

TÜRK BOĞAZLARI VE GEMİLERİN GEÇİŞ REJİMİ

Doç. Dr. Necmettin AKTEN*

I. Denizlerde Serbesti Uğraşları

Denizler insanlığın ortak malıdır. Buralarda seyir ve sefer serbestisi uygulanır. Seyir ve sefer serbestisi de mare liberum ilkesiyle şekillenmiştir.

Mare liberum, denizde seyir yapan gemilerin, kimin karasuyunda olursa olsun, seyrüsefer özgürlüğünden yararlanacağını söyler. Bu ilke doğrultusunda ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın, gece-gündüz demeden, serbestçe – ancak zararsız olmak koşuluyla – duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahiptir. Duraksız seyir ancak, gemi arızası, deniz kazası, barınma gibi zorunlu nedenlerle kesintiye uğratılabilir.

Mare liberum ilkesi, 16. yy.da Hollandalı Hugo Grotius tarafından ortaya atılmış ve savunulmuştur. Evrenselleşmesi de çok uzun zaman almış mücadeleler sonucudur.^{1,2}

Hugo Grotius (Hugeianus de Groot) Batılılarca çağdaş uluslar arası hukukun babası sayılmaktadır. Buna, “Savaş ve Barış Hukuku” (De lure Belli ac Pacis) adlı yapıtıyla layık bulunmuştur.

Hugo Grotius, açık denizlerin bütün ülkelerce serbestçe kullanılabilmesi gerektiğini savunmuştur. Bu savunmasını “Ganimet Hukuku Üzerine Yorum” (De lure Praeidea Commentarius) başlıklı yapıtının “Mare Liberum” başlıklı bölümünde yapmıştır. Bu çalışma 1609 yılında yayımlanmıştır.

Grotius’u böylesi bir çalışmaya iten neden, 1601 yılında Birleşik Doğu Hin-

* Uzakyol Kaptanı, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

¹ *Mare liberum* ayrıca, ulusların balıkçılık konusunda aralarındaki çekişmeleri çözümleme konusunda çokça başvurdukları bir enstrüman olma özelliğine de bürünmüştür.

² AKTEN, *Türk Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği ve Deniz Kazaları*, Büyüteç

distan³ Kumpanyası donanmasının “Santa Catarina” adlı Portekiz gemisine el koymasıyla hukuk alanındaki gelişen uluslar arası olaylar olmuştur.

Felemenk Cumhuriyeti, o dönemde Birleşik İspanya ve Portekiz Krallığıyla barışçı ilişkiler içindeydi. Ne var ki, Portekiz Krallığı Doğu Hint Adalarına yönelik ticareti kendi tekelinde tutmak istiyordu.

El konan geminin yüküyle birlikte savaş ganimeti olarak satılması üzerine geminin kumpanyası 1604 yılında Grotius’dan bu konuda hukuki görüş istedi. Hugo Grotius, *Mare Liberum* başlıklı çalışmanın da yer aldığı, uluslar arası hukuk alanında adının duyulmasına yol açan ünlü yapıtında Portekiz’in Felemenklileri ticaret haklarından yoksun bıraktığını ileri sürerek gemiye el konmasını savundu.⁴

“Mare liberum”, zaman içinde gelişerek yerini “denizlerde özgürlük” (*freedom of the seas*) kuralına⁵ bıraktı. Nitekim, seyir ve sefer serbestisi de “denizlerde özgürlük” uygulamasının bir türevidir.

Seyir ve sefer (yani navigasyon) serbestisinin yaygınlaşmasıyla birlikte Batıya yönelik ticarete hızlı gelişmeler olmuştur. Önceleri Asya-Avrupa ticaretinin odaklarını oluşturan Akdeniz’in Sayda, Sur, Venedik, Ceneviz, Kartaca, Utika, Alanya, Tır gibi ünlü şehir devletleri, “serbest liman” anlayışıyla da desteklenmelerine karşın serbest ticaretlerini zamanla Kuzey Denizi ülkelerine kaptırmışlardır.

