politika çevrelerinin ihtiyaçlarına yanıt verebilmek amacıyla, 1 Ocak 2009 tarihinde Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) kurulmuştur. Kısa sürede yapılanan kurum, çalışmalarını Ortadoğu özelinde yoğunlaştırmıştır.

### Ortadoğu’ya Bakış

Ortadoğu’nun iç içe geçmiş birçok sorunu barındırdığı bir gerçektir. Ancak, ne Ortadoğu ne de halkları, olumsuzluklarla özdeşleştirilmiş bir imaja mahkum edilmemelidir. Ortadoğu ülkeleri, halklarından aldıkları güçle ve iç dinamiklerini seferber ederek barışçıl bir kalkınma seferberliği başlatacak potansiyele sahiptir. Bölge halklarının bir arada yaşama iradesine, devletlerin egemenlik halklarına, bireylerin temel hak ve hürriyetlerine saygı, gerek ülkeler arasında gerek ulusal ölçekte kalıcı barışın ve huzurun temin edilmesinin ön şartıdır. Ortadoğu’daki sorunların kavranmasında adil ve gerçekçi çözümler üzerinde durulması, uzlaşmacı inisiyatifleri cesaretlendirecektir. Söz konusu çerçevede, Türkiye, yakın çevresinde bölgesel istikrar ve refahın kök salması için yapıcı katkılarını sürdürmelidir. Cepheleşen eksenlere dâhil olmadan, taraflar arasında diyalogun tesisini kolaylaştırmaya devam etmesi, tutarlı ve uzlaşmacı politikalarıyla sağladığı uluslararası desteği en etkili biçimde değerlendirebilmesi bölge devletlerinin ve halklarının ortak menfaatidir.

### Bir Düşünce Kuruluşu Olarak ORSAM’ın Çalışmaları

ORSAM, Ortadoğu algılamasına uygun olarak, uluslararası politika konularının daha sağlıklı kavranması ve uygun pozisyonların alınabilmesi amacıyla, kamuoyunu ve karar alma mekanizmalarına aydınlatıcı bilgiler sunar. Farklı hareket seçenekleri içeren fikirler üretir. Etkin çözüm önerileri oluşturabilmek için farklı disiplinlerden gelen, alanında yetkin araştırmacıların ve entelektüellerin nitelikli çalışmalarını teşvik eder. ORSAM; bölgesel gelişmeleri ve trendleri titizlikle irdeleyerek ilgililere ulaştırabilen güçlü bir yayım kapasitesine sahiptir. ORSAM, web sitesiyle, aylık Ortadoğu Analiz ve altı aylık Ortadoğu Etütleri dergileriyle, analizleriyle, raporlarıyla ve kitaplarıyla, ulusal ve uluslararası ölçekte Ortadoğu literatürünün gelişimini desteklemektedir. Bölge ülkelerinden devlet adamlarının, bürokratların, akademisyenlerin, stratejistlerin, gazetecilerin, işadamlarının ve STK temsilcilerinin Türkiye’de konuk edilmesini kolaylaştırarak bilgi ve düşüncelerin gerek Türkiye gerek dünya kamuoyuyla paylaşılmasını sağlamaktadır.

## **Prof. Dr. Necmettin AKTEN**

Prof. Dr. Necmettin Akten 1942 Yılında İzmit'te doğdu. İlk ve orta öğrenimini İzmit'te tamamladı. Daha sonra Yüksek Denizcilik Okulu'nun Güverte Bölümünü 1965 yılında bitirdi. Türk ve yabancı bayraklı ticaret gemilerinde zabıtlık, 2.kaptanlık ve kaptanlık yaptı. Ulaştırma Bakanlığı hesabına İngiltere'de University of Wales, Institute of Science and Technology 'de navigasyon ihtisası yaptı. Yurda dönüşünde Yüksek Denizcilik Okulu'nda öğretim elemanı olarak göreve başladı. Bu görevi 1969–82 yılları arasında sürdürdü.

Yüksek Denizcilik Okulu'ndaki görevi sırasında 1973–74 öğretim döneminde Norveç Hükümetinin bur-sunu kazanarak Det Norske Shippingakademi'de deniz işletmeciliği ihtisası yaptı. 1975 Yılında aynı yüksekokulun Ulaştırma-İşletme Bölümü'nü kurdu ve ilk bölüm başkanlığı görevini yürüttü. 1979–82 Döneminde de Güverte Bölüm Başkanlığı görevini yürüttü. Bu arada 1987–91 döneminde İ.Ü İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü bünyesinde açılan Deniz İşletmeciliği programında öğretim elemanı olarak görev aldı.

1990–93 Yılları arasında İ.Ü İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü'nde Deniz İşletmeciliği bilim dalında yüksek lisans öğrenimi gördü. 1993–97 Döneminde İ.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim dalında doktora öğrenimini tamamlayarak 12.06.1997 tarihinde doktor unvanı aldı. 16.11.1999 Tarihinde doçentlik sınavını başarılarak Gemi Yönetim Mühendisliği Anabilim Dalında doçent oldu. 13.02.2006 tarihinde profesörlüğe atandı.

Prof. Dr. Necmettin Akten, 3–7. Dönem Beşyillik Kalkınma Planları'nda Deniz Ulaştırması ve Limanlar alt komisyonlarında üyelik, raportörlük ve komisyon başkan vekillikleri yaptı. VIII. Beşyillik Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Başkanlığı görevinde bulundu (1999–2000). 1998 Yılında yapılan 9.Ulaştırma Şurası'nda Deniz Ulaştırması Çalışma Grubu Başkanlığı görevini yürüttü. IX. Beşyillik Kalkınma Planı çalışmalarında da görev aldı.

IMO ve UNCTAD gibi Birleşmiş Milletler örgütlerinde “Multimodal Transport Convention - Çoklu Taşı-macılık Sözleşmesi”, “INMARSAT - Denizde Uyduyla Haberleşme Örgütü”, “Maritime Fraud and Piracy - Denizde Sahtecilik ve Haydutluk” konulu diplomatik konferanslarda ve IMO Genel Asamblelerinde Türkiye delegesi ve delegasyon sözcüsü olarak görevlendirildi. Ayrıca, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Gemiadamları Yönetmeliği hazırlama kuruluna başkanlık etti.

Prof.Dr. Necmettin Akten, Dünya Bankası ile yürütülen Türkiye Limanlarının Modernizasyonu proje-sinde Türkiye eşbaşkanı olarak görev yaptı. Piri Reis konusundaki çalışmalarından ötürü Eylül 1972'de İngiltere Kraliyet Navigasyon Enstitüsü üyeliğine seçildi. Halen İngiliz Nautical Institute üyesidir. Ayrıca bu Enstitünün Türkiye kurucu Branş Başkanı olarak görev yapmıştır.

Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneğinde başkanlık yaptı (1992–94); İstanbul Deniz Otobüsleri proje-sinde - işin başından itibaren (uygun gemi tipinin belirlenmesi, gemilerin ve kapasitelerinin seçimi ve İDO'nun kurulması dâhil - Albatros A.Ş genel müdürü sıfatıyla etkin görev aldı (1984–87).

Uzakyol Kaptanı yeterliğine de sahip olan Prof.Dr. Necmettin Akten Ağustos 1993'de Ukrayna Ulaştırma Bakanlığı'nın talebi üzerine Fedor Şalyapin adlı Ukrayna bayraklı transatlantikte Rusya Federasyonu, Uk-rayna ve Latvia limanlarının 32 liman işletme yöneticisine liman işletmeciliği semineri vermiştir. İngilizce sürdürülen eğitim, transatlantik seyirde iken yapılmıştır.

Prof. Dr Necmettin Akten İ.Ü Mühendislik Fakültesi bünyesinde 09.08.1995 tarihinde öğretim görevlisi olarak göreve başladı. 08.11.2002 -25.07.2005 Döneminde İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'nde Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı Başkanlığı yaptı. İ.Ü Mühendislik Fakültesi elemanı olarak görevde bulunduğu sırada Kocaeli Üniversitesi, İTÜ Denizcilik Fakültesi, İÜ İşletme İktisadi Enstitüsü ve Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde de dersler vermiştir.

30 Yılı aşkın süredir yargı nezdinde bilirkişilik, ticari ihtilaflarda hakemlik ve dispeçörlük yapmaktadır. Prof.Dr. Necmettin Akten 17.03.2006 tarihinde öğretim üyesi olarak görev yaptığı İÜ Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünün başkanlığına atandı. Öğretim üyeliği meyanında Bölüm Başkanlığı görevini de sürdürdü. Prof.Dr. Akten 02.07.2007 tarihinde Mühendislik Fakültesi Yönetim Kurulu üyeliğine seçildi. 28.01.2009 Tarihine kadar bu görevleri sürdürdü. 28.01.2009 tarihinde yaş haddinden emekli oldu.

Evlü ve iki çocukludur. İngilizce ve orta derecede Norveççe bilmektedir. 2 Tanesi İngilizce olmak üzere 4 tezi ve çok sayıda yayınlanmış tek isimli ve ortak isimli kitapları ve makaleleri bulunmaktadır.

Prof. Dr. Necmettin Akten 2007 yılından beri Dünya Gazetesi Perşembe Rotası'nda köşe yazarlığı, 2008-2009 yıllarında TRT İstanbul Radyosu'nda düzenli denizcilik yayınlarına program danışmanlığı yaptı. Bu kapsamda "Üsküdar Faciası" konulu 02.03.2009 tarihli radyo yayını Türkiye Gazeteciler Cemiyeti'nin radyo dalındaki ödülüne layık bulundu.

### **Dr. Jale Nur ECE**

Ankara doğumlu olup ilk, orta ve lise tahsilini Ankara'da tamamlamıştır. Orta Doğu Teknik Üniversitesi İstatistik Bölümünden mezun olmuştur. Belçika Hükümeti'nden burslu Antwerp Üniversitesi'nde Port Management&Harbour Administration (Liman İşletme ve Yönetimi) master'ı yapmış olup ayrıca, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yüksek Lisans eğitimini, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nde doktorasını tamamlamıştır. Doktora çalışmalarını deniz emniyeti ve deniz kazaları konusunda yürütmüştür. Bir kamu kuruluşunda görev yapmaktadır. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü'nde yüksek lisans ve doktora öğrencilerine deniz emniyeti ve güvenlik sistemleri konusunda ders vermektedir. Çeşitli gazete, sektör dergileri, internet ve bilimsel dergi ve bildiri kitaplarında denizcilik ve liman sektörü, deniz emniyeti ve güvenliği, özelleştirmeye ilişkin çok sayıda yayınlanmış makaleleri mevcut olup bunlara ilişkin çeşitli üniversitelerde, denizcilik kuruluşlarında ve uluslararası kuruluşlarda ulusal ve uluslararası konferanslar vermiş ve bildiriler sunmuştur. Denizcilik sektörüne ilişkin çeşitli komisyonlarda ve çalışmalarda danışman ve uzman olarak görev almıştır. Ece'nin 2007 yılında "İstanbul Boğazi'ndeki Deniz Kazaları ve Analizi" başlıklı kitabı yayınlanmıştır.

### **Nilüfer ORAL, J.D.**

Nilüfer Oral, İstanbul Bilgi Üniversitesi hukuk fakültesinde öğretim görevlisidir. Lisans eğitimini University of California, Berkeley'de tamandıktan sonra Juris Doktora derecesini Santa Clara University Law School da yaptı. Ayrıca Université de Paris I (Sorbonne-Pantheon) da uluslararası hukuk konusunda Diplome des Etudes Approfondies derecesini aldı. Nilüfer Oral 1997-2002 yılları arasında Türk Dışişlerinin danışmanı olarak IMO toplantılarına katıldı. Ayrıca Mavi Marmara konusunda Türk Dışişlerine danışmanlık yapıyor. Rodos Deniz Hukuku Akademisine birçok kere ders vermek için davet edilmiştir. Deniz hukuku konusunda birçok uluslararası yayını vardır. Ayrıca birçok uluslararası konferansa konuşmacı olarak davet edilmiştir.

## *İçindekiler*

Takdim.....	6
Özet.....	7
1. Türk Boğazları ve Montrö Sözleşmesi.....	8
2. Türk Boğazlarının Tarihsel Durumu.....	8
3. Türk Boğazlarının Hukuki Durumu ve Seyir Rejimi .....	10
3.a. Montrö Sözleşmesi'nde bulunan ticaret gemilerinin “tam serbest geçiş” ilkesinin anlamı.....	10
3.b. 1994/1998 Türk Boğazları Tüzüğü ve IMO .....	12
3.c. Türk Boğazlarından Savaş Gemilerinin Geçiş Hakları.....	15
3.d. Montrö Sözleşmesi'nin Feshi.....	16
4. Türk Boğazlarında Deniz Trafığı .....	16
5. İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazaları .....	18
6. Türk Boğazları: 21.Yüzyılın Ulaşım ve Enerji Koridoru .....	20
Sonuç: Türk Boğazlarının Geleceği .....	22

## TAKDİM

Bu yıl Montrö Sözleşmesinin 75. yılı kutlanacak. Türk Boğazlarından hem ticari hem harp gemilerinin duraksız geçişi 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesi'nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesinin 2. maddesine göre sulh zamanında, ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece hiçbir merasime tabi olmadan "tam serbest" geçiş hakkına sahiptir.

Türk Boğazlarının tarafları, Boğazlardan yararlanacak gemi ile Boğazların sahibi olarak Türkiye Cumhuriyeti Devleti'dir. Her iki tarafın da birbirlerine karşı hakları ve yükümlülükleri söz konusudur.

Çalışmada Türk Boğazlarının Tarihsel Durumu, Türk Boğazlarının geçmişten günümüze kadarki sürecinin, özellikle jeostratejik ve jeopolitik açıdan değerlendirilmesi, Türk Boğazlarında seyir ve sefer serbestisini düzenleyen yürürlükteki hukuk rejimi olan Montrö Sözleşmesi ve Türkiye'nin kendi Boğazlarından seyir güvenliğini korumak için koyduğu uygulamaların uluslararası denizcilik tarafından kabul edilmesine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü müzakereleri, Türk Boğazlarından Savaş Gemilerinin Geçiş Hakları, Türk Boğazlarında deniz trafiği ve İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalar, bir ulaşım ve enerji koridoru olarak Türk Boğazları incelenmiştir.

Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı ve tehlikeli yük miktarında artış Boğazların çevre güvenliğini tehdit etmektedir. Hazar Bölgesi petrolünün ve doğal gazının Avrupa ve dünya pazarlarına Türk Boğazları üzerinden taşınması Boğazların daha fazla enerji köprüsü haline gelmesine neden olacak ve bu da İstanbul Boğazı'nın ekonomik ve stratejik önemini daha da artırmakla birlikte Türk Boğazlarının trafiğini ve dolayısıyla kaza riskini arttıracaktır.

Boğazlardaki trafik yoğunluğu hızlı teknolojik gelişmelere, ekonomik ve siyasi koşullara göre değişiklik göstermektedir. Karadeniz'in yeniden şekillenen jeopolitiği, hem Karadeniz hem Akdeniz ülkesi olan Türkiye'nin, coğrafyası ve potansiyeli ile dünya siyasetinde, birbirine karşıt olan kuvvetler karşısında dünya barışını korumak açısından yaşamsal sorumluluğu olduğunu tekrar hatırlatmıştır. Bu nedenle Türkiye, bazı Batı ülkelerinin zaman-zaman ortaya attığı Montrö Sözleşmesi'nin kısmen de olsa değiştirilmeye zorlanma gayretleri karşısında, Türk Boğazları üzerine yakın tarihi yeniden analiz ederek Montrö Sözleşmesi'nin devamlılığını koruyucu ve destekleyici yönde yeni stratejiler geliştirmek durumundadır.

