

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE ALTIN FRANK UYGULAMASINA İLİŞKİN TARTIŞMALARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

An Assessment on the Implementation of Gold Franc in the Framework
of Montreux Convention

Cihat YAYCI*

Öz:

1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi ile belirlenen ve ‘Türk Boğazları’ olarak bilinen İstanbul Boğazı,¹ Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi, geçiş (seyir ve sefer) serbestisinin uygulandığı deniz alanıdır. Montrö Sözleşmesi gereğince tarafların yani, Boğazlardan yararlanacak olan gemiler ile Boğazların sahibi olarak Türkiye Cumhuriyeti’nin birbirlerine karşı hak ve yükümlülükleri vardır. Türk Boğazları’ndan geçen gemilerin Montrö ile belirlenmiş özlük hakkı geçiş ve seyir serbestisi iken, Türkiye Cumhuriyeti’nin de gemilerin fener, tahlisiye ve patente ücretini ödemelerini sıkı bir denetime tutmak ve yaptırtmak, ödeme yapmayan gemilerle ilgili işlemler yapmak, gerektiğinde ödeme yapılmaya kadar gemiyi Boğazlar’dan geçirmemek gibi hakları olduğu değerlendirilmektedir. Montrö Sözleşmesi’nin 1. Lahikası, ticaret gemilerinin geçişi sırasında alınacak ücretleri netton başına ve hizmet türü itibarıyla Altın Frank üzerinden belirlemiştir. Bu çalışmada Boğazlar’daki mevcut yoğun tanker trafiği, hâlihazırdaki ücret uygulaması, Türk Boğazları’ndan uğraksız geçiş yapan ancak ücret ödemeyen yabancı gemilere uygulanabilecek yaptırımlar incelenmiş olup, Montrö Sözleşmesi’ndeki Altın Frank uygulaması ile mevcut uygulama arasında karşılıklı mukayese yapılarak Türkiye’nin Montrö Sözleşmesi hükümlerine uygun bir ücretlendirmeye geçmesinin sonuçları değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları, Altın Frank, ücret

Abstract:

The freedom of passing and navigation in Turkish straits –Istanbul Strait (the Bosphorus), the Dardanelles and Marmara Sea- was established with the Montreux Convention in 1936. According to Montreux Convention, parties -ships passing through the Turkish Straits and Turkey, as the owner of the straits- have both responsibilities to each other. As the ships passing through the Turkish straits have the right to freedom of passing and navigation, Turkey should have the right to make the ships pay the charges for the light, life saving services and patente and if needed, stop ships until they pay the charges. According to Montreux Convention Annex-1, the charges are levied on each ton of net register tonnage in gold Franc. This study analyzes heavy traffic in the Turkish straits, current charges and the sanctions that can be applied to the ships passing through the straits without paying charges. The article also assesses the possible consequences of Turkey’s new charging policy comparing the current application with the gold Franc application in Montreux Convention.

Keywords: Montreux Convention, Turkish Straits, Gold Franc, charges

* Dr. Uluslararası İlişkiler ve Deniz Hukuku Uzmanı. e-posta: cihatayyici@hotmail.com

¹ “İstanbul Boğazı” resmi Türkçe metinde “Karadeniz Boğazı” olarak, Fransızca metinde “le Bosphore”, İngilizce metinde ise “the Bosphorus” olarak ifade edilmektedir.

GİRİŞ

Son zamanlarda Boğaz² geçişlerinde Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'ndeki "altın frank" maddesini işletebileceği konusu gündeme gelmiştir. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız tarafından yapılan açıklamada³ Boğazlarla alakalı Montrö Sözleşmesi'nin yükümlülüklerini yerine getirmeye hazır olduğu, Boğazlardan geçişin bir gönüllülük ilkesine dayandığı, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden kaynaklanan ve "altın frank" olarak adlandırılan bir maddenin bulunduğu ve bu uygulamanın önemli bir geçiş ücreti bariyeri oluşturduğu ifade edilmiştir. Bu hakkın kullanılmasının ve bu rakama başvurulmasının temenni edilmediği vurgulanarak zorunlu olunması durumunda bu konunun gündeme getirebileceği belirtilmiştir.

Açık kaynaklarda yer alan haberlerde bu uygulamanın hayata geçmesinin petrol şirketlerinin maliyetlerinin artmasına neden olabileceği, bu artışın petrol fiyatlarına olumsuz yansıtılabileceği ve Türkiye'nin uygulamaya ilişkin kararını petrol şirketleri ile bir kez daha görüştüğünden sonra vereceği ifade edilmiştir.⁴

1. MEVCUT BOĞAZ TRAFİĞİ

Türkiye, Boğazlardan geçen tanker sayısında aşırı yükselme karşısında, 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin kendisine sağladığı "altın frank" hakkını kullanmayı tartışmaya açarak hem Boğazlardaki riskin azaltılmasını hem de petrol boru hattı projelerinin yapımının hızlandırılmasını amaçlamaktadır.⁵

Dünyanın en önemli ve bir o kadar da tehlikeli doğal dar su yolu olan İstanbul Boğazı'ndan 2012 yılında 9.027'si tanker olmak üzere 48.329 gemi geçiş yapmıştır.⁶ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel

² Türk Dil Kurumu'nca yayımlanan Türkçe Sözlük'te anlamı "iki kara arasında dar geçit" şeklinde verilmekte olup, uluslararası hukuk açısından boğaz kavramına ilişkin çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. En genel tanımı "iki deniz parçasını birleştiren tabii ve dar su yollarıdır" şeklinde yapılmaktadır. Bu konudaki kavramlar için bkz. M. Deniz Vank, *Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları* (Ankara: US-A Yayıncılık Limited Şirketi, 1998), 6-14.

Ayrıca detaylı tanım ve açıklamalar için bkz. A. Kurumahmut, *Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz* (İstanbul: TÜDAV yayınları No: 26, 2006), 9-11.

³ Uluslararası Politika Akademisi, "Türkiye'nin Doğalgaz Politikası ve Enerji Güvenliği," 09.04.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://politikaakademisi.org/?p=585>.

⁴ Uluslararası Politika Akademisi, "Türkiye'nin Doğalgaz Politikası ve Enerji Güvenliği," 09.04.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://politikaakademisi.org/?p=585>.