Bu olgunun süreci üç yüzyılın çok üzerindedir. Dünya ticaretine günümüzde yön veren Rotterdam, Hamburg, Anvers gibi kuzey limanlarının eriştiği bugünkü konum, önceleri Akdeniz’de odaklanmış doğu-batı ticaretinin kuzeye çekilmesi sayesinde. Tabiatıyla, Akdeniz şehir devletlerinin ticari kayba uğramalarına yol açan bu oluşum, dünya ticaretinin de Kuzey Avrupa limanlarında odaklanması sonucunu doğurmuştur.⁶

1. Dünyadaki Boğazlar ve Kanallar

Dünyada deniz ulaşımının yapıla geldiği belli-başlı 15 boğaz ve 4 kanal bulunmaktadır. Bunların adları ve hangi ülkeleri kapsadığı şöyledir:

Altında Türk Boğazlar Bölgesi Sempozyumu, İstanbul 2000, 13.

³ Antiller (Indies) olsa gerek.

⁴ Ana Britannica-Hürriyet, *Grotius Hugo*, Ana Britannica,14.Cilt, Cambridge 1994, ISBN 975-7760-01-3, 100.

⁵ Denizlerin özgürlüğü de denmektedir.

⁶ AKTEN (dn.2), 13.

1.1. Boğazlar

Dover (Fransa, İngiltere), Yucatan (Meksika, Küba), Mozambik (Madagaskar, Mozambik), Babülmendep (Somali, Yemen), Sund (Danimarka, İsveç ve Norveç), Türk Boğazları (Türkiye), Macellan (Arjantin, Şili), Cebelitarık (İspanya, İngiltere), Hürmüz (BAE, İran), Malaka (Endonezya, Malezya, Singapur), Palk (Hindistan, Sri Lanka), Fuyken (Çin, Tayvan), Kore (Japonya, Kore), Bering (ABD, Rusya), Messina (İtalya).

1.2. Kanallar

Süveyş (Mısır), Panama (Panama), Korent (Yunanistan), Kiel (B.Almanya).

Dünya boğazları içinde navigasyon serbestisinin uluslar arası sözleşme çerçevesinde uygulandığı tek su yolu, Türk Boğazlar Bölgesidir. Macellan Boğazı ise, Arjantin ve Şili arasında 1881 yılında Buenos Aires'de imzalanan ikili anlaşmayla ticaret gemileri için navigasyon serbestisine açık tutulmuştur.

Seyir ve sefere elverişli boğazlar, kanallar ve denizle bağlantılı dar sular da mare liberum ilkesi kapsamındadır. Zararsız geçiş yapılmak koşuluyla buralarda navigasyon serbestisi uygulanır.

II. Türk Boğazlarının Statüsü

1. Türk Boğazlarından Geçiş

Türk Boğazları (veya Türk Boğazlar Bölgesi); İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazında bütünleşen deniz bölgesidir.⁷ Karadeniz'i Ege Denizine, bu yolla da Akdeniz'e bağlayan uluslar arası geçide verilen addır. Bu geçit Batılılarca da bu isimle anıla gelmektedir.⁸ Türk Boğazları, çevresinde yoğun yerleşimler bulunan, tarihsel ve çevre değerleri de paha biçilemeyecek kadar zengin bir seyir bölgesidir.

Türk Boğazları, geçiş serbestisinin uygulandığı deniz geçididir. Ticaret gemileri belirli yükümlülükleri yerine getirerek, gece-gündüz demeden, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, bu serbestiden yararlanır.

Türk Boğazlarında ticaret gemilerine tanınan geçiş serbestisinin temel ölçüsü, deniz navigasyonu serbestisidir (Montreux Sözleşmesi : m.1 ve m.2/1).⁹

⁷ Montreux Sözleşmesi, "Boğazlar" genel deyimini, Sözleşme girizgahı.

⁸ Bu konuda Cockroft N, *Safety of Navigation in the Turkish Straits*, Seaways, The Nautical Institute, Londra, Mayıs 1998, 15-16.

⁹ Bu serbestinin niteliği konusunda : "Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğü", Aybay G, 19... : *Türk Boğazları*, Aybay Yayınları, İstanbul, 90.

Ancak, günümüzde bu serbesti, çevre, sağlık ve can güvenliği unsurları ile bütünleşik olarak zararsız geçiş hakkı (kısaca “zararsız geçiş”) şeklindedir.

Navigasyon serbestisi, Mare liberum ilkesinin yaygınlaşmasıyla birlikte ortaya çıkan ve Deniz Hukuku Sözleşmelerinin insanlığın gündemine girmesine kadar uzanan dönemde uygulanan bir kavramdı. Ancak, Deniz Hukuku Sözleşmeleriyle birlikte navigasyon (seyrüsefer) serbestisinin yerini zararsız geçiş aldı.

Zaman-zaman İngilizce'deki karşılığı ile *masum geçiş* (innocent passage) olarak da söylenen, hukuk literatürümüze *zararsız geçiş* olarak yerleşmiş bu geçiş hakkını ihlal eden ticaret gemileri için Türkiye'nin yargı ve kolluk yetkileri bulunmaktadır.

Montreux Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği sırada Türk Boğazlarında uygulamakta olan seyir (navigasyon) serbestisi “mare liberum” ilkesinin ürünüdür.

Türk Boğazlarında seyir ve sefer serbestisini düzenleyen yürürlükteki hukuk rejimi, Montreux (Montrö) Sözleşmesi'dir.

20 Temmuz 1936'da Montreux'de imzalanan ve imza altına alındığı yerin adını alan Sözleşme Avustralya, Bulgaristan, Büyük Britanya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye tarafından onaylanmış ve aynı gün içinde yürürlük kazanmıştır.

Montreux Sözleşmesi “Boğazların Rejimine İlişkin Sözleşme” başlığını taşımaktadır. Sözleşmeyle 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 transit¹⁰ ve deniz navigasyonu serbestisi tanınması,
- Gemilerin bu serbestiye karşılık fener, tahlisiye ve patente ücreti (sağlık resmi) ödeme zorunluluğu.¹¹

Montreux Sözleşmesinin özünü “seyrüsefer serbestisi” oluşturmaktadır. Bu serbesti türü, işbu Sözleşmenin hazırlandığı dönemde dünya denizlerinde uygulana gelen seyir normu idi. Gemilerin nispeten küçük boyutlu olması, buna bağlı olarak da deniz kazalarının günümüzde olduğu gibi büyük tehdit oluşturacak çapta olmaması seyrüsefer serbestisini işler kılıyordu. Ancak, II. Dünya Savaşından sonra değişen taşımacılık anlayışı, bunun körükledi-

¹⁰ Sözleşmenin 2.maddesinde bu kavram kullanılmıştır. SINGH N, *International Conventions in Merchant Shipping*, Vol..8, Stevens and Sons Ltd, Londra 1973, 1526

¹¹ Montreux Sözleşmesi, m.2

ği “büyüyen gemi tonajı” ve bu yüzden “facia” boyutu ortaya koyabilen deniz kazaları, çevre bilincinin de zorlamasıyla bu serbestiye “zararsız olma” koşulunu ekledi.

Dolayısıyla, ilk Deniz Hukuku Sözleşmesiyle birlikte seyrüsefer serbestisinin yerini “zararsız geçiş” şeklindeki seyir normu aldı.

“Karasuları devletin –iç sulara ek olarak – deniz ülkesini oluşturur, bu bakımdan devletin egemenliğine ayrıktır; ancak denizyoluyla ulaşımın uluslararası alanda özgürce yürütülmesi ilkesi ile kıyı devletinin karasularındaki egemenliği ilkesini bağdaştırmak gerekmiş ve gemilerin zararsız geçişi kabul edilmiştir. Böylece, bir yandan karasularında egemenlik ilkesi, öte yandan uluslararası deniz ulaşımının özgürce gerçekleştirilebilmesi ilkesi bağdaştırılmıştır; bu bağdaştırmayı sağlayan kurum yada kavram, zararsız geçiştir.”¹²

Mare liberum döneminin ürünü olan Montreux Sözleşmesinin de içlediği seyir serbestisi hakkı, 1958 ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmelerinde “zararsız geçiş hakkı” olarak olgunlaşmıştır.¹³ Zararsız geçiş, kıyı devletinin güvenliğini, huzurunu, iyi yerleşik düzenini ihlal etmeyen geçiştir.¹⁴ Bir geminin geçiş sırasında maruz kalacağı yahut sebebiyet vereceği herhangi bir deniz kazası (yangın, çatma, çatışma, batma, patlama, alabora, oturma vb) çevre, sağlık ve can güvenliği açısından bir tehdit oluşturduğunda geçiş “zararlı” hale dönüşür.

Zararlı geçiş, salt deniz kazaları sonucunda meydana gelmez. Bir geminin seyri sırasında örneğin denize, kasıtlı yada kasıtsız olsun, kirli balast basması durumunda - eylemin çevre tehdidi oluşturması sebebiyle - zararsız geçiş söz konusu olmaz. Aynı şekilde, sağlık açısından tehdit oluşturan bir salgın hastalığa maruz kalmış bir geminin önlemsiz geçişi de zararlı geçiştir.¹⁵

Aynı şekilde, kıyı devletinin öngördüğü ve onun düzenini ilgilendiren Trafik Ayrım Düzenine (TAD) uymaksızın seyretmek de geçişi zararsız olmaktan çıkarır.^{16, 17}

¹² AYBAY G, v.d , *Deniz Hukuku*, Aybay yayınları, No.20, İstanbul 1998, 863.

¹³ 1958 Deniz Hukuku Sözleşmesi, m.14-22; 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi, m.17-22.

¹⁴ 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi, m.19.

¹⁵ Veba, kolera, sarı humma, lekeli humma gibi salgın hastalık olayları bulunan/bulunmuş olan gemiler Boğazlar'ın girişindeki sağlık istasyonunda durarak Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini alacak; uğraksız geçiş süresince gemide bulunduracaklardır. (Montreux Sözleşmesi, m.3/2) Bu durumda o gemi açısından geçiş, “kontrollü geçiş”e dönüşür.

¹⁶ AYBAY G, v.d (dn.12), 863.

¹⁷ TOLUNER S, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, Prof Mahmut Belik ve Prof.Dr Tahir Çağa'ya saygı Semineri, İ.Ü MMAUM, İstanbul 1994, 11.

Bir anlamda, seyir serbestisi, evrensel gelişmeler doğrultusunda yeni boyut kazanmış; çevre, sağlık ve can güvenliği unsurlarını gözeterek, “zarara yol açmaksızın seyir serbestisi” şekline dönüşmüştür. Haliyle Türk Boğazlarındaki seyir serbestisi de - bu evrensel kuram ışığında - zararsız geçiş kısaltmasıyla karşılığını bulan “zarara yol açmaksızın seyir serbestisi” şeklindedir.¹⁸

Bu arada, özellikle 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi ile uluslararası hukuk alanında ilk kez boğazlarda “transit geçiş” rejimi (transit rejimi) kabul edilmiştir.¹⁹ Transit rejimi zararsız geçişe göre gemilere daha geniş haklar tanıyan, yükümlülüklerini daha daraltan,²⁰ dolayısıyla kıyı devletinin yetkilerini biraz daha kısıtlayan²¹ bir seyir normudur.

“Zararsız geçiş, geçen gemiye bir takım haklar tanımakta; bazı yükümlülükler yüklemektedir; buna bakışık (mütenazır) olarak da, kıyı devletine bazı yükümlülükler yüklemekte ve bazı haklar tanımaktadır. Transit geçiş durumunda, geçen geminin hakları zararsız geçişe oranla genişlemekte ve yükümlülükleri daralmaktadır. Bunun anlamı, kıyı devletinin transit geçen gemiye karşı hak ve yükümlülüklerinin - zararsız geçişe oranla - daha dar olmasıdır.”

“Transit geçiş hakkı savaş gemilerini de kapsayan yani bütün gemiler için geçerli olan bir haktır. Geçişin, masum geçişteki gibi kesintisiz ve hızlı yapılması gerekir.”²²

Ne Deniz Hukuku Sözleşmeleri, ne de Montreux Sözleşmesi olası zararlı geçiş durumuna karşı herhangi bir yaptırım öngörmemektedir. Montreux'nün içeriğinde zararsız geçişe - o dönemde seyir serbestisi kuramı evrim geçirmediği için - hiç değinilmemekte; “transit ve deniz navigasyonu” serbestisine yer verilmektedir. Formaliteler ise salt geminin geçişiyle ilgilidir.

Zararsız geçişin unsurları vardır. Bunlar:

- a. zararsız seyir yapma,
- b. formalitelere uyma,
 - vergi, harç, resim ödeme yükümü (Montreux Sözleşmesi, m.2/1 ve 2/2)
 - bildirimleri yerine getirme yükümü (Türk Boğazlar Tüzüğü, m.6; IMO Resolution A.851(20))

¹⁸ AKTEN N, GÖNENÇGİL B, *Türk Boğazlarından Geçiş: Gemilerin Hak ve Yükümlülükleri*, Sırrı Erinç Sempozyumu, İstanbul 2003, 3.

¹⁹ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, transit geçiş, m.37-44.

²⁰ AYBAY G, *Türk Boğazları*, Aybay yayınları No.21, İstanbul 1998, 52.

²¹ AYBAY G, v.d (dn. 12), 875.

²² AYBAY G, v.d (dn.12), 863.

Zararsız olmayan geçişi devletin önleme hakkı vardır. Bu hak, Deniz Hukuku Sözleşmeleri ile getirilmiştir.²³ Montreux Sözleşmesinde bu hak, formalitelere uyulmaması durumunda da söz konusu olabilmektedir.

2. Türk Boğazlarının Tarafları : T.C. ve Ticaret Gemileri

Türk Boğazlarının tarafları, Boğazlardan yararlanacak gemi ile, Boğazların sahibi olarak Türkiye Cumhuriyeti Devletidir (bundan böyle T.C.). 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. Bu bağlamda, gemi için hak olan T.C. için yükümlülük, T.C. için hak olan da gemi için yükümlülük getirir.

Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerin hak ve yükümlülükleri şunlardır:

a. Boğazlardan geçen gemilerin hakları :

aa. Montreux ile belirlenmiş haklar :

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

bb. yeni hizmetler

- VTS hizmeti,
- Eskort hizmeti.

b. Boğazlardan geçen gemilerin yükümlülükleri:

aa. 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)

bb. geçiş sırasında

- zararsız geçiş

²³ 1958 Deniz Hukuku Sözleşmesi, m.16.1; 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi, m.1 ve m.2

3. Karşılıklı Haklar ve Yükümlülükler

Türk Boğazlarında seyir serbestisinden yararlanma, "zararsız ve uğraksız geçiş" şeklindedir.²⁴ Gemiler uğrak yapmaksızın ve duraksız olarak Boğazlarda seyir özgürlüğünden yararlanacaktır. Geçiş sırasında uğrak yapmak yada uğraksız geçişe ara vermek, sonrasında T.C.'nin formalitelerine uymayı gerektirir. Bu çerçevede, uğraklı geçişlere uygulanan kılavuz alma zorunluluğu, uğraksız geçişe ara vermiş gemilerin uğrak limanından yola elverişlilik belgesi alarak seferine devam etme gereği, emniyet ve gümrük denetimleri²⁵ bu tür formalitelere örnek verilebilir.

Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler yakıt, su, kumanya, acenteden evrak alma/verme gibi gereksinimlerini karşılamak üzere sahil sağlık kuruluşunun gözetimi altında serbest pratika almaksızın limanda 48 saat kalabilir. 48 Saatten fazla kalmak isteyen gemiler – uğrak yapan gemiler gibi – serbest pratika almak zorundadır.

Türk Boğazlarında seyir serbestisinden yararlanacak gemiler, Sözleşmedeki ifadeyle ".. Boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken .." (m.2), Sözleşme ile alınması öngörülmüş vergileri ve harçları ödeyeceklerdir. Bu ücretler fener parası, tahlisiye ücreti ve sağlık resmidir.

Bu ücretlerin ödenmesi gemiler açısından yükümlülüktür. Zira, bu ücretler seyir güvenliğini artırıcı ve can güvenliğini sağlayıcı hizmetlerden olan deniz fenerlerinden ve alametlerinden gemilerin yararlanmaları (fener hizmeti), tehlike durumunda gemideki canların kurtarılması (tahlisiye hizmeti) ve gemiadamlarının sağlıklarının korunması karşılığı alınmaktadır. T.C. de alınan bu paraları fenerlerin, tahlisiye ve sağlık istasyonlarının tutumu, iyileştirilmesi ve yaygınlaştırılması için kullanmaktadır.²⁶

Son yıllarda bu ücretleri yatırmayan, bir anlamda da edimlerini yerine getirmeyen, uğraksız geçiş yapan gemiler mevcuttur.²⁷ Bu olgu, o gemiler ve bayrakları açısından Sözleşmenin ihlali anlamı taşımaktadır. Sözleşme karşısında yükümlülüklerini yerine getirmeyen gemileri seyir serbestisinden yararlandırmamak T.C.'nin hakkıdır. Zira, seyir serbestisinin unsurları arasında Sözleşmenin bir enstrümanı olarak gemilerin yükümlülüklerini yerine getirme hususu da vardır.²⁸

²⁴ "Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken.." (Montreux Sözleşmesi, m.2/1)

²⁵ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, m.10

²⁶ Montreux Sözleşmesi : Lahika I, m.4'de bu yolda atıf bulunmaktadır.

²⁷ Hürriyet, (02.01.1999) : Trilyonlar kaybediyoruz, s.13

Bu yazı dizisine bakılırsa, 1999 yılı 9 ayında Boğazlardan hiçbir ücret ödemediği yapılan geçiş sayısı 432 olmuş.