Saygılarımızla,

**Hasan Kanbolat**  
**ORSAM Başkanı**

**Doç. Dr. Hasan Ali Karasar**  
**The Black Sea International**  
**Koordinatörü**

**Hazırlayan:** Prof. Dr. Necmettin AKTEN  
Dr. Nur Jale ECE  
Nilüfer ORAL, J.D.  
Hasan KANBOLAT

# 75. YILINDA MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde

## Özet

*Türk Boğazlarından hem ticari hem harp gemilerinin duraksız geçişi 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesi'nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Türk Boğazları, Montrö Sözleşmesi uyarınca uluslararası seyrişefere açık olup söz konusu sözleşmenin 2. Maddesine göre, duraksız geçen gemilerin, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsun "tam serbest" geçiş hakkına sahiptir.*

*Zararsız geçişe getirilen bu kısıtlamaların dünyada sadece Türk Boğazlarında uygulanması, geçiş rejiminin kendine münhasır veya sui generis olduğunu göstermektedir. Montrö Sözleşmesi hem Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı ticaret gemilerinin geçiş haklarını hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki haklarını belirleyen dünyadaki tek sözleşmedir. Montrö Sözleşmesi sayesinde Türkiye, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne tabii olan diğer boğaz kıyıdaş ülkelere nazaran çok daha geniş haklara sahiptir. Türkiye Türk Boğazlarını Montrö Sözleşmesi sayesinde 1982 BMDHS'nin öngördüğü transit geçiş rejiminin dışında tutabilmiştir.*

*Montrö Sözleşmesi'nin 21. maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti, Türk Boğazlarından savaş gemilerinin geçişini dilediği şekilde düzenleyebilir. Söz konusu Sözleşmenin 20. maddesine göre Türkiye savaş durumunda savaşan taraf ise Boğazları harp gemilerine kapatabilir veya Montrö hükümlerinde öngörülmüş olan Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelere getirilen tonaj sınırını tamamen kaldırabilir. Montrö Sözleşmesinin Türkiye'ye bu hakları sadece "savaş durumunda iken" değil "pek yakın bir savaş tehdidi" altında olması durumunda da tanınması gibi bir düzenleme, uluslararası hukukta bir istisna olarak yalnızca Türk Boğazları için "Montrö Anlaşması" ile yapılmıştır.*

*Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı ve tehlikeli yük miktarında artış Boğazların çevre güvenliğini tehdit etmektedir. Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır. Montrö Sözleşmesi'ndeki hükümlere ters düşmemek, genel uluslararası ilkelere bağlı kalmak ve Boğazlardan geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla; deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi Sözleşmede düzenlenmeyen konularda, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçiş düzenleme yetkileri saklıdır. Bu kapsamda 1994 yılında uygulamaya konulan ve 1988 yılında revize edilen Türk Boğazları Tüzüğü ve 31.12.2003 yılında tesis edilen Gemi Trafik Sistemi (VTS) özellikle İstanbul Boğazı'ndaki kaza riskini önemli ölçüde azaltmıştır.*

*Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 75 yıllık süreçte ülkemiz ve Karadeniz güvenliğini sağlamaya, bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuş ve olmaya devam etmekte olup hassasiyetle yaklaşılması ve korunması gerekmektedir.*



*“Boğazların Türkiye’nin yüreği olduğunu söyleyeceğim. Boğazlar aynı zamanda Romanya’nın ciğerleridir. Bir bölge, coğrafi konumuyla bir ulusun yüreği ve bir başka ulusun da ciğerleri olduğu zaman en basit bilgelik, bu iki ulusa birleşmeyi ve bir bütün oluşturmayı zorunlu kılar. Bunu Romanya da, Türkiye de anlamış bulunmaktadır.”*

**Romanya Temsilcisi ve Dışişleri Bakanı Titulesco, Montrö, 1936**

## 1. Türk Boğazları ve Montrö Sözleşmesi

Türk Boğazları (veya Türk Boğazlar Bölgesi); İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’nda bütünleşen, uluslararası deniz trafiğine açık bir geçittir.<sup>1</sup> Türk Boğazları, Karadeniz’i Ege Denizi’ne ve Akdeniz’e, Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı yoluyla da okyanuslara bağlar.<sup>2</sup> Türk Boğazlarının konumu, Marmara Denizi’nin yapısı itibarıyla hiçbir uluslararası boğaza benzememektedir. Kıyılarının tamamı Türk toprakları ile çevrili ve tarihî olarak iç sular rejimine tabii Marmara Denizi’nden geçen ve tamamen milli boğaz özelliğine sahip İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Montrö Sözleşmesi doğrultusunda milletlerarası ulaşımda kullanılmaktadır.<sup>3</sup>

Lozan’da 24 Temmuz 1923’de imzalanan ve Türkiye’nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini kısıtlayan Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme’nin yerini on üç yıl sonra, 20 Temmuz 1936’da imzalanan Montrö Sözleşmesi almıştır. İmzalanma aşamasından itibaren yürürlükte kalma süresinin bile uzun tartışmalara neden olmasına rağmen, Montrö Sözleşmesi; II. Dünya Savaşı, Varşova Paktı ile Sovyetler Birliği’nin dağılması gibi büyük sarsıntıları atlatabilmiş ve Temmuz 2010’da 74. doğum gününü kutlamıştır. Montrö Sözleşmesi, yürürlükteki en eski uluslararası sözleşmelerden de biridir.

## 2. Türk Boğazlarının Tarihsel Durumu

Türk Boğazlarının geçmişten günümüze kadarki sürecinin, özellikle jeostratejik ve jeo-

politik açıdan değerlendirilmesi, Boğazların geleceğine çok yönlü bir bakış açısı sağlamak bakımından önemlidir. Bu bağlamda Türk Boğazlar rejimi, Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti dönemi olmak üzere ikiye ayrılabilir. Ayrıca, Montrö Sözleşmesi’nin imzalanmasına kadar Türk Boğazları ile ilgili yapılan uluslararası antlaşmalar da Türk Egemenliği Dönemi (1453-1809), İkili Antlaşmalarla Düzenleme Dönemi (1809-1841) ve Çok Taraflı Antlaşmalar Dönemi (1841-1923) olarak üç dönemde toplanabilir.<sup>4</sup>

Türk Boğazları, 1453’te İstanbul’un fethiyle tamamen Osmanlı Devleti’nin kontrolü altına girmiştir. Hukuken bunun anlamı, hangi gemilere Türk Boğazlarında seyir hakkı verileceğine Osmanlı Devleti’nin karar vermesi, dolayısıyla Türk Boğazlarının yabancı bandıralı gemilere yasaklanmasıdır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nın Osmanlı egemenliğine geçmesinden sonra Boğazlar yabancı devletlerin gemilerinin geçişine kapatılmış ve bu kapalılık sürekli bir kural haline getirilmiştir. Osmanlı Devleti’nin güçlü olduğu dönemlerde uygulanan “kapalılık” ilkesi, devletin zayıflamaya başladığı 18. yüzyılın başlarından itibaren delinmiştir.<sup>5</sup>

Çarlık Rusyası’nın 1699’da “Karlofça Antlaşması” ile Azak Kalesi’ni ele geçirip Azak Denizi’nde bir filo kurması, Karadeniz’deki statüyü değiştirmek için attığı ilk ciddi adım olmuş, Boğazların statüsünde yeni bir dönem başlamıştır.<sup>6</sup> Böylece, Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusyası arasında devam eden Boğazlar sorununa Avrupa devletleri müdahale etmiş ve söz konusu sorun daha da genişleyerek Boğazlar üzerindeki egemenlik, birden fazla devletin olmasına bırakılmıştır.

Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusyası arasında 1774’te imzalanan “Küçük Kaynarca Antlaşması” ile Çarlık Rusyası Karadeniz’de ticaret gemileri bulundurma, ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlardan geçirme hakkını elde etmiştir. 1798 ve 1805 Osmanlı-Rus İttifak Antlaşmaları ile de Boğazlar üçüncü dev-

letlerin savaş gemilerine kapatılırken, Rus savaş gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmıştır. Ancak, 1807'de iki ülke arasında çıkan savaş sonucunda bu antlaşma yürürlükten kalkmıştır. Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imzalanan 5 Ocak 1809 tarihli "Kale-i Sultaniye Antlaşması" ile padişahın fermanı olmadıkça yabancı savaş gemilerinin geçişini yasaklayan kural resmen tanınmıştır.

Osmanlı Devleti ve Çarlık Rusyası arasında 1829'da imzalanan "Edirne Antlaşması" ile Rus ticaret gemilerine hem Karadeniz'de, hem de Boğazlarda serbest seyir hakkı tekrar tanınmış ve geniş ticari haklar sağlanmıştır. 8 Temmuz 1833 tarihinde imzalanan "Hünkar İskelesi Antlaşması"nda "Rusya bir saldırıya uğrarsa İngiltere ve Fransa'ya karşı Osmanlı, Boğazları kapatacak" hükmü yer almıştır. Böylece Rusya, Boğazlar üzerinde büyük avantaj sağlamış, Karadeniz'deki güvenliğini artırmış ve bu durum Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını tek başına kullandığı son antlaşma olmuştur. 13 Temmuz 1841'de imzalanan "Londra Boğazlar Sözleşmesi" ile Türk Boğazları için yeni bir dönem başlamıştır. İlk kez Karadeniz ve Türk Boğazları "toplu" veya "çok taraflı" bir anlaşma ile düzenlenmiş ve ikili sözleşmeler devri kapanmıştır. Sözleşme'nin tarafları Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya, Rusya ve Osmanlı Devleti olmuştur. "Londra Boğazlar Sözleşmesi"nin önemi, Boğazların uluslararası bir statü kazanmasının yanında, Osmanlı'nın Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarına kısıtlama getirilmesi, Rusya'nın Boğazlar üzerindeki üstünlüğünü kaybetmesi ve Fransa ile İngiltere'nin Akdeniz'deki güvenliklerini artırmasıdır. Hukuki önemi ise, Osmanlı Devleti'nin yabancı savaş gemilerine barış zamanında geçiş yasağı getirmesidir. "Londra Boğazlar Sözleşmesi" ile Boğazların barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı uluslararası bir yükümlülük altına alınmıştır.

Rusya'nın yenilgisiyle sonuçlanan Kırım Savaşı sonrasında, Karadeniz'i tamamen askersizleştiren hükmün yer aldığı "Paris Sözleşmesi"

ise; Osmanlı Devleti, Rusya, İngiltere, Fransa, Piemento, Sardunya, Avusturya ve Prusya arasında 30 Mart 1856 tarihinde imzalanmıştır. Bu sözleşme ile Osmanlı ve Rusya'nın Karadeniz'deki varlıkları belli hükümlere bağlanmıştır. Bahsi geçen hükümle Rus donanmasının Boğazlardan geçmesini engellemek için, Osmanlı Devleti de olmak üzere tüm devletlerin askerî gemilerinin geçişini yasaklanmıştır. Ayrıca bu sözleşme ile 1841 Boğazlar Sözleşmesi geçerli olacak, Rusya ve Osmanlı Devleti Karadeniz'de savaş gemisi ve tersane bulundurmayacaktır.<sup>7</sup>

13 Mart 1871'de ise dokuz maddelik "Karadeniz Hakkında Londra Boğazlar Sözleşmesi" imzalanmıştır. Bu sözleşme ile Karadeniz'in tarafsızlığı kaldırılmış ve Babiâli'nin müttefiklerinin barış zamanında da Sultanın izni ile Boğazlardan savaş gemisi geçirebilecekleri kabul edilmiştir. Böylece, Osmanlı Devleti 1841 ve 1856 antlaşmalarıyla egemenlik haklarına konan kısıtlamalardan büyük ölçüde kurtulmuştur. Osmanlı Devleti ile İngiltere, Fransa, Avusturya, Macaristan İmparatorluğu, Almanya, İtalya ve Rusya arasında 1878'de imzalanan "Berlin Antlaşması"nda ise barış zamanında Boğazların -önceki antlaşmalara uygun olarak- serbest geçişe açık olması ve savaş zamanında Osmanlı Devleti'nin kontrolünde olması kararlaştırılmıştır.<sup>8</sup> 10 Ağustos 1920'de imzalanan Sevr Antlaşması taslağının 37. maddesine göre de, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nda, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine ve uçaklarına, geçiş serbestisi tanınacaktır. Bu bölge abluka edilmeyecek ve bu bölgede, savaş hukukunun muhariplere tanıdığı haklar kullanılmayacaktır. Boğazlardan geçiş düzenleme ve bu düzeni uygulama yetkisi de Osmanlı Devleti'nin temsil edilmediği bir uluslararası komisyona bırakılmıştır.

Lozan Antlaşması'nın 23. maddesi gereğince antlaşmaya ek olarak imzalanan 24 Temmuz 1923 tarihli "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"ne kadar Türk Boğazlarından geçiş rejimi 1871 "Londra Sözleşmesi" ile düzenlenmiştir. Bu

Sözleşme’de Boğazların ticaret gemilerine açık olduğu ilkesi getirilmiştir. “Lozan Boğazlar Sözleşmesi” ile Boğazların askerden arındırılmasına karar verilmiş ve barış zamanında Karadeniz’e girecek yabancı bayraklı savaş gemilerinin tonajına sınır konmuştur. Ancak, İngiltere’nin ısrarıyla savaş zamanında da tonaja bakılmaksızın savaş gemilerine geçiş hakkı sağlanmıştır. “Lozan Boğazlar Sözleşmesi”nin temel ilkeleri Boğazlar Bölgesi’nin askersizleştirilmesi ve Boğazlar Komisyonu’nun kurulmasıdır. Çünkü Osmanlı Devleti, “Londra Sözleşmesi” ile kendi güvenliği açısından gerektiğinde “dost veya müttefik” güçlerin savaş gemilerine Boğazları açabilecektir.

Türk Boğazlarının halen uygulanmakta olan uluslararası hukuki statüsü ise Montrö Sözleşmesi ile belirlenmiş olup, bu anlaşma ile kendi toprakları ve Boğazlar üzerinde Türkiye’nin egemenliğini tamamen ortadan kaldıran “Uluslararası Boğazlar Komisyonu” ve “askerden arındırılmış bölge” kaldırılmıştır<sup>9</sup>. 20 Temmuz 1936’da Bulgaristan, Büyük Britanya, Avustralya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından imzalanan “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” 31 Temmuz 1936 günlü, 3056 sayılı yasa ile TBMM tarafından onaylanmış ve 9 Kasım 1936’da yürürlüğe girmiştir. Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazlarından ticaret ve savaş gemilerinin geçiş rejimlerini düzenleyen temel belge niteliğindedir. Montrö Sözleşmesi, imzalandığı tarihten bu yana önemini ve geçerliliğini koruyan az sayıdaki çok taraflı sözleşmelerden biridir.<sup>10</sup>

### 3. Türk Boğazlarının Hukuki Durumu ve Seyir Rejimi

Türk Boğazlarında seyir ve sefer serbestisini düzenleyen yürürlükteki hukuk rejimi, yukarıda belirtildiği üzere Montrö Sözleşmesi’dir. Türk Boğazlarından hem ticaret hem savaş gemilerinin duraksız geçişi, 29 madde ve 4 ayrı ekten oluşan Montrö Sözleşmesi’nin öngördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir.

20 Temmuz 1936’da İsviçre’nin Montreux (Montrö) kentinde imzalanan ve bu yerin adını alan Sözleşme, hukuk dilinde “kendine münhasır” anlamına gelen “*sui generis*” olarak adlandırılır.<sup>11</sup>

Türk Boğazlarının tarafları, Boğazlardan yararlanacak gemi ile Boğazların sahibi olarak Türkiye Cumhuriyeti Devleti’dir. Her iki tarafın da birbirlerine karşı hakları ve yükümlülükleri söz konusudur. Montrö Sözleşmesi’nde de geçen seyir serbestisi kavramı, zaman içinde yeni anlamlar kazanmıştır.

### 3.a. Montrö Sözleşmesi’nde bulunan ticaret gemilerinin “tam serbest geçiş” ilkesinin anlamı

Montrö Sözleşmesinin 2. maddesine göre “sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece,...<sup>3</sup> üncü maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain *tam serbestisinden* müstefid olacaklardır...”

İlk bakışta yani *prima facie*, söz konusu olan geçiş hakkı açık denizlerde öngörülen “serbest geçiş” hakkı olarak yorumlanabilir. Fakat, birçok Türk uluslararası hukuk uzmanı Montrö Sözleşmesindeki ticari gemiler için söz konusu olan “tam serbest geçiş” hakkın “zararsız geçiş” hakkı olarak göstermiştir.<sup>12</sup> Bu kendine münhasır olan, yani *sui generis*, bir zararsız geçiş hakkıdır. Bu sonuca varmanın iki temel dayanağı vardır. Birincisi, Montrö Sözleşmesi’nin yürürlüğe girdiği tarihte, henüz bir uluslararası deniz hukuku sözleşmesinin bulunmaması nedeniyle uluslararası teamül hukuka başvurulmasıdır. İkincisi de Montrö Sözleşmesi’nin resmi tutunaklarıdır.

1936 yıllarında henüz uluslararası deniz hukukunu düzenleyen bir sözleşme yoktu. Bu durum, ancak yıllar sonra 1958 Birleşmiş Milletleri Cenevre Sözleşmeleri<sup>13</sup> ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982 DHS) ile değişmiştir. Bundan dolayı, uluslara-

rası hukuk teamülüne başvurmak gerekmiştir ve o yılların teamül hukukuna göre ticaret ve savaş gemilerin karasularında zararsız geçiş haklarına sahiptirler. Bu kural, 1949 *Korfu Boğazı Davasında* Uluslararası Adalet Divanı tarafından beyan edilmiştir.<sup>14</sup> Bu önemli kararda, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yer alan ve uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan geçişin ertelenmeyeceği zararsız geçiş olduğu beyan edilmiştir. Montrö Sözleşmesi açısından *Korfu Boğazı Davasının* önemi, savaş gemilerinin geçiş haklarının söz konusu olmasıdır.<sup>15</sup>

Zararsız geçişin tanımı, uluslararası hukuka göre “Geçiş kıyı Devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine hanel getirmediği zararsızdır”. Ne var ki, 46 yıl sonra, uluslararası hukuk uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda uygulanan ertelenmeyen zararsız geçiş hakkına *transit geçiş*<sup>16</sup> rejimi ile önemli değişiklikler getirmiştir. Türkiye 1982 DHS'ine taraf değilse de transit geçiş kuralını gözardı etmek mümkün değildir. Çünkü, günün birinde Montrö Sözleşmesi feshedilirse hangi rejiminin uygulanacağı sorusu önem taşıyacaktır ve Türkiye bunun yerine diğer devletler tarafından transit geçiş rejiminin uygulanması baskısıyla karşı karşıya gelebilecektir.<sup>17</sup>

Uluslararası teamül hukukunun yanı sıra söz konusu olan geçiş hakkı konusunda açıklık getirmesi veya yorumlamak açısından Montrö Sözleşmesi'nin konferans tutanakları da önemli bir kaynak teşkil etmektedir. 1969 tarihli Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesine göre, eğer uluslararası sözleşmenin yorumunda bir muğlaklık varsa sözleşmenin hazırlık çalışmalarına başvurulabilir.<sup>18</sup> Montrö Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarına veya tutanaklarına bakıldığında Türkiye'nin Boğazlardan zararsız geçiş konusuna son derecede önem verdiği görülebilir. Bu konuda Türkiye çok açık beyanlarda bulunmuştur. Açılış konuşmasında Menemencioğlu, Türkiye'nin hazırladığı Sözleşme taslağında Türkiye'nin egemenlik haklarını açıkça korumuştur. Menemencioğlu, “Türkiye'nin egemenlik haklarının

özellikle belirtilmesine gerek bulunmaktadır. “ ve “...geçişin her zaman zararsız ve saldırgan niteliklerden yoksun olması gerekir. Boğazlar bölgesinde özgür geçişin, geçen gemilerin yol açabileceği karışıklıklar doğurmasını ve kıyı Devletinin buna herhangi bir karışmada bulunmamasını hiç kimse düşünemez. Bu durumlarda, geçişteki gemilere uluslararası yönetim kurallarının uygulanması gerekir.”<sup>19</sup> sözlerine yer veren bir madde konulması için ısrar etmişti.<sup>20</sup> Fakat, İngiltere'nin ısrarlı tutumuyla söz konusu madde Sözleşmeye kanılmamıştır. Bunun üzerine Menemencioğlu, “...günün birinde bize gelip de gemilerinin Boğazlar'da sanki açık denizlerdeymiş gibi gidip-gelebileceklerini sakın söylemesinler.” demiştir.<sup>21</sup> Menemencioğlu sözlerinde haklıydı. Çünkü 74 yıl sonra, Montrö Sözleşmesi'nin ikinci maddesinde bulunan “serbest geçiş” sözlerine dayanarak Türkiye'nin ticaret gemilerinin geliş-gidişlerini düzenleme hakkı olmadığı iddia edilmeye başlanmıştır.

Montrö Sözleşmesi ticaret gemilerinin geçiş serbestliğine veya daha doğrusu, zararsız geçiş haklarına üç önemli kısıtlama getirmiştir: Mecburi ön bildirim veya gemi raporlama sistemi (2. madde); Sağlık muayenesi (3. madde); Geçiş harç ve vergisi (2. madde ve Ek 1). Zararsız geçişe getirilen bu kısıtlamaların dünyada sadece Türk Boğazlarında uygulanması, geçiş rejiminin kendine munhasır veya *sui generis* olduğunu göstermektedir.<sup>22</sup> Bu kısıtlamaların önemi 1990'lı yıllarda daha da ortaya çıkmıştır. Çünkü, uluslararası hukukta ve bilhassa 1982 DHS'deki transit geçiş rejiminde, ticaret ve savaş gemilerine geçiş şartı olarak önden rapor vermek, harç ve vergi kesmek veya sağlık muayenesi yapmak için geçişlerini durdurma gibi şartlar bulunmamaktadır. Montrö Sözleşmesi sayesinde Türkiye, 1982 DHS'ine tabii olan diğer boğaz kıyıdaş ülkelere nazaran çok daha geniş haklara sahiptir. Böylece Ankara, Montrö Sözleşmesi'nin sağladığı bu haklara dayanarak 1994'te ve daha sonra 1998'de “Türk Boğazları Tüzüğü”nü uluslararası alanda kabul ettirebilmiştir. Türkiye 1982 DHS'ine taraf değilse de Türk Bo-

ğazlarını (Montrö Sözleşmesi sayesinde) 1982 DHS'nin öngördüğü *transit geçiş* rejiminin dışında tutabilmiştir.<sup>23</sup>

### 3.b. 1994/1998 Türk Boğazları Tüzüğü ve IMO

Artan deniz trafiği ve kazalara karşı Türkiye 1994'de "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ünü kabul etmiştir (1994 Tüzüğü).<sup>24</sup> 1998'de bazı değişiklikler yapılarak yeni bir tüzük daha kabul edilmişti.<sup>25</sup> 1994 Tüzüğü'nün amacı, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaktır. Söz konusu güvenlik, yeni bir trafik düzenlemesiyle gerçekleştirilecekti. 1994 Tüzüğü ile birlikte COLREG<sup>26</sup> Kural 10'a göre düzenlenmiş olan trafik ayırım şeriti uygulaması yeni bir uygulama olarak yürürlüğe konulmuştur.

1994 Tüzüğü'nün kabulünden bir yıl önce Türkiye öngörülen yeni trafik ayırım düzenini (TAD) Türkiye'nin de üyesi olduğu ve merkezi Londra'da bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) sunmuştu.<sup>27</sup> Türkiye'nin bu kararı Türk Boğazlarından ticaret gemilerinin geçiş rejimi hakkında önemli ve uzun sürecek uluslararası bir tartışmanın açılmasına neden olmuştur. Aslında, tartışmanın asıl nedeni Türkiye'nin IMO'ya sunduğu TAD değil, 1994 Tüzüğüydü.

Başta Rusya Federasyonu olmak üzere, Yunanistan ve Bulgaristan'ın da içinde bulunduğu bir grup devlet, Türkiye'nin getirdiği yeni trafik kurallarına Montrö Sözleşmesi'ni gerekçe göstererek itiraz etmiştir. En çok itiraz eden ülke olan Rusya Federasyonu'na göre, Türkiye'nin temel hatası *uluslararası*<sup>28</sup> bir su yolu olan Boğazlar için Montrö Sözleşmesi'ni ihlal eden tek taraflı yeni uygulamalar getirmektir. Rusya Federasyonu bu itirazını hem IMO'da<sup>29</sup> hem Birleşmiş Milletler de resmi olarak dile getirmiştir. Ayrıca, Rusya Federasyonu ile yakın hareket eden Yunanistan da benzer bir şikayeti Avrupa Birliği'ne yapmıştır.

Türk Boğazlarının IMO serüveni, 26 Mart 1993 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 62. dönem (MSC 62) toplantısında Türk Boğazları'nda Trafik Ayırım Düzeni hakkında sunulan yazı ile başlamıştır.<sup>30</sup> Bazı görüşmelerin ardından konu, Türk Boğazları'nda yeni bir Trafik Ayırım Düzeni oluşumunu prensipte kabul eden alt komiteye gönderilmiştir. Ancak, adı NAV olarak kısaltılan bu alt-komite (Sub-committee on Navigation), TSS'leri (TAD'leri) kabul ederken bunlara bir de *Rules and Regulations* eklenmesini kabul etmiştir.<sup>31</sup>

Türkiye'nin de yer aldığı 62. dönem toplantısından yaklaşık bir yıl önce Nassia/Shipbroker kazası İstanbul'u sarsmıştır.<sup>32</sup> Bu kaza, Boğazlarda yeni bir trafik idare sisteminin gerekliliğini ve ivediliğini kanıtlamıştır. UDÖ'nün 63. dönem toplantısında 24 Kasım 1994 tarihinde<sup>33</sup> yürürlüğe girmiş olan Türk TAD ve İstanbul-Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi ile ilgili Kurallar ve Tavsiyeler 19. Genel Kurul toplantısında<sup>34</sup> kabul edilmek şartıyla benimsenmiştir. Fakat, Rusya Federasyonu'nun teklifi üzerine, aşağıdaki şartlar, kararlaştırılan Kurallar ve Tavsiyelere eklenmiştir. Kurallar ve Tavsiyeler, deniz güvenliği ve çevrenin korunması amacıyla konulmuştur. Kurallar ve Tavsiyeler, 1982 Deniz Hukuku Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ve 1936 Montrö Sözleşmesi'ni kapsayan uluslararası hukuk uyarınca Boğazları kullanan herhangi bir geminin haklarını etkilemek ya da zarara uğratmak maksadıyla çıkarılmamıştır. Ayrıca Komite, Yunanistan ve Bulgaristan'ın teklifi üzerine kıyıdaş devlet tarafından (Türkiye) yürürlüğe konan ulusal düzenlemelerin, mevcut Kurallar ve Tavsiyelerle uyum içinde olması gerektiğini belirten ilave şartı kabul etmiştir.

Türk Boğazları'nın TAD (TSS) ile ilgili IMO Kurallar ve Tavsiyeleri, 1994 Türk Boğazları Tüzüğü'nden bazı farklılıklar içermektedir. Türk ulusal düzenlemeleri; büyük gemiyi 150 metre ya da daha uzun, derin draftlı gemiyi de 10 metre ve daha derin suçekimli gemi olarak tanımlamıştır. Oysa, IMO Kurallar ve Tav-

siyeleri büyük gemiyi 200 metre ya da daha uzun, derin draftlı gemiyi de 15 metre ve daha derin suçekimli gemi olarak tanımlamıştır. Türkiye'nin yaptığı düzenlemenin, Türkiye'ye trafiği tek yönlü olarak kapatmak hatta tehlikeli yük taşıyan gemilerle büyük gemilerin geçişini bir süre durdurmak yetkisi tanımasından dolayı, gerek Montrö Sözleşmesi'ne ve gerekse uluslararası hukuka aykırı olduğu öne sürülmüştür.

Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere göre göre Türk Boğazları uluslararası boğazlardır. Bu nedenle, boğazlarla ilgili sorunlar çok taraflı görüşmelerle çözümlenmelidir. IMO denizcilik konularıyla ilgili tek örgüt olduğu için bu konunun tartışılması için uygun bir forumdur. Gerçekten MSC'nin 64. dönem toplantısında Rus Federasyonu'nun görüşü şu şekilde ileri sürülmüştür; "Türk Boğazları sorunu organizasyonun yetkisine giren evrensel bir problemdir. Eğer Organizasyon Deniz Hukuku Konvansiyonunda kendisine tanınmış olan yetkili uluslararası organizasyon statüsünü korumak istiyorsa; bizim görüşümüze göre, denizcilik kurallarını destekleyerek ve kendi kararlarının icrasını sağlayarak otoritesini arttırmalıdır."<sup>35</sup> Rusya Federasyonu söz konusu eleştirisini takiben, Hukuk Komitesi'nin 71. oturumuna "Boğazlar Bölgesi ve Marmara Denizi'ndeki trafik düzeni ile ilgili Türk Tüzüğü'nün, Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) tarafından kabul edilen Kural ve Tavsiyelerle uyuşmadığı" başlıklı doküman sunmuştur.<sup>36</sup> Hukuki görüş bildirmesi için hukuk komisyonuna talepte bulunan Rusya Federasyonu'nun gerçek amacı Türkiye'yi komisyona şikayet etmektir. Rusya Federasyonu'nun sunduğu doküman bir kez daha şu görüşü öne çıkartmıştır: "Türkiye'nin 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu tüzük hükümleri 1936 Montrö Sözleşmesi ve genel olarak uluslararası hukukla ve özellikle UNCLOS'la bağdaşmadığı gibi Deniz Güvenliği Komitesi'nin 63. toplantısında kabul edilen IMO Kural ve Tavsiyeleri ile de uyuşmamaktadır". Rusya Federasyonu verdiği dokümanla hukuk komitesinden Türkiye'nin

yürürlüğe koyduğu tüzüğün IMO Kural ve Tavsiyeleriyle uyuşup uyuşmadığı konusunda görüş bildirmesini talep etmiştir. Bu talepten başka Rusya Federasyonu Türkiye'nin ulusal kurallarına itirazlar da ileri sürmüş ve bazı durumlarda geçişi askıya almak hatta bazı sınıf gemilerin geçişini yasaklamak gibi makul olmayan seyir sınırlamaları yapılmış olmasından şikayet etmiş ve fiili bir geçiş prosedürü öngörülmüş olmasından şikayetçi olmuştur.

IMO, bu mahiyetteki bir soru hakkında karar vermek bakımından niçin yetkisizdir? Türk Boğazları ile ilgili sorunlar IMO'nun usuli yöntemleri ile ilgili sorunları ortaya çıkarmaktadır. Hukuk Komitesi'nin yanıtlaması gereken ilk soru Rusya Federasyonu'nca sunulan dokümanda ileri sürülen hususların IMO'nun ana sözleşmesi ve öteki ilgili kurallara göre IMO'nun çalışma alanı ve işlevleriyle bağdaşıp bağdaşmadığıdır. IMO'nun ana sözleşmesine göre, Hukuk Komitesi Örgütü çalışma alanına giren tüm hukuksal konuları incelemektir. Eğer bir konu ana sözleşmenin birinci maddesine göre IMO'nun faaliyet alanı içinde yer almıyorsa, hukuk komitesi böyle bir konu üzerinde hiçbir etkinlikte bulunamaz ve hiçbir müzakere yapamaz.

Türkiye'nin Türk Boğazları'nda kurduğu TAD (TSS) ve buna bağlı Kural ve Tavsiyelerle ilgili bir başka eleştiri de İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın dar bölgelerinde COLREG'in 10. değil, 9. kuralının uygulanması gerektiği yolundaki iddiadır. Bu sav, NAV 39 toplantısında OCIMF tarafından ve ayrıca NSC'nin 64. toplantısında Yunan delegasyonunca ileri sürülmüştür.

MSC'nin 65. toplantısında Rusya Federasyonu, Komite'ye Türk ulusal düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyeleri ile, uluslararası hukukla ve Montrö Sözleşmesi ile ve özellikle "uğraksız geçiş özgürlüğü, yetki prosedürü ve kılavuzluk" konusundaki Sözleşme hükümleriyle uyumlu olmadığını ileri sürmüştür. Rusya Federasyonu, IMO'nun Türk ulusal mevzuatının yok sayılmasını ve uluslararası hukuk

alanında uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkında genel kabul görmüş davranışlara uygun hareket etmelerini tavsiye etmesini istemiştir. Ancak, IMO bağlayıcı ulusal mevzuatın nazarı itibari alınmaması ve bağlayıcı niteliği olmayan, tavsiye niteliğindeki kararların gözönünde tutulması şeklindeki öneriyi kabul etmemiştir.

19. Genel Kurul'a hakim olan hukuksal sorun ve tartışmaya egemen olan husus Türk ulusal kurallarının meşruluğu olmuştur. Rusya Federasyonu bir kez daha Türkiye'nin yaptığı ulusal düzenlemelerin IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uyumlu olmadığını altını çizmiştir. Ayrıca, Rusya Federasyonu 1 Temmuz 1994 tarihinden başlayarak uygulanan Tüzüğün uygulandığı dönemde gemilerin bekletilmelerinin ya da geciktirilmelerinin yüzde 30 oranında arttığına ilişkin istatistiki bilgiler sunmuştur. Rusya Federasyonu, ileri sürdüğü gecikmelere ve Türkiye'nin ulusal mevzuatını IMO'nun Kural ve Tavsiyeleri'ne uygun hale getirmekten kaçınması ihtimaline karşı, IMO'nun Kural ve Tavsiyeleri'ne, konunun sürekli olarak gözden geçirilmesine ilişkin bir hüküm konmasını talep etmiştir.<sup>37</sup>

19. Genel Kurul a.827 (19) sayılı kararı ile MSC tarafından kabul edilen Türk Boğazları'na ilişkin Kural ve Tavsiyeleri onaylanmıştır. Bununla birlikte sözkonusu kararın 5. Paragrafı şöyledir: "MSC, hükümetlerden gelen teklifleri, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile ilgili olarak konulmuş olan Kural ve Tavsiyelerin işleyişini, bu Kural ve Tavsiyelerdeki değişiklik önerilerini gözden geçirmeli ve gelecek Genel Kurul'a bu konuda bir rapor vermelidir."

71. Deniz Güvenliği Komite dönem toplantısında ise tartışılan asıl konu; Türk Boğazları raporunun hazırlanmasında, çalışma grubunun gemilerin rotasını tespit için COLREG kural 9'un yine COLREG kural 10 yerine Türk Boğazları'nda uygulanışydı ve Türk Ulusal Tüzüğü'nün Montrö Anlaşması, 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi ve uluslararası hukuka uygun olmadığı iddiasydı. De-

niz Güvenliği Komitesi dönem toplantısında ABD delegasyonu, Başkanlık makamını yaklaşık 6 yıldan beri gündemde olan Türk Boğazları sorunu hakkında güvenilir sonuçlara odaklanması için teşvik etmiştir.<sup>38</sup> Buna dayanarak Başkan, Kural 9 ve 10'un olumlu ve olumsuz yanlarının araştırılması ve bunu yaparken de IMO'nun kabul ettiği sistemle oluşmuş deniz çevresinin güvenliği ve korunması için gerekli olan esasların gözönüne alınması için Çalışma Grubu oluşturmuştur. Çalışma Grubu'na verilen bu çerçeve daha sonra daraltılarak sadece insan unsurunun gözönünde tutulması ve ekonomik, politik, hukuksal öğelerin dışlanması istenmiştir.

1994'ten itibaren; ulusal kuralların uygulamaya başlaması ve Türk Trafik Ayırım Düzeni ile ona bağlı Kurallar ve Tavsiyelerin benimsenmesi ile Türk Boğazları'nda olan kaza sayısında önemli ölçüde azalma olmuştur. Deniz çevresinin korunması ve gemi seyrinin güvenliği hakkındaki tartışmalar, ortamın hukuk ve politikadan arındırılmasıyla ve konunun bu şekilde aydınlanması ile sona ermiştir. Bu gelişmeler üzerine Çalışma Grubu, alınan başarılı sonuçlar üzerine daha fazla tartışmaya, rapor hazırlamaya gerek olmadığı sonucuna varmış ve bu konu üstünde daha fazla durulmamasını tavsiye etmiştir. Tavsiyeler 71. Deniz Güvenliği Komitesi toplantısında kabul edilmiş ve 21. Genel Kurul'da benimsenmiştir.

1998'de Türkiye, IMO'da yapılan görüşmeleri göz önünde tutarak 1994 Tüzüğü'ne bazı değişiklikler getirmiş ve bu değişikliklerin sonunda denizcilik cemaatının kabul ettiği bir düzen sağlanmıştır. 1994/1998 Tüzüğü'nün getirdiği geçiş düzeninin temel unsurları TAD'a uyma zorunluğu, TÜBRAP olarak adlandırılan bir gemi raporlama sistemi ve belli ölçülerde olan veya tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişinde tek veya çift taraflı trafiğin askıya alınmasıdır. Ayrıca, 2004'te İstanbul Boğazında ve Çanakkale Boğazında Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından işletilen ve en son teknolojiye uygun olan bir gemi trafik bilgilendirme sistemi kurulmuştur.

Sonuç olarak IMO, gemilerin güvenli seyri ve deniz çevresinin korunması için 7 yıl süren bir çalışma sonunda görevini yerine getirmiş olmuştur. Daha da önemlisi Türkiye, zor bir süreci aşarak Boğazlardan ticari gemilerinin “gidiş ve gelişlerini”, 1936 yılında Montrö Konferansı’nda Menemencioğlu’nun uyardığı gibi açık denizlerde olduğu gibi değil, Türkiye’nin koruduğu egemenlik haklarına sahip olarak düzenlediğini kanıtlamış oldu. IMO’ya sunduğu ilk bilgi kağıdının üzerinden 13 yıl geçmiştir. Görülen o ki Türkiye’nin kendi Boğazlarından seyir güvenliğini korumak için koyduğu uygulamalar uluslararası denizcilik tarafından kabul edilmiştir.

### 3.c. Türk Boğazlarından Savaş Gemilerinin Geçiş Hakları

1991’de Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra Karadeniz bölgesi jeostratejik ve jeopolitik açıdan tarihi değişimler geçirmiştir. Soğuk Savaş döneminde Batı’nın Karadeniz’deki tek müteffiki NATO üyesi olan Türkiye idi. 1990’dan sonra Batı’nın Karadeniz’deki etkisi artmıştır. Bulgaristan ve Romanya 2004’de NATO’ya ve 2007’e Avrupa Birliği’ne katılmıştır. Ukrayna ve Gürcistan, Batı yanlısı siyasi devrimlere sahne olmuştur. ABD Bölgedeki terör tehdidini neden göstererek Akdeniz’de faal olan ve Türkiye’nin de içinde olduğu NATO’nun “Operation Active Endeavour”u Karadeniz’e uzatmak istemiştir. Fakat bu isteğe hem Türkiye hem de Rusya Federasyonu sıcak bakmamıştır. Bunun üzerine, bazı düşünce kuruluşları Montrö Sözleşmesi’nin savaş gemileri ile ilgili maddelerini tekrar gündeme getirmek istemiştir.<sup>39</sup>

Türkiye için Montrö Konferansı’nın asıl amacı Lozan Sözleşmesi’nin Türk Boğazlarına getirdiği askersizleştirmeye son vermektir. Bunun için, uluslararası hukukta *rebus sic stantibus*, yani “değişen şartlar” kuralını öne sürerek, yaklaşan İkinci Dünya savaşına karşı kendini müdafa etme hakkı olduğunu söyleyerek Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin imzacı devletleri yeni bir konferans yapmaya ikna

etmiş ve Montrö’de biraya getirmeyi başarmıştır. Kısacası, Montrö Sözleşmesi’nin temel amacı, Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı savaş gemilerinin hukuki haklarını düzenlemek olmuştur. Hatta, Sözleşme’nin girişi (Preambül) göz önünde tutulursa, Montrö Sözleşmesi’nin amacı hem Türkiye’nin hem de Karadeniz sahildar ülkelerinin emniyetini korumaktır. Ayrıca, Konferans tutanaklarında görüldüğü gibi, Karadeniz’i yabancı Karadeniz sahildar bayraklı olmayan savaş gemilerinin girişini mümkün olduğu kadar kısıtlamak isteyen Sovyetler Birliği’nin tutumu ise Lozan Sözleşmesi’nden beri hiç değişmemiştir.

Sovyetler Birliği’ne göre Karadeniz’in hukuki statüsü, sahildar ülke olmayan ülkelerin savaş gemilerine tamamen kapalı olmalıydı. Konferanstaki tartışmaların en tartışmalı bölümlerinden biri Karadeniz’e sahildar olmayan savaş gemilerinin Karadeniz’de seyir hakları ile ilgili olan bölüm olmuştur. Sovyetler Birliği’ne göre davet edilmeyen bir yabancı savaş gemisinin başka bir denize açılımı olmayan Karadeniz’de ne işi olabilirdi? Sovyetler Birliği’nin ısrarları üzerine savaş gemilerinin tam serbest geçiş haklarının olduğunu söyleyen Birleşik Krallık, Montrö Konferansı’nda bu tezinden vazgeçmiştir. Bugün aynı tezi savunan ABD bu açık deniz haklarını korumak için her yıl Karadeniz’e “*freedom of navigation*” programı ile savaş gemisi yollamaktadır.<sup>40</sup>

Montrö Sözleşmesi’nin savaş gemilerini düzenleyen kısmı 2. Bölüm 8-22 maddelerini kapsamaktadır. Montrö Sözleşmesi hem ticaret gemileri için hem de savaş gemilerinin geçişini barış zamanı, savaş zamanı ve Montrö Sözleşmesi’ne münhasır olarak yakın bir savaş tehlikesi tehdidi diye üç ayrı sınıfa böler. Uluslararası teammül hukukunun savaş gemilere tanıdığı *zararsız geçiş* haklarından çok farklı olarak, 1936 Montrö Sözleşmesi yabancı bayraklı gemilerin hem Türk Boğazlarından geçişlerine hem de Karadeniz’de bulunmalarına önemli kısıtlamalar getirmiştir. Montrö Sözleşmesi’nin yabancı bayraklı savaş gemi-



lerine getirdiği başlıca kısıtlamalar; a) Geçiş öncesinde Türkiye'ye bildiri vermek zorunluğu;<sup>41</sup> b) Toplam tonaj sınırlanması;<sup>42</sup> c) Savaş gemilerinin türü,<sup>43</sup> denizaltı gemilerinin gündüz ve su üstünden geçme zorunluluğu<sup>44</sup> ve Karadeniz'e sahildar olmayan savaş gemilerinin *Karadeniz*'de kalma ve toplam tonajın sınırlanması.<sup>45</sup> Tabii ki, savaş durumunda Türkiye savaşan ise Türkiye dilediği gibi hareket edebilir ve Boğazları tüm yabancı savaş gemilerine kapatabilir.<sup>46</sup> Ancak, bu hak, Türkiye kendisini *pek yakın bir savaş tehlikesi* tehdidi karşısında sayarsa tanınmaktadır ve Türkiye'nin Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri göndermesi ve Milletler Cemiyeti Konseyi'nin üçte iki çoğunlukla onaylaması gerekmektedir.<sup>47</sup> Ayrıca, Montrö Sözleşmesi uçak geçişlerini de düzenlemiştir. Bu nedenle, sivil uçaklara geçiş ayrılmış hava koridorlarını göstermelidir.

Görüldüğü gibi, Montrö Sözleşmesi hem Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı savaş gemilerinin geçiş haklarını hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki haklarını belirleyen dünyadaki tek sözleşmedir.

### 3.d. Montrö Sözleşmesi'nin Feshi

Montrö Sözleşmesi'nin 74 yıl değil 20 yıl yürürlükte kalacağı düşünülmüştü.<sup>48</sup> Aynı maddeye göre eğer 20 yıllık sürenin bitiminden 2 yıl önce, hiçbir Bağlı Yüksek Taraf, Fransız hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirimini vermemişse, bir sona erdirmeye ön bildirim gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Her halükarda yürürlüğe girdiği tarihten itibaren her 5 yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlı Yüksek Taraflardan her biri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir.<sup>49</sup>

Bağlı Yüksek Taraflardan biri nedeniyle Sözleşmenin feshi durumunda 28. Maddeye göre Sözleşmenin 1. Maddesine sözü geçen "liberté de passage et de navigation" *sonsuz*

bir süre devam edecektir. 1. Maddede bulunan "liberté de passage et navigation"un anlamı ne olacaktır? 1982 DHS'indeki *transit geçiş* rejimi mi yoksa başka bir rejimi? Ayrıca, 1. Madde hem ticaret gemileri ve hem de savaş gemileri için mi geçerlidir? Türkiye'nin bu sorulara cevap vermek için hem hukuken hem de siyaseten hazırlıklı olması şarttır.

### 4. Türk Boğazlarında Deniz Trafığı

Boğazlardaki trafik, Montrö Sözleşmesi ile birlikte Sözleşme hükümleri de gözetilerek hazırlanmış liman tüzükleri ile düzenlenmekteydi. 1994'den bu yana ise "Boğazlar ve Marmara Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" ve buna bağlı olarak 1998'de tadil edilmiş "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" hükümlerine göre yürütülmektedir. Deniz trafiği artık söz konusu Tüzük hükümleri ve ekinde bulunan "Gemi Raporlama Sistemi" (SP1 ve SP2) ile "Deniz Trafik Ayırım Düzenleri" doğrultusunda düzenlenmekte ve İstanbul Boğazı Deniz Trafik Kontrol Merkezi ile Türkeli, Umuryeri, Kandilli ve Ahırkapı Deniz Trafik Kontrol İstasyonları vasıtasıyla denetlenmektedir.

Tüzük, 1998'de birtakım değişiklikler yapılarak "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak uygulamaya yeniden konulmuştur. Tüzük, Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin (COLREG 72) kapsamında düzenlenmiş ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilmiş trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.<sup>50</sup> Boğazlarımızda uygulamaya konulan yeni düzenin en önemli tarafı, imzalandığı 1936'da bu yana uygulanan Montrö Sözleşmesi hükümleri ile bağdaşır olmasıdır.<sup>51</sup>

Türkiye, Türk Boğazlarında hem seyir güvenliği ile can, mal ve çevre emniyetini artırmak hem de kazalara neden olan sorunlara çözüm getirmek üzere, uluslararası genel kabul görmüş çatışmaları önleme kuralları ışığında deniz trafiğini yeniden düzenlemek yoluna git-

miş ve 1994'de "Boğazlar ve Marmara Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük"ü hazırlamıştır.<sup>52</sup> Bu Tüzük'ün belirgin özelliği, Mont-rö Sözleşmesi'nin getirdiği geçiş rejimine de ters düşmeyen güncel uluslararası kuralların ışığında hazırlanmış olmasıdır.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre İstanbul Boğazı'ndan 2003 yılında 46 939 gemi, 2004'de 54 564 gemi, 2005'de 54 794 gemi, 2006'da 54 880 gemi, 2007'de 56 606, 2008'de 54 396 gemi, 2009 yılında 51 422 gemi geçmiştir. İstanbul Boğazı'ndan 2010 yılında ise 50 871 gemi geçmiş olup bunun 9 274'si tankerdir. İstanbul Boğazı'ndan 2010 yılında geçen 50 871 gemiden 26 035'i kılavuz kaptan almış olup kılavuz kaptan alma oranı %51'dir. İstanbul Boğazı'ndan yaklaşık 150 milyon ton petrol ve türevi maddeler ve kimyasal yükler gibi tehlikeli yük taşınmıştır.

Çanakkale Boğazı'ndan 2010 yılında 46 686 gemi geçmiş olup bunun 9 552'si tankerdir. Çanakkale Boğazı'ndan 2010 yılında geçen 46 686 gemiden 18 678'i kılavuz kaptan almış olup kılavuz kaptan alma oranı %40'dır.

İstanbul Boğazı 1841-2010 yılları arasında uğraksız gemi trafiği Çizelge-1'de verilmektedir.

Çizelge 1: İstanbul Boğazı yıllara göre uğraksız gemi trafiği

Yıl	Gemi sayısı
1841	4125
1845	7588
1856	14170
1870	24053
1889-1990	22423
1895-1996	34838
1900/01	38866
1907	36083
1909/10	35256
1927	2800
1928	3200
1929	4700
1930	6700
1931	6000
1932	6200
1933	6000
1934	7300
1935	5700

1936 (10 aylık)	4700
1937	5200
1938	5200
1939	3900
1940 (10 aylık)	800
1947	746
1948	1862
1950	2125
1952	2811
1953	2928
1954	3909
1955	4267
1956	4967
1957	5568
1958	6842
1959	8116
1960	9144
1977	19801
1978	19387
1979	16397
1980	20809
1982	12983
1983	12767
1984	11006
Yıl	Gemi sayısı
1985	14271
1986	12103
1987	11557
1988	12092
1989	11805
1990	24357
1991	23965
1993	20260
1994	18720
1995	46954
1996	49952
1997	50942
1998	49304
1999	47906
2000	48079
2001	42637
2002	47283
2003	46939
2004	54564
2005	54794
2006	54880
2007	56606
2008	54396
2009	51422
2010	50871

Kaynak: Reinhard Stewig, Bizans-Konstantinopolis-İSTANBUL Dünya Şehri problemi bakımından bir araştırma, (çeviren: Ruhi Turfan ve M.Ş. Yazman), İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 1965, Aşkın Basımevi, İstanbul, 34, 50-51.; www.denizcilik.gov.tr

## 5. İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazaları

İstanbul Boğazı'nda 1982-2003 yılları arasında meydana gelen kazaların analizi yapılmıştır.<sup>53</sup> Bahsi geçen analiz sonuçlarına göre; 1982-2003 yılları arasında meydana gelen kazaların yüzde 45,6'sı çatışma, yüzde 20,4'ü karaya oturma, yüzde 7,9'u yangın veya patlama, yüzde 7,2'si kıyıya çarpma, yüzde 2,3'ü batma, yüzde 9,0'u çatma ve yüzde 4,6'sı diğerleridir.<sup>54</sup> Söz konusu analizler, Boğazlar Tüzüğü'nün uygulanmaya başlandığı 1994'dan itibaren kazalarda düşüş olduğunu ortaya koymuştur. Boğazlar Tüzüğü'nün uygulanmaya başladığı 1994'den beri kazaya yakın durumlarda ise artışlar olmuştur. VTS'nin devreye girdiği 2004'da 2003'e göre İstanbul Boğazı'ndaki kaza sayısında yüzde 30'luk bir düşüş olmuştur. Bu da VTS'nin kazaları azalttığını göstermiştir.<sup>53</sup>

Söz konusu analiz sonuçlarına göre; İstanbul Boğazı'nda 1982-2003 yıllarında meydana gelen en fazla kaza (yüzde 43,4) yük gemileri (Karışık eşya, dökme ve kuru yük, soğutucu, konteyner ve Ro-Ro), en az kaza (yüzde 1,0) ise diğer gemiler (kum kosteri, kablo gemisi, deniz ve çamur dubası, nehir gemisi, arabalı vapur, tarak gemisi, yüzer lokanta, donanma vb.) tarafından yapılmıştır. Söz konusu çalışma sonuçlarına göre 1982-2003 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda en fazla kazaya 1-10000 GRT tonajlı gemiler (yüzde 85,4), en az kazaya ise 25.001 ve üzeri gemiler (yüzde 4,8) neden olmuştur.<sup>53</sup>

İstanbul Boğazı'nda 1982-2008 yılları arasında meydana gelen kazalara ilişkin oluşturulan kaza veri tabanı kullanılarak istatistiksel analiz yapılmış olup analiz sonuçlarına göre meydana gelen kazaların %43,1'i çatışma, %37'si karaya oturma/kıyıya çarpma, %11,1'i yangın ve patlama, %6,7'si çatma/temas ve %2,1'i batma/alabora'dır. Çatışma insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Çatışma herhangi bir zaman ve herhangi bir yerde, açık deniz ya da kıyı yakın mesafelerde, gece ve gündüz, dar

su yolları, boğazlarda, kötü hava koşullarında ve kısıtlı görüşte meydana gelmektedir. Karaya oturma'nın en büyük nedeni İstanbul Boğazı'nın oşinografik ve hidrografik şartlarıdır.<sup>54</sup>

İstanbul Boğazı'nda 1982-2008 yılları arasında meydana gelen kazalara ilişkin yapılan analize göre çalışmada incelenen İstanbul Boğazı'ndaki detaylı istatistiksel bilgiler içeren toplam 341 kazadan en fazla kazaya yük gemileri (karışık eşya + dökme ve kuru yük + soğutucu + konteyner + Ro-Ro) 202 (%59,2) karışmıştır. Çatışmayı en fazla yük gemileri 76 (%22,3); karaya oturma/kıyıya çarpmayı en çok yük gemileri 83 (%24,3); yangın/patlamayı en çok yük gemileri 17 (%5,0), batma/alaborayı en çok yük gemileri 4 (% 1,2), çatma/teması en çok yük gemileri 22(%6,5) yapmıştır.<sup>54</sup>

İstanbul Boğazı, çevresel unsurlar dikkate alındığında, deniz canlılarının geçiş yolu üzerinde olması, farklı bitki-hayvan topluluklarına ve biyolojik çeşitliliğe sahip olması, tehdit altında olan ve korunması gereken 33 deniz canlısını barındırması nedenleriyle ekolojik özelliklere sahiptir. Ayrıca, İstanbul Boğazı'ndan dönemsel olarak geçen ve nüfusları hızla azalan kısa burunlu yunuslar, Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nın Göç Eden Türler Konvansiyonu'nun (UNEP/CMS) Nairobi'de düzenlenen 8. Konferansı'nda koruma altına alınacak yabancı hayvanlar listesine dahil edilmiştir.<sup>55</sup> İstanbul, UNESCO tarafından 1974 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme ile üç bin yıllık tarihiyle "insanlığın ortak mirası" olarak nitelenmiş ve ayrıca doğal güzellikleri ve sahip olduğu tarihî ve kültürel zenginlikler nedeniyle Barselona Sözleşmesi çerçevesinde 1985'de kabul edilen Cenova Bildirgesi ile "Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Tarihi Sit" listesine alınmıştır. İstanbul ve burada yaşayan 10 milyondan fazla insan, deniz kazası riski nedeniyle büyük tehlikelerle karşı karşıyadır.

Tanker trafiğinin geçiş yolu olan İstanbul Boğazı'nda meydana gelecek kazalar öncelikle İstanbul şehri olmak üzere, tüm bölge için vahim sonuçlar yaratabilecektir. Bir kaza sonucu Boğazların trafiğe kapanması ise başta Karadeniz ülkeleri olmak üzere, İstanbul Boğazı'ndan yararlanan tüm ülkeleri de olumsuz etkileyecektir.

Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre "Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyaridir"; yani kılavuz alma zorunluluğu yoktur. Buna karşılık 1982-2003 yılları arasında meydana gelen kazalarda, gemilerin yalnızca yüzde 7,2'sinin kılavuz kaptan aldığı bilinmektedir. Sonuç olarak zararsız geçiş, kıyı devletinin can, mal ve çevre güvenliği ile sınırlıdır. Türkiye'nin insan sağlığına ve çevreye zararı olabilecek kazalar için uluslararası seyri en az aksatacak şekilde kurallar koyması kısıtlamalar getirmesi hem Montrö Sözleşmesi hem de milletlerarası kuralların içeriğine uygundur. Bu nedenle, Türk Boğazlarında zararsız geçişi sağlamak ve deniz kazalarını azaltmak için seyir yardımcılarının iyileştirilmesi, raporlama sistemi, kılavuzluk ve eskortlama hizmetleri, insan hatalarının azaltılması, alternatif tehlikeli yük güzergahları (seyir yolları), deniz trafiğinin denetlenmesi, çevre güvenliğinin sağlanması, muhabere ve haberleşme araçları, deniz kaza raporlarının hazırlanması ve oluşturulması, deniz kazaları sonrasında denetim, kaza deniz noktalarının oluşturulması, ihtiyaç duyulan mevzuat ve hukuki düzenlemeler, risk yönetiminin sağlanması vb konularda ivedi önlemler alınmalı ve gerekiyorsa girişimler başlatılmalıdır. İstanbul Boğazı'nda seyir güvenliğini artırmak söz konusu tedbirlere ilişkin yatırım gereksinimlerini (deniz itfaiyesi gibi) karşılamak üzere Montrö Sözleşmesi'nde hükme bağlanan "fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçiş şamandıraları ya da saire şamandıralar" ile "kurtarma hizmetlerine" ilişkin hükümler işletilerek alınmakta olan resim ve harçların artırılmasıyla ilgili çözümler üretilip uygulamaya konulabilir. Boğazlar'dan uğraksız geçiş yapan düşük stan-

dartlı ve fener, tahlisiye ya da sağlık ücretini Boğaz geçişine başlamadan önce yatırmayan gemiler için denetim uygulanmalı ve gerekli önlemler alınmalıdır. Yine bu bağlamda, 1998 Boğazlar Tüzüğü'ne, İstanbul Boğazı'ndan geçecek tehlikeli mal taşıyan gemilerle, büyük gemilere de benzeri sigorta yaptırma zorunluluğunu yansıtan bir hüküm eklenebilir.

İstanbul Boğazı'nda meydana gelebilecek olası deniz kazalarının zararlarını en aza indirmek için yangın, patlama vb. durumunda anında müdahale edecek, yangın emniyetini sağlayacak donanımlı deniz itfaiyesinin kurulması da gerekmektedir. Hizmet vermesi amacıyla Boğaz'dan geçen tüm gemi ve yüklerin uluslararası sigorta piyasasında sigorta edilerek, sigorta ücretine bahsi geçen hizmetin karşılanması için ek bir ücret konulması, Türkiye hesabına bir fon oluşturulması önerilebilir.<sup>56</sup>

Geçmişte yaşanan kazalar tüm dünyada denizcilik otoritelerince, potansiyel kaza riskini azaltma yönünde kullanılan en önemli verilerdir. Bu nedenle, meydana gelen deniz kazasından sonra kaza yerinde uzmanlarca yeterli soruşturma yapılması, teknik kaza raporunun hazırlanması ve analiz edilerek sonuçlarının iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. MAIIF (Deniz Kazaları Araştırma Uzmanları Uluslararası Forumu) ve IMO gibi güvenlik amaçlı toplantılarda Boğazlardaki kaza riski anlatılabilir.<sup>57</sup>

İstanbul Boğazı ile ilgili bilimsel bir çalışmanın analizlerinde; akıntı, meteorolojik ve gemi tonajı gibi parametreler dikkate alınarak yapılan regrasyon modeli ile bunların kazalara neden olma oranı bulunmuştur. Söz konusu çalışmada yapılan Diskriminant Analizi'ne göre, kaza raporlarında "nedeni bilinmeyen" olarak raporlanan kaza nedenlerinin yüzde 38'i doğru tahmin edilmiştir. Potansiyel kazaları önlemek açısından, kaza analizlerinin sağlıklı yapılması, kaza nedenlerinin doğru raporlanması için önemli bir etken olmaktadır.<sup>56</sup>

## 6. Türk Boğazları: 21.Yüzyılın Ulaşım ve Enerji Koridoru

22 Haziran 1936 tarihinden başlayarak, 20 Temmuz 1936'da imzalanan senetlere kadar süren Montrö Konferansı'nda iki ana tez savunulmuştur. Bu tezlerden biri, Karadeniz'in bir transit deniz olmadığını, bir ucundan girilip öteki ucundan çıkılabilen herhangi bir açık deniz sayılmayacağını ve bu nedenle uluslararası serbest deniz rejimine tabii tutulmayacağını, Karadeniz'de kıyısı olan ülkeler gibi, öteki dünya ülkelerinin de bu denizde savaş gemilerini ve ticaret gemilerini açık denizlerde gezdirdikleri gibi kayıtsız şartsız dolaştırmayacaklarını iddia etmektedir. Diğer tez ise, Karadeniz'e Boğazlardan geçilerek girilebileceği için "denizlerin serbestliğini kabul eden" uluslararası hukuk rejiminden ayrılamayacağını ve dünya devletlerinin bu deniz çerçevesinde olabilecek büyük hastalıklar, doğal afetler, yangınlar, isyanlar vb. felaket zamanlarında insani düşüncelerle daima yardıma açık tutulması gerektiğini savunmaktadır. Bunlardan birincisi, Sovyetler Birliği Baştemsilcisi Maxime Litvinoff tarafından savunulmuş ve genellikle Karadeniz'de kıyısı olan diğer devletler tarafından desteklenmiştir. İkincisi ise, Birleşik Krallık Temsilcisi Lord Stanley başta olmak üzere Karadeniz'e kıyısı bulunmayan ülke temsilcileri tarafından ileri sürülmüş ve desteklenmiştir. Türkiye ise bir yandan ülkesinin Lozan'da açık bırakılmış güvenliğini ve Boğazlardaki egemenlik hakkını sağlamak, öte yandan bölge ve dünya barışını koruyabilmek için ilgili ülkelerce ileri sürülen farklı görüşlerin bağdaştırılabilmesinde bir denge unsuru olmayı amaçlamıştır.<sup>58</sup>

1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Avrasya jeopolitiğinin hızla değişmesi ve gerek eski Varşova Paktı'na gerek eski Sovyetler Birliği coğrafyasına Avrupa-Atlantik Dünyası olarak tanımlanan iki Batılı büyük gücün (AB ve ABD) girmeye başlaması ile birlikte Karadeniz yeniden gündeme gelmiştir. Bu nedenle, yaklaşık son iki yüzyıldır Moskova'nın (Çarlık Rusyası ve Sovyetler Birliği) nüfuz alanında olan Karadeniz, dağılmanın ikinci on

yıl dönümünü bile tamamlamadan söz konusu etki alanından çıkmış ve bölgenin jeopolitiği yeniden şekillenmeye başlamıştır.<sup>59</sup>

Karadeniz, konumu nedeniyle 21. yüzyılın ulaşım, enerji ve güvenlik koridoru olma yolundadır. Dünyada görülen yeni ulaşım yollarından biri de; Uzak Doğu, Orta Asya ve Kafkasya ülkelerini Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan TRACECA ulaşım koridorudur. Avrupa ve Asya ekonomilerini birbirine kuzeyden bağlayacak olan proje, AB tarafından geliştirilmekte ve desteklenmektedir. Enerji hatlarının gerek deniz ulaşımıyla (Türk Boğazları yoluyla), gerek boru hatlarıyla yüklendiği Kuzey-Güney Koridoru (Kafkasya-Basra Körfezi eksenli) da Karadeniz'e stratejik önem kazandıran bir başka oluşumdur.<sup>60</sup> Nitekim 21. yüzyılın İpek Yolu<sup>60</sup> olarak bilinen TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru), Karadeniz'in önemini artırmıştır.<sup>61</sup> TRACECA, Uzak Doğu ekonomilerini entegre ulaşım sistemiyle (demiryolu+denizyolu) Orta Asya, Hazar, Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlayacaktır.<sup>62</sup> Karadeniz, AB'nin TRACECA projesinin deniz koridorunu oluşturması yanında, Avrupa-Asya ticaretini denetleyebilmek, enerji hatlarının yeni düğüm noktası olan Karadeniz'de enerji güvenliğini kontrolü altında tutmak, Karadeniz'de donanma üstlendirmek, Rusya Federasyonu'nu güneyden ve Orta Doğu'yu kuzeyden kontrol edebilmek için önem taşımaktadır. Bu nedenlerden, Karadeniz'in değişen jeopolitiği çerçevesinde Karadeniz'de askerî bir konuma sahip olmak önem arz etmektedir. Montrö Sözleşmesi ise savaş gemileri için tanınan haklarla ve getirilmiş kısıtlamalarla Karadeniz'de askerî konumlanmaya engel oluşturmaktadır.<sup>63</sup> Karadeniz'in değişen jeopolitiği ile birlikte tek kapısı olan Türk Boğazları ve boğazların hukuki yapısını belirleyen Montrö Sözleşmesi yeniden önem kazanmış, uluslararası tartışmalara konu olmaya başlamıştır.<sup>64</sup> Böylece, 1936'da Montrö'de Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması ile kapanmış olan tartışmalar, 70 yıldan sonra tekrar gündeme gelmiştir.

Dünyada Malaka Boğazı'ndan sonra en yoğun deniz trafiğine sahip ikinci su yolu olan Türk Boğazları, yıllık bazda Panama ve Süveyş Kanallarında olanın dört katı, Kiel Kanalı'ndakinin de iki katı yoğunluğunda deniz trafiği yaşamaktadır.<sup>65</sup> Main-Danube, Volga-Baltık ve Don-Volga kanallarından kaynaklanan trafik, Boğaz hinterlandının genişlemesine ve dolayısıyla bu bölgedeki yükün artmasına neden olmuştur. <sup>66</sup> Montrö Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği 1936 yılına göre deniz trafiği günümüzde on kat artış göstermiştir. <sup>67</sup> Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936'da yılda ortalama 4.700 gemi geçerken, 2010'da 50 871 gemi geçmiştir. Görüldüğü gibi son beş yılda bile geçen gemi sayısında önemli bir artış olmuştur. Ayrıca, teknolojik gelişmelere, ticaret hacmindeki artışlara ve Karadeniz'in doğu-batı koridorunda önemli bir petrol, doğal gaz transit geçiş bölgesi haline gelmesine paralel olarak, deniz taşımacılığında gemiler üzerinde yaygın uygulama alanı bulan ölçek ekonomisinin zorlamasıyla Boğazlardan geçen gemilerin boyutları da büyümektedir. Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarına çıkmasıyla, yük taşımacılığının ağırlığı giderek daha fazla tanker taşımacılığına kaymaktadır. 2003'de İstanbul Boğazı'ndan yılda yaklaşık 134 milyon ton petrol ve türevleri taşınırken 2009'da 145 milyon ton tehlikeli yük taşınmıştır. Bunun yanında Boğazlardan geçiş yapan tanker sayısında da ciddi bir artış bulunmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan 2001'de 6 516 tanker geçerken 2010'da 9 274 tanker geçmiş olup geçiş yapan tanker sayısında artış olmuştur.<sup>68</sup>

Türk Boğazları son yıllarda yoğun ve giderek artan tanker trafiğine tanık olmaktadır. Nitekim 19. yüzyıldan beri enerji koridoru olan Karadeniz'de 1892 yılından itibaren Batum limanından yüklenen petrol ürünlerinin Türk Boğazları ve Süveyş yoluyla Uzak Doğu'ya taşındığı bilinmektedir.<sup>69</sup> Hazar Bölgesi'nde ispatlanmış petrol miktarı 34 milyar varil, tahmin edilen miktar ise 270 milyar varildir. Hazar Bölgesi rezervlerinin dünya rezervlerinin %4'ü oranında doğal gaz rezervlerinin

ise, dünya doğal gaz rezervlerinin %6'sı olduğu tahmin edilmektedir.<sup>70</sup> Uluslararası Enerji Ajansı'nın verilerine göre; Hazar Bölgesi toplam ham petrol üretiminin, 2020'de 308 milyon/yıl ton ve 6,5 milyon varil/gün düzeyine çıkacağı ve bu miktara yakın petrol eşdeğeri doğalgaz üretileceği belirtilmektedir. Bölgenin ham petrol ihracatının da hızla artarak, 2020 yılında 180 milyon ton civarına ulaşması beklenmektedir (Pala, 2002). Hazar Bölgesi petrollerinin ve doğal gazının Avrupa ve dünya pazarlarına Türk Boğazları üzerinden taşınması Boğazların daha fazla enerji köprüsü haline gelmesine neden olacak ve bu da İstanbul Boğazı'nın ekonomik ve stratejik önemini daha da artırmakla birlikte Türk Boğazlarının trafiğini ve dolayısıyla kaza riskini arttıracaktır.<sup>10,70,71</sup>

Boğazlardaki trafik yoğunluğu hızlı teknolojik gelişmelere, ekonomik ve siyasi koşullara göre değişiklik göstermektedir. Türkiye'nin AB'ye üye olması durumunda ticaret olanaklarının gelişimini artıracak olan söz konusu koridorların İstanbul Boğazı'nın trafiğini de artıracığı düşünülmektedir. TRACECA ile birlikte Avrupa'nın Karadeniz ülkelerini de kapsayacak Berlin-Nürnberg-Prag-Budapeşte-Köstence-Selanik-İstanbul ulaşım koridorunun da Türk Boğazlarının trafiğini çoğaltması beklenmektedir.<sup>72</sup>

Karadeniz'in yeniden şekillenen jeopolitiği, hem Karadeniz hem Akdeniz ülkesi olan Türkiye'nin, coğrafyası ve potansiyeli ile dünya siyasetinde, birbirine karşıt olan kuvvetler karşısında dünya barışını korumak açısından yaşamsal sorumluluğu olduğunu tekrar hatırlatmıştır. Bu nedenle Türkiye, bazı Batı ülkelerinin zaman-zaman ortaya attığı Montrö Sözleşmesi'nin kısmen de olsa değiştirilmeye zorlanma gayretleri karşısında, Türk Boğazları üzerine yakın tarihi yeniden analiz ederek Montrö Sözleşmesi'nin devamlılığını koruyucu ve destekleyici yönde yeni stratejiler geliştirmek ve Montrö süreci öncesindeki Balkan Pakti örneğinde olduğu gibi yeni birliktelikler için hazırlıklara başlamak durumundadır.

## Sonuç: Türk Boğazlarının Geleceği

Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 74 yıllık süreçte bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuş uluslararası bir sözleşmedir. Soğuk Savaşın en zor günlerinde dahi Karadeniz bölgesinde çatışma yaşanmamıştır. Bunda süphesiz Montrö Sözleşmesi'nin yadsınamayacak katkıları vardır.

Montrö Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihte, Karadeniz'e giriş-çıkış yapabilecek en büyük savaş gemisinin deplasman ağırlığı 30.000 (otuz bin) tondur. Bu ağırlık, o dönemdeki en büyük savaş gemisi olan ağır kruvazörlerin (drednot) deplasman ağırlığını teşkil etmekteydi.

Günümüzde, bazı devletlerin dünya denizlerinde ve özellikle de deniz ticaretinin odak noktalarında yüzer askerî havaalanları olan uçak gemileri bulundurma isteği söz konusu olabilir. Uçak gemileri, uçaklara karşı korumalı ama deniz üstü ve denizaltı savaş gemilerine karşı korumasız yüzer yapılardır. Dolayısıyla, uçak gemilerinin korunmasını sağlamak üzere yanında yardımcı savaş gemilerinin bulunması kaçınılmazdır. Böylece, bir uçak gemisinin Türk Boğazlarından geçiş yaparak Karadeniz'e geçebilmesi asgari 100.000 deplasman tonluk bir korumanın birlikte geçmesi gerçeğini ortaya koymaktadır.

Türkiye, Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilme istekleri olasılığına karşı yeni stratejiler ve mevcut statüyü koruyucu ve destekleyici yeni birliktelikler için hazırlıklara başlamak durumundadır. Ancak, gerek Karadeniz'in değişen jeopolitiğinin gerek Türkiye için önemli sürekli vurgulanan Montrö Sözleşmesi'nin 70. yılı üzerine yapılan akademik çalışmalar, konferanslar, yıldönümü toplantıları vb. faaliyetler bile maalesef yetersiz kalmıştır. İlgili konularda, İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nin 26 Mayıs 2006 tarihinde İstanbul'da düzenlediği "*Montrö Boğazlar Sözleşmesi: 70. Yılında Yeni Açılımlar Sempozyumu*" ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

ve SAREM'in 14 Haziran 2006 tarihinde Ankara'da düzenlediği "*Karadeniz Deniz Güvenliği Sempozyumu*" kayda değer iki sempozyum olmuştur.<sup>73</sup>

Bu stratejilerden biri; Karadeniz'in en eski, en önemli ve en uzun ulaşım yolu olan ve Uzak Doğu ekonomilerini entegre ulaşım sistemiyle (demiryolu+denizyolu) Avrupa'ya birleştiren, 10.900 km uzunluğunda demiryolu hattına sahip, 40 ülkeyi ve dünya nüfusunun 1/3'ten fazlasını (2,2 milyar kişi) birbirine bağlayacak olan yeni Asya-Avrupa ulaşım koridoru TRACECA'dır. TRACECA stratejisi, gerek AB ile TRACECA arasında gerek TRACECA ülkelerinin kendi aralarında sürdürülebilir, verimli ve entegre bir çok-modlu ulaştırma sistemini sağlamayı hedeflemektedir. Demiryolu ve denizyolu ulaşım modlarının geliştirilmesi ve Türkiye'nin yeni boru hatları yapımını hızlandırması halinde, Hazar petrolollerinin Avrupa'ya ve diğer pazarlara Türk Boğazları üzerinden taşınma ihtiyacı azalacak ve dolayısıyla Boğazlardaki kaza riskini azaltacaktır.<sup>10</sup>

Türkiye, boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını, Mustafa Kemal Atatürk'ün diplomatik başarılarından biri olan Balkan Paketi sayesinde Balkan komşularıyla iyi dostluk ilişkilerini perçinleyerek elde etmiştir. Türk Boğazları statüsünün gelecekte de devamlılığını sağlamak açısından Türkiye'nin benzeri bir yeni oluşum için şimdiden girişimde bulunabilir. Bu oluşumun tarafları Karadeniz'in sürekli barış denizi olması konusunda çıkarları bulunan önceki Balkan Paketi ülkeleri ile Rusya Federasyonu, Karadeniz'in diğer kıyıdaş ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri olarak düşünülebilir.

Montrö Sözleşmesi'nin 28. maddesine göre Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup Türk Boğazları'nın uluslararası seyrü sefere kapatılmasının mümkün olamayacağı dikkate alınarak 20 Temmuz 2011'de 75. yıldönümü olan Montrö Anlaşmasının daha fazla önem arz ettiği, hassasiyet kazandığı ve korunması gerektiği düşünülmektedir.

## TÜRK BOĞAZLARINI İLGİLENDİREN ÖNEMLİ TARİHLER

No	Antlaşmanın Adı	Antlaşma Yılı
1	İstanbul'un Fethi	1453
2	Karlofça Antlaşması	1699
3	Küçük Kaynarca Antlaşması	1774
4	Osmanlı-Rus İttifak Antlaşması	1798
5	Osmanlı-Rus İttifak Antlaşması	1805
6	Osmanlı-Rus İttifak Antlaşması'nın Kaldırılması	1807
7	Kale-i Sultaniye Antlaşması	1809
8	Edirne Antlaşması	1829
9	Hünkar İskelesi Antlaşması	1833
10	Londra Boğazlar Sözleşmesi	1841
11	Paris Sözleşmesi	1856
12	Karadeniz Hakkında Londra Boğazlar Sözleşmesi	1871
13	Berlin Antlaşması	1878
14	Sevr Antlaşma Taslağı	1920
15	Lozan Boğazlar Sözleşmesi	1923
16	Montrö Boğazlar Sözleşmesi	1936
17	1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi	1958
18	UNESCO, Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme	1974
19	1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	1982
20	Cenova Bildirgesi, Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Tarihi Sit	1985
21	Boğazlar ve Marmara Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük	1994
22	Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü	1998



## TÜRK BOĞAZLARINDAN UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN HAK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

### 1. Boğazlardan geçen gemilerin hakları:

#### 1.a. Montrö ile belirlenmiş haklar:

- Seyir serbestîsinden yararlanma,
- Fenerlerden / seyir alametlerinden yararlanma,
- Can kurtarma (tahlisiye) hizmetlerinden yararlanma,
- Kılavuzluk hizmetlerinden yararlanma (isteğe bağlı),
- Gemi sağlık hizmetlerinden yararlanma,
- Yedekçilik (römorkaj) hizmetlerinden yararlanma.

#### 1.b. Yeni hizmetler

- VTS hizmeti,
- Eskort hizmeti.

### 2. Boğazlardan geçen gemilerin yükümlülükleri:

#### 2.a. Geçiş yapmadan önce

- Fener parasını yatırma,
- Tahlisiye parasını yatırma,
- Patente ücretini ödeme,
- TÜBRAP gereklerini yerine getirme  
(yazılı seyir planları, sözlü mevki ve çağırma noktası raporları verme)

#### 2.b. Geçiş sırasında

- Zararsız geçiş

## DİPNOTLAR

- 1 Montrö Sözleşmesi, "Boğazlar" genel deyimi, sözleşme girizgâhı.
- 2 Norman Cockroft, *Safety of Navigation in the Turkish Straits, Seaways*, The Nautical Institute, Londra, Mayıs 1998, ss. 15-16.
- 3 Necmettin Akten, "Türk Boğazlarında Seyir Rejimi", *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 154, 2005, ss. 4-7.
- 4 C. Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul, 1947; N. Oral, "IMO ve Türkiye", Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Resmî İnternet Sayfası, <http://www.turkishpilots.org.tr/default2.htm>; Nur Jale Ece, *İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi*, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalı, 2005, ss. 399-407.
- 5 C. Tukin, *Ibid.*
- 6 G. Kılıç, *Osmanlı Döneminde Boğazlar Meselesi*, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 1999, ss. 12-19.
- 7 Nilüfer Oral, "Boğazların Dünyü, Bugünü, Yarını", Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Resmî İnternet sayfası, [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilüfer\\_Oral\\_Boğazların\\_Dünü\\_Bugünü\\_Yarını.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilüfer_Oral_Boğazların_Dünü_Bugünü_Yarını.htm).
- 8 Sami Pınarakar, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi ve Türkiye'nin Geçiş Düzenleme Yetkisi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998, ss. 6-8, 114, 119.
- 9 Yüksel İnan, "The Current Regime of The Turkish Straits", *Journal of International Affairs*, Volume VI, No. 1, Dışişleri Bakanlığı SAM Resmî İnternet Sayfası; <http://www.sam.gov.tr/perceptions/Volume6/March-May2001/inan06.PDF>; E. Aksu, *Jeopolitik Etken Olarak Tarih Boyunca Türk Boğazları'nın Önemi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2001, s. 77.
- 10 Nur Jale Ece, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi", Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalı, 2005; T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Planlama Genel Müdürlüğü, "Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl Montrö ve Savaş Öncesi Yılları (1935-1939)", Ankara, ss. 109-130.
- 11 S. Toluner, "Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing the Straits", *Turkish Straits: New Problems New Solution*, 1995, ss. 27-33; T. Tarhanlı, "Innocent Passage Regime and Illicit Arms Trafficking Through the Turkish Straits", *Turkish Straits: New Problems New Solution*, İstanbul, 1995, s. 33; N. Oral and G. Aybay, "The Meaning of Freedom of Passage and Navigation Under the 1936 Montreux Convention on the Regime of the Turkish Straits," *4 Turkish Review of Balkan Studies*, 1998-99, s. 179; Necmettin Akten, "Türk Boğazlarında Seyir Rejimi"... ss. 4-7.
- 12 S. Toluner, "Boğazlarda Geçiş Düzenleme Yetkisi ve 'Montreux' Andlaşması", *Yaşamak için Çevre Koruma*, Tanker Yangını Özel Sayısı, Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, Sayı 3, Ocak 1980, s. 7; S. Toluner, "Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing the Straits" ..., ss. 27-33.
- 13 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşmesi, Bkz. A. Gündüz, *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*, 5. Bası, İstanbul, 2004.
- 14 ICJ Reports, 1949, s. 4.
- 15 *Korfu Boğazı Davası* İngiltere ile Arnavutluk arasında olup, İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan geçişinden kaynaklanan uyuşmazlık konusudur.
- 16 Montrö Sözleşmesinin Fransızca olan resmî metni ile İngilizce tercümesi arasında da önemli bir tercüme farkını ortaya çıkarmıştır. İkinci madde Fransızca metninde "liberté de passage" olarak geçiyor oysa İngiliz metni bunu "liberté de transit" olarak tercüme etti. Bu fark bilhassa 1982 DHS'in yarattığı *transit geçiş* rejiminden sonra ayrı bir önem kazandı. Bkz. G. Aybay, *Türk Boğazları*, İstanbul, 1998, ss. 52-54.
- 17 G. Plant, "Navigation Regime in the Turkish Straits for Merchant Ships in Peacetime," *Marine Policy*, No. 20, 1995, 17; G. Plant "Passage Regimes and Regulatory Traffic Measures for Oil Tanker Access to Enclosed or Semi-Enclosed Seas: Caspian Oil and the Turkish and Danish Straits", B. Oztürk, N. Algan (eds.), *Problems of Regional Seas*, TÜDAV, İstanbul, 2001, ss. 118-138; M. Dyoulgerov, "Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community," *14 Intl Jnl of Maritime and Coastal Law*, no. 1, 1999.
- 18 32. Madde *Tamamlayıcı yorum araçları*.
- 19 S. L. Meray ve O. Olcay, *Montreux Boğazlar Konferans Tutanakları, Belgeler*, Ankara, 1976, s. 42.
- 20 S. L. Meray ve O. Olcay, *ibid.*
- 21 *Ibid.* s. 164. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. S. Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, MMAUM, İstanbul, 1994, s. 10.

- 22 S. Toluner, "The Regulations of Passage through the Turkish Straits and the Montreux Convention," *Annales de la Faculte de Droit d'Istanbul*, 1981, no. 44, ss. 79-95; S. Toluner, "Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing the Straits," ..., ss. 27-33; T. Tarhanlı, "Innocent Passage Regime and Illicit Arms Trafficking Through the Turkish Straits," ..., s. 33; N. Oral ve G. Aybay, "The Meaning of Freedom of Passage and Navigation under the 1936 Montreux Convention on the Regime of the Turkish Straits",..., s. 179.
- 23 M. 35 (c).
- 24 Resmî Gazete 11.1.1994 21815 sayılı Kanun.
- 25 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Resmî Gazete 6 Kasım 1998 No. 23515, 618 sayılı Kanun. 1994 Türk Boğazları Tüzüğü ile 1998 Tüzüğü arasında olan farklar için bkz. Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü, Harp Akademileri, İstanbul, 1999, ss. 49-52.
- 26 Denizde Çatışmaya Önleme Hakkında Uluslararası Sözleşmesi, 1969, Resmî Gazete, 29.04.1974, No. 16273, 4922 Kanun sayısı.
- 27 26 Mart 1993 tarihinde Türkiye 62. MSC toplantısına bu konuda bir belge sunmuştur. Bkz. N. Oral "IMO ve Türk Boğazları", B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (eds), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, TU-DAV, 2000, ss. 42-54, 48.
- 28 Türk Boğazlarını uluslararası bir su yolu olmayıp sadece uluslararası bir sözleşmeye tabi olan Türkiye'nin bir iç suyudur. Bkz. G. Aybay ve N. Oral, "Turkish Authority to Regulate Passage of Vessels Through the Turkish Straits", *Perceptions Journal of International Affairs*, Vol. III, No. 2, June-August 1998, s. 84.
- 29 MSC 63 /7/16 (24 Mart 1994); MSC 67/WP.10/Add.3 Annex; MSC 70/11/11; MSC 70/11/12 ; MSC 70/11/13 (9 Ekim 1998).
- 30 MSC'nin 62. Toplantısı/INF.10.
- 31 NAV 39/WP.4. paragraf 3.8.
- 32 Mart 1994.
- 33 Türkiye'nin ulusal tüzüğü (Türk Boğazları Tüzüğü) 1 Temmuz 1994'de yürürlüğe girmiştir.
- 34 MSC 63/WP.5/Add.1: MSC 63/WP.17.
- 35 MSC 64/WP.8.Add.1.
- 36 LEG 71/12.
- 37 (IMO Doc. MSC 67/7/12).
- 38 Amerikan Delegasyonunun başkanı Mr. Joe Angelo 71. dönem toplantısında yaptığı açıklamada 1994 yılından beri bu komitede her konuda tartışmaların gündeme geldiğini ama tartışmaların Türk Boğazlarından gemilerin güvenli geçişi noktasında odaklandığını belirtmiştir.
- 39 Ronald D. Asmus ve Bruce Jackson, "The Black Sea and the Frontiers of Freedom", *Policy Review Online*, Haziran 2004, <http://www.policyreview.org/jun04/asmus.html>.
- 40 J.W. Rolph, "Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How 'Innocent' Must Innocent Passage Be?", 135 *Military Law Review* 137, 1992.
- 41 Madde 13'e göre Karadeniz sahilard olan ülkeler 8 gün öncesinden diplomasi yoluyla ön bildirim yapmalıdır ve Karadeniz'e sahilard olmayan ülkeler 15 gün öncesinden diplomasi yoluyla ön bildirim yapılmalıdır. Ayrıca, ön bildirim tarihinden itibaren 5 gün içinde geçiş gerçekleşmelidir.
- 42 Madde 14'e göre Sözleşmenin III. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır. Fakat Madde 11'e göre Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin Boğazlardan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek başlarına ve en çok iki torpido eşliğinde geçerler.
- 43 Mesela uçaksavar gemilerinin Türk Boğazlardan geçişini izin verilmiyor.
- 44 Madde 12. Boğazlardan denizaltı geçişine sadece Karadeniz sahilard devletlerine sınırlı haklar tanınmıştır.
- 45 Madde 18'e göre Karadeniz kıyıdaş olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı Sözleşmede belirtilen şartlar dışında 30.000 tonu aşmayacaktır, fakat her halükarda 45.000 tonu aşmayacaktır.
- 46 Madde 20.
- 47 Madde 21.
- 48 Madde 28.
- 49 Madde 29.
- 50 Cahit İstikbal, "Boğazlarda Tarihsel Perspektif ve Rusya'nın Kağıdı", Türk Klavuz Kaptanlar Derneği Resmî İnternet Sayfası, "[http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori\\_no=20&id=142](http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=20&id=142); *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (yeni)*, Türk Klavuz Kaptanlar Derneği Resmî İnternet Sayfası, [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/tuzuk.htm#Trafik %20ayırım%20düzeni%20ve%20sınırlar](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/tuzuk.htm#Trafik%20ayırım%20düzeni%20ve%20sınırlar)
- 51 Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfası, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Reh-

- beri, <http://www.denizcilik.gov.tr/7>; Nur Jale Ece, *İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi*,....
- 52 Denizcilik Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi", <http://www.denizcilik.gov.tr>.
- 53 Nur Jale Ece, *İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi*,....
- 54 Nur Jale Ece., *İstanbul Boğazı:Deniz Kazaları ve Kaza Türlerine Göre Analizi*" Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi bildiri kitabı, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon (26 Nisan-01 Mayıs 2010).
- 55 T. A. Tarhanlı, "Türk Boğazlarında Denge Rejimi, Hukuki ve Yapısal bir Değerlendirme", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu*, İstanbul, 2000, ss. 15, 22-24.
- 56 Nur Jale Ece, *İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi*,....
- 57 N. Oral, "Montrö Anlaşması ve Türk Boğazları", Türk Klavuz Kaptanlar Derneği Resmî İnternet Sayfası, <http://www.turkishpilots.org.tr/default2.htm>.
- 58 *Montrö Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler*, Fahri S. Korutürk (sunuş), Seha L. Meray ve Osman Olcay (çev.), Ankara Üniversitesi SBF Yayınları, No. 390, 1976, ss. V-VIII.
- 59 Hasan Kanbolat, "Türkiye, Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin Dönem Başkanlığına Hazırlanıyor", *Stratejik Analiz*, Sayı 74, Haziran 2006, s. 61.
- 60 İpek Yolu, Çin ve Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan tarihin en eski, en önemli, en uzun, kıtalararası bir ulaşım koridoru olmuştur. Doğudan batıya doğru uzanan İpek Yolu, kuzey ve güney koridoru olarak iki ulaşım hattında bütünleşmiş ve Karadeniz, Akdeniz ile Mezopotamya'yı Uzak Doğu'ya bağlamıştır. İpek Yolu'nun kuzey koridoru Çin'i karadan Karadeniz'e ve Balkanlara, denizden de Venedik'e bağlayan bir hat olmuştur. Böylece İpek Yolu'na odaklık görevi gören Karadeniz ile bunun tek arteri olarak Türk Boğazları tarihin her döneminde Avrasya ulaşım hatlarına egemen olmak isteyen küresel devletlerin (Roma, Osmanlı, Çarlık Rusyası, Sovyetler Birliği, AB, ABD) ilgi odağı olmuştur. İpek Yolu ulaşım ağı, bin yılı aşkın bir süre Doğu-Batı ticaretine ve kültürüne hizmet ettikten sonra güvenliğini yitirmesi ve coğrafi keşiflerle birlikte ortadan kalkmıştır. Bkz. Necmettin Akten, *Intermodal İntegration And The Ports In The Black Sea Rim, Caspian And Black Sea Transport Summit*, İstanbul, 27-28 Nisan 2006.
- 61 TRACECA Resmî İnternet Sayfası, <http://www.traceca.org.tr/index2.htm>.
- 62 Bugünkü işleyişiyle Çin'den Avrupa'ya yapılan demiryolu konteyner taşımaları 30 günü bulmaktadır. Oysa aynı yük konteyner gemileriyle 25 günde alıcısına ulaştırılmaktadır. TRACECA, yük ünitesi olarak Kara Avrupasında kombine taşımalarda yaygınlıkla kullanılan ve "kara konteyneri" de denen çekermeleri (*swap body*) kullanacaktır. Çekirme, Euroalet boyutunda konteynere göre daha az kayıp hacim veren ve yüzde 96 dolulukla kullanılabilen standart bir yük ünitesidir. Deniz taşımacılığında da kullanılacak şekilde güçlendirilen bu yük kapları gelecekte konteynerin yerini almaya adaydır. TRACECA ulaşım koridoru, Avrupa'ya denizyolu bağlantısını AB üyesi olacak olan Romanya ve Bulgaristan üzerinden yapacaktır. Bu evrensel projeye bir anlamda, Atlas Okyanusu Büyük Okyanus'a karadan da bağlanacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz: Necmettin Akten ve Barbaros Gönençgil, *TRACECA: Silk Road of The 21<sup>st</sup> Century*, 2003.
- 63 Karadeniz'in jeopolitiğinde değişim için bkz: Hasan Kanbolat, "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği", *Stratejik Analiz*, Sayı 72, Nisan 2006, ss. 24-36; Hasan Kanbolat, "Karadeniz'in Tarihi Yeniden Yazılıyor", *Cumhuriyet Strateji*, 19 Haziran 2006, Yıl 2, Sayı 103, ss. 18-19.
- 64 Rusya Federasyonu'nun Montrö Sözleşmesi tartışmalarına resmî bakışını Rusya Federasyonu'nun Türkiye Büyükelçiliği açıklamıştır: "Karadeniz'in güvenliğinin sağlanması konusuna müdahil olan üç kıyıdaş ülke Bulgaristan, Türkiye ve Romanya zaten NATO üyesi. Dolayısıyla NATO zaten Karadeniz'de mevcut. Eğer, NATO'nun askerî gemilerinin bölgedeki varlığından bahsediyorsak, konu Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Bu anlaşmaya göre, gemilerin mevcudiyeti ile ilgili bazı sınırlamalar söz konusudur. Rusya olarak, biz de tıpkı Türkiye gibi, Montrö Konferansı ve Sözleşmesi'ne bağlı kalmak zorunda olduğumuz görüşündeyiz. Karadeniz Görev Gücü (Blackseaforce) ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) gibi bölgesel organizasyonların daha da güçlendirilmesini destekliyoruz. Mevcut anlaşmaları ve örgütleri by-pass etmek için neden görmüyoruz.", Rusya Federasyonu'nun Türkiye Büyükelçiliği Resmî İnternet Sayfası, [http://www.turkey.mid.ru/text\\_t124.html](http://www.turkey.mid.ru/text_t124.html).
- 65 Necmettin Akten, "The Strait of İstanbul (Bosphorus): The seaway separating the continents with its dense shipping traffic", *Turkish Journal of Marine Sciences*, Cilt 9, No. 3, 2003, ss. 241-265.
- 66 Yüksel İnan, "The Current Regime of The Turkish Straits", *Journal of International Affairs*, Vol. VI, No. 1, <http://www.sam.gov.tr/perceptions/Volume6/March-May2001/inan06.PDF>.
- 67 Necmettin Akten, "Analysis of Shipping Casualties in the Bosphorus", *The Journal of Navigation*, Cilt 57, No. 3, 2004, The Royal Institute of Navigation, DOI:10.1017/S0373463304002826, Londra, s. 7.
- 68 Hasan Kanbolat, "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği"..., s. 33.

- 69 Denizyoluyla petrol ürünleri taşımacılığı 1861 yılında başlamıştır. Elisabeth Watt Titusville’de çıkarılan petrolü Atlantik aşırı taşıyan ilk gemi olmuştur. Bu gemiyle 224 ton petrol ürünü, varillere yüklenip Londra’ya taşınmıştır. Bkz. Necmettin Akten, *The Bosphorus: Growth of Oil Shipping and Marine Casualties*, *J. Black Sea/Mediterranean Environment*, İstanbul Üniversitesi, Institute of Marine Sciences and Management, İstanbul, 10(3), 2004, s. 216.
- 70 Nur Jale Ece, Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından düzenlenen “Marmara ve Türk Boğazları’ndaki Çevresel Riskler ve Alınabilecek Tedbirler Konferansı”nda “*Dünyadaki Boğazlar, Türk Boğazları’ndaki Deniz Kazaları ve Riskler*” başlıklı bildiri, İstanbul (30 Temmuz 2010);
- 71 Pala, C., (2002), “Avrasya Dosyası, Kazakistan-Kırgızistan Özel”, Cilt: 7, Sayı: 4, s. 231-252;
- O. Demirağ, “Yeni Dünya Petrol Düzeni, Avrasya Savaşları ve Türkiye”, *PetroGas*, Sayı 51, Temmuz-Ağustos 2004, ss. 53-54.
- 72 Nur Jale Ece, *İstanbul Boğazi’ndeki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi,.....*
- 73 İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi: 70. Yılında Yeni Açılımlar”, 26 Mayıs 2006, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Resmî İnternet Sayfası, [http://www.istanbul.edu.tr/duyurular/duyuru\\_icerik.php?178=](http://www.istanbul.edu.tr/duyurular/duyuru_icerik.php?178=); Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmî İnternet Sayfası, <http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/BasinDuyurulari.asp>.
- 74 TRACECA Resmî İnternet Sayfası, <http://www.traceca.org.tr/bulten020506sofya.htm>.

## AKADEMİK KADRO

Hasan Kanbolat  
 Prof. Dr. Hayati Aktaş  
 Doç. Dr. Veysel Ayhan  
 Doç. Dr. Hasan Ali Karasar  
 Doç. Dr. Tarık Oğuzlu  
 Doç. Dr. Mehmet Şahin  
 Doç. Dr. Harun Öztürkler  
 Doç. Dr. Özlem Tür  
 Habib Hüzmüzlü  
 Yrd. Doç. Dr. Serhat Erkmen  
 Yrd. Doç. Dr. Canat Mominkulov  
 Yrd. Doç. Dr. Bayram Sinkaya  
 Dr. Abdullah Alshamri  
 Dr. Neslihan Kevsir Çevik  
 Dr. Didem Danış  
 Dr. Jale Nur Ece  
 Doç. Dr. İlyas Kemaloğlu (Kamalov)  
 Dr. Yaşar Sarı  
 Dr. Bayram Sinkaya  
 Dr. Süreyya Yiğit  
 Av. Aslıhan Erbaş Açikel  
 Fazıl Ahmet Burget  
 Volkan Çakır  
 Esra Demir  
 Bilgay Duman  
 Ogün Duru  
 Noyan Gürel  
 Selen Tonkuş Kareem  
 Oytun Orhan  
 Sercan Doğan  
 Nebahat Tanrıverdi  
 Uğur Çil  
 Nazlı Ayhan  
 Leyla Melike Koçgündüz  
 Ufuk Döngel  
 Göknil Erbaş  
 Aslı Değirmenci  
 Jubjana Vila  
 Mavjuda Akramova

ORSAM Başkanı  
 ORSAM Trabzon Temsilcisi, KTÜ Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Abant İzzet Baysal Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, ORSAM Avrasya Stratejileri Koordinatörü - Bilkent Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Uluslararası Antalya Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Gazi Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu Ekonomileri - Afyon Kocatepe Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - ODTÜ  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Ahi Evran Üniversitesi  
 ORSAM Uzmanı, Ortadoğu - El Farabi Kazak Milli Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Yıldırım Beyazıt Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - ORSAM Riyad Temsilcisi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Galatasaray Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Deniz Emniyeti ve Güvenliği  
 ORSAM Danışmanı, Avrasya  
 ORSAM Danışmanı, Avrasya - ORSAM Bışkek Temsilcisi, Kırgızistan-Türkiye Manas Üniv.  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Atatürk Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Avrasya  
 ORSAM Danışmanı, Enerji-Deniz Hukuku  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Afganistan  
 ORSAM Danışmanı, Afrika - ORSAM Antananarivo (Madagaskar) Temsilcisi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzmanı, Ortadoğu  
 ORSAM Yönetici Editörü  
 ORSAM İzmir Temsilcisi  
 ORSAM Erbil (Irak) Temsilcisi  
 ORSAM Uzmanı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu & Projeler  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu & Projeler  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Karadeniz  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, Ortadoğu

### ORSAM Su Araştırmaları Programı

Dr. Tuğba Evrim Maden  
 Dr. Seyfi Kılıç  
 Kamil Erdem Güler  
 Çağlayan Arslan

ORSAM Su Araştırmaları Programı Hidropolitik Uzmanı  
 ORSAM Su Araştırmaları Programı Hidropolitik Uzmanı  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, ORSAM Su Araştırmaları Programı  
 ORSAM Uzman Yardımcısı, ORSAM Su Araştırmaları Programı

### ORSAM DANIŞMA KURULU

Dr. İsmet Abdülmecid  
 Prof. Dr. Hayati Aktaş  
 Hasan Alsancak  
 Prof. Dr. Meliha Benli Altunışık  
 Prof. Dr. Ahat Andıcan  
 Prof. Dr. Dorayd A. Noori  
 Prof. Dr. Tayyar Arı  
 Prof. Dr. Ali Arslan  
 Başar Ay  
 Prof. Dr. Mustafa Aydın  
 Doç. Dr. Ersel Aydınlı  
 Doç. Dr. Veysel Ayhan  
 Prof. Dr. Hüseyin Bağcı  
 İtir Bağdadi  
 Prof. Dr. İdris Bal  
 Yrd. Doç. Dr. Ersan Başar  
 Kemal Beyatlı  
 Barbaros Binicioğlu  
 Prof. Dr. Ali Birinci  
 Doç. Dr. Mustafa Budak  
 Dr. Hasan Canpolat  
 E. Hava Orgeneral Ergin Celasin  
 Volkan Çakır  
 Doç. Dr. Mitat Çelikpala  
 Prof. Dr. Gökhan Çetinsaya  
 Dr. Didem Danış  
 Esra Demir  
 Prof. Dr. Volkan Ediger  
 Prof. Dr. Cezmi Eraslan  
 Prof. Dr. Çağrı Erhan  
 Yrd. Doç. Dr. Serhat Erkmen  
 Dr. Amer Hasan Fayyadh  
 Av. Aslıhan Erbaş Açikel

Irak Danıştay Eski Başkanı  
 ORSAM Trabzon Temsilcisi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 BP & BTC Türkiye, Enerji Güvenliği Direktörü  
 ODTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü  
 Devlet Eski Bakanı, İstanbul Üniversitesi  
 Irak'ın Ankara Büyükelçiliği Kültür Müsteşarı Yardımcısı  
 Uludağ Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 İstanbul Üniversitesi, Tarih Bölümü  
 Türkiye Tekstil Sanayi İşveren Sendikası Genel Sekreteri  
 Kadir Haş Üniversitesi Rektörü  
 Bilkent Üniversitesi Rektör Yardımcısı & Fulbright Genel Sekreteri  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 ODTÜ, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 İzmir Ekonomi Üniversitesi Öğretim Görevlisi, Uluslararası İlişkiler ve Avrupa Birliği Bölümü  
 TBMM 24. Dönem Milletvekili  
 Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı  
 Irak Türkmen Basın Konseyi Başkanı  
 Ortadoğu Danışmanı  
 Polis Akademisi Öğretim Üyesi  
 Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdür Yardımcısı  
 İçişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı  
 23. Hava Kuvvetleri Komutanı  
 ORSAM Danışmanı, Afrika  
 Kaşık Has Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 YOK Başkanı  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, Galatasaray Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu  
 İzmir Ekonomi Üniversitesi, Ekonomi Bölümü  
 Başbakanlık Atatürk Araştırma Merkezi Başkanı  
 Ankara Üniversitesi ATAUM Müdürü, SBF Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, Ahi Evran Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 Bağdat Üniversitesi, Siyaset Bilimi Fakültesi Dekanı  
 ORSAM Danışmanı, Enerji-Deniz Hukuku

Cevat Gök  
 Mete Göknel  
 Osman Göksel  
 Timur Göksel  
 Prof. Dr. Muhamad Al Hamdani  
 Habib Hüzmüzü  
 Numan Hazar  
 Doç. Dr. Pınar İpek  
 Dr. Tuğrul İsmail  
 Doç. Dr. İlyas Kemaloğlu (Kamalov)  
 Doç. Dr. Hasan Ali Karasar  
 Doç. Dr. Şenol Kantarcı  
 Selçuk Karaçay  
 Doç. Dr. Nilüfer Karacasulu  
 İsmet Karalar  
 Dr. Hasan Canpolat  
 Prof. Dr. M. Lütfullah Karaman  
 Yrd. Doç. Dr. Şaban Kardaş  
 Av. Tuncay Kılıç  
 Doç. Dr. Elif Hatun Kılıçbeyli  
 Prof. Dr. Aleksandr Knyazev  
 Prof. Dr. Alexander Koleşnikov  
 Prof. Dr. Erol Kurubaş  
 Prof. Dr. Talip Küçükcan  
 Arslan Kaya  
 Dr. Hicran Kazancı  
 İzzettin Kerküklü  
 Prof. Dr. Mustafa Kibaroğlu  
 Dr. Max Georg Meier  
 Prof. Dr. Mosa Aziz Al Mosawa  
 Prof. Dr. Mahir Nakip  
 Doç. Dr. Tarık Oğuzlu  
 Prof. Dr. Çınar Özen  
 Murat Özçelik  
 Doç. Dr. Harun Öztürkler  
 Dr. Bahadır Pehlivan Türk  
 Prof. Dr. Victor Panin  
 Doç. Dr. Fırat Purtaş  
 Prof. Dr. Suphi Saatçi  
 Dr. Yaşar Sarı  
 Ersan Sarıkaya  
 Yrd. Doç. Dr. Bayram Sinkaya  
 Doç. Dr. İbrahim Sirkeci  
 Dr. Aleksandr Sotnichenko  
 Zaher Sultan  
 Dr. Irina Svistunova  
 Doç. Dr. Mehmet Şahin  
 Prof. Dr. Türel Yılmaz Şahin  
 Mehmet Şüküroğlu  
 Doç. Dr. Oktay Tanrısever  
 Prof. Dr. Erol Taymaz  
 Prof. Dr. Sabri Tekir  
 Dr. Gönül Tol  
 Doç. Dr. Özlem Tür  
 M. Ragıp Vural  
 Dr. Ermanno Visintainer  
 Dr. Umut Uzer  
 Prof. Dr. Vatanyar Yagya  
 Dr. Süreyya Yiğit

Irak El Fırat TV Türkiye Müdürü  
 BOTAS Eski Genel Müdürü  
 BTC ve NABUCCO Koordinatörü  
 Beyrut Amerikan Üniversitesi Öğretim Üyesi  
 Irak'ın Ankara Büyükelçiliği Kültür Müsteşarı  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı  
 Emekli Büyükelçi  
 Bilkent Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 ORSAM Avrasya Danışmanı  
 ORSAM Danışmanı, ORSAM Avrasya Stratejileri Koordinatörü - Bilkent Üniversitesi  
 Kırıkkale Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Vodafone Genel Müdür Yardımcısı (Türkiye)  
 Dokuz Eylül Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Edremit Belediye Başkanı Danışmanı  
 İçişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı  
 Fatih Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Edremit Belediye Başkanı  
 Çukurova Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 Rus-Slav Üniversitesi (Bişkek, Kırgızistan)  
 Diplomat  
 Kırıkkale Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü Müdürü  
 KPMG, Yeminli Mali Müşavir  
 Irak Türkmen Cephesi Türkiye Temsilcisi  
 Kerkük Vakfı Başkanı  
 Okan Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı  
 Hanns Seidel Vakfı Proje Müdürü (Bişkek)  
 Bağdat Üniversitesi Rektörü  
 Erciyes Üniversitesi İİBF Öğretim Üyesi  
 ORSAM Danışmanı, Ortadoğu - Uluslararası Antalya Üniversitesi  
 Ankara Üniversitesi, SBF Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Kamu Düzeni ve Güvenliği Müsteşarı  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisat Bölümü  
 TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Pyatigorsk Üniversitesi (Pyatigorsk, Rusya)  
 Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü, TÜRKSOY Genel Sekreter Yardımcısı  
 Kerkük Vakfı Genel Sekreteri  
 ORSAM Danışmanı, Avrasya – ORSAM Bişkek Temsilcisi, Kırgızistan-Türkiye Manas Üniv.  
 Türkmeneli TV – (Kerkük, Irak)  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi  
 Regent's College (Londra, Birleşik Krallık)  
 St. Petersburg Üniversitesi (Rusya Federasyonu)  
 Lübnan Türk Cemiyeti Başkanı  
 Rusya Strateji Araştırmaları Merkezi, Türkiye-Ortadoğu Araştırmaları Masası Uzmanı  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Gazi Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 Enerji Uzmanı  
 ODTÜ, Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 ODTÜ, Kuzey Kıbrıs Kampüsü Rektör Yardımcısı (KKTC)  
 İzmir Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dekanı  
 Middle East Institute Türkiye Çalışmaları Direktörü (ABD)  
 ORSAM Ortadoğu Danışmanı, ODTÜ Uluslararası İlişkiler Bölümü  
 2023 Dergisi Yayın Koordinatörü  
 Vox Populi Direktörü (Roma-İtalya)  
 İstanbul Teknik Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri  
 St. Petersburg Şehir Parlamentosu Milletvekili, St. Petersburg Üniversitesi (Rusya Federasyonu)  
 ORSAM Avrasya Danışmanı

## ORTADOĞU ETÜTLERİ YAYIN KURULU

Meliha Benli Altunışık  
 Bülent Aras  
 Tayyar Arı  
 İlker Aytürk  
 Recep Boztemur  
 Katerina Dalacoura  
 F. Gregory Gause  
 Fawaz Gerges  
 Ahmet K. Han  
 Raymond Hinnebusch  
 Rosemary Hollis  
 Bahgat Korany  
 Peter Mandaville  
 Emma Murphy

Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
 Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi Başkanı  
 Uludağ Üniversitesi  
 Bilkent Üniversitesi  
 Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
 Londra Ekonomi Üniversitesi (Birleşik Krallık)  
 Vermont Üniversitesi (ABD)  
 Londra Ekonomi Üniversitesi (Birleşik Krallık)  
 Kadir Has Üniversitesi  
 St. Andrews Üniversitesi (Birleşik Krallık)  
 City Üniversitesi (Birleşik Krallık)  
 Durham Üniversitesi (Birleşik Krallık)  
 George Mason Üniversitesi (ABD)  
 Durham Üniversitesi (Birleşik Krallık)

## ORTADOĞU ANALİZ YAYIN KURULU

Prof. Dr. Meliha Benli Altunışık  
 Hasan Kanbolat  
 Doç. Dr. Hasan Ali Karasar  
 Yrd. Doç. Dr. Serhat Erkmen

ODTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü  
 ORSAM Başkanı  
 ORSAM Danışmanı, ORSAM Avrasya Stratejileri Koordinatörü - Bilkent Üniversitesi  
 ORSAM Danışmanı, Ahi Evran Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı



MithatpaŐa Caddesi 46/4 Kızılay/Ankara  
Tel: 0(312) 430 26 09 Fax: 0 (312) 430 39 48  
[www.orsam.org.tr](http://www.orsam.org.tr), [orsam@orsam.org.tr](mailto:orsam@orsam.org.tr)  
[www.blacksea.org.tr](http://www.blacksea.org.tr), [blacksea@blacksea.org.tr](mailto:blacksea@blacksea.org.tr)