

## GEÇİŞ VE SEYİR GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASINA YÖNELİK DÜZENLEMELER İŞİĞİNDA TÜRK BOĞAZLARI

Sibel TURAN\*

### ÖZET

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ünlü Rus hukukçu Frederich de Martens'in öncü deyişiyile "Türk Boğazları", dünyada kullanılan ünlü su yollarının Cebelitarık Boğazı, Danimarka Boğazı, Kerç Boğazı, Kore Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Otranto Boğazı arasında bile en fazla öne çıkan jeostratejik ve jeo-ekonomik özelliklere sahiptir. Türk Boğazları hassas coğrafi konumu ve jeomorfolojik yapısı dolayısıyla özellikle ulusal ve uluslararası ulaşım stratejileri açısından öncelikler (kazanç) ve kayıplar bağlamında büyük önem arz etmektedir.

Türk boğazlarında hem ulusal hem uluslararası bir takım hukuksal düzenlemeler geçerlidir. Geçmişten günümüze ulaşan uluslararası hukuk düzenlemelerinden Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve halen yürürlükte olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin geçiş rejimlerine yazımızda ayrıntısıyla değinilecektir. Bunun yanı sıra 1994 ve 1998 tarihli Boğazlar Tüzükleri, 1982 ve 1996 tarihli İstanbul ve Çanakkale Liman Tüzüklerinde geçiş ve seyir güvenliğine ilişkin belirlenen usul ve yöntemler anlatılacaktır. 1994 ve 1998 tarihli Tüzüklerin yapım aşamasında Türkiye, IMO'dan (International Maritime Organization) kural ve önerilerini hatta onayını alma yoluna gitmiştir. Türkiye bu tüzüklerle hem yeni küresel jeostratejik konjonktüre uyum göstermiş, hem de seyir güvenliğini sağlamaya yönelmiştir, ancak tüm düzenlemeler yüzde yüz güvenlik sağlamamaktadır. Bunun koşutunda bildiriye alınan önlemlerin pekiştirilmesi ve kılavuz kaptan almanın gerekliliği vurgulanmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** *Türk Boğazları ve Türk Boğazlar Tüzükleri,IMO*

## TURKISH STRAITS IN THE LIGHTS OF REGULATIONS WHICH AIMS TO PROVIDE SAFETY FOR PASSAGE AND SAILING

### ABSTRACT

As famous Russian jurist Frederich de Martens said that “Turkish Straits”, has even more importance in the context of jeo-strategic and jeo-economic features than other water ways that has been used in the world such as Gibraltar, Denmark Straits, Kerc Straits, Korea Straits, Hurmus Straits and Otranto Straits. Turkish Straits because of the intensive geographical and jeo-morphological conditions presents a great importance and also some disadvantages for national and international transport strategies.

Both national and international some regulations are valid for the Turkish Straits. Lausanne Treaty as one of the international law conventions that has reached from the past to the present will be mentioned and likely we will mention about the passage regimes of Montreux Convention in details which is still in use. Beside of this, we will mention about the defined methods related with the safety of passage and cruising in the Straits Regulations dated 1994 and 1998, 1982 and 1996 Istanbul and Dardanelles Port Regulations. In the construction period of 1994 and 1998 regulations, Turkey preferred the way to get rules and suggestions even, the approval of the International Maritime Organizations. Turkey had both adjusted to the new global jeostrategic conjuncture and gone towards to provide security for passage with these new regulations but all these regulations can not provide a hundred percent security. Parallel with this, in this paper except the strengthen the precautions we also emphasize the importance to take maritime pilot.

**Key words:** *Turkish Straits and Turkish Straits Regulations, IMO (International Maritime Organizations)*

---

\* Doç. Dr , Trakya Üniversitesi, İİBF ,Uluslararası İlişkiler Bölümü

## Giriş

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de petrol ve petrol türevi kimyasal ürünlerle donanmış deniz araçlarının Türk Boğazlarından geçişini güvenli bir biçimde sağlanması için yasal bir takım düzenlemeler yapılmış ve bazı önlemler alınmıştır. Bu bağlamda kıyı ve deniz güvenliğinin sağlanması için teknolojik bir takım önlemler alınması ve hukuksal boyutlarda gerekli düzenlemelerin yapılması ya da bunlara katılmak gerekmektedir. Makale, Türk Boğazları'ndaki ulaşımın güvenli bir biçimde sağlanması için yapılan düzenlemeler, günümüzdeki uygulamalar ve ileride yapılması gerekenlerin irdelenmesini amaçlanmaktadır.

### **Boğaz tanımı ve Türk Boğazları'nın Kendine Özgü Niteliği**

Boğaz kısaca, coğrafi açıdan iki kara parçasını birbirinden ayıran ve iki kara parçası arasındaki dar su yolları olarak tanımlanabilir. Boğazların ulusal ya da uluslararası özellik kazanmaları Boğazların niteliği ile ilişkilidir ve ulusal ya da uluslararası ölçütü mesafe ve uluslararası ulaşımındaki rolüne göre değerlendirilebilir (Turan,1998:186). Bir diğer ölçüt ise bölgede kullanılabilir tek deniz yolu olmalarına dayandırılmaktadır (Yüceer, 2001:2).

Konumları gereği özel ya da uluslararası sözleşmelerle düzenlenen boğazlar ayrı olarak mütalaa edilmelidir. Türkiye'nin sahip olduğu boğazlar, konumları gereği, özel sözleşmelerle düzenlenmişlerdir. Rus hukukçu Frederich de Martens'in deyişiyle "Türk Boğazları" dünyada kullanılan ünlü su yollarının Cebelitarık Boğazı, Danimarka Boğazı, Kerç Boğazı, Kore Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Otronto Boğazı arasında bile en fazla jeostratejik ve jeoekonomik özelliklere sahiptir" (Oğuzülgen, [http://www.turmepa.org.tr/bilgi\\_havuzu/bilgi/SAIM2.htm](http://www.turmepa.org.tr/bilgi_havuzu/bilgi/SAIM2.htm): 2002). Türk Boğazlarına sınırlar açısından bakıldığında Türkiye'nin sınırları içinde bulduklarından dolayı ulusal boğaz özelliğine haizdir. Bununla birlikte Türk Boğazları uluslararası antlaşmalara konu oluşturmaları ve Karadeniz devletlerinin açık denizlere ulaşımında tek yol olmalarından ötürü uluslararası boğaz özelliğini de içinde barındırmaktadır. Uluslararası Hukuk açısından durum böyle olmakla beraber, haritaya bakılınca Boğazlar'ın her devletten de çok Türkiye için önemi vardır, Bilsel'in deyişiyle "Boğazlar Türkiye için bir menfaat değil, varlık, egemenlik ve güvenlik meselesidir" (Bilsel,1948:30).

Türkiye belki de güvenliğini ve varlığını Türk Boğazlarından geçen gemi boyutları, tarafları ve taşınan yüklerin çeşitlerinde ve miktarlarındaki artıştan dolayı Türk Boğazlarına bağlamıştır. Akdeniz ile Karadeniz arasında bir geçiş yeri olan Türk Boğazları yılda 50 bin geminin geçmesinden dolayı hem kirlilik hem de deniz ulaşımı açısından riskler taşımaktadır. Geçen gemilerin yaklaşık %15'i tehlikeli yük taşıyan gemilerdir (Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Faaliyet Raporu,2002:27). Tüm bunlardan ötürü Türkiye, Boğazlarında gemi ulaştırmasını düzenleyecek birtakım önlemler almış ve düzenlemeler yapmıştır. Bu önleme düzenlemelerinin bazıları ulusal, bazıları da uluslararası nitelik taşımaktadır. Bu konuya ilişkin olarak yapılan Türkiye'nin imza koyduğu ilk uluslararası düzenleme Lozan Boğazlar Sözleşmesi'dir.

### **Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Öngörülen Geçiş Rejimi**

Lozan Konferansı'nın 1. Bölümünde taraf tüm devletlerin kabul ettiği nokta, Boğazların tüm ticaret gemilerine barış ve savaşta açıklığı ilkesi olmuştur. Savaş gemileri bağlamında tartışmalar olmuş, bu tartışmalarda Sovyetler Birliği ile İngiltere karşılıklı taraflar olarak yer almışlardır. Lozan Konferansı'nın 2. bölümünde İngiltere'nin savunduğu ilke olan boğazların tüm ticaret ve savaş gemilerine seyrüsefer serbestliği kabul ediliyordu. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın 23. madde hükmüne göre Boğazlar terimi Çanakkale ve İstanbul Boğazı ile Marmara Denizini içermekteydi. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. maddesi ile Boğazlardan denizden ve havadan, gerek barış, gerekse savaş zamanında geçecek ticaret gemilerinin ve sivil uçakların ulaşımı serbest bırakılmaktaydı. Bu Sözleşme taraf açısından sınırlamalar getirmesine karşın, barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız kaldığı tüm savaşlarda geçiş özgürlüğü sağlamaktaydı (Turan,1998:195). Sözleşme'nin 2. maddesine bağlı ekte "hastane gemileri, yatlar, balıkçı tekneleri ve askeri olmayan yatların da" ticaret gemisi olarak kabul edildiği yer almaktadır. Bu maddede sayılan gemiler ve diğer ticaret gemileri barış zamanında bayrak ve yük farkı gözetmeksizin, gündüz ve gece Boğazlardan serbestçe geçebilmektedirler. Kılavuzluk ise isteğe tabi olacaktır (Çelik,1987:126).

Antlaşmaya denetim ve uyumu Milletler Cemiyeti'nin himayesinde olan uluslararası nitelikli Boğazlar Komisyonu veriliyordu. Komisyon üyeleri Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf ülkelerden oluşuyordu. Komisyon savaş gemi ve uçaklarının Sözleşmeye uyumunu denetlemek ve geçişle ilgili istatistiksel veriler toplayıp Milletler Cemiyeti'ne bunları bir raporla bildirmek bildirecekti. Lozan Boğazlar Sözleşmesi Boğazlar Komisyonu bağlamında

özellikle Türkiye'nin egemenlik haklarına kısıtlama getiriyordu. Bu nedenle Lozan Boğazlar Sözleşmesi yerine 20 Temmuz 1936'da Montreux Boğazlar Sözleşmesi yapılıyordu.

### **Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde Geçiş Rejimi**

Montreux Sözleşmesi'nde Türk Boğazlarından gemilerin geçişleri ile ulaşım rejimleri düzenlenmiştir. Sözleşme'nin 1. maddesinde tarafların, Boğazlardan gemilerin geçiş ve seyir serbestisi ilkesini kabul edip onayladığı, bu serbestinin yürütülmesinin, Sözleşme hükümleri ile tanzim edileceği yer almaktadır. 28. maddede Sözleşme'nin 20 sene süreli olarak yürürlükte olacağı hükmü yer alırken “bununla beraber bu Sözleşme'nin 1. maddesinde teyit edilen geçiş ve seyrüsefain serbestisi ilkesinin süresiz olduğu” vurgulanmaktadır. Montreux Sözleşmesi'nde, Lozan Sözleşmesinde olduğu gibi ticari gemi tanımı verilmemiş, 7. maddede savaş gemisi tanımına girmeyen tüm gemilerin ticari gemi olarak tanımlandığı hükmü yer almıştır. Bu hüküm ilerideki yıllarda ticari gemilerin yük ve taraflarının artması bağlamında Türk Boğazlarında ulaşım ve seyir serbestliğini etkileyecek ve Türkiye'nin bir dizi düzenleme yapıp önlem almasına yol açacaktır. Buna ilişkin olarak 1968 yılında Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Derneği Türk Boğazlarında gözlemlenen kazaların korkutucu gerçeği doğrultusunda bir rapor hazırlatarak yayınlamıştır (Aybay,1998:31-32). Raporda İstanbul Boğazı ve deniz trafiğinin önemi ve sorunlarının büyümekte olduğu, boğazlardan transit geçen gemilerin sayı ve boyutlarındaki artışın vahim kazalara yol açtığı ve boğazlarda “seyri güçleştiren ve kaza olasılığını arttırıcı yetersizliklerin konunun önemini ortaya koyar nitelikte olduğu” (İnceci,1968:passim) vurgulanmıştır. Çalışma ayrıca İstanbul'un artan nüfus gereksinimleri, dünya deniz ticaret hacminin gelişimi irdelenerek anılan boğazın özelliklerini ve nasıl bir tehdit altında kaldığını, deniz trafiğinin çeşitliliğini ve İstanbul Boğazı'nda deniz trafiğini düzenleyen mevzuatı ve kılavuzluk hizmetlerini içermektedir. 12 Eylül 1980'den sonra Milli Güvenlik Kurulu Türk Boğazlarında navigasyonun düzenlenmesi için bir inceleme yaptırmıştır. 1979 Independenta kazası ve bunun yol açtığı olumsuz sonuçlar üzerine düzenlenen raporda kaza tehlikesi ve yol açtığı büyük zararlara değinilmiştir.

### **Türk Boğazları'nın Fiziksel Özellikleri**

Doğal bir su yolu olan Türk Boğazları kendine özgü hidrografik, meteorolojik, jeolojik özellikleri ile dikkat çekmektedir. Türk Boğazlar Bölgesi olarak adlandırılan İstanbul Boğazı,

Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi seyir emniyeti açısından hem ulusal hem de uluslararası nitelik taşımaktadır. Bunlardan İstanbul Boğazı 31 km olup iki kıyı arası ortalama genişliği 1500 metredir. En dar bölgesi 700 metreye düşen 12 keskin dönüşü bulunan dört noktada 45 derece, Yeniköy Şamandırası açığında yaklaşık 80 derecelik büyük açı rota değişikliği gerektiren, ortalama harita su derinliği 35 m olan içinde aktığı coğrafi yapının olumsuz özellikleri olan banklar, sığılıklar ve kayalıklar içeren ve belli mevkiilerde 6-7 mile ulaşan ters yüzey akıntıları ile geçiş ve ulaşım açısından en fazla riske haiz bir su yoludur (Boğazlara Teknolojik Güven ,2001:49). İstanbul Boğazı, Sarayburnu, Kızkulesi, Umuryeri, Yeniköy, Büyük Liman Bankları, Salacak, Kandilli, Arnavutköy Burnu ve Yeniköy Burunlarında seyir ve ulaşım güvenliğini sağlamak büyük dikkat ve özen gerektirmektedir.

Çanakkale Boğazı 70 km uzunluğunda, en geniş mevki 2000 metre, en dar noktası 1300 m olan, yüzey akıntısı 6.7. knota ulaşan en dar noktasında çok keskin rota değişikliği gerektiren kendine özgü bir boğazdır. Bu boğazları kullanan gemiler Karadeniz ve Akdeniz'e Marmara Denizini kullanarak toplam 325 km'lik tehlike riski yüksek bu su yolunu kullanmak zorundadır. BP Shipping Genel Müdürü Linda Adamany BP'nin Hazar bölgesinden petrol ihracı için sadece Türk Boğazlarına güvenmeyeceklerini, Boğazlardaki taşımacılıkta kaza riskinin ortalamada 2 yılda bir olduğunu ve bunun kabul edilemeyecek kadar yüksek olduğunu açıklamıştır (Hürriyet ,19 Haziran 2001 ).

Türk Boğazlarının dar ve uzun bir su yolu olması deniz trafiğini olumsuz etkilemektedir. Çanakkale Boğazı'ndan bir geminin geçmesi için 11 kez, İstanbul Boğazı'ndan geçmesi için ise, yukarıda belirtildiği üzere, 12 kez rota değiştirmesi gerekmektedir. İstanbul Boğazı'nda seyreden bir geminin, daralan alanlar ve akıntı rejiminden dolayı manevra yeteneği olumsuz etkilenmektedir. Anılan Boğazda yüzey akıntıları çok ters yönlerde olabilmekte, hatta çoğu kez seyire zarar verebilecek boyutlara ulaşmaktadır. Çanakkale Boğazı'nda da coğrafi ve oşinografik yapı seyir güvenliğine büyük riskler getirmektedir (Cerit,2000:52). Bütün bu riskleri bertaraf etmek üzere Boğaz Tüzükleri ve İstanbul ve Çanakkale Liman Tüzükleri yapılmıştır.

### **Türk Boğazları Tüzüklerine Giden Yol ve Tüzükler**

Bunlardan ilki 19/11/1965 günlü Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe konulan İstanbul Liman Tüzüğü'dür. İkincisi Türk Boğazları bölgesinin güvenliğini sağlamak amacıyla 14

Nisan 1341 günlü ve 618 sayılı limanlar kanununun 2. maddesine göre 1982 tarihinde İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Tüzüğü yapılmıştır. Tüzükte İstanbul Limanının sınırları belirtilmiş (md 2) ve liman ayrımları madde 3’de iç liman, orta liman ve dış liman olarak belirtilmiştir. İç limanda gemilerin denizde yatamayacakları madde 4/c’de belirtilmiştir. Dış liman bölgesinde ise gemilerin ancak kılavuz alarak demirleyecekleri hükmü yer almıştır (md 6 A/a). Tüzüğün 3. bölümünde yer alan madde kılavuzluk hizmetleri (md15) ve römorkör alma zorunluluğu ve kılavuz ve römorkör almanın istisnaları yer almaktadır (md 16 ve 17). Çanakkale Liman Tüzüğü de İstanbul Liman Tüzüğü’ne benzer özellikler taşımaktadır. Bu Tüzükler ile uluslararası su ulaşım yolu olun Türk boğazlarının belli bölümlerine bir düzenleme getirilmiştir. Tüzüğün deniz ulaşım teknolojisinin değişen ve gelişen boyutları bağlamında eskimesi sonucu 6 Eylül 1996’da yeni İstanbul Liman Tüzüğü yayınlanmıştır. Yeni tüzük hem genel nitelikli 11 Ocak 1994’de Resmi Gazete’de yayınlanan “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”ün koşutunda yapılmıştır. 1982 tarihli Tüzük ile 1994 tarihli Tüzüğün 5. bölümünde farklılıklar görülmektedir. 1982 tarihli Tüzüğün 29. maddesinde yalnızca ulusal düzenlemeler sıralanmıştır; oysa 1996 tarihli tüzükte uluslararası sözleşmeler de isimleriyle açıklanmıştır. 1982 tarihli Tüzükte patlayıcılar genel olarak yer almakta, 1996 tarihli Tüzükte patlayıcılar sınıflandırılmaktadır. 14 yıl zarfında İstanbul Boğazı’nı kullanan petrol tankerlerinin sayı ve tonajları ile tehlikeli yük taşıma kapasiteleri artmış, Süveyş ve Panama Kanalları gibi en fazla kullanılan su yollarını da dörde katlamıştır. Bu trafikte nükleer atık taşıyan bir geminin çarpışması ve yanarak batması İstanbul kenti için ölüm anlamına gelmektedir.

Soğuk Savaş sonrasında Sovyetler Birliği’nin feshi ile birlikte kış uykusuna yatan Türk Boğazları sorunu petrol boru hatlarının geçeceği yol itibarıyla yeniden gündeme gelmiştir. Türkiye yukarıda söz edilen 11 Ocak 1994 tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile trafik ayırım şeritleri oluşturmuştur ve geçişin şerit içinde yapılması zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişi sırasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nın deniz trafiğine kapatılması koşulları hükme bağlanmıştır (md 42, 52). 40, 41 ve 51. maddeler doğrultusunda akıntı ve sis olması durumunda geçiş özgürlüğü zorunlu olarak kısıtlandı. Sonuç olarak 11 Ocak 1994 tarihli Tüzük 1 Temmuz 1994’de yürürlüğe girdiğinde tehlikeli yük taşıyan ticari gemilere kısıtlama getirilmiş oluyordu. Bu da Türkiye ve Karadeniz’in başat devletlerinden Rusya Federasyonu arasında bir mücadeleye neden olmuştur.

Zaten Türkiye Tüzüğü'nün bir parçası olan trafik ayırım şemalarını uygulama gerekçesiyle teknik onay almak için IMO'ya sunmuştu.(Akgün ve Aydın,1999:53). IMO'da TSS'ler 39. NAV (seyir güvenliği alt komitesi) Raporunda yer aldı ve 25 Kasım 1994'ten başlayarak yeni rotalama sistemine uyulması yolunda karar alındı. Türkiye bu kararıyla yaptığı bir iç hukuk düzenlemesini uluslararası bir örgütün onayına sunmuş oluyordu. Bu düzenleme uluslararası hukukun genel ilkeleriyle çelişiyordu.Ruslar ,Trafik Ayırım Şemalarının 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin 10. maddesine göre düzenlenmesinin büyük gemilerin geçişini engelleyeceği görüşünü savunuyordu(Akgün,2003: 78).Böylece yeni bir Tüzük yapılması gündeme geldi ve halen yürürlükte olan 6 Kasım 1998 tarihli ve 23515 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" yayınlandı. Bu Tüzük İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizini "Türk Boğazları" olarak niteliyordu. Uluslararası Hukukun getirmiş olduğu genel ilkelere terim anlamıyla uyan yeni Tüzük, 1994'te getirilen birtakım kısıtlamaları da hafifletmiştir. Bunun yanı sıra eski Tüzükte boyları 150 metre olan gemiler büyük gemi olarak adlandırılırken yeni tüzükte boyları 200 metreden büyük gemiler büyük gemi olarak nitelendirilmiştir. Yeni Tüzük ile eski Tüzük arasındaki en büyük farklılık transit geçiş yerine uğraksız geçiş terimi kullanılmasıdır. Bu farklılık ile Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesine daha uyum gösterilmiştir. Montreux Sözleşmesi yukarıda belirttiğimiz üzere anılan maddede ticaret gemileri için geçiş ve seyir özgürlüğü öngörmüştür. Bu rejim transit geçiş rejimi değildir, kendine özgü bir geçiş sistemidir. 1998 tarihli Tüzük ile getirilen bir önemli özellik de Seyir Planı verilmesidir. Boğazlardan geçişlerin güvenilir, zamanında ve etkin bir biçimde yapılması ve Boğazların deniz trafiğine gereksiz yere kapatılmaması için SP-I Raporunu vermek gerekmektedir. Boyları 150-200 m ve/veya su çekimleri 10 ile 15 metre arasında olan gemiler SP-I Raporunu Boğazlara girmeden 48 saat önce vereceklerdir (md 25). Bu açıdan seyretme gücüne sahip olan gemiler 25. maddedeki süreler içerisinde seyir planını vermekle yükümlü tutulmuşlardır. Buna karşın Marmara limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemiler, 500 GRT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I'yi kalkışlarından en az 6 saat önce vermekle yükümlenmişlerdir. Boyları 300 metre ve daha büyük gemiler gemi nitelikleri ve yükleri hakkındaki bilgiyi İdare'ye bildireceklerdir. Bahse konu gemilerden geçişleri uygun görülenler en az 72 saat önce SP-I'yi vereceklerdir. Seyir Planı I'yi vermiş ve gemisi Tüzüğü'nün 5. maddesi uygunluğu saptanan gemi kaptanları İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala UHF ile Trafik Kontrol İstasyonu'na IMO tarafından belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir. Seyir Planı I (SPI)



raporunun tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GRT ve daha büyük gemilere Türk Boğazlarına girişten önce uygulanması ve öngörülen sürelerde verilmesi Boğazlardan geçiş ve seyir güvenliğinin sağlanması için yaşamsal önemdedir. İstanbul Boğazı'nda 1998'de %50, 1999'da %64 (kum kosterleri dahil), 2000'de %80 (kum kosterleri dahil) Seyir Planı I'ı vermişlerdir. Seyir Planı verme oranı yıllar itibarıyla hızla artmış, ancak 2001 rakamları itibarıyla bile %100'e ulaşamamıştır.

Ancak boyları 300 metreden büyük gemiler SP-I verme oranı %100, 250-300 metre arası %97, 200-250 metre arası %93, 100-150 metre arası %91, 100 metreden küçük gemilerde %68'e ulaşmıştır.

Gemi tiplerine göre SP-I verilmesi, tankerde %97, kimyasal tankerlerde %92, LPG taşıyan gemilerde %96, kuru yük gemilerinde %50, kosterlerde %13, yolcu gemilerinde %73 oranlarına ulaşmıştır.

Çanakkale Boğazı'nda ise 1998'de %46, 1999'da %61, 2000'de %81 oranına ulaşmıştır. SP-I verme oranındaki yıllara göre artış görülmektedir. Çanakkale Boğazı'nda da boylara göre SP-I verme oranları şu şekilde olmuştur: 300 metreden büyük gemilerde %100, 250-300 metre arası %94, 200-250 metre arası %89, 150-200 metre arası %83 ve 100 metreden küçük gemilerde %76. Yine 2000 yılında SP-I veren 150 metre üzerindeki gemilerin SP-I raporu verme ortalaması %94'tür. Buradan hareketle Türk Boğazlarının seyir ve güvenli geçişin sağlanmasında SP-I ve SP-II vermenin çok büyük bir önemi vardır ve ilerleyen yıllarda SP-I ve SP-II verme oranı artınca kaza tehdidi ve olasılığı da minimuma indirilebilecektir.

Türk Boğazlarında geçiş ve seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik yalnızca birtakım yasal düzenlemeler yapılması yanı sıra "Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi" (GTYBS) Projesinin tesisi gündeme gelmiştir. Tasarlanan projenin sistem tasarımında açık sistem mimarisi öngörülmüş ve proje bağlamında her iki Boğaz için kesintisiz bir izleme tasarlanmıştır (Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Faaliyet Raporu,2002). Projenin amacı Boğazlarda ve Marmara Denizinde tesis edilmiş ve edilecek olan TAD'leri içerisinde seyir güvenliğini ve verimini arttırmak, dolayısıyla can, mal ve çevreyi korumaktır.

GTYBS kurulmasının nedenleri arasında, , yüksek trafik yoğunluğu, tehlikeli yük taşımacılığı, artan gemi boyları, karmaşık trafik yapısı, güç hava ve deniz koşulları (akıntı ve iklim), çevre koşulları, artış gösteren deniz kazaları gibi faktörler öncelikli olarak yer almaktadır. Türk Boğazlar Bölgesi yukarıda sözü edilen özelliklerin %90'ını içermekte ve modern bir GTYBS en zorunlu olduğu bölgelerde en önde gelenidir (Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Faaliyet Raporu,2002:198). Bir başka deyişle GTYBSP Boğazlara teknolojik güven getirmeye yöneliktir. Ağırlıklı olarak radar kontrolüne dayalı bir sistemin kurulmasına yönelik çalışmalar 1990'lı yılların başında başlatılmıştır. TDİ Genel Müdürlüğü'nde 1991 ve 1994'te iki kez ihaleye çıkılmasına karşın sonuçlandırılmamıştır. Bunun üzerine Ocak 1998'den bu yana Türk Boğazlarından geçişin daha güvenli hale gelmesi için çalışmalar başlamış E. Oramiral Güven Erkaya başkanlığında TURBO proje ofisinde 6 çalışma grubu kurulmuştur. TURBO tarafından yapılan araştırmada Boğazlardaki kazaların %85'inin insan hatasından kaynaklandığı ve bunun büyük bir bölümünün bilgi yetersizliği sonucu olduğu belirlenmiştir (Akgün ve Aydın,1999:55). Yine TURBO çalışmaları sonucu a) Etüd-proje, b) Elektrik-Elektronik sisteminin temini c) İnşaat işleri olmak üzere birbirleriyle eşgüdüm içinde ve eşanlı yürütecek bir ihale ile sonuçlandırılmasına karar verilmiştir (Boğazlara Teknolojik Güven,2001:12). Aralık 1998'de çıkılan ihaleyi Amerikan Lockheed Martin firması kazanmış ve şirket ile sözleşme 2000 yılı Şubat ayında Proje sözleşmesi imzalanarak yürürlüğe girmiştir (Boğazlara Teknolojik Güven ,2001:17).Sistemin ,işletme,bakım onarım ve idamesi 02.08.2002 tarih ve2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu ve Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri tarafından yapılmaktadır.Bu sistem kapsamında yapılan binaların açılışı 1 Temmuz 2003 tarihinde yapılmışsa da ilk testler 1 Eylül 2003'te başlamıştır,sistem tam kapasitede çalışmaya 30 Aralık 2003 tarihinde başlamıştır (www.coastalsafety.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&ing,B.T: 30.07.2004).

GTYBS Projesi kapsamında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına birer adet olmak üzere 2 Trafik Kontrol Merkezi (TKM), İstanbul'da 8 tane, Çanakkale'de 5 tane olmak üzere toplam 13 tane Trafik Gözetleme İstasyonu inşa edilmiştir.Bu sistemin Haziran 2003'de geçici teslimatın yapılması ve sistem üzerinde görev yapacak personelin eğitimlerinin tamamlanmasından sonra devreye girmesi öngörülmektedir (www.coastalsafety.gov.tr,2003). GTYBS bölgede varolan seyrüsefer olanakları, Trafik Ayrım Düzeni (TAD), deniz fenerleri, ışıklı şamandıralar, kılavuzluk hizmeti, denizcilik yayınları ve hava durumu ikazları, gemi rapor sistemi ve durum raporlarından ibaret olup varolan sistem ses haberleşmesine dayanmaktadır. Başka bir deyişle varolan yoğun gemi trafiğini yönetecek yeterli bir sistem

yoktur. Bununla birlikte, halen kılavuz kaptan alma zorunluluğu bulunmamasına karşın kılavuz kaptan almakla da Boğazlardaki yoğun gemi trafiğindeki risk minimuma indirilebilir. Boğaz kılavuzlarının görevlerine ilişkin düzenleme 1998 tarihli Tüzük'te yer almaktadır. Tüzüğün 27. maddesine göre kılavuz kaptanlar gemilerin can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla seyre katılacaklardır. IMO Türk Boğazları dışındaki diğer uluslararası boğazlarda da kılavuz kaptan alınmasını tavsiye etmiştir. Türk Boğazlarında IMO, büyük gemiler, derin su çekimli gemiler, tehlikeli madde taşıyan gemiler sınırlamasına gitmeden geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz kaptan almasını tavsiye etmiştir (Yüceer,2001:117). İstanbul Boğazı'nda 2001 yılında geçiş yapan petrol tankerlerinin %69'u, kimyasal madde tankerlerinin %32'si, LPG tankerlerinin %86'sı kılavuz almıştır. Çanakkale Boğazı'nda ise, petrol tankerlerinin %28'i, kimyasal madde tankerlerinin %40'ı, LPG tankerlerinin %68'i ve LNG tankerlerinin %100'ü kılavuz almıştır (Deniz Sektör Raporu,2002:96).

Kılavuz kaptan kullanımının yanı sıra İstanbul Boğazı'nda zor koşullarda ulaşımı kolaylaştırma açısından Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü'ne ait toplam 37 tane deniz feneri bulunmaktadır (Gönençgil,2000:26).

Yukarıda anlattığımız tüm unsurlar biraraya getirilse dahi Türk Boğazlarında seyir güvenliği %100 düzeyinde güvenli olarak gerçekleşmeyecektir. İnsan hataları, Boğazların doğal koşulları, gemilerdeki ve seyir cihazlarındaki arızalar dolayısıyla ve bunun yanında çevredeki seyir yardımcılarında kaynaklanan arızalar da olasıdır. Bunun yanı sıra Türk Boğazlarında özellikle İstanbul Boğazında yerel trafik yoğunluğu da önemlidir; şehir hatları taşımacılığı, deniz otobüsleri, özel yolcu motorları, balıkçı tekneleri, gezinti ve spor tekneleri ve askeri gemilerden oluşmaktadır. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı'na göre uluslararası taşımacılıkta çok fazla kullanılmamaktadır. Karadeniz ile Türkiye arasındaki seferlerde İstanbul Boğazı kullanılır. Buna karşın Marmara'daki limanlar tercih edildiğinde yalnızca Çanakkale Boğazı yolu kullanılır. Bu bağlamda İstanbul Boğaz trafiğinin güvenliği diğerine nazaran daha öneme haizdir.

## **SONUÇ ve ÖNERİLER**

Anlatılan uluslararası ve ulusal düzenlemeler seyir ve geçiş güvenliğini sağlamaya yöneliktir. Bunun yanı sıra Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi'nin (GTYS) 2003 yılı

sonunda yetiştirilmesi önem ve ivedilik arz etmektedir. Yaklaşık 3 yıl kadar geciken projenin yaşama geçirilmesiyle 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü de tam olarak uygulanabilecektir. Bunun yanı sıra IMO kural ve tavsiyelerine özellikle kılavuz kaptan alma bağlamında uyulması kaza riskini azaltacak en önemli faktörlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Proje uygulamaya konulduğunda bile kılavuz kaptan alınması gerekecektir. Bu bağlamda kılavuz kaptanların sürekli eğitimi ve kılavuz kaptanlık müessesesinin Türkiye’de yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Tüm bunların ötesinde ilgili mevzuatı eşgüdüm içinde yürütmek amacıyla bir denizcilik bakanlığının kurulması kanımızca gerekli olacaktır.

### KAYNAKÇA

Akgün Mensur. ve Aydın Turan .(1999),*Türkiye-Rusya İlişkilerin Yapısal Faktörler*.İstanbul, TÜSİAD Yayınları.

Akgün Mensur (2003), "Geçmişten Günümüze Türkiye ile Rusya Arasında Görünmez Bağlar:Boğazlar" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya İçinde* Der.G: Kazgan-N. Ulçenko,İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Aybay Gündüz.(1998),*Türk Boğazları,;Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme*,İstanbul, Aybay Yayınları.

,*Boğazlara Teknolojik Güven(2001)*,Ankara Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.(2002),*2000-2001 Yılı Faaliyet Raporu*,.Ankara

Bilsel Cemil.(1948),*Türk Boğazları*,İstanbul,İsmail Akgün Matbaası.

Cerit Güldem.:(2000),"*Denizde Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları*", *Büyüteç Altında Türk Boğazlar Bölgesi* içinde, İstanbul,İSO Yayınları

Çelik Edip(1987), *Milletlerarası Hukuk C:2*,,İstanbul, Filiz Kitabevi.

*2001 Deniz Sektörü Raporu* (2002) İstanbul ,Deniz Ticaret Odası Yayını

Gönençgil B.(2000),*Türk Boğazlar Bölgesinin Fiziki Yapısı, Büyüteç Altında Türk Boğazlar Bölgesi* içinde, İstanbul,İSO Yayınları

İnceceli Efruz.(1968),*İstanbul 'da Deniz Trafiği ve Çevrenin Can - Mal Güvenliği*,İstanbul, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Yayınları

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü Web Sayfası:<http://www.coastalsafety.gov.tr> ,B T: 1 Mart 2004

Oğuzülgen Saim,(2002), Türk Boğazları Bölgesinde Can, Mal, Çevre ve Seyir Güvenliği. Erişim:[http://www.turmepa.org.tr/bilgi\\_havuzu/SAIM.htm](http://www.turmepa.org.tr/bilgi_havuzu/SAIM.htm),BT: 22 Eylül 2002

Turan Sibel.(1998),Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostratejiden Ekostratejiye.*Balkan Araştırmalar, referans kitap, Trakya Üniversitesi, Balkan Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayını, Edirne.*

Yüceer Bengi .S.(2001),*Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*,İzmir, Dokuz Eylül Yayınları..