²⁸ AKTEN N, GÖNENÇGİL B (dn.18), 5.

Gemiler açısından hak doğuracak bir husus da, seyir güvenliğini sağlayıcı alametlerin (fener, şamandıra, D.F istasyonu gibi seyir yardımcıları) kifayette iş görmesidir. Sözleşme gereği belli bir ücret karşılığında gemilere verilen bu hizmetin aksak yapılması durumunda (fenerin veya bir şamandıranın sönmesi, bir şamandıranın haritadaki konumunda olmaması, alametlerin genel kabul görmüş usul ve standartlara uygunsuzluğu ²⁹ vb) gemilerin bu yüzden kıyı devletine verdiği örneğin kirletme zararından donatanın / işle-tenin sorumsuzluğu söz konusu olacaktır. ³⁰

Gemilerin, seyir özgürlüğünün tamamlayıcısı olarak seyir yardımcılarında yararlanma hakları bulunmaktadır. Gemiler, Sözleşmeyle öngörülmüş ücreti ödemeleri karşılığında bu haktan yararlanma durumundadır. Bu yardımcılarda seyir haritalarında gösterildiği niteliklere (doğru mevkide olma, haritada gösterilen menzilden görünme, haritadaki karakteristiklere uygunluk, kesintisiz hizmet yani sönmeme gibi) uygun hizmet verilmesini sağlamak da T.C.'nin bu bağlamda edimidir. ³¹

Seyir güvenliğini sağlayıcı hizmetler süreklidir. Gün boyunca kesintisiz ve aksaksız olmak durumundadır. Gemilerin seyir güvenliğini sağlamak açısından hem varlıkları, hem de belli olmaları gerekli ve önemlidir. Oysa, tahlisiye ve sağlık hizmetleri gemilerin gereksinim olduğunda yararlanacakları hizmetlerdendir. Gemideki canları tehdit edecek bir deniz kazası, bocalama yada salgın hastalık gibi olaylar meydana geldiğinde bu hizmetlere gereksinim duyulur. Tabiatıyla, gemiler açısından arızı nitelikte olsa da bu hizmetleri talebe sürekli amade kılmak T.C.'nin Sözleşmeden gelen ödevidir.

Türk Boğazlarından geçiş yapacak gemiler, ilki Boğazlara girişten en az 24 saat önce olmak üzere, İdare'ye yazılı seyir planları (SP) ile sözlü mevki ve çağırma noktası raporları vermek durumundadır. IMO Standartları çerçevesinde düzenlenmiş bu rapor sistemi (TÜBRAP), Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile öngörülmüştür.³² Özünde de IMO'nun A.851(20) referanslı rezolüsyonu yatar.³³ Anılan rezolüsyonun ilkeleri, arama ve kurtarma

²⁹ IALA kuralları ve standartları.

³⁰ "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme" m.III(2)(c). Anılan madde aynen şöyledir: " 2. Donatan kirlenme zararının: c) münhasıran bir hükümetin, yahut fener veya seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizam-lara aykırı bir fiili sonucu olduğunu ispat ederse, sorumlu olmaz"

³¹ AKTEN N, GÖNENÇGİL B (dn.18), 6.

³² R.G, 06.11.1998 tarih, 23515 mükerrer, m.2(t), m.6

³³ IMO, *General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants*, Londra 1997, 1-2.

(SAR), gemi trafik hizmetleri (VTS), deniz kirliliğinin önlenmesi gibi hususları da içeren bir dizi bilgi alış-verişi, bilgi sağlama ve toparlama olarak rezolüsyon şaposunda (girizgahında) belirtilmektedir.

Türk Boğazlarında Montreux ile belirlenmemiş olsa da, teknik ve hukuksal gelişmelere, boyutları değişen rizikolara ve uluslar arası kabul görmüş uygulamalara bağlı olarak, zaman içinde oluşan hizmetler de söz konusudur. Gelinmiş bu noktadaki yeni oluşumlar, "gemi trafik hizmetleri" (GTH) (VTS) ve eskort hizmetidir.

Gemi trafik hizmetleri (VTS) 1 Temmuz 2003 tarihi itibariyle hizmete girmiştir. Bu hizmet, dünyanın çeşitli su alanlarında (geçitlerde, limanlarda, boğazlarda, iç suyollarında) uygulanmaktadır. Etki seviyesi ortalaması, çatışma kazalarında %52.7 olarak saptanmıştır (Asyalı 2001). Diğer bir ifadeyle, bu sistem deniz kazalarını yarı-yarıya azaltabilmektedir.

Gemi trafik hizmetleri bilgi alışverişi, seyri yönlendirme, deniz trafiğini organize etme (yani trafikte gemilerin manevra yeteneğini de dikkate alarak başıboşluğu önleme) gibi bütünleşik unsurları olan, özde deniz kazalarını asgari düzeyde tutmayı ve deniz trafiğini sorunsuz şekilde akıtmayı sağlama amacı güden teknoloji ağırlıklı bir hizmet şeklidir. Dünyadaki ilk uygulaması 1948 yılında İngiltere'de Liverpool limanında olmuştur. ³⁴

Bir seyir bölgesindeki gemilerin kimliklerinin tespiti, trafik durumu, çevrenin korunması, seyir güvenliğini artırmak amacıyla gemi hareketlerinin planlanması, sağlıklı seyri engelleyen / tehdit eden gemi ve çevre kaynaklı tehlikelere, engellere karşı uyarma, hava ve deniz koşulları gibi hususlar bu hizmetin gereksinim kalemlerini oluşturur.

GTH dünyanın çeşitli su alanlarında (geçitlerde, limanlarda, boğazlarda, iç suyollarında) uygulanmaktadır. Etki seviyesi ortalaması çatışma kazalarında %51.7, karaya oturma olaylarında %52.7 olarak saptanmıştır. ³⁵

GTH Sistemi, maliyeti yüksek bir yatırımdır. Uluslar arası standardı ancak karşılayabilecek bir sistemin maliyeti 1-2 milyon dolar mertebesindedir. Gelişmiş ve çok amaçlı olanları (VTMIS sistemi gibi) içinde 180 milyon doları bulanı da vardır. ³⁶ Türk Boğazlarında kurulmuş olan GTH sisteminin teknik mal ve hizmet alımı bedelinin 40 milyon doları bulunduğu belirtilmektedir.

³⁴ ASYALI E., 2001: *Suyolları yönetiminde VTS güvenlik önlemleri ve politikaları*, Doktora tezi, İ.Ü Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Politikası Anabilim Dalı, Kasım 2001, İstanbul 2001, 75.

³⁵ ASYALI E (dn.34), 76.

³⁶ Rotterdam limanında kurulmuş olan VTMIS tesisi. Asyalı E (dn.34), 75.

GTH (VTS) sistemi kurulu suyollarının ve limanların bazılarında hizmetten yararlanma ücretlidir. Los Angeles VTS'inde boylarına göre gemi başına 200-300 usd, Philadelphia / Camden VTIS'inde gemi başına 100 usd, Rotterdam limanında büyükboy gemilerden her bir uğrakta 2000 usd hizmet ücreti alınmaktadır.³⁷

III. Sonuç ve Değerlendirme

Montreux Sözleşmesi, gemilerin Türk Boğazlarından geçişi nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki sorunlara bir düzenleme getirmemiştir. "Antlaşmada öngörülen açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek, geçiş hakkının özüne dokunmamak, bu konumdaki boğazlarla ilgili genel deniz hukuku kuralları çerçevesinde kalınmak koşuluyla Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ve geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi saklı tutulmuştur."³⁸ Ancak, Montreux Sözleşmesi, Giriş kısmında Türkiye'nin güvenliğinin sağlanmasını da öngörmüş, fakat bu güvenliğin nasıl sağlanacağı, bu amaçla ne gibi önlemlerin alınabileceği hususunu düzenlemeyerek Türk Devletine bırakmıştır.³⁹

Türk Boğazları, uluslar arası deniz trafiğine açık en önemli su yollarından birisidir. Dünyada Malaca Boğazından sonra en yoğun deniz trafiğine sahip ikinci suyoludur. Uluslar arası deniz trafiğine açık bu su yolu, yıllık bazda, Panama ve Süveyş Kanallarında olanın 4 katı, Kiel Kanalındakinin de 2 katı yoğunluğunda deniz trafiğine tanık olmaktadır.⁴⁰ Montreux Sözleşmesinin yürürlüğe girdiği 1936 yılına göre deniz trafiği günümüzde 10 kat artış göstermiştir.⁴¹

Türk Boğazlarında seyir halindeki gemilerin uluslar arası anlaşmalardan doğan bazı haklarının olmasına karşın, geçişin zararsız olması açısından kimi yükümlülükleri vardır. Yine, Türk Boğazlarında söz sahibi olan Türkiye'nin de aynı anlaşmalar ve genel kabul görmüş kurallar çerçevesinde hak ve yükümlülükleri bulunmaktadır. Ancak bu denklemde hak ve yükümlülüklerine öncelikle sahip çıkması gereken taraf Türkiye Cumhuriyeti'dir.

³⁷ ASYALI E (dn.34), 77.

³⁸ TOLUNER S (dn.17), 11.

³⁹ ÇAĞA T, *Montreux Sözleşmesine göre ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestisi ve güvenlik prensipleri*, Prof Mahmut Belik ve Prof.Dr Tahir Çağa'ya saygı Semineri, İ.Ü MMAUM, İstanbul 1994, 39.

⁴⁰ AKTEN N, *The Strait of İstanbul (Bosphorus) : The seaway separating the continents with its dense shipping traffic*, Turkish Journal of Marine Sciences 9(3): 241-265(2003). 243.

⁴¹ AKTEN N, *Analysis of shipping casualties in the Bosphorus*, The Journal of Navigation, (2004), 57(3), The Royal Institute of Navigation, DOI:10.1017/S0373463304002826, London, 7.

Montrö Sözleşmesinde yer alan hükme uygun olarak geçen gemilerin fener, tahlisiye ve patente ücretini ödemelerini sıkı bir denetime tabi tutmak ve yaptırtmak, ödemeyen gemilerle ilgili işlemler yapmak, ücret(ler)i ödemeyen gemiyi gerektiğinde ödeme yapılana kadar Boğazlardan geçirmemek Türkiye Cumhuriyeti'nin hakkıdır.

Ayrıca, zararsız geçiş ilkesi çerçevesinde Türk Boğazlarında seyreden gemilerin tarihi, kültürel ve doğal çevreye zarar vermeden geçmelerini istemek ve beklemek de - genel kabul görmüş kurallar bağlamında - Türkiye Cumhuriyeti için en doğal haktır.⁴² Buna karşılık, yükümlülüklerini yerine getiren gemilerin kolayca ve herhangi bir zarara uğramaksızın Türk Boğazlarından geçmelerini sağlamak da, Türkiye Cumhuriyeti için yükümlülüktür.

Türk Boğazları özellikle de İstanbul Boğazı ciddi ölçekte deniz kazalarına maruz kalmıştır. 1953-2002 Döneminde İstanbul Boğazında 461 deniz kazası olmuştur. Bu kazaların 110 tanesi sol seyir düzeninde (1953-1982), 269 tanesi sağ seyir düzeninde (1982-1994), 82 tanesi de Tüzük döneminde (1994-2002) meydana gelmiştir. Yine, İstanbul Boğazında meydana gelen bu dönemdeki deniz kazalarının 209 tanesi çatışma, 138 tanesi oturma, 77 tanesi kıyıya bindirme, 28 tanesi yangın ve/veya patlama, 9 tanesi de dümen kilitlenmesi, makine arızası, bayılma türündeki diğer kazalardır.⁴³

Maddi ve manevi zararları büyük olası bir kaza sonrasında Türkiye'nin elini güçlendirecek en önemli husus, yükümlülüklerini tam anlamıyla yerine getirmek olacaktır. Bu açıdan, 1 Temmuz 2003 tarihinde İstanbul Boğazında çalışmaya başlayan VTMS sistemi, modern dünyanın uygulamaya başladığı, deniz ulaşımında güvenliği artırıcı araçlardan biri olarak atılmış önemli bir adım olmuştur. Ancak özellikle İstanbul Boğazındaki yerel trafikten kaynaklanan riskin minimize edilmesi, fenerlerin güçlendirilerek şehir ışıklarının olumsuz etkisinin azaltılması, gemi eskort hizmetinin özendirilmesi için altyapının güçlendirilmesi gerekmektedir. Böylelikle, zararsız geçiş için yükümlülüklerini yerine getiren Türkiye, uluslar arası arenada Türk Boğazlarından geçiş ile ilgili olarak her türlü hakkını kuvvetli bir şekilde savunma durumuna gelebilecektir.⁴⁴

⁴² TOLUNER S (dn.17), 11.

⁴³ AKTEN N (dn.41), 9.

⁴⁴ AKTEN N, GÖNENÇGİL B (dn.18), 8.