

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ VE BAZI GÜNCEL SORUNLAR

*Prof. Dr. Rona AYBAY**

I. GİRİŞ

A. Genel Gözlemler

Marmara Denizi'nin kuzey ucunda, Karadeniz'e ulaşımı sağlayan İstanbul Boğazı ile güneyinde Ege Denizi'ne ulaşan Çanakkale Boğazı'ndan oluşan deniz yolunun, adı "Türk Boğazları"dır. Türk Boğazları, Karadeniz'le Ege Denizi'ni birleştiren ve oradan Akdeniz yoluyla Dünyaya açılmanın kapısı olan bir konumdadır.

Bu bağlamda, çoğu zaman gözden kaçan bir ögeye de değinmek isterim: Türk Boğazlarının, özellikle ticari bakımdan önemli bir özelliği de, nehir taşımacılığına bağlantılı oluşudur. Türk Boğazları, Karadeniz'e akan ve taşımacılığına elverişli Tuna, Don, gibi nehirler yoluyla, Avrupa kıtasının içlerine kadar uzanan bir bölge için de ticari bakımdan önemlidir.

Boğazlarımız, tarihin hemen her döneminde gerek askeri ve stratejik gerek ticari açılardan önemli sayılmış ve hukuksal düzenlemelere konu olmuştur. Bu düzenlemeler, yapıldıkları dönemde uluslararası ilişkilere egemen güçlerin çıkarlarının çatışmasına göre biçimlenmiştir. Bu düzenlemelerde, zamanın Osmanlı-Türk yönetimlerinin askeri ve ekonomik güç durumunun ve diplomatik becerisinin de rolü olmuştur.

Genel bir anlatımla şöyle denilebilir: Karadeniz'e kıyısı olan devletler, öteki devletlere oranla Boğazlardan yararlanmakta ayrıcalıklı bir statü elde etmek ve öteki devletlerin Karadeniz'e girişlerini olabildiğince engellemek istemişlerdir. Buna karşılık her dönemde dünyanın ekonomik ve askersel bakımdan güçlü devletleri ise, Boğazlardan serbest geçiş hakkı istemişlerdir.

Dünyanın, kendine uzak bölgelerini de kapsayacak genişlikte ekonomik ve askersel çıkarları olan devletler; Türk Boğazlarının, kendi bayrağını taşıyan yada kendi sermayedarlarının mülkiyetinde olan gemilere açık olmasını isterler. Tarih boyunca İngiltere ve daha sonra ABD bu devletlerin tipik örnekleridir. Buna karşılık, Karadeniz'e kıyısı olan devletler de, ekonomik ve özellikle askersel çıkarları gereği; Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin gemilerinin Boğazlardan

* Yakın Doğu Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Genel Kamu Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (e-posta: ronaaybay@gmail.com)

geçişinin olabildiğince sınırlanmasını isterler. Bu devletlerin tipik örneği tarihin akışı içinde adı değişmiş olsa da, kısaca Rusya'dır (Çarlık Rusya'sı, SSCB ve günümüzün Rusya Federasyonu).

B. Osmanlı Dönemine Kısa Bir Bakış

1453'te İstanbul'un fethinden sonra, Boğazlar, Osmanlı Devleti'nin kesin ve münhasır egemenliği altına girmiş; yabancı gemilerin Boğazlar'dan geçişi, bütünüyle Osmanlı Devleti'nin denetimine bağlı hale gelmişti. Bu durum üç yüzyıl kadar sürmüştür.

Osmanlı Devleti'nin gerileyiş ve çöküş çizgisine uygun olarak Boğazlar üzerindeki mutlak ve münhasır denetim yetkisinde zayıflama ortaya çıkmıştır. Bu süreçte, Osmanlı Devleti, Boğazlar üzerindeki tam denetim yetkisini yitirmiş, yabancı ticaret gemilerinin serbest geçişini kabul etmek zorunda kalmıştır.

Ancak, Türk Boğazları'nın, ticaret gemilerinin serbest geçişine açık tutulmasını, sadece Osmanlı Devleti'nin gerilemesi ve çökmeye doğru gitmesiyle açıklamak yeterli değildir. Çünkü, *Endüstri Devrimi*¹ ve *sömürgecilik* gibi gelişmeler, sadece Osmanlıların elindeki Boğazlar'la ilgili düzenlemeleri değil, dünyanın belli başlı bütün boğazlarını etkilemiştir.

19.yüzyılın, İngiltere, Fransa gibi "süper devlet"leri, bir yandan gelişen endüstrileri için gerekli hammaddelerin sömürge ve yarı sömürge ülkelerden getirilebilmesi için; öte yandan da, üretilmiş mamul malların uzak ülkelerde pazarlanabilmesi için, ilgi alanlarındaki bütün boğazlardan serbest geçişi sağlamaya önem vermişlerdir. Uluslararası Hukuk, o dönemin güçlü devletlerinin istekleri yönünde geliştirilmiş ve dünyadaki çeşitli boğazlarla ilgili olarak, serbest geçişi düzenleyen birçok uluslararası sözleşme bu dönemde imzalanmıştır.

Bu dönemde, Türk Boğazlarıyla ilgili olarak, burada ayrıntısına girmeyeceğim çeşitli uluslararası düzenlemeler yapılmış ise de; **1841 Londra Boğazlar Antlaşması** bunların en önemlisidir. Osmanlı Devleti'nin ve zamanın önde gelen Avrupa Devletleri olan *Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya*'nın katılımıyla bağitlanmış ve kendisinden sonraki gelişmeler için bir temel oluşturmuş bu Antlaşmanın temel ilkesi, "*barış zamanında Boğazlar'ın bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olması*"ydı.

Türk Boğazlarıyla ilgili uluslararası düzenlemeler, o düzenlemenin yapıldığı dönemde "güçlü" devletlerin kendi aralarındaki ve Türkiye ile olan ilişkilerindeki duruma göre biçimlenmiştir. Bu bağlamda, Türk tarafının askersel ve ekonomik güç durumu da hiç kuşkusuz etkili olmuş; Osmanlı tarafının diplomatik başarı derecesine göre, çıkarlar arasında denge sağlanabilmiştir.

¹ "Endüstri Devrimi" için bkz. Aybay, Rona: *Sosyalizmin Öncülerinden Robert Owen: Yaşamı, Eylemi, Öğretisi*, 3. bası, Alfa Yay., 2012, s. 23-48.

II. 1920 SEVR ANTLAŞMASINDA TÜRK BOĞAZLARI İÇİN ÖNGÖRÜLEN DÜZENLEMELER

“Giriş”te de belirttiğim gibi, 1453’te İstanbul’un fethinden sonra, Boğazlar, Osmanlı Devleti’nin kesin ve münhasır egemenliği altına girmiş; yabancı gemilerin Boğazlar’dan geçişi, bütünüyle Osmanlı Devleti’nin iznine bağlı hale gelmişti.

Bunun tam karşıtı bir durumu, yani Türk tarafının “hiçe sayıldığı” bir düzenlemeyi, 1920’de imzalanan Sevr Antlaşmasında görüyoruz.

Birinci Dünya Savaşı’nın Osmanlı Devleti’nin yenilgisiyle sonuçlanması üzerine 30 Ekim 1918’de imzalanan **Mondros Mütarekesi** ile, Boğazlar yabancı askeri birliklerce işgal edilmiş ve Boğazlar, bayrağı ne olursa olsun bütün gemiler için geçişe açık hale getirilmişti.

1920 Sevr Antlaşması ile bu durumun sürekli hale getirilmesi amaçlanmış; hem savaş hem barış zamanında bütün gemilerin Boğazlar’dan serbest geçiş hakkı kabul edilmişti.

TBMM Hükümetince yok sayılmış olan Sevr Antlaşmasıyla, “Boğazlar Bölgesi” adıyla İstanbul merkez olmak üzere Çanakkale, Gelibolu, Mudanya, Ereğli ve İzmit gibi illeri içine alan bir alan kurulması öngörülüyordu. Kendine özgü bir bayrağı da olacak bu Boğazlar Bölgesi’nin Trakya kıyısını Yunanistan’a, Anadolu kıyısını da Türkiye’ye bırakıyordu, ama bu sadece görünüşteki durumdu. Bölge, fiilen uluslararası bir yönetime veriliyordu. Türkiye’nin, Bölge’nin mali işleri ve bütçesi konusunda hiçbir yetkisi olmayacaktı. Bütçeye ve mali işlere ilişkin işler, **İngiliz**, **Fransız** ve **İtalyan** üyelerden oluşan bir **Komisyon**’ca yürütülecek, Türk üyeler ancak “danışma” niteliğinde görüş bildirebilecekti.

İstanbul için de “özel bir statü” öngörülmüştü; Osmanlı Padişahı ve hükümetinin İstanbul’da kalmasına müsaade ediliyordu ama, Antlaşma koşullarına uymamaları halinde bütün yetkileri ellerinden alınacaktı.

Boğazlar’ın yönetimi, uluslararası bir komisyonun yetkisindeydi; Türkiye’nin, fiilen devre dışı kaldığı bu yönetimde, **İngiltere**, **Fransa** ve **İtalya** ise hem Komisyon’a üye olacaktı hem de Bölge’de silahlı güç bulunduracaktı.

İstanbul Hükümeti’nce 10 Ağustos 1920’de imzalanan ve Türkiye aleyhine çok ağır hükümler içeren bu Sevr Antlaşması, TBMM’ce, incelenmeye bile değer bulunmamış; “ölu doğmuş” bir metin olarak kalmıştır.

III. 1923 LOZAN ANTLAŞMASINDA TÜRK BOĞAZLARI İÇİN ÖNGÖRÜLEN DÜZENLEMELER

1920’de imzalanan Sevr metninden 3 yıl sonra Lozan’da imzalanmış olan Lozan Antlaşmasınının Boğazlarla ilgili hükümlerini, Sevr metni ile karşılaştırarak değerlendirmek uygun olacaktır.

1923 Lozan Barış Antlaşmasına mecazi anlamada “Türkiye Cumhuriyeti’nin Tapu Senedi” olduğu söylenir. Bu yerinde bir benzetmedir. Çünkü, Ulusal Kurtuluş Savaşımızın zaferle sonuçlanıp, yeni Türkiye’nin uluslararası topluluğun eşit bir üyesi olarak kişilik kazanması, Lozan Antlaşmasıyla resmen belgelenmiş ve Cumhuriyet bu ortamda ilan olunmuştur.

Ama biz hukukçular biliriz; bazı Tapularda, mülkiyet hakkını sınırlayan “şerh”ler görülür. Lozan Antlaşmasıyla Boğazlar Bölgesinde, Türkiye’nin egemenliği -ilke olarak- kabul ediliyordu ama bunu belgeleyen Tapuda bazı şerhler vardı:

Boğazlar Bölgemiz askerden arındırılıyordu; Türk askeri güçleri sadece İstanbul ve çevresinde 12.000 kadar asker bulundurabilecekti.

Boğazlardan geçişlerle ilgili uygulamalar ve denetimler, kurulması öngörülen **Uluslararası Boğazlar Komisyonu**’nun yetkisinde olacaktı. Bu Komisyon’un Başkanı Türk olacaktı ama ilke, Boğazlardan geçişlerde denetim yetkisinin Komisyonunda olmasıydı.

Lozan Antlaşması’na bağlı olarak kurulması öngörülen bu sistemin işleyişi tehlikeye girdiğinde; bugünkü Birleşmiş Milletler’in öncülü olan Milletler Cemiyeti aracılığıyla Boğazlar’a müdahale edilecekti. Ticaret gemileri için geçiş serbestliği ilkesi kabul edilmişti. Ancak, Türkiye’nin savaşan devlet olması halinde, savaşa katılmamış (tarafsız) devletler, Türkiye’nin düşmanlarına yardım malzemesi taşımamak koşuluyla Boğazlar’dan geçebilirdi.

Savaş gemileri için, barış zamanında belirli bazı toplam büyüklük (tonaj) sınırlamaları konulmuştu. Savaş zamanında, Türkiye tarafsız ise, geçiş serbestliği barış zamanında olduğu gibi devam edecekti. Türkiye’nin savaş halinde olması durumunda ise, geçiş hakkından ancak tarafsız devlet gemileri yararlanacaktı.

Boğazlar’dan geçiş konusunda gemiler için öngörülmuş hükümlerden, uçakların da yararlanması kabul edilmişti.

IV. 1936 MONTRÖ SÖZLEŞMESİ : ÇATIŞAN ÇIKARLAR VE SONUÇ

Kurtuluş Savaşından yani çıkmış TBMM Hükümetinin, Lozan Konferansında kabul etmek zorunda kaldığı “kısıtlayıcı” düzenlemeler, Türk hükümetlerinin ustaca diplomatik taktiklerinin sonucunda 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle kaldırılmıştır. Diplomatik alanda bu olanağın ortaya çıkmasında, **Avrupa’da faşist yönetim altındaki Almanya ve İtalya’nın ve Uzak Doğu’da Japonya’nın** dünya için tehlike yaratacak ölçüde silahlanmasının yarattığı kaygıların da rolü vardır.

Montrö Sözleşmesine, Türkiye’nin yanında, taraf olan devletler; Avustralya, Bulgaristan, Fransa, İngiltere (Büyük Britanya Krallığı, Hindistan İmparatorluğu vb.), Japonya (daha sonra, 1951 yılında sözleşmeden çekilmiştir),

Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan'dır². Bugünkü duruma göre; BM Güvenlik Konseyi'nin 5 sürekli üyesinden 3'ü İngiltere (Birleşik Krallık), Fransa ve Rusya Sözleşmeye taraftır; ABD ve Çin taraf değildir. Özellikle ABD taraf olmamakla birlikte, Sözleşmenin uygulanmasıyla çok yakından ilgili görünmektedir.

Montrö Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sırasında, devletler, doğal olarak, kendi çıkarları doğrultusunda çeşitli öneriler ileri sürmüşlerdir. Örneğin, **İngiltere**, Boğazlar'dan geçişin *uluslararası denetim* altında kalmaya devam etmesini istiyordu. **Türkiye** ise bunu kabul etmiyor ve Lozan Antlaşmasıyla kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu adlı uluslararası denetim kurulunun kaldırılmasını istiyordu. Türkiye'nin bir başka isteği de, Boğazlar Bölgesi'nin askerden arındırılmış olma durumuna son verilerek, Bölge'nin Türk askerlerine bütünüyle açılmasıydı.

Sovyetler Birliği de, Türkiye'nin Boğazlar'da uluslararası denetimin kaldırılması tezini desteklemiş ama Boğazlar'ın bütün savaş gemilerine kapatılması görüşünü ileri sürerek Karadeniz'de kendi güvenliğinin sağlanmasına çalışmıştır³.

Bu tür uluslararası konferanslarda çoğu zaman olduğu gibi, çatışan çeşitli istemler arasında dengeli bir uzlaşma sonucunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi kabul edilmiştir.

Montrö Sözleşmesi'nin imzalanması, zamanın Türk gazetelerinde çok büyük bir coşku havasıyla duyurulmuştu⁴.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne oranla, Türkiye'nin kazanımları şöyle özetlenebilir:

- Türk Boğazları üzerinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği kesin olarak kabul edilmiştir. Ticaret gemilerine geçiş serbestliği tanınması konusunda Türkiye'nin kabul ettiği yükümlülük, Boğazlar üzerinde egemenlik yetkisini ortadan kaldırmaz. İleride açıklayacağımız gibi, Türkiye'nin uluslararası yükümlüğü, bizim Boğazlar Tüzüğünde "uğraksız geçiş (*non-stopover pasage*) olarak adlandırılmış *sui generis* bir geçiş özgürlüğünü tanıtmaktan ibarettir.

² Taraf devletlerden bazılarında, sonraki yıllarda devletin niteliğini değiştiren gelişmeler yaşanmıştır. Bkz. aşağıda dipnotu 8

³ Sovyetler Birliği yöneticilerinin, Birinci Dünya Savaşı'nın başında *Göben* ve *Breslau* adlı Alman savaş gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan girmelerine izin verilmesi ve daha sonra İstanbul Boğazı'ndan çıkarak Rus limanlarını bombardıman etmeleri olayı gibi bir durumun yeniden yaşanmasından kaygılı oldukları düşünülebilir.

Sovyetler Birliği, Montrö Sözleşmesi'nin görüşmeleri sırasında, genel olarak Türk tezlerini desteklemişse de, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Boğazlar konusunda Türkiye'nin lehine olan tutumunun tam tersi bir tavır sergilemiş ve Boğazlar'ın yönetimi üzerinde kendisine yetki verilmesi gerektiğini ileri sürmüştür.

⁴ Örneğin, *Cumhuriyet* gazetesi birinci sayfasını bütünüyle bu konuya ayırmış; haberin ayrıntılarını "Memlekette büyük bayram", "Dün, bütün Türkiye muazzam tezahüratla yeni zaferi kutladı" gibi başlıklarla vermişti.

Ayrıca, ceza hukuku ve özel hukuk alanında yargı yetkisi, güvenlik (zabıta) yetkisi gibi konular bakımından da Türkiye'nin egemenliğinin tartışılmaz nitelikte olduğunu gösteren yargı kararları da vardır.

- Uluslararası denetim organı olarak Lozan Konferansı'nda kurulmuş olan **Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması** da, Boğazlar üzerindeki Türkiye Cumhuriyeti egemenliğinin bir göstergesidir.

- Boğazlar Bölgesi'ne Türk askerinin girmesini önleyen düzenlemeye son verilmiş olması da; bu bölgenin Türkiye Cumhuriyeti ülkesinin herhangi bir parçasından farklı olmadığını doğrulamaktadır.

- İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Tavşanadası'nın askersizleştirilmesine de son verilmiştir.

VI. MONTRÖ SÖZLEŞMESİNİN UYGULANMASINDA TÜRKİYE LEHİNE YORUMLAR VE UYGULAMALAR

A. Boğazlardan “Geçiş Hakkı” Konusunda Türkiye'nin Yükümlülüğünün İçeriği Nedir ?

Bu konunun açıklanmasına girişmeden önce bir kaç noktayı belirtmek istiyorum.

- Açıklamalarım, “ticaret gemileri” ile sınırlı olacak; savaş gemileri konusuna yeri geldiğinde kısaca değinilecektir.

Uluslararası hukukta, “geçiş serbestliği “konusuyla ilgili değişik deyimler kullanılmaktadır “masum geçiş” (*innocent pasage*), “transit geçiş” (*transit passage*), “navigasyon özgürlüğü - serbestliği” (*freedom of navigation*) gibi. Bunlar bazen eşanlamlı gibi kullanılsa da, teknik açıdan her zaman aynı içerikte olmayan deyimlerdir. Türkiye'nin çıkarları açısından bu deyimlerin kullanılmasında ve yorumlanmasında çok dikkatli olmak gerekir.

Konumuz bakımından en önemli deyim; Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü'nde⁵ kullanılmış olan “uğraksız geçiş” (*non-stopover passage*) deyimidir. Bu tanıma göre; “*Seyri, Türk Boğazlarında bir liman, iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus, gemi kaptanı tarafından Türk Boğazlarına girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş olan gemi*”, “uğraksız geçiş” yapan gemidir (madde 2/g)⁶.

Bu konuda, Montrö Sözleşmesi metninde kullanılmış deyimlere gelince, bu konuda önce saptanması gereken bir gerçek var:

Sözleşmenin resmi metni Fransızcadır :*Texte officiel Français*.

⁵ Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü; 6 Kasım 1998; 23515 (mük.).

⁶ Uğraksız geçişten vazgeçme yada zorunlu nedenlerle uğraksız geçişi olanaksız hale gelme durumları ayrıca düzenlenmiştir (m.2/h, 1).

Bir de İngiltere Dışişleri Bakanlığınca yapılmış İngilizce çeviri metni var:

Traduction du Foreign Office de Sa Majeste britannique

Fransızca resmi metinde kullanılan deyim : “*complete liberté de passage*”

İngilizce çeviride buna karşılık olarak kullanılan deyimde, Fransızca resmi metinde olmayan “transit” sözcüğü eklenmiş ve şöyle denilmiş : “*complete freedom of transit and navigation*”

İşte rahmetli Ağabeyim Kaptan ve Hukukçu Gündüz Aybay, bu deyimlerin kullanılması konusunda çok dikkatli olunması gereğine ve özellikle de, İngilizce çeviriye (adeta el çabukluğuyla) eklenmiş olan “transit” sözcüğüne dikkat çekmiştir.

Durumu aydınlatmak ve Türkiye'nin hem kendi çıkarlarına hem de Uluslararası Hukuk karşısındaki yükümlülüklerine en uygun çözümleri bulmak için, rahmetli Ağabeyim Kaptan ve Hukukçu **Gündüz Aybay** tarafından ortaya konulan görüşler; yetkin diplomatlarımız ve onlara destek veren hukukçularımız ve uzman denizcilerimizce uluslararası planda başarıyla savunulmuş ve uzun çabalardan sonra kabul ettirilmiştir.

Bu arada, yine rahmetli ağabeyim Gündüz Aybay'ın öncülük ettiği bir girişimle *Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü* (1994/1998) hazırlanmış; ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'ndeki (*International Maritime Organization - IMO*) müzakerelerde, itirazlar da başarılı argümanlarla önlenmiştir.

Böylece, Türkiye'nin uluslararası topluluğa karşı, ticaret gemilerinin Boğazlar'dan “uğraksız” olarak serbestçe geçmelerine müsaade etme yükümlülüğünün, geçişlerin “güvenlik” içinde yapılmasını sağlamayı da içerdiği kabul ettirilmiştir.

Dolayısıyla, Boğazlar'da egemen olan Türkiye'nin seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla Boğazlar'da önlemler almaya yetkili olduğu uluslararası düzeyde kanıtlanmıştır.

B. Boğazlardan “Geçiş Hakkı” Konusunda Türkiye'nin Yükümlülüğünün İçeriği Konusunda Türk Argümanlarının Özeti

Bu konuda, Gündüz Aybay'ın ortaya koyduğu ve sonraki katkılarla geliştirilmiş olan argümanlar şöyle özetlenebilir:

(i) Fransızca resmi metindeki “*complete liberté de passage*”, deyimini, “serbest geçiş hakkı” olarak değil “*geçiş serbestliği*” olarak anlamak gerekir. “Geçiş serbestliği”nin anlamı, hiçbir düzenlemeyle bağlı olmaksızın, başıboş bir geçiş hakkı tanınması değildir.

(ii) Türkiye'nin, Uluslararası Topluluğa karşı yükümlülüğünü yerine getirip, “geçiş hakkı” tanırken; dikkate alması gereken sorunlar vardır. Bu geçişlerin ciddi bir takım tehlikelere yol açması olasılığı açık ortadadır. Bu tehli-

keleri önleyici bir takım uygulamalar yapmak, geçiş serbestliği ilkesine aykırı değil tam tersine o yükümlüğün gereğidir.

(iii) Türkiye, “geçiş serbestliği” ilkesini uygularken; bir yandan, Boğaz bölgesinde yaşayan insanların can ve mal güvenliğini; öte yandan başta geçiş serbestliği hakkından yararlananlar olmak üzere çevredeki gemileri ve mürettebatları koruyucu önlemler almak durumundadır.

Boğazlar bölgesindeki deniz kazaları büyük facialara yol açabilmektedir. Boğazlar Bölgesinde çatışan tankerlerin yarattığı faciaların pek çok örneği vardır. Bunlardan sadece birini anımsatmak, sanırım, yeterli fikir verecektir: 15 Kasım 1979 günü Romanya bayraklı Independenta tankeri ile Yunan bayraklı Evrali gemisinin, Boğazın Güney ağzında çatışması üzerine; 41 denizci hayatını kaybetti; binlerce ton petrol yanarak denize aktı.

Bu kazada, tankerin patlamasıyla, çevredeki pek çok evin camları kırılmış, insanlar panik içinde kalmış ve gemi enkazının yangını aylarca sürmüş ve sonunda, bu enkazın kaldırılması büyük güçlükler yaratmıştır.

Bir başka örnek olarak da şunu belirteyim: Dünya denizcilik tarihinde, deniz kıyısındaki evinin yatak odasında uyumakta ilken, kıyıya giren geminin çarpmasıyla ölen kız olayı da, herhalde bu konudaki tek örnektir (4 Eylül 1963 SSCB bayraklı Arhangelsk gemisinin Baltalimanında yalıya girmesi) .

(iv) Deniz kazalarının yol açtığı çok ciddi çevre sorunları da vardır Çok büyük tankerlerden sızan petrol ürünleri, denizlerimizde aylarca, yıllarca süren kirliliklere yol açmaktadır.

(v) İşte bu nedenlerle, “Türk Boğazlarından geçecek gemilerin teknik durumlarının tehlike yaratmayacak yeterlikte olması gerekmektedir (Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü -Tüzük- m.5); bu durumda olmayan gemiler için önlemler sözkonusudur (Tüzük m. 5 son tümce). Montrö Sözleşmesine göre, Boğazlardan geçen gemiler için kılavuz kaptan alma zorunluluğu konulmasına olanak yoksa da; ‘Türk Boğazları’ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından, kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir” (Tüzük, m.27).

Türk yetkilileri, Boğazlardan geçişi zaman zaman durdurmak Tüzük (m.20), yavaşlatmak gibi önlemler alabilmektedir. Bu durum, Uluslararası Toplulukça da kabul görmüş, yıllardır süren bir uygulama halini almıştır.

(v) Özetle, Türkiye’nin bu konuda yetkili olduğu artık tartışmasızdır. Türk yetkililerince, sis gibi hava koşulları yada çok büyük boyda teknelerin geçişi gibi nedenlerle uygulamak durumunda kaldıkları trafiği kısıtlama yada tümüyle durdurma gibi önlemler alınması doğal karşılanmaktadır.

(vi) Sonuç olarak; Türkiye’nin bu önlemleri almakla, hem Boğazlar Bölgesi’ndeki insanların hem de uluslararası topluluğun can ve mal güvenliğini koruduğu, olgularla kanıtlanmıştır.

İstatistikler, Türk yetkililerince alınmış önlemlerin sonucunda, yıllar içinde; Boğazlarda yaşanan kazaların sayısında apaçık bir azalma olduğunu göstermektedir.

VII. GÜNCEL SORUNLAR

A. “Gemi” Nedir?

Montrö Sözleşmenin yapıldığı 1936 yılından bu yana 83 yıl geçmiş; bu süre içinde Boğazlardan geçen gemilerin sayısında ve hacimlerinde çok büyük artışlar olmuştur. Boyları 50-60 metre olan ve yakıt olarak kömür kullanan buharlı gemiler, yerini petrol yakıtıyla çalışan boyları 200 metreyi (bazen 300 metreyi) aşan devasa gemilere bırakmıştır. Öte yandan, Nükleer enerjiyle çalışan gemiler de 1936 yılında düşünülmesi bile sözkonusu olmayan bir sorundu⁷.

Gündelik ve genel konuşmalarda ve yazışmalarda kullanılan bazı sözcüklerin, hukuk uygulamasındaki tanımları çok önemli olabilmektedir. Örneğin “gemi” nedir? . Montrö Sözleşmesinde “gemiler”den, “gemilerin Boğazlardan geçişleri”nden, “ticaret gemisi” - “savaş gemisi” ayırımından söz edilmekte, bazı tür askeri gemilerle ilgili tanımlar verilmektedir ama “gemi”nin tanımı verilmiş değildir.

Sözleşmenin 7.maddesinde, “ticaret gemisi” konusunda şöyle bir hüküm vardır: II. Bölüm kapsamına girmeyen (yani, “savaş gemisi” kapsamına girmeyen) bütün gemiler “ticaret gemisi”dir. Bunu bir tanım saymaya olanak yoktur. Ancak, bunun şöyle bir pratik yararı vardır; Boğazlardan geçmesi sözkonusu olan bir gemi, “savaş gemisi” değilse, bu tanım uyarına “ticaret gemisi” sayılacaktır.

Ama şöyle bir sorun vardır: denizde yüzme yeteneği bulunan her cisim (tekne) “gemi” sayılacak mıdır? Örneğin, denizlerden petrol çıkarma işlerinde kullanılan, kendilerini hareket ettirecek makinaları (motorları) olmayan büyük platformlar, zaman zaman Boğazlarımızdan geçmektedir. Bunlar “gemi” sayılacak mıdır?

Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü’nde gemi;

“Denizde kürekte başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç:” (m.2/e)

olarak tanımlanmıştır.

Ticaret Kanunumuzda gemilerle ilgili çeşitli düzenlemeler vardır ve bu konudaki hükümlerin başında “geminin” bir tanımının verilmesine gerek duyulmuştur (TTK m.931). Bu tanıma göre;

(i) Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren

⁷ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nde “Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler” başlıklı 26. maddede bu gemilerle ilgili ayrıntılı düzenlemeler vardır.

(ii) Yüzme özelliği bulunan

(iii) Pek küçük olmayan

Her araca “gemi” denilir.

Ticaret kanunumuzun ilgili maddesinde, bu tanımdan sonra şu ekleme de yapılmıştır:

Böyle bir araç; “kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemi sayılır.”

Tanımda geçen “bu kanun bakımından gemi sayılır” sözleri, tanımın Ticaret Kanunu uygulanmasıyla sınırlı olduğunu göstermektedir. Yani Türk Ticaret kanundaki “gemi” tanımının, başka yasal düzenlemelerle ilgili yorumlar bakımından bağlayıcılığı yoktur ama, yorumlarda yardımcı sayılmasına da engel yoktur.

Denizde yüzen bir cismin “gemi” sayılıp sayılmaması konusunda yapılan tartışmaların sadece “akademik” nitelikte tartışmalar sayılmaması gerekir. Çünkü, bu saptamanın yapılmasının Boğazlardan geçişin düzenlenmesine ilişkin kuralların uygulanması bakımından önemi vardır. Örneğin, Ukrayna’da, uçak gemisi olmak üzere tezgaha konulup, inşası tamamlanmamış, makinası ve dümen düzeneği olmayan bir yüzer cisim olan “Varyak”ın, 2001 yılında römorkörlerle çekilerek Çin’e gitmek üzere Boğazlardan geçirilmesi sorun yaratmıştır. Uzun süren diplomatik temaslar sonucunda, “Varyak”ın, “gemi” olmadığı, dolayısıyla “uçak gemisi” de sayılamayacağı kabul edilerek geçiş sağlanmıştır.

B. Montrö Sözleşmesi Açısından Dikkate Alınması Gereken En Son Teknolojik Gelişmeler : “Mürettebatsız Gemiler”

Montrö Sözleşmesiyle ilgili güncel sorunlar üzerinde düşünürken, bazı çok yeni teknolojik gelişmelerin de dikkate alınması gerekiyor: Günümüzde “uzaktan kumandalı gemiler”, “otomat gemiler”, “otonom gemiler” gibi kavramlar ortaya çıkmış bulunuyor. Bunlara, genel bir tanım olarak “mürettebatsız gemiler” denilebilir.

“İnsansız” yada “uzaktan kumandalı” bir takım araçların kara taşımacılığında ve havacılık alanında, özellikle askersel amaçlarla kullanıldığı artık herkesçe biliniyor, “gazete okuru bilgisi” haline gelmiş durumda. Halen askersel denizcilikte yüzde yüz insansız deniz araçları kullanımına başlandığı da anlaşılıyor.

Sivil denizcilik alanında da, “uzaktan kumandalı gemiler” (*remote ships*) yani, karadaki insanlarca izlenip, yönlendirilen ve otomat gemiler (*automated ships*) yani, geliştirilmiş karar alma sistemleri ile, geminin yapması gereken işlemleri karadan gelecek talimatlara bağlı olmaksızın yapabilen gemiler ve bu iki türü birleştirip, geliştiren otonom gemiler (*autonomous ships*) gibi yeni gemi türleri ortaya çıkmış bulunuyor.

İskandinav ülkelerinde, fiyortlarda çalışan küçük deniz araçlarının insansız işletilebilmesi için denemeler yapıldığı biliniyor.

Dünya Denizcilik Örgütü (IMO) yapısı içinde de; “otonom gemiler”in yaygın biçimde kullanıma girmesi halinde ortaya çıkacak teknik ve hukuksal sorunlarla ilgili akademik düzeyde çalışmalar yapılmaktadır. “Robot gemiler”in yaygın biçimde kullanılmasıyla, hangi IMO Sözleşmelerinde ve kurallarında ne gibi değişiklikler yapılması gerekeceği sorunu üzerinde şimdiden düşünceler üretilmektedir. Bu gemilerle ilgili olarak seyir sırasında beklenmedik bir cisimlerle karşılaşma, tehlikeli hava koşulları yada çatışma, çevreye zarar verme gibi durumlarda ortaya ciddi hukuksal sorumluluk, sigorta şirketlerinin durumu vb. sorunlar çıkabilecektir.

Bu gelişmeler karşısında; bizim Boğazlarımızdan geçen gemilerle ilgili bir takım yeni düzenlemeler yapılmasının gerekli hale gelmesi de sözkonusu olabilecektir.

C. Karadeniz’de Kalış Süresi ve Türkiye’nin Sorumluluğu

Türkiye Montrö Sözleşmesi’yle, uluslararası topluluğa karşı bir takım yükümlülükler altına girmeyi kabul etmiştir. Bir Dünyada yaşanan en büyük savaş felaketi sayılan İkinci Dünya Savaşı ve onun ardından gelen “Soğuk Savaş” dönemi de içinde olmak üzere 80 yılı aşkın bir süredir Türkiye bu yükümlülüklerini sorumlulukla yerine getirmiştir.

Montrö Sözleşmesi’nde, onu dünyadaki benzerlerinden ayıran çok özel düzenlemeler vardır. Bu düzenlemelerin en ilginçlerinden birine göre; Karadeniz’e kıyısı olmayan bir devletin bayrağını taşıyan bir savaş gemisi, bu denizde en çok 21 gün kalabilecektir. Bu konu, 2008 yılından başlayarak, ABD savaş Gemilerinin Gürcistan’a yaptıkları nezaket ve insancıl yardım ziyaretleri nedeniyle, Rusya’nın tepkilerine ve ile tartışmalara yol açmıştır.

Türkiye’nin yükümlülükleri, Boğazlardan geçiş düzeniyle sınırlıdır. Yani, Sözleşme hükümlerine uygun biçimde Karadeniz’e çıkan bir savaş gemisinin orada 21 günlük kalış süresini aşması halinde Türkiye’nin özel bir sorumluluğu yoktur. Kaza ve arıza gibi haklı bir neden olmaksızın süreyi aşan bir geminin bayrağını taşıdığı devlet, uluslararası hukuktan doğan bir yükümlülüğüne aykırı davranmış olur. Bu durumdan Türkiye’nin sorumlu tutulması anlamsızdır. Bu davranış, uluslararası barışı ve güvenliği tehdit eden bir boyutta ise, konuya BM Güvenlik Konseyi’nin el koyması gerekir. Sorunu o derecede tırmandırmak yerine, diplomatik yoldan çözüm bulunması, kuşkusuz çok daha uygundur ve Türkiye bu süreçte aktif bir rol üstlenebilir ama sorunun ortaya çıkmasında sorumluluğu yoktur. Karadeniz’deki 21 günlük kalış süresinin sonunda yeni bildirim yapılarak yeni bir sürenin başlatılması konusunda da dikkatli olunmalıdır. Bütün hukuk metinlerinin makul ve iyiniyetli biçimde anlaşılıp, yorumlanması gerekir.

Uluslararası Antlaşmalara İlişkin Viyana Sözleşmesi (1969) de kavramların antlaşmanın bütünü içinde değerlendirilmesini ve antlaşmanın amacının ışığında iyiniyetle yorumlanmasını öngörmüştür.

Montrö Sözleşmesinin gerek sözel, gerek amaçsal yorumu, Karadeniz’de 21 günlük kalış süresini doldurmuş bir savaş gemisinin, yeniden Karadeniz’e dönebilmesi için, Çanakkale Boğazı’ndan çıkmasını ve yeni bildirim ancak bundan sonra yapılmasını gerektirir. Gemi henüz Karadeniz’de iken yada Boğazlar Bölgesinde iken bildirim yapılması kabul edilemez.

Çanakkale Boğazından Ege’ye çıkan bir savaş gemisinin Karadeniz’e geri dönebilmesi için, usullere uygun biçimde yeni bildirim yapılması gerekir. Bu bildirim, geminin Ege Denizine çıkışından sonra normal olarak, sekiz gün önceden yapılmalıdır (Karadeniz’e kıyısı olmayan devletler için, bu sürenin onbeş gün olması “arzuya şayan”dır).

Bunun dışında bir anlayış ve uygulama, Montrö Sözleşmesinin amacına ve özüne aykırı olur. Karadeniz’de 21 günlük kalış süresini zorlamak, güvenlik güçlerinin gözaltı süresi sonunda kişiyi karakolun bir kapısından bırakıp, öteki kapısından içeri alarak yeni bir süre başlatma girişimine benzetilebilir ki, kabul edilemez.

C. Montrö Sözleşmenin Süresi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20 yıllık bir süre için yapılmıştır; yani sözleşme 1956 yılında sona ermiş olabilirdi. Ancak, bu sona erme için taraf devletlerden ⁸ birinin, sözleşmeyi sona erdirmeye isteğini bildiren bir bildirim yapmış olması gerekiyordu (m. 28(4)). Hiçbir devlet, böyle bir bildirimde bulunmadığı için, sözleşme sürekli olarak yenilenmektedir. Bu durum, Montrö Sözleşmesi’nin, gerçekçi bir temele dayandığını göstermektedir. Bununla birlikte, belirtilmesi gereken önemli bir nokta vardır: Taraf devletlerden herhangi biri, her zaman böyle bir bildirimde (yani Sözleşmeye son verme bildiriminde) bulunabilir.

Bu noktada belirtilmesinde yarar olan bir olgu vardır: ABD Montrö Boğazlar Sözleşmesine taraf değildir. Yani, doğrudan doğruya böyle bir bildirimde

⁸ Taraf devletlerden bazılarında, sonraki yıllarda devletin niteliğini değiştiren gelişmeler yaşanmıştır. Örneğin, SSCB dağılmış, yerine Rusya Federasyonu geçmiştir; Bulgaristan’da Krallık, İkinci Dünya Savaşı sonrasında kaldırılmış (1946) Sovyetler Birliği desteğiyle “Halk Cumhuriyeti” ilan edilmiş, 1990’da ise Bulgaristan Cumhuriyeti kurulmuştur. Benzer gelişmeler Yugoslavya’da da yaşanmış ve Sosyalist Yugoslavya Federasyonu 1990’larda dağılmıştır. Dağılan Yugoslavya’yı oluşturan devletlerden eski Başkent Belgrad’ın başkenti olduğu Sırbistan’ın, denize kıyısı olmaması; Hırvatistan, Karadağ ve Slovenya’nın ise Adriyatik Denizine kıyısı olması “ardıllık” konusunda sorun yaratmaktadır. Eski Yugoslav Cumhuriyetlerinden Bosna Hersek’in de, Adriyatik’e sembolik denilecek ölçüde küçük bir bağlantısı vardır. Bu devletlerden hangisinin Montrö Sözleşmesi bağlamında Yugoslavya’nın ardılı olacağı nasıl belirlenecektir?

bulunmaya hakkı yoktur; bunu ancak, etkileyeceği bir taraf devlet aracılığıyla yapabilir.

Sözleşmenin ilgili hükmü, böyle bir durumda, bildirim gönderilmesinden başlayarak iki yıl süreyle Sözleşmenin yürürlükte kalmayı sürdüreceğini belirtmektedir. Bunun anlamı, iki yıllık sürenin sonunda, Sözleşmenin yürürlükten kalkmış olacağıdır.

Nitekim Sözleşmenin madde 28/son f. hükmüne göre, Sözleşmenin bu yoldan yürürlükten kalkması durumunda, Taraflar, yeni bir sözleşme düzenlemek üzere toplanacak bir konferansa temsilci göndererek katılmayı yükümlenmişlerdir.

D. Montrö Sözleşmenin Değiştirilmesi

Sözleşmenin değiştirilmesi konusuyla ilgili olarak, Sözleşmenin 29.maddesinde düzenlenmiş olan yöntem oldukça karışıktır. En başta belirtilmesi gereken özellik, değişiklik önerilerinin, doğal olarak, sadece taraf devletlerce yapılabilmesidir. Bu nedenle, örneğin ABD'nin doğrudan bir öneride bulunmasına ve değişiklik önerileriyle ilgili müzakerelere katılmasına olanak yoktur.

Değişiklik konusundaki karmaşık yöntemi, çok kısaca şöyle özetleyebiliriz:

(i) Öneriler, Sözleşmenin yürürlüğe girdiği 1936'dan başlayarak, her 5 yıllık dönemim sonunda yapılabilir.

(ii) Bir devletçe yapılan önerinin işleme konulabilmesi için, en az bir başka taraf devletçe desteklenmesi gerekir .

Boğazlardan geçiş halinde bulunan yabancı savaş gemilerinin toplam tonajı ile ilgili 14. maddenin ve Karadeniz'de kıyısı olmayan devletlerin, bu denizde bulundurabilecekleri toplam savaş gemisi tonajıyla ilgili 18. maddenin değişiklik önerilerinin ise en az iki devletçe desteklenmesi gerekmektedir.

(iii) Önerilerle ilgili olarak, önce diplomasi yoluyla sonuç alınmasına çalışılacak; bu yoldan sonuç alınmazsa, taraf devletlerin kendilerini temsil ettirecekleri bir Konferans toplanacaktır.

(iv) Bu Konferansta kararlar, ilke olarak oybirliği ile alınacak; 14. ve 18. maddelerle ilgili kararlarda dörtte üçlük bir oy çokluğu yeterli olacaktır. Ancak, bu çoğunluğun hesaplanmasında; Türkiye de içinde olmak üzere, Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin dörtte üçünün bulunması aranacaktır.

Değişiklik usulü konusunda sonuç olarak şu iki saptamayı yapabiliriz:

(i) Değişiklik önerisinde bulunulması için tek bir devletin istenci yeterli olmamakta en az bir (duruma göre iki) devletin, öneriyi desteklemesi gerekmektedir.

(ii) Değişikliklerin kabulü konusunda ilke olarak, oybirliği koşulunun öngörülmüş olması, değişiklik yapılmasını oldukça zorlaştırmıştır.

(iii) “Oybirliği” aranmayacak hallerde de, aralarında Türkiye de olmak üzere Karadeniz’e kıyısı olan devletlere, oylamada ağırlık tanınmıştır.

SONUÇ

Montrö Sözleşmesi ile kurulan düzen, Türkiye tarafından 80 yılı aşan bir süredir sorumlulukla yürütölmektedir. Dışışleri Bakanlığımızın diplomatları bu süre içinde; askeri yetkililerle, hukukçularla ve denizcilik alanındaki teknik uzmanlarla işbirliği içinde, konunun gerektirdiği ciddiyetle çalışmışlardır. Böylece hem Türkiye’nin ulusal çıkarları korunmuş hem de uluslararası yükümlölüklerin gereği yerine getirilmiştir. Süresi, 1956’da (yani yarım yüzyılı aşkın bir süre önce) sona ermesine karşın Montrö Sözleşmesinin hala yürürlükte kalmasında, hiç kuşkusuz, bunun da önemli etkisi vardır.

Özetle şu iki saptamayı yapabiliriz:

(i) İkinci Dünya Savaşı gibi bir felaket dönemini de kapsayan 80 yılı aşkın süre içinde; Sovyetler Birliği’nin, savaş sırasında Alman gemilerinin Sözleşmeye aykırı geçişlerine göz yumulduğu savlarına dayanan ve sonuç vermeyen; sonradan zımnî olarak geri aldıkları tehditleri dışında ciddi bir diplomatik çekişmeye yol açılmamış olması Türkiye açısından övünç verici bir durum olmuştur.

(ii) 1936’dan sonra, Bođazlardan gečen gemilerin sayısındaki ve hacimlerindeki büyük artış; özellikle akaryakıt tankerlerinin karıştığı deniz kazalarının yol açtığı can kayıpları, maddi zararlar ve çevre felaketleri karşısında; Türkiye Bođazlardan geçişte güvenlik sağlamaya yönelik önlemler alma gereksinimi duymuştur. Bu alanda gösterilen çabalar başarıya ulaşmış; Türk yetkililerince hazırlanmış Bođazlar Tüzüđu, sonuç olarak uluslararası Denizcilik topluluğu ve IMO tarafından kabul edilmiştir. Bunun sonucu olarak, Bođazlardaki deniz kazalarının sayısında apaçık belirgin bir azalma sağlanmıştır.

Montrö Sözleşmesindeki “geçiş serbestliği” ilkesinin gerek Türkiye’de yaşayan insanların, gerek Boğazları kullanan yabancı bayraklı gemilerdeki insanların güvenlikleri ve genel olarak çevre kirliliğinin önlenmesi gibi amaçlar bakımından en uygun biçimde yorumlanması; sonuç olarak insanlığın yararınadır.