⁵ Kıyı Emniyeti, "Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak, Montreux'de 20 Temmuz 1936'da imzalanan Sözleşme," 21.05.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/mevzuat/Montreux%20Bo%C4%9Fazlar%20S%C3%B6zle%C5%9Fmesi.pdf>.

⁶ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "2012 Yılı Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri," 05.02.2013, (Erişim tarihi 05.02.2013), <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/>

Müdürlüğü'nden edinilen bilgiye göre coğrafi yapısı, darlığı, kuvvetli akıntıları ve keskin dönüşleri ile dünyanın önemli ve aynı ölçüde tehlikeli doğal dar su yolu olan 17 mil uzunluğundaki İstanbul Boğazı'nda günde 2 bin 500'ün üzerindeki bölgesel deniz trafiği ile 2 milyonu aşkın insan taşınmaktadır.

Deniz trafiğinin bu kadar yoğun yaşandığı İstanbul Boğazı'ndan 2012 yılında 27.345 uğraksız gemi geçiş yapmıştır. Bu gemilerin 3.866'sı 200 metreden daha büyük olurken, gemilerin 24.792'si de geçiş sırasında kılavuzluk hizmetlerinden faydalanmıştır. Çanakkale Boğazı'nda ise bu sayı 27.318'i uğraksız olmak üzere 44.613 olarak gerçekleşmiştir. Bu gemilerin 5.917'si 200 metreden daha büyük olurken, 18.775 gemi geçiş sırasında kılavuz almıştır.

İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin yüzde 18'ini, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin de yüzde 20'sini tehlikeli yük taşıyan tankerler oluşturmuştur. 2012 yılı boyunca İstanbul Boğazı'ndan 9 bin 27 tanker, Çanakkale Boğazı'ndan da 8 bin 998 tanker geçiş yapmıştır. Buna göre, İstanbul Boğazı'ndan günlük ortalama 130 gemi ve 25 tehlikeli madde taşıyan tanker geçişi olurken, Çanakkale Boğazı'ndan ise günlük 123 gemi ve 25 tanker geçişi gerçekleşmiştir.

2. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRME

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçişi denetlemek amacıyla Boğazlar Komisyonunun kurulmasını, Boğazlar ve civarının askersiz hale getirilmesini 10. maddesi ile amaçlayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi⁷ 1936'da Montrö (Montreux) Boğazlar Sözleşmesi⁸ ile değiştirilmiştir.⁹

Tamamı 29 madde, 4 ek ve 1 protokolden meydana gelen Sözleşme'nin 1. maddesinde "Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğü" kabul edilmekte ve 2. ve 3. maddelerde de ticaret gemileri yönünden buna bağlı temel

gemi_gecis_2012_1.aspx.

⁷ Boğazlar sorunu, Lozan Barış Anlaşması'nın 23. maddesinde genel olarak yer almış olup, bu madde gereğince Lozan Barış Anlaşması'na ek olarak 24 Temmuz 1923 tarihinde yürürlüğe giren Boğazlar Mukavelenamesi imzalanmıştır. Lozan Barış Anlaşması'nın 23. maddesi şöyledir:

"Akit taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşme'de öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden havadan, barış zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilan etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu Sözleşme, Taraflar bakımından, sanki bu Antlaşma'nın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır." Çeviren Seha L. Meray, Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler (Ankara: 1973), Takım II, cilt 2, 8.

⁸ Sözleşme, 31 Temmuz 1936 gün ve 3056 sayılı kanunla onaylanmıştır. R.G.: 5 Ağustos 1936, Sayı: 3374, Düstur: V. Tertip. C.17 Metin için bkz: Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku* (İstanbul: Arınan Basım Yayımlarını Dağıtım Ltd. Şti), 430-444. (Erişim tarihi 10.01.2011), <http://www.turksam.org/tr/a1462.html>.

⁹ E. Aksu, *Jeopolitik Etken Olarak Tarih Boyunca Türk Boğazları'nın Önemi* (T.C. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2001), 77.

şartlar, diğer bir ifade ile gemilerin geçişlerde tabi olacakları yükümlülükler belirtilmektedir.¹⁰

2.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2'nci Maddesi:¹¹

“Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun,¹² gündüz ve gece, aşağıdaki 3'üncü maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam serbestîsinden müstefid olacaklardır. Bu gemiler Boğazların hiçbir limanında tevakkuf etmeksizin transit sureti ile geçtikleri takdirde Türkiye alakadar makamları tarafından cibayeti bu Mukavelenamenin 1'inci lahikasında derpiş edilen rüsum veya tekâliften başka hiçbir rüsum veya tekâlîfe tabi tutulmayacaktır.¹³ Bu rüsum veya tekâlîfin cibayetini teshil etmek için Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri 3'üncü maddede tasrih edilen merkezin memurlarına isimleri, tabiyetlerini, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.”

hükmüne amirdir.¹⁴

¹⁰ Kıyı Emniyeti, “Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak, Montreux'de 20 Temmuz 1936'da imzalanan Sözleşme,” 21.05.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/mevzuat/Montreux%20Bo%C4%9Fazlar%20S%C3%B6zle%C5%9Fmesi.pdf>.

¹¹ Söz konusu Sözleşme ile Türkiye'nin Boğazlar Bölgesindeki egemenliği yalnız geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlandırılmıştır. Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkileri saklıdır. Montrö Sözleşmesi'nin İstanbul Boğazı'nda seyir ve çevre güvenliğini etkileyen en önemli düzenlemesi 1. maddede belirtilen “Yüksek Akid Taraflar Boğazlarda denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibini kabul ve teyid ederler” hükmü ile 2. maddede belirtilen “Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarî kalır” hükmüdür. Bkz. “Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename,” (Erişim tarihi 06.02.2013), <http://www.cevre.org.tr/Tcm/Sozlesmeler/Bogazlar.htm>.

¹² “Yükü ne olursa olsun” ibaresi gerçekten tehlike yaratır niteliktedir. Boğazlardan patlayıcı, yanıcı veya zehirli maddeler taşıyan gemiler serbestçe geçmektedir. Dolayısıyla bir kaza durumunda, İstanbul'da yaşayan insanların canını ve malını ciddi şekilde tehdit edebilecek sonuçlar doğurabilir. Bkz. Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi* (Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları: 22, 1999), 106-107.

¹³ Hamule: yük; mahfuz: saklı; seyrisefain: gidiş-geliş (ulaşım); müstefid olacaklardır: yararlanacaklardır; tevakkuf: uğramak; derpiş edilen: öngörülen; rüsum veya tekâlîf: vergi veya harç. Günümüz Türkçesi metin için bkz: Montreux Sözleşmesi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (İstanbul: Hidrografi Yayını, 2000), 7.

¹⁴ Montrö Sözleşmesinin belirtilen veçhelerine ilişkin detaylı görüşler. Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları* (Genişletilmiş 2. Basım, 2004), 379-386, 387-394, 395-419 sayfaları arasında bulunabilir.

2.2. Sözleşmenin; 1'inci Lahikası;

(1) Söz konusu Lahika'nın 1'inci fıkrasında; Sözleşmenin 2'nci maddesi doğrultusunda alınacak olan harç ve vergilerin, yine aynı lahika'da belirtilen hizmetlerin ifası nedeniyle "Altın Frank"¹⁵ değerinden tahsil edilebileceği, bu tahsilâtın hiçbir sancak farkı gözetmeksizin Türk Hükümeti tarafından tatbik edileceği,

İfa edilen hizmetin mahiyetinin "Altın Frank" değerinden;

(a) Sıhhi kontrolün, 0.075,

(b) Fenerler, ışıklı şamandıralar, geçiş şamandıraları ya da başka şamandıralar için,

(i) 800 tona kadar, 0.42,

(ii) 800 tondan fazlası, 0,21,

(iii) Kurtarma hizmeti (Buna kurtarma sandalları, roket istasyonları, sis düdüklüleri, radyofarları ve keza b) fıkrasında dâhil bulunmayan ışıklı şamandıralar veya aynı türden diğer tesisat dâhil için 0.10 olacağı,

(2) 2'nci fıkrasında ise, 1'inci fıkrada belirtilen "Altın Frank" değerlerinin Boğazlar'dan iki defa geçiş için olduğu (yani Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne dönüş seyahati veyahut Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlardan bir geçiş ve müteakiben Karadeniz'e dönüş); bununla beraber eğer ticaret gemisi azimet (gidiş, yola çıkma) seyahati için Boğazlar'a girdiği tarihten itibaren altı aydan fazla bir zaman sonra vaziyete göre, Ege Denizi'ne veya Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlardan tekrar geçerse bu gemiden sancak farkı gözetilmeksizin yukarıda belirtilen "Altın Frank" değerindeki verginin ikinci defa alınabileceği,

(3) 3'üncü fıkrasında, bir ticaret gemisinin azimet geçişinde avdet etmeyeceğini (dönmeyeceğini) beyan etmesi durumunda, sıhhi kontrol dışında, diğer hizmetler için yukarıda arz edilen "Altın Frank" değerindeki tarifinin nısfının (yarısının) alınabileceğini,

¹⁵ Altın Frank, Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı yıllarda uluslararası kurallarda çoklukla uygulanan para birimi olmakla birlikte 1 Altın Frank, 22 ayar 65,5 mgr altına eşdeğer tutulmakta idi. 1973 yılında Türkiye'nin Altın Frank uygulamasını tek taraflı olarak o yılın T.C. Merkez Bankası dolar kuru ile sabitlemesi sonucu 2010 yılı sonundan itibaren Türkiye alması gereken ücretin ancak çok az bir kısmını alır duruma düşmüştür. Türkiye'nin geçiş yapan ticaret gemilerinden geçiş ücretlerini hizmetin verildiği tarihteki Altın Frank karşılığında alma hakkı bulunmaktadır. Ancak Altın Frank üzerinden ücret alma uygulamasının belli bir süre önceden uluslararası camiaya duyurularak diploması yoluyla ve belli bir zaman sürecinde yumuşak bir geçiş biçiminde yapılması gerekir. Necmettin Akten, "Altın Frank' Babayığıdı!," Erişim tarihi 05.02.2013, <http://www.persembetrotasi.com/>.

(4) 4'üncü fıkrasında, 1'inci fıkrada belirtilen ve tarif edilen ve bahse konu hizmetlerin icap ettirdiği masrafları kapatmak için lüzumlu miktardan fazla olmayacak olan vergilerin, Sözleşmenin 29'uncu maddesi¹⁶ tatbik edilmek suretiyle artırılabilir veya tamamlanabileceği, bu vergilerin tediyeye günü (ödeme günü) tarihlerindeki kambiyo fiyatına göre altın frank veya Türk parası olarak belirlenebileceği,

(5) 5'inci fıkrasında, kılavuzluk ve römorkaj (römorkörcülük, diğer bir ifade ile yedekleme) isteğe bağlıdır. Ticaret gemilerinin acentası veya kaptanın bu hizmetleri talep etmesi ve Türk makamlarınca anılan hizmetlerin yerine getirilmesi halinde ücret alınabileceği, bahse konu ihtiyari hizmetler için alınacak ücretlerin miktarının belirli dönemlerde Türk Hükümeti'nce yayımlanacağı düzenlenmektedir.

3. HÂLİHAZIRDAKİ ÜCRET UYGULAMASI

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından 27 Temmuz 1990 tarihinde yayınlanan "Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi" uyarınca;

"Ticari bir işlemde bulunsun veya bulunmasın Çanakkale veyahut İstanbul Boğazından giren veya çıkan veya kanun, tüzük ve sair mevzuata göre transitlik vasfı bozulmadan yabancı bir limandan gelip yabancı bir limana gitmek üzere Boğazlar ve Marmara Denizini, kara ile ihtilat etmeden ve herhangi bir Türk limanına uğramadan transit olarak geçen veyahut her iki Boğaz arasında veya Boğazlar dışında Türk liman veya iskelelerine giren veya çıkan veyahut herhangi bir Türk limanı sınırları içinde çalışan Türk veya yabancı bayraklı gemiler ile bu gemilerin çektikleri deniz araçları ve bunların kaptan, donatan ve acentaları"

bahse konu tarife hükümlerine tabidir.

¹⁶ Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Madde 29: "İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlı Yüksek Taraflardan her biri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Bağlı Yüksek Taraflardan birince yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağlı Yüksek Tarafça; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağlı Yüksek Tarafça desteklenmesi gerekir. Böylece desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bağlı Yüksek Taraflardan her birine bildirilecektir. Bu bildiri, Önerilen değişikliğin niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır. Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa Bağlı Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir. Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağlı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır. Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı Bağlı Yüksek Tarafların dörtte üçünü kapsamak üzere hesaplanacaktır."

Ücret tarifesinin “Muafiyetler” başlıklı 5’inci maddesi uyarınca; 100 tona kadar Türk Bayraklı gemiler, 300 tona kadar Türk Bayraklı balıkçı ve sünger gemileri ile tüm harp gemileri ve bilimsel araştırma ve okul gemileri fener ve tahlisiye ücretinden muaftır. Esasen Türk Bayraklı gemilere uygulanan ücretler %35 ile %45 arasında değişen oranlarda daha az olacak şekilde belirlenmiştir. Yabancı ticaret gemileri için uygulanan ücretlere ilişkin tarife tabloları aşağıda sunulmuştur.¹⁷

YABANCI TİCARET GEMİLERİNE UYGULANAN FENERLER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ

A-FENERLER	Döviz	KEGM Fener ve Tahlisiye Ücret Tarifesi	
		800 N.Tona kadar	800 N.Tondan fazlası
1-Transit seferler			
Gidiş-Dönüş	\$	0,338646	0,169323
2- Çanakkale Boğazı’ndan			
Giriş	\$	0,216	0,108
Çıkış	\$	0,216	0,108
3- İstanbul Boğazı’ndan			
Giriş	\$	0,216	0,108
Çıkış	\$	0,216	0,108
4- Liman veya İskelelere			
Giriş	\$	0,192	0,096
Çıkış	\$	0,192	0,096

B-TAHLİSİYE	Döviz	Beher
		Net ton için
1-Transit seferler		
Gidiş-Dönüş	\$	0,08063
2- İstanbul Boğazı’ndan		
Giriş	\$	0,108
Çıkış	\$	0,108

Tarifeye göre, Montrö anlayışında uğraksız geçiş yapan gemiler Türk Boğazlarından birine ilk giriş tarihini izleyen günden itibaren 8 takvim günü içinde geçiş ücret(ler)ini ödemektedir. Uygulamada ücretlerin gemi acentesinden tahsili ön-

¹⁷ Kıyı Emniyeti, “Fenerler ve Tahsiliye Ücretleri Tarifesi,” 15.05.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/tarife.pdf>.

görüldüğünden gemi kaptanının acente atamadan geçmesi ya da geçiş sonrasında söküme gitmesi durumunda bu paranın nasıl alınacağı ciddi bir tartışma konusu olduğu açık kaynaklarda yer almaktadır.

Zira geçtiğimiz yıllarda 1200 ile 1400 adet arasında Boğaz geçişi yapan geminin ücretlerinin yargı yoluyla alınmaya çalışıldığı da açık kaynaklarda yine yer almaktadır.¹⁸ Oysa Montrö'nün kuralı açık olup, Boğaz geçişi yapan gemilerin ancak geçiş ücretlerini ödeyerek geçiş yapabileceklerini hükme bağlamıştır.

Şöyle ki, 20 Temmuz 1936'da Montrö Sözleşmesi'nde, ticaret gemileri için özde şu temel hak ve yükümlülükler öngörülmüştür:

- Sözleşmenin getirdikleri dışında herhangi bir formalite gerektirmeksizin, bayrağı ve yükleri ne olursa olsun, ticaret gemileri için gece-gündüz geçiş ve seyrüsefer tam özgürlüğü¹⁹ tanınması (madde 1 ve madde 2/1),
- Gemilerin bu serbestiye karşılık fener, tahlisiye ve patente ücreti (sağlık resmi) ödeme zorunluluğu (madde 2, paragraf 2),

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. Hak ve yükümlülük, birbirini bütünleyen iki kavramdır. Bir taraf için hak olan şey, diğer taraf için yükümlülük getirir ilkesinden hareketle, gemi için hak olan Türkiye Cumhuriyeti için yükümlülük, T.C. için hak olan da gemi için yükümlülük getirmektedir.

Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerin yükümlülükleri Montrö Sözleşmesi'ne ve 8 Ekim 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü²⁰ hükümlerine göre şunlardır:

a. Geçiş yapmadan önce: fener parasını yatırma, tahlisiye parasını yatırma, patente ücretini ödeme, TÜBRAP (Türk Boğazları Raporlama Sistemi) gereklerini yerine getirme (yazılı seyir planları, sözlü mevki ve çağırma noktası raporları verme).

b. Geçiş sırasında: geçişin zararsız olması,

¹⁸ Necmettin Akten, "Veresiye Boğaz Geçişi," *Deniz Haber* (Erişim tarihi 06.02.2013), <http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/80/veresiye-bogaz-gecisi.html>.

¹⁹ Kurumahmut, *Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz*, 61.

²⁰ 8/10/1998 karar tarihli ve 98/11860 karar sayılı "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü", R.G.: 06.11.1998-23515 Mükerrer, metin için bkz. <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html>, (Erişim tarihi 05.02.2013).

c. Türk Boğazlarında seyir serbestisinden yararlanacak gemiler, Sözleşmedeki ifadesiyle “..Boğazların bir limanına uğramaksızın geçerlerken..”(m.2) Sözleşme ile alınması öngörölmüş vergileri ve harçları ödeyecektir. Bu ücretler fener parası, tahlisiye ücreti ve sağlık resmidir.

Bu ücretlerin ödenmesi gemiler açısından yükümlölüktür. Zira bu ücretler seyir güvenliğini artırıcı ve can güvenliğini sağlayıcı hizmetlerden olan deniz fenerlerinden ve almetlerinden gemilerin yararlanmaları (fener hizmeti), tehlike durumunda gemideki canların kurtarılması (tahlisiye hizmeti) ve gemi mürettebatının sağlığının korunması karşılığında alınmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti de alınan bu paraları fenerlerin, tahlisiye ve sağlık istasyonlarının tutumu, iyileştirilmesi ve yaygınlaştırılması için kullanmaktadır.

4. TÜRK BOĞAZLARINDAN UĞRAKSIZ GEÇİŞ YAPAN ANCAK ÜCRET ÖDEMEYEN YABANCI GEMİLERE UYGULANABİLECEK YAPTIRIMLAR

a. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’nin 28’inci maddesi 2’nci fıkrası,

“Kıyı Devleti, yabancı bir geminin karasularından yaptığı yolculuk sırasında (zararsız geçiş (Gündüz, 2003, s.362) sırasında) veya yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlölükler veya sorumluluklar müstesna olmak üzere, herhangi bir hukuki dava amacıyla bu gemiyi haczedemez veya tutuklayamaz”

hükmüne amirdir. Dolayısıyla, ücret dâhil yükümlölüklerini yerine getirmeyen gemiler üzerinde tutuklama yetkisi kıyı devletine BMDHS tarafından tanınmıştır.²¹

b. Bu kapsamda doktrinde kıyı devleti mahkemesinin karasularından geçen bir yabancı bandıralı gemiyi, geminin o yolculuğu sırasında veya o yolculuk dolayısıyla doğmuş alacaklardan ötürü tutuklayabileceği hususu genel kabul görmüştür. Bu alacaklar örneğin;

- (1) O sefere ait kılavuz ücreti, römorkör ücreti gibi alacaklar,
- (2) O sefere ait acentelik ücreti alacağı,
- (3) O sefere ait yük hasarından doğan borçlar,
- (4) O sefere ait balıkçı ağlarına ika edilen hasar tazminatı,

²¹ Aybay Gündüz, *Milletlerarası Hukuk* (İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 5.Baskı, 2003), 365.

- (5) O sefere ait yakıt parası borcu,
- (6) O sefere ait kanal ya da Boğaz geçiş ücreti borcu.

c. Örnek olarak sayılan bu alacaklar ve benzerleri için, alacaklının istemi üzerine kıyı devleti mahkemesinin tutuklama ya da haciz kararı verebileceği kabul edilmiş bulunmaktadır. Ancak, hâlihazırda “o sefere ait” sınırlaması tartışma konusunu oluşturmaktadır.

ç. Türk Yargı Kararlarında da, Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerin tutuklanabilecekleri kabul edilmektedir. Kamu Yönetiminin (İdare'nin) Türk Boğazları'ndan uğraksız geçen gemileri Türk Boğazları Tüzüğü hükümleri uyarınca birçok kez durdurdukları da gözlemlenmiştir. Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerle ilgili olarak Türk Mahkemelerinin ve Yönetiminin karar ve uygulamaları şöyle özetlenebilir;

(1) Ticaret gemilerinin Türk Boğazları'ndan ve Türk karasularından geçişleri ile ilgili olarak Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun verdiği 19.6.1978 tarihli 245 sayılı kararda gayri meşru faaliyet için kullanılan gemilerin durdurulabileceği, tutuklanabileceği, içindeki insanların cezaya çarptırılabilceği kabul edilmiştir.²²

(2) Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi, 9.12.1994 tarihli 853 sayılı kararında;

(a) Montrö Sözleşmesi'nin yargı yetkisini ortadan kaldıran bir hüküm içermediğine,

(b)“...Boğazın İstanbul Limanı içinde kalması sebebiyle” geminin haczinin mümkün olduğuna hükmetmiştir.

(3) Kadıköy Asliye 1'inci Ticaret Mahkemesinin Esas 1999/825 sayılı dosyasıyla ilgili olarak; Deniz Trafik Kontrol Amirliğine yazdığı 22.9.1999 tarihli tezkerede: “Karar gereğince işlem yapılarak geminin transit geçmesi halinde dahi tedbir kararının uygulanarak...” ifadesinin yazılarak mahkeme kararının yerine getirilmesinin emredildiği görülmüştür.

(4) Sarıyer 1'inci Asliye Hukuk Mahkemesinin 7.4.1994 tarihli 28 Dİ sayılı kararında: “...geminin seferden men'ine, Boğazlardan geçmek istemesi halinde geçişin engellenmesi için ihtiyati tedbir konmasına...” hükmedilmiştir.

²² Anılan kararın gerekçe kısmında yer alan şu paragraf, ticaret gemilerinin Türk Boğazlarından geçiş rejiminden ne anlaşılması gerektiğini belirtmektedir:

“Ticaret gemilerinin Boğazlardan ve Türk karasularından (Uğraksız geçişleri; Montreux Anlaşması, Gümrük Yasası, Gümrük Yönetmeliği, Uluslararası Barselon Mukavele ve Nizamnamesi ve Gatt Anlaşmaları) ile düzenlenmiştir.”

d. Türk Mahkemelerinin, uğraksız geçen bir geminin tutuklanmasına karar veremeleri durumunda, gerek icra dairesinin gerek sahil güvenlik, polis, gümrük muhafaza, liman başkanlığı gibi kamu yönetimi birimlerinin mahkeme kararını duraksamasız uygulamaları gerekmektedir.

e. Türk Boğazlarından uğraksız geçen ticaret gemilerinin tutuklanmasıyla ilgili olarak özetle;

(1) Türk Boğazlarından gemilerin geçiş rejimi, kendine özgü (sui generis) rejimdir.²³

(2) Kıyı Devletinin karasularından zararsız geçiş yapan gemileri tutuklama (arrest) yetkisi sorununu konvansiyonlarla çözme çabası gereğince başarılı olamamıştır. Bugün de bu konuda tartışmalı çok alan vardır ve genel eğilim tutuklama yetkisinin daraltılması yönündedir.

(3) Kıyı Devletinin tutuklama yetkisi, Ceza Hukuku alanında daha az tartışmalıdır ve Kıyı Devletinin barışını, güvenliğini, düzenini olumsuz yönde etkileyecek geçişlerde ticaret gemileri tutuklanabilir, savaş gemileri tutuklanamaz.

(4) Türk Boğazlarından uğraksız geçen savaş gemileri tutuklanamaz; bu gemilerden Türk Boğazlarını terk etmeleri istenebilir.

(5) Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan ticaret gemilerinin ya da içindeki insanların Türkiye'nin koyduğu düzeni ihlal eden, barışını ya da güvenliğini olumsuz etkileyen eylemlerinin saptanması durumunda ya da böyle eylemlerin yapılmasından kuşku duyulacak durumlarda geçen gemi yönetsel ya da yargısal bir kararla tutuklanabilir.

(6) Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerin, geçiş sırasında ya da geçiş dolayısıyla doğmamış alacaklardan ötürü tutuklanmaları tartışmalıdır; ancak bu doğrultuda verilmiş Türk Yargı Kararları vardır.

Bu çerçevede Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerin tutuklanmalarıyla ilgili olarak aşağıdaki gibi bazı somut örnekler verilebilir;

- Türk Boğazlarından geçecek gemiler için Montrö Sözleşmesi uyarınca ödenmesi gereken ücretlerin (resim ve harçların) ödenmemesi durumunda gemi tutuklanabilir.
- Türk Karasularından ya da iç sularından geçerken (örneğin

²³ H. Emanet, *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları* (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2003), 115.

Marmara’da) balıkçı ağlarını parçalamış gemi, bu zarar dolayısıyla tutuklanabilir.

- Örneğin yükleme-boşaltma yaptığı İzmir’den aldığı yakıtın borcu dolayısıyla gemi, İzmir’den kalkıp Karadeniz’e giderken Türk Boğazlarından geçişinde tutuklanabilir. (Bu görüşe karşı itirazlar olabilir; ama baskın görüşün bu olması gerektiği değerlendirilmektedir)
- Seyri (yolalımı) Türk Boğazlarından uğraksız olarak geçmesini gerektiren gemi, Boğazlara girmeden önce: Türk iç sularında (örneğin Marmara’da); Türk karasularında veya açık denizde bir başka gemiyle çatışmışsa, bu gemi Türk Boğazlarında tutuklanabilir. [Bu tutuklama adli bir kararla olabileceği gibi, çatılan gemi bir Türk gemisiyse yönetsel (idari) bir kararla da olabilir]
- Türk Boğazlarından geçişi sırasında gemiden atılan silah kıyıdaki bir kişiyi yaralarsa gemi tutuklanır.
- Türk Boğazlarından geçişi sırasında bir gemi sürekli olarak -içinde yolalması gereken- Trafik Ayrım Düzeni (TAD) şeridi dışına taşarsa tutuklanır.²⁴
- Bayrak Devletinin diplomatik temsilcisinin gerekçeli istemi üzerine Türk Boğazlarından geçen gemi tutuklanabilir.

f. Kararların uygulanması (icrası)

Türk Mahkemelerinin, uğraksız geçen bir geminin tutuklanmasına karar vermesi durumunda bunu münasip bir teminat karşılığında yapmaları uygun olduğu ve kararı uygulayacak başlıca mercinin icra dairesi olduğu ilgililerce belirtilmektedir. Gerek icra dairesinin gerek sahil güvenlik, polis, gümrük muhafaza, liman başkanlığı gibi kamu yönetimi birimlerinin, mahkeme kararını duraksamasız uygulamalarının önemli ve gerekli olduğu değerlendirilmektedir.²⁵

5. ALTIN FRANK’IN GÜNÜMÜZ KARŞILIĞI ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

Hâlihazırda Sözleşme hükümleri çerçevesinde verilecek hizmetler karşılığı olarak alınacak vergi veya harçlar, geminin sicile kayıtlı net tonajı üzerinden hesaplanmaktadır. Bu konudaki hesaplamalarda yapılan yanlışlıkların giderilmesi maks-

²⁴ Ancak bu hüküm hâlihazırda 1998 Boğazlar Tüzüğü’nün “trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO’ya bildirilir.” şeklindeki madde 21(c) hükmü ile daha hafif şekilde uygulanmaktadır.

²⁵ Gündüz Aybay, (t.y.). “Türk Boğazlarından “Uğraksız” Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest’i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra,” 13.03.2001, (Erişim tarihi 05.02.2013), http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandirali_gemiler.doc

diyla Prof. Dr. Tahir Çağa²⁶ yapılması gerekeni özetle;

“...Lahika-1’de Altın Frank ile tayin ve tespit edilmiş olan rüsum ve tekalifin geminin tonajına göre tespit edilecek altın gram miktarının tahakkuk günü bir gram altının serbest piyasadaki fiyatı ile çarpılmasından ibarettir...”

şeklinde ifade etmektedir.²⁷ Buna göre;

1 Altın Frank = 1 Gram Altın

1 Gram Altın = 90,717 TL

1 ABD Doları = 1,79 TL

1 Altın Frank = 50,66 ABD Doları’na tekabül ettiğini söylemek mümkündür.

Bununla birlikte Yargıtay 11’inci Hukuk Dairesinin zayi olan bir bagaja ilişkin davacının zararının hesaplanması konusunda verdiği 21 Şubat 1992 tarihli kararında²⁸ ve Varşova-Lahey Birleşik Metni’nin²⁹ 22. maddesinde bagaj zayi halinde tazminat hesabının ne şekilde yapılacağı açıklanmıştır.

Uluslararası alanda vuku bulan son derece önemli iktisadi ve mali değişimleri nazara alan Merkez Bankaları Governörleri 13 Kasım 1973 tarihinde İsviçre’de yaptıkları toplantıda altının resmi değerini kaldırmış, IMF’de Fon Governörler Kurulu’nun 30 Nisan 1976 tarihli kararı ile Fon Ana Sözleşmesini değiştirerek burada mevcut altınla ilgili hükümleri ilga etmiş ve bu arada 1.ÖÇH = 0,888671 gram altın hükmünü kaldırmıştır. Böylece uluslararası para sisteminin altınla bütün ilişkileri son bulmuştur. Fon Ana sözleşmesindeki bu değişikliklerle ilgili olarak,

“1 Nisan 1978 tarihinde yürürlüğe girmiş ve Türkiye de bu yeni ana sözleşmeyi 21.4.1978 gün 2146 sayılı kanunla onaylanmıştır. Milli paraların ve bu arada Türk Lirasının da böylece altınla olan ilişkileri tamamen kesilmiş

²⁶ Türkiye, Prof. Tahir Çağa’nın öncülüğünde bir girişim yaparak bir ara (1982-1983 arası) Altın Frank’ın içindeki altının bugünkü gerçek değeri üzerinden geçiş ücretlerini tahsil etmeye teşebbüs etmiş ise de, bu uygulama, başta S.S.C.B. olmak üzere pek çok devletin tepkisi ile karşılaşmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Çağa, “Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair”, 1982; Deniz Kutluk, “Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit,” (İstanbul: TÜDAV Yayınları No:16, 2003), 171-172.

²⁷ Kurumahmut, *Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz*, 62.

²⁸ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.1990/5647, K.1992/2015, (Erişim tarihi 05.02.2013), http://www.hukuki.net/ictihat/905647_11h.asp.

²⁹ Varşova-Lahey Birleşik Metni için bkz. *T.B.M.M.*, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0327.pdf>.

bulduğuna göre bugün artık altının tek bir fiyatı vardır ki bu fiyat da serbest piyasada oluşan fiyattır. Bu durumda Poincare Frankı ile tesbit edilmiş olan mesuliyet limitlerinin memleket parasına tahvilinde yapılacak iş, altının gramının hüküm tarihindeki serbest piyasa fiyatı -gazetelerde her gün görülmektedir- esas alınmak suretiyle bir altın Frank'ın -ki 24 ayar 0,5895 gram altına eşittir- fiyatı bulunur, bunun için bir gram altının fiyatı 0.05895 ile çarpılmak lazım ve kafidir.”

hükmü verilmiştir.

6. MONTRÖ SÖZLEŞMESİNDEKİ ALTIN FRANK UYGULAMASI İLE MEVCUT UYGULAMANIN KARŞILAŞTIRILMASI

1982 yılında Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden alınan geçiş ücretleri Altın Frank'ın olması gereken değeri üzerine oturtulmuş ve 10 kat artırılmış, fakat gösterilen tepkiler nedeni ile uygulama geri çekilerek gemi geçişlerinden alınan ücretlerde %75,2 oranında indirimle gidilmiştir. Bu indirim ile birlikte, Türkiye Cumhuriyeti'nin Altın Frank kurunun sabitlenmesi ile 30 yılda kaybı 10 milyar doları aşmıştır.³⁰ Hâlihazırda uygulanmakta olan fener ve tahlisiye hizmet ücreti tarifesi ile Altın Frank uygulamasına geçilmesi halinde geçerli olacak tarife mukayesesini içeren tablo aşağıdadır.

FENERLER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ MUKAYESE TABLOSU

A-FENERLER	Döviz	KEGM Fener ve Tahlisiye Ücret Tarifesi		ALTIN FRANK	
		800 N.Tona kadar	800 N.Tondan fazlası	800 N.Tona kadar	800 N.Tondan fazlası
1-Transit seferler					
Gidiş-Dönüş	\$	0,338646	0,169323	18,42 (55,5 kat↑)	9,22 (55,45 kat↑)

B-TAHLİSİYE	Döviz	Beher	ALTIN FRANK
		Net ton için	
1-Transit seferler			
Gidiş-Dönüş	\$	0,08063	4.392 (54,5 kat↑)

³⁰ R. Canpolat, “10 Milyar Dolar ‘Boğaz’ımıza Takıldı,” (Haftalık Kara ve Deniz Ticareti Gazetesi, 17.01.2011), 7.

Buna göre Altın Frank tarifesine geçilmesi halinde hâlihazırdaki fener ücretleri 55,5 kat, tahlisiye ücretleri ise 54,5 kat artacaktır. Türkiye'nin mevcut tarife uyarınca Türk Boğazlarından yılda 150 milyon ABD doları geçiş ücreti elde ettiği dikkate alındığında, Altın Frank tarifesine geçilmesi halinde bu rakam yaklaşık olarak 8,1 milyar ABD dolarını aşacaktır. Bazı yargı kararlarında yer alan altın frank-gram altın hesabı dikkate alınsa dahi (1 Altın frank = 0,6 gram altın) bu rakam 5 milyar ABD doları civarında olacaktır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

a. Montrö Sözleşmesi'nde yer alan hükme uygun olarak geçen gemilerin fener, tahlisiye ve patente ücretini ödemelerini sıkı bir denetime tabi tutmak ve yaptırmak, ödemeyen gemilerle ilgili işlemler yapmak, ücret(ler)i ödemeyen gemiyi gerektiğinde ödeme yapılana kadar Boğazlardan geçirmemenin Türkiye Cumhuriyeti'nin tabi hakkı olduğu,

b. Panama Kanalı'ndan yılda 1,8 milyar ABD doları, Süveyş Kanalı'ndan ise yaklaşık 5 milyar ABD doları gelir elde edildiği dikkate alındığında Türkiye'nin altın frank uygulaması ile sağlayacağı gelir artışının menfaatine olduğu kadar hakkı da olduğu, bunun için Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin engel teşkil etmediği,³¹

c. Bununla birlikte altın frank uygulamasının Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshi/tadiline ilişkin tartışmaları gündeme getirebileceği,

ç. Ancak mevcut konjonktürde Türkiye'nin 1930'lar Türkiye'si olmadığı dikkate alındığında, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshi/tadili durumunda yeni geçiş rejiminin tesisinde Türkiye'nin egemenlik haklarından taviz vermeyeceği, ayrıca Türkiye'nin Boğazlar ve iç su rejimi statüsünde olan Marmara Denizi'ndeki hükümler haklarını pekiştireceği mesajının diğer taraflarca kuvvetli şekilde algılanmasına imkan tanıyabileceği,

d. Yükseltilecek ücretlerden bayrağı Türk olmayan ancak donatanı Türk olan gemilerin de etkileneceği, bu uygulamanın Türk bayrağından kaçışın önünde ciddi bir engel olabileceği,

e. Ücretler nedeni ile özellikle Boğazlar yolu ile taşınan petrol ve doğal gazın boru hatları vasıtası ile taşınmasının daha tercih edilebilir bir hale gelebileceği, bu durumun ise Türkiye üzerinde yeni boru hatlarının inşasına ya da kapasite artırımına zemin hazırlayacağı,

³¹ Esasen Panama ve Süveyş Kanallarının insan yapısı "kanal" olmaları, dolayısıyla da geçişe dair uluslararası hukuk kurallarının (Montrö olmasaydı dahi) uygulandığı doğal su yolları olan boğazlardan farklı hukuki rejime tabi oldukları unutulmamalıdır.

f. Son dönemde gündeme gelen Kanal İstanbul Projesi'nin³² de, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin sadece İstanbul Boğazı değil, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi geçişlerini de kapsadığı dikkate alınarak değerlendirilmesi gerektiği,

g. Tüm bu değerlendirmeler muvacehesinde, Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi hükümlerine uygun bir ücretlendirmeye geçmesinin hukuken uygun olduğu gibi, siyasi, ekonomik ve güvenlik boyutları açısından da menfaatine olacağı kıymetlendirilmektedir.

³² Nisan 2011 ayı içerisinde gündeme gelen proje kapsamında, Karadeniz ile Marmara Denizi arasında ve Marmara girişi Silivri'den başlayacak bir kanalın öngörüldüğü ifade edilmektedir. T.C. Başbakanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan, 14 Ocak 2013 tarihinde yapmış olduğu açıklamada; "Yüzyılın en büyük projelerinden biri için kolları sıvıyoruz" ifadesini kullanmıştır. *NTVMSNBC*, "Kanal İstanbul'da İlk Adım Atılıyor," 14.01.2013, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.ntvmsnbc.com/id/25413693/>.

KAYNAKÇA

Aksu, E. “Jeopolitik Etken olarak Tarih Boyunca Türk Boğazları’nın Önemi.” (T.C. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2001).

Akten, Necmettin. “Veresiye Boğaz Geçişi.” *Deniz Haber*. (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/80/veresiye-bogaz-gecisi.html>.

Akten, Necmettin. “Altın Frank’ Babayiğidi!” *Perşembe Rotası*. (Erişim tarihi 05.02.2013), http://www.persembe_rotasi.com/

Aybay, Gündüz (t.y.). “Türk Boğazlarından “Uğraksız” Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması (Arrest’i) Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra.” (Erişim tarihi 05.02.2013), http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandirali_gemiler.doc,

“Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux’de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename.” (Erişim tarihi 06.02.2013), <http://www.cevre.org.tr/Tcm/Sozlesmeler/Bogazlar.htm>.

Canpolat, R., “10 Milyar Dolar ‘Boğaz’ımıza Takıldı.” *Haftalık Kara ve Deniz Ticareti Gazetesi*. 17.01.2011, .7. (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www.denizhaber.com.tr/turk-bogazlari/32471/montro-antlasma-turk-bogaz-ugraksiz-gecis-altin-frank-bakanlik-sozlesme.html>

Çağa, T. “Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair.” 1982.

Ece, J.N. “Atatürk’ün Türk Boğazları’ndaki Başarısı.” 2007. (Erişim tarihi 11.01.2011), S:\DR_ JALE NUR ECE-Atatürk’ün Türk Boğazları’ndaki Başarısı DenizHaber™.htm.

Emanet, H. “Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları.” İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2003.

Enerji Port. (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www.enerjiport.com/2011/01/07/bakandan-altin-frank-resti/>.

Gündüz, A. “Milletlerarası Hukuk.” İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 5. Baskı, 2003.

Haber Türk. (Erişim tarihi 07.01.2011), <http://www.haberk.com/haber-Yildiz-Altin-Franki-temenni-etmiyoruz-23031/>.

Hürriyet. (Erişim tarihi 14.04.2011), <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/17648284.asp>.

Kanald. “Çılgın Proje Kanal İstanbul.” 05.02.2013, (Erişim tarihi 05.02.2013), http://emlak.kanald.com.tr/t/cilgin_proje/Kanal_Istanbulun_hafriyatıyla_ada_yapilacak/9205.aspx.

Kıyı Emniyeti. “Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak, Montreux’da 20 Temmuz 1936’da İmzalanan Sözleşme.” 21.05.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/mevzuat/Montreux%20Bo%C4%9Fazlar%20S%C3%B6zleşme%20C5%9Fmesi.pdf>.

Kıyı Emniyeti. “Fenerler ve Tahsiliye Ücretleri Tarifesi.” 15.05.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/tarife.pdf>.

Kuran, S. “Uluslararası Deniz Hukuku.” İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti, 2006, 430-444.

Kurumahmut, A. “Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz.” İstanbul: TÜDAV yayınları No:26, 2006.

Kutluk, D. “Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit.” İstanbul: TÜDAV Yayınları No:16, 2003.

Memleket. (Erişim tarihi 07.01.2011), <http://www.memleket.com.tr/news-detail.php?id=87930>.

Meray, S.L. “Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler.” Ankara: Takım II, Cilt 2, 1973.

M.F.A. (Erişim tarihi 10.01.2011), <http://ua.mfa.gov.tr/>.

Milliyet. (Erişim tarihi 07.01.2011), <http://www.milliyet.com.tr/yanker-trafigine-cozum-icin-altin-frank-kurali/ekonomi/haberdetay/08.01.2011/1336457/default>.

“Montreux Sözleşmesi.” İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi Yayını, 2000.

Ntvmsnbc. “Kanal İstanbul’da İlk Adım Atılıyor.” 14.01.2013, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://www.ntvmsnbc.com/id/25413693/>.

Özersay, K. “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi.” Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları: 1999.

“Tankerler Boğazdan ‘altın frank’la geçecek!” *Radikal*. (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www.radikal.com.tr/Radikal.aspx?aType=RadikalDetayV3&ArticleID=1035547&Date=07.01.2011&Catego>,

T.B.M.M. (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0327.pdf>.

Toluner, S. “Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları.” Genişletilmiş 2.Baskı. Beta Yayınları, 2004.

“Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü.” R.G.: 06.11.1998-23515, (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html>.

Türksam, (Erişim tarihi 12.02.2013), <http://www.turksam.org/tr/a1462.html>.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. “2012 Yılı Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri.” 05.02.2013, (Erişim tarihi 05.02.2013), https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/gemi_gecis_2012_1.aspx.

Uluslararası Politika Akademisi. “Türkiye’nin Doğalgaz Politikası ve Enerji Güvenliği.” 09.04.2012, (Erişim tarihi 05.02.2013), <http://politikaakademisi.org/?p=585>.

Vank, M. D. “Boğazların Hukuki rejimi ve Türk Boğazları.” Ankara:US-A Yayıncılık Limited Şirketi, 1998.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.1990/5647, K.1992/2015, (Erişim tarihi, 11.01.2011), http://www.hukuki.net/ictihat/905647_11h.asp.