

152249

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

IMO VE TÜRK BOĞAZLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Barış KARAMAN
(512021012)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 22 Nisan 2004
Tezin Savunulduğu Tarih : 21 Mayıs 2004

Tez Danışmanı :

Yrd.Doç.Dr. Özkan POYRAZ

Diğer Jüri Üyeleri

Prof.Dr. Ahmet BAYÜLKEN (İ.T.Ü.)

Prof.Dr. Nil GÜLER (İ.T.Ü.)

MAYIS 2004

152249

ÖNSÖZ

Çalışma Türk Boğazları konusuna IMO açısından bakarak farklı bir yaklaşım geliştirme amacıyla yapılmıştır. Çalışmalarım sırasında yardımlarını esirgemeyen Dz.P.Alb. Kemal BATTAL ve Kaptan Ayhan ÇEKİÇ'e teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Yüksek Lisans öğrenimim boyunca bana destek olan gemi personelime, tüm arkadaşlarıma, aileme, sevgili eşim Özde KARAMAN'a ve ailemize bu süre zarfında katılan sevgili kızım İpek'e ayrıca teşekkür etmek istiyorum.

Sınıf arkadaşım Ö. Okan KAYIRAN ve sevgili eşi Serhan KAYIRAN'a özellikle tez yazımı sırasında gösterdikleri anlayış ve yardımseverlikten dolayı sevgi ve saygılarımı sunarım.

Son olarak çalışmaların sırasında sürekli desteğini esirgemeyip değerli vaktinden ve bilgisinden yararlanma şansını bulduğum çok değerli öğretim üyesi Sayın Yrd. Doç.Dr. Özkan POYRAZ'a emekleri için sonsuz minnet ve şükranlarımı sunarım.

Mayıs 2004

Barış KARAMAN

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	VII
TABLO LİSTESİ	IX
ÖZET	X
SUMMARY	XI
1. GİRİŞ	1
2. TÜRK BOĞAZLARI'NIN COĞRAFİ VE HİDROGRAFİK ÖZELLİKLERİ	2
2.1. İstanbul Boğazı	2
2.2. Çanakkale Boğazı	3
2.3. Marmara Denizi	4
3. TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMİ İLE İLGİLİ ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR	6
3.1. Lozan Barış Antlaşması	6
3.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Öncesi Gelişmeler	6
3.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	7
3.4. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	12
3.5. Türk Boğazları Terimi	19
3.6. Marmara Denizi'nin Hukuki Statüsü	19
3.7. Uğraklı Ve Uğraksız Geçiş	20
4. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ – IMO	21
4.1. IMO'nun Tarihsel Gelişimi	21
4.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Yapısı	28
4.2.1. Genel Kurul	29
4.2.2. Konsey	29
4.2.3. Deniz Güvenliği Komitesi	30
4.2.4. Deniz Çevresini Koruma Komitesi	31
4.2.5. Hukuk Komitesi	31
4.2.6. Teknik İşbirliği Komitesi	32
4.2.7. Kolaylaştırma Komitesi	32
4.2.8. Sekreteryaya	32
4.2.9. Danışman Örgütler	33
4.3. IMO'nun Çalışma Sistemi	33
4.3.1. Deniz Güvenliği Komitesi Toplantılarında Uygulama	35
4.4. IMO'nun Önemi	35
5. BOĞAZLAR BÖLGESİ TRAFİK DÜZENLERİ	37
5.1. Giriş	37

5.2. 1982 Tarihli Limanlar Tüzüğü	37
5.3. 1994 Tarihli Tüzüğün Hazırlanmasına Etki Eden Gelişmeler	39
5.4. 1994 Tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük	43
5.5. Trafik Ayrım Şemaları Hakkında	48
5.6. Rapor Sistemleri Hakkında	51

6. IMO'DA TÜRK BOĞAZLARI KONUSUNDA YAŞANAN GELİŞMELER 53

6.1. Trafik Ayrım Düzeni Fikrinin IMO'ya İletilmesi	53
6.2. Deniz Güvenliği Komitesi 62. Dönem Çalışmaları	57
6.2.1. Tüzüğün IMO Onayına Sunulması Hakkında	57
6.3. Deniz Güvenliği Komitesi 63. Dönem Çalışmaları	61
6.4. Kural ve Tavsiyeler	64
6.4.1. Trafik Ayrım Düzenlerinin Kullanımı	64
6.4.2. Gemi Rapor ve Seyir Bilgisi	64
6.4.3. Kılavuz Kaptanla Seyir	65
6.4.4. Gündüz Transit Geçiş	65
6.4.5. Yedekleme	65
6.4.6. Demirleme	65
6.5. Rusya Federasyonu Tarafından Konunun Hukuk Komitesine Getirilmesi	66
6.6. Hukuk Komitesinde Rusya Federasyonu Yazısına Cevaben Verilen Yazı	67
6.7. Hukuk Komitesi 71. Dönem Sonuç Raporu	69
6.7.1. Boğazlar Tüzüğü ve Montrö Sözleşmesi Hakkında	73
6.8. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantıları	76
6.8.1. Türkiye'nin Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Verdiği Sunum	76
6.8.2. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Rusya Federasyonunun Yaptığı Sunum	77
6.8.3. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında ABD Tarafından Yapılan Sunum	78
6.8.4. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Bulgaristan Tarafından Yapılan Sunum	79
6.8.5. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Yunanistan Tarafından Yapılan Sunum	79
6.8.6. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Tarafından Yapılan Sunum	80
6.8.7. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Ukrayna Tarafından Yapılan Sunum	80
6.8.8. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantı Sonuç Raporu	80
6.9. Deniz Güvenliği Komitesi 65. Dönem toplantısında Rusya Federasyonu tarafından verilen yazı	80
6.10. Rusya Federasyonu Tarafından Deniz Güvenliği Komitesi 65. Dönem Toplantısında Yapılan Diğer Sunum	83
6.11. Deniz Güvenliği Komitesi 65. Dönem Tutanakları	84

6.11.1. Rusya Federasyonu Görüşleri	84
6.11.2. Türkiye Görüşleri	85
6.11.3. Bulgaristan Tarafından Yapılan Sunum	86
6.12. 19. Dönem Genel Kurul Kararı	86
6.13. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantıları	88
6.13.1. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantısında Rusya Federasyonu Tarafından Verilen Sunum	88
6.13.2. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantısında OCIMF Tarafından Verilen Sunum	89
6.13.3. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantısında Diğer Gelişmeler	91
6.14. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 43. Dönem Çalışmaları	91
6.14.1. Seyir Güvenliği Alt Komitesine Türkiye Tarafından Sunulan Bilgi Kağıdı	91
6.14.2. Seyir Güvenliği Alt Komitesine Türkiye Tarafından Sunulan Bilgi Kağıdı	94
6.14.3. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 43. Dönem Çalışmaları Sonuç Raporu	95
6.14.4. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 43. Dönem Çalışmaları Sonuç Raporunun Değerlendirilmesi	97
6.15. Deniz Güvenliği 69. Dönem Toplantıları	100
6.15.1. Türkiye Tarafından Deniz Güvenliği 69. Dönem Toplantılarında Görüşülmek Üzere Sunulan Bilgi Kağıdı	100
6.15.2. Türkiye Tarafından Deniz Güvenliği 69. Dönem Toplantılarında Görüşülmek Üzere Sunulan Bilgi Kağıdı	100
6.15.3. Deniz Güvenliği Komitesi 69. Dönem Toplantısı Sonuçları	101
6.16. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 44. Dönem Toplantıları	101
6.17. Deniz Güvenliği Komitesi 71. Dönem Toplantıları	104
6.17.1. IMPA, IFSMA ve IAIN Adına IAIN Tarafından Yapılan Sunum	104
6.17.2. Türkiye Tarafından Yapılan Sunumlar	105
6.17.3. Amerika Birleşik Devletleri Tarafından Yapılan Sunum	106
6.17.4. Rotalandırma Grubu Çalışmaları	106
6.17.5. Rotalandırma Grubu Sonuç Raporu	109
6.18. Deniz Güvenliği Komitesi 77. Dönem Toplantıları	110
6.19. IMO'da Yapılan Görüşmeler ve Rusya	111
7. 1998 TARİHLİ TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ	115
7.1. Giriş	115
7.2. Getirilen Yeni Düzenlemeler	115
7.3. Önemli Bazı Hükümler	116
7.4. 1994 ve 1998 Tüzüğü'nün Farkları	122
7.5. 1998 Tüzüğü'nde Değiştirilmesinde Fayda Görülen Hususlar	128
7.6. 1998 Tüzüğü'nün İptal Edilen 50. Maddesi	130
7.7. IMO'daki Görüşmelerin 1998 Tüzüğü'ne Etkisi	131

7.8. Bazı Uluslararası Boğazlarda Yapılan Benzer Düzenlemeler	134
7.9. Türk Boğazlarında Kılavuzluk ve IMO	136
7.10. Türk Boğazları Raporlama Sistemi (TÜBRAP)	137
7.10.1. SP 1 Raporu Formu	139
7.10.2. SP 2 Raporu Formu	140
7.10.3. Mevki Raporu Formu	140
7.10.4. Çağırma Noktası Raporu Formu	141
7.11. Diğer İlave Düzenlemeler	141
7.12. Uygulama Esasları	142
7.13. VTS (Vessel Traffic Services – Gemi Trafik Hizmetleri)	143
7.13.1. Giriş	143
7.13.2. Türk Boğazları'nda VTS Sistemi Kurulması Yönünde Yapılan Çalışmalar	146
7.13.3. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri	148
8. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	153
KAYNAKLAR	163
ÖZGEÇMİŞ	168

KISALTMALAR

BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
CLC	: Deniz Kirliliği Zararlarının Karşılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (Convention on Civil Liability of Oil Pollution Damage)
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi (Collision Regulations)
CPC	: Hazar Petrollerini İşleten Konsorsiyum (Caspian Petroleum Consortium)
GTYS	: Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi
IAIN	: Uluslararası Seyir Enstitüleri Birliği (International Association of Institutes of Navigation)
IALA	: Uluslararası Deniz Fenerleri Otoriteler Birliği (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)
ICS	: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping Limited)
IFSMA	: Uluslararası Gemi Kaptanları Federasyonu (International Federation of Shipmasters' Associations)
IMPA	: Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği (International Maritime Pilots' Association)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
IMCO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (Intergovernmental Maritime Consultative Organization)
INTERVENTION	: Açık Denizlerde Deniz Kirliliği Kazalarına Müdahale Etmeye İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention Relating to Intervention on High Seas Cases of Oil Pollution Casualties)
INTERTANKO	: Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (International Association of Independent Tanker Owners)
LEG	: IMO Hukuk Komitesi
MARPOL	: Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon (Marine Pollution Convention)
MEPC	: IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi
MSC	: IMO Deniz Güvenliği Komitesi
NAV	: Seyir Güvenliği Alt Komitesi
OCIMF	: Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (Oil Companies International Marine Forum)
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (Safety Of Life At Sea)
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitim Belgelendirme Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (Standardization Training Certification and Watchkeeping)
TAD	: Trafik Ayrım Düzeni
TSS	: Traffic Separation Scheme, Trafik Ayrım Düzeni

UNCLOS : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on The Law of The Sea)
VHF : Çok yüksek frekans bandı (Very High Frequency)
VTs : Gemi Trafik Hizmetleri



TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 5.1. 1982-1994 Yılları arasında boğazlardan geçiş sayısı, tonaj.....	39
miktarı ve kaza sayısı (Yabancı ticaret gemileri)	
Tablo 5.2. 01.06.1982 – 30.04.1994 Tarihleri arasındaki kazalar ve.....	40
özellikleri	



IMO VE TÜRK BOĞAZLARI

ÖZET

Bu alışma, Türk Boğazları konusunda, uluslararası platformlarda yakın geçmişte seyir ve evre güvenliği alanında elde edilen kazanımların/kayıpların irdelenmesi, gelecek dönemler de kazanımların daha ileriye taşınarak muhafaza edilebilmesi ve kayıpların en aza indirilebilmesi maksadıyla yapılmıştır.

Çalışmada Türk Boğazları'nın tabi olduğu hukuki rejim, Boğazlar zerinde Türkiye'nin egemenlik yetkisi, Uluslararası Denizcilik rgt, Türkiye'nin Boğazlarda seyir ve evre güvenliği için uygulamaya soktuğu düzenlemeler ve Uluslararası Denizcilik rgtnde Türk Boğazları zerine yapılan tartışmalar hakkında kapsamlı bir literatür taraması yapılmıştır.

Türkiye tarafından uygulamaya konulmuş ulusal düzenlemelerin Trafik Ayırım Düzenini belirleyen kısmının kabul edilmesi için IMO'ya teklif edilmesi ile başlayan süreçte, IMO'da alınan kararların, diğer ülkeler ve sivil toplum örgütleri tarafından yapılan sunumların ve yapılan çalışmaların, ulusal düzenlemelerimizde ne oranda yer bulunduğu değerlendirilerek, Türk Boğazları'nda uzun yıllardır sağlanmaya çalışılan deniz ve evre güvenliğinin bu tartışmalar sonrası değiştirilen tüzük ve uygulamalardan ne ölçüde etkilendiği üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise Türk Boğazları konusunda, uluslararası platformlarda gündeme gelebilecek konularla ilgili olarak göz önünde bulundurulabilecek öneriler sunulmuştur. neriler yapılmakta olup olmadığına bakılmaksızın eleştiri kapsamında değil, fikirler olarak ortaya konulmuştur.

IMO AND THE TURKISH STRAITS

SUMMARY

The purpose of this study is to search the gains and losses of the Turkish Straits in the arena of the environmental protection and navigational safety in the international platforms to carry the gains to the near future and to maintain it that way and the aim of decreasing the losses.

In this study, a wide research in the legal regime of the Turkish Straits, the sovereignty power of Turkey on the Straits, IMO, the regulations applied for the safety of navigation and the environment protection, and the constant debates in its field on Turkish Straits in IMO have been made.

In this process that has been proposed to IMO for the national applications, the acceptance of determining the Traffic Separation Order put in by Turkey, the decisions, and the presentations of the other countries and the civil society organizations, and the studies in IMO, by having in mind the importance in the national regulations have been questioned how it makes the impact on the rules and regulations after the constant arguments on the safety of navigation and the protection of the environment on Turkish Straits for many years.

In the conclusion, for the Turkish Straits, the suggestions about the situations and the problems can be faced in the international platforms are represented. Suggestions do not have the aspect of the criticizing, neglecting if it is in practise or not.

1. GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu, Boğazlar Bölgesi ve Karadeniz'in tam hakimiyetini ele geçirince her iki Boğaz'da da tam kapalılık ilkesini uygulamaya koymuştur. Bazı devletlere, kapitülasyonlarla ticaret gemileri için özel haklar vermiş ise de bunu kendi hakimiyetine zarar vermeyecek şekilde gerçekleştirmiştir.

Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemeye ve Karadeniz'de güçlü bir Rusya Devleti'nin yer edinmeye başladığı 18. yüzyılın başlarından itibaren değişmeye başlamıştır. Kapalılıktan açıklığa geçiş döneminde Boğazlar'daki egemenliğinden adım adım tavizler vermeye başlamıştır. Bu dönemden itibaren her zaman tüm dünyanın gündeminde önemli bir yer edinmiş olan Türk Boğazları, Türkiye Cumhuriyeti'nin kayıpların kazanılmasına, diğer devletlerin ise bu girişimleri engellemek isteğine sahne olmuştur.

2. TÜRK BOĞAZLARI'NIN COĞRAFİ VE HİDROGRAFİK ÖZELLİKLERİ

2.1. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara denizine bağlayan ve İstanbul şehrini ikiye bölerek ortasından geçen bir su yoludur. İstanbul Boğazı'nın kuzey girişi Anadolu Feneri'ni Türkeli Feneri'ne birleştiren hat, güney girişi ise, Ahırkapı Feneri'ni, Kadıköy İnciburnu Feneri'ne birleştiren hattır [1].

İstanbul Boğazı'nın uzunluğu, belirtilen bu iki hat arasındaki seyir rotaları üzerinde 16,64 deniz mili (33.280 yarda), genişliği kuzey girişinde 3.640 yarda, güney girişinde 3.090 yardadır. En dar yeri Kandilli Burnu - Aşiyen Burnu arası olup 770 yarda, en geniş yeri Umuryeri - Büyükdere limanı arasında 3740 yardadır.

İstanbul Boğazı'nda ortalama derinlik 65 metredir. En derin yeri Kandilli - Bebek arasında 110 metre, en sığ yeri kuzey rotası üzerinde Kadıköy İnciburnu önlerinde 18 metre, güney rotası üzerinde Aşiyen Burnu önünde 12.8 metredir [2].

İstanbul Boğazı, dar ve kavisli bir su yolu olup, geçiş esnasında gemiler 15 kez rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadır. Kuzey rotası üzerinde Paşabahçe önlerinde bir defada 85 derecelik, güney rotası üzerinde Yeniköy önlerinde bir defada 70 derecelik rota değişikliği yapılmak zorundadır.

İstanbul Boğazı'nda; Beylerbeyi - Ortaköy arasında Boğaziçi Köprüsü, Kavacık - Bebek arasında ise Fatih Sultan Mehmet Köprüsü adlarında Asya ile Avrupa kıtalarını birleştiren iki adet asma köprü yer almaktadır. Köprüler arası mesafe 6.030 yardadır ve gemiler için her iki köprünün altından emniyetli geçiş yüksekliği 58 m olarak tespit edilmiştir [1].

Tuzluluk dereceleri birbirinden farklı iki denizi birleştirmesi nedeniyle, İstanbul Boğazı'nda, iki ayrı akıntıdan oluşan akıntı sistemi mevcuttur. Karadeniz'in daha az tuzlu olan suları satıhtan Marmara'ya doğru, Marmara'nın daha tuzlu suları ise dipten Karadeniz'e doğru akar. Satıh akıntısı dip akıntısına oranla daha süratli ve

debisi daha fazladır. Kandilli önlerinde 4-5 mil süratini bulan bu akıntı, zaman zaman 7 mile kadarda yükselmektedir.

Oşinografik yapısı 3 adet akıntı bulunduğunu göstermekte olup rüzgarların yönüne göre akış yönleri değişiklik arz etmektedir. Zaman zaman 12 metre/saniyeye varan hız kazanmaktadır. Bahar aylarında sis olayları yüzde itibariyle fazlalaşma göstermektedir.

İstanbul Boğazı'nda hakim dalga yönü ocak ve şubat aylarında kuzey, diğer aylarda ise kuzeydoğudur.

İstanbul Boğazı, diğer başlıca uluslararası su yollarından (Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı, Magellan Boğazı) farklı olarak oldukça kalabalık bir şehrin ortasından geçmektedir. İstanbul Boğazı'nın ikiye böldüğü İstanbul ilinin nüfusu 1997 yılı sayım sonuçlarına göre 9.198.809 kişidir. Türk Boğazları dışındaki diğer kanal ve boğazların geçtiği yerleşim yerlerinin tümünün nüfusları toplamı 3 milyon kişiyi bulmazken, bu sayı İstanbul'da üç misliden daha fazladır.

2.2. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, Marmara denizini Ege denizine bağlayan ve Çanakkale şehrinin ortasından geçen bir su yoludur. Çanakkale Boğazı'nın kuzey girişi Zincirbozan Feneri'nden geçen boylam, güney girişi ise, Mehmetçik Burnu Feneri'ni, Kumkale Feneri'ne birleştiren hattır.

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasındaki seyir rotaları üzerinde 37,1 deniz mili (74.200 yarda), genişliği kuzey girişinde 5.600 yarda, güney girişinde 4.740 yardadır.

Boğaz'ın en dar yeri Çanakkale - Kilitbahir arası olup 1430 yarda, en geniş yeri İntepe Limanı önünde 7900 yardadır. Çanakkale Boğazı'nda ortalama derinlik 65 metredir. En derin yeri Dalyan Burnu önlerinde 94 metre, en sığ yeri kuzey rotası üzerinde Kabageven Burnu önlerinde 25 metre, güney rotası üzerinde Kilitbahir önlerinde 27 metredir [3].

Çanakkale Boğazı da, İstanbul Boğazı gibi dar ve kavisli bir su yoludur. Boğaz geçişi esnasında gemiler 11 kez rota değişikliği yapmaktadırlar. Nara Burnu önlerinde ise bir defada 75 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar.

Çanakkale Boğazı'nda, kuvvetli lodosta yön değiştirebilse de genelde Marmara'dan Ege denizine doğru bir yüzey akıntısı mevcuttur. Akıntının sürati ortalama 1,5 - 2,5 mil/saat olmakla birlikte, rüzgar kuvvetine bağlı olarak artabilir.

Çanakkale Boğazı'nda hakim dalga yönü ocak ve şubat aylarında kuzey, nisan ayında kuzey ve güney, diğer aylarda ise kuzeydoğudur.

Çanakkale Boğazı'nın geçtiği Çanakkale ilinin nüfusu, 1997 yılı nüfus tespitlerine göre 448.815 kişidir [4].

2.3. Marmara Denizi

Marmara denizi, İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı arasında kalan ve Marmara bölgesi olarak adlandırılan coğrafi bölgenin iç kısmını kapsayan 11.350 kilometrekare yüzölçümüne sahip bir denizdir. Marmara denizinde seyir rotaları üzerinde, İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı başlangıç noktaları arasındaki mesafe, İstanbul - Çanakkale yönünde 109 deniz mili, aksi yönde ise 111.7 deniz milidir.

Marmara denizinde; en uzun mesafe doğu - batı yönünde İzmit Körfezi girişinden Çanakkale Boğazı girişine kadar 121 mil, en geniş mesafe (Silivri ile Bandırma Körfezi doğusundaki Mara Burnu arası) 39 mildir.

Marmara denizinde körfez tanımına uygun bazı girintiler vardır. Bunlar batıdan doğuya Erdek Körfezi, Bandırma Körfezi, Gemlik Körfezi ve İzmit Körfezi'dir.

Marmara denizinde her mevsimde yıldız ve poyraz hakim rüzgarlardır. Ancak kış aylarında kible ve lodostan esen rüzgarlar da etkili olmaktadır. Kuvvetli rüzgarlar genel olarak Marmara denizinin doğu kesimlerinde meydana gelmekte, ocak ayında 10.7 gün ile en çok İstanbul Boğazı'nda görülmektedir.

Marmara denizinde yıllık yağış miktarı 534 ile 789 mm arasında değişmektedir. Yağış kış aylarında artmakta ve 121 mm'ye kadar erişmektedir. Bu değer yaz mevsiminde 38 mm'dir. Yılın en çok yağış alan ayı 121 mm ile aralık, en az yağış alan ayı 11.5 mm ile temmuz ayıdır. Yağışın en sık gözlemlendiği ay 18.1 gün ile ocak ayıdır. Bunu aralık ve şubat ayları izler. Yağışlı gün sayısının en az olduğu ay ise 2.2 gün ile temmuz ayıdır.

Deniz trafiğini en çok etkileyen hususlardan biri olan sis, genellikle Marmara bölgesinin Karadeniz'e bakan yamaçlarında daha fazla görülür. Özellikle Boğazlar bölgesi, daha fazla sis etkisi altında kalmaktadır. Bölge için ortalama sisli gün sayısı; Çanakkale'de 39, Tekirdağ'da 6, Kocaeli'nde 14 gündür. Sis Çanakkale Boğazı'nda ocak, şubat, mart, kasım, aralık aylarında oluşmakta ve deniz ulaşımını 5 - 6 gün aksatabilmektedir. İstanbul Boğazı'nda ise ocak - mayıs arası ile ekim aylarında oluşmakta ve deniz ulaşımını 10 - 15 gün aksatabilmektedir.

Gemilerin manyetik pusulalarını ve dolayısıyla seyir emniyetini etkileyen bir hususta bölgedeki manyetik tabii sapmadır. 1996 yılı itibarı ile Marmara denizinin kuzeydoğusunda 3 derece 6 dakika doğu, güneybatısında 3 derece 20 dakika doğu olmak üzere tabii sapma (variation) değeri bulunmakta olup, yılda bir dakika artmaktadır [5].

Marmara denizinde (Boğazlar hariç) toplam 5 adet liman bulunmakta olup bunlar; Derince, İzmit, Gemlik, Bandırma ve Tekirdağ limanlarıdır. Ayrıca rüzgar ve hava durumuna bağlı olarak Ahırkapı, Moda, Tuzla, Maltepe, İzmit, Gemlik, Mudanya, Bandırma, Erdek ve Tekirdağ mevkileri demirlemeye en uygun yerlerdir.

3. TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMİ İLE İLGİLİ ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR

3.1. Lozan Barış Antlaşması

Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya arasında 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile sadece Rus bayraklı gemilerin serbest geçişine (free passage) izin verilen Boğazlar bölgesi ve Marmara denizinde, tüm dünya ülkeleri için serbest geçiş hakkı 1841 Londra Antlaşması ile tesis edilmiş bulunmaktadır. 14 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşmasının 23. maddesinde yer alan ticaret gemileri için seyrisefain serbestiyeti ilkesinin detaylarını belirleyen aynı tarihli "Boğazlar'ın Tabii Olacağı Usule Dair Mukavelename"de gemilerin sivil ve askeri kimliklerinin yanı sıra savaş ve barış zamanında tabii olacağı esaslar hakkında kurallar bulunmaktadır. Ayrıca, bu mukavelenamenin 10. maddesinde uluslararası bir komisyon teşkil edilmesi, 11. ve 12. maddelerde de yapacağı görevler belirtilmiş bulunmaktadır. 16. madde ile komisyona vazifenin ifası için lazım olan nizamnameleri yapma yetkisi verilmiştir. Bu madde uluslararası komisyonun geçiş serbestiyeti ilkesinin tesisi ve idamesi yönünde mevcut görevinin ifa edilmesi için mukavelenamede yer almış bulunmaktadır.

3.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Öncesi Gelişmeler

1930'lardan itibaren başlamış olan dünya devletleri silahlanma yarışı, bu tarihe kadar tahkimatsız bırakılmış olan Boğazlar'ın yeniden tahkim edilmesini ve milli kontrol altına alınmasını zorunlu kılmaktaydı.

Konu, Türkiye tarafından 1933'te Cemiyeti Akvam Silahsızlanma Komisyonu'na götürülmüş, ancak Komisyon tarafından gündeme alınmamıştır. Aynı tarihlerde, İtalya'da faşizm, Almanya'da nasyonal sosyalizm hızla gelişmekteydi. Almanya'nın Versay Antlaşmasının dışına çıkarak silahlanma hakkını istemesi nedeniyle toplanan Cemiyet-i Akvam Komisyonunda, Türkiye talebini 17 Nisan 1935'te tekrarladı. İngiltere, Fransa ve İtalya bu talebin gündem dışı olduğunu ileri sürerek

karşı çıktılar, fakat Rusya Türkiye'nin tarafında bir tutum izledi. Bu yaklaşımın nedeni olarak, Akdeniz'de ve Güney Ege'de gittikçe güçlenen İtalya karşısında pasif durumda kalmış bulunan İngiltere ve Fransa'nın yerini alarak Türk - Rus ilişkilerini geliştirmek olarak değerlendirilebilir. Bir başka şekilde; o dönemdeki Karadeniz Rus Donanması'nın hayli eski gemilerden oluştuğu gözü önünde tutularak, Lozan Boğazlar Mukavelesine göre, herhangi bir devletin Karadeniz'e geçirebileceği deniz kuvvetinin, bu denizde mevcut en kuvvetli donanmaya eşit olacak şeklinde belirlenmesinin Rus Donanması için bir tehdit unsuru olabileceği ve bu nedenle Rusya'nın yeni bir rejim ile bu hükmü lehine çevirmek amacını taşıdığı düşünülebilir.

Aynı zamanlarda İtalya'nın davranışları nedeniyle, Türkiye – Romanya – Yunanistan - Yugoslavya devletlerinin Balkan Antantı çevresinde birbirlerine yakın politikaları, bu durumlardan yararlanmayı bilen Türkiye'nin, önerisini üst üste Balkan Antantı'nın Mayıs 1935 Bükreş, Cemiyet-i Akvam Asamblesi'nin Eylül 1935 ve İtalya'ya karşı uygulanacak zecri tedbirleri konuşmak üzere asamblenin Kasım 1935 toplantılarında ileri sürmesi, durumun Türkiye lehine gelişmesine sebep olmuştur. 10 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar Mukavelesini imzalamış olan 10 devlete ayrı ayrı yollanan notta Boğazlar'ın tahkiminin şart olduğu ve dolayısıyla yeni bir statünün hazırlanması teklif edildi.

Bu öneriyi İngiltere, Fransa ve Rusya kabul ettiler. İtalya bir tepki göstermedi. Bunun üzerine, yeni statüyü görüşmek üzere Türkiye – İngiltere – Rusya – Japonya – Fransa – Romanya – Bulgaristan – Yunanistan - Yugoslav temsilcileri 22 Haziran 1936'da Montrö'de toplandılar [6].

3.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Türkiye'nin 1936 yılında, Boğazlar'ın rejimine ilişkin bir konferans düzenlenmesi için ilgili taraflara davette bulunmasındaki başlıca niyet, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile egemenliği üzerine getirilmiş olan sınırlamaların kaldırılması, giderilmesiydi.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, SSCB, Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. (Resmi gazetede 5 Ağustos 1936 tarihinde yayımlanmıştır.) Sözleşme, Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş (md.27/1), bu haktan yararlanan İtalya, 2 Mayıs 1938 günü sözleşmeye katılmıştır. Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihinde

sözleşmeyi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir [7]. SSCB'nin dağılmasından sonra, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan, halefiyet yoluyla Montrö Boğazlar Sözleşmesine katılarak akit devlet statüsünü kazanmıştır. Bunun yanı sıra Yugoslavya'nın dağılmasından sonra oluşan yeni devletler arasında yer alan Sırbistan ve Karadağ, "Yugoslavya" adını muhafaza etmekte olup akit devlet statüsünü sürdürmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin nihai olarak akit devletleri; Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya (Sırbistan-Karadağ), İtalya, Fransa ve İngiltere'dir.

Sözleşmenin amacı, başlangıç kısmında; "Boğazlar umumi tabiri altında ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve seyrisefaini (gemilerin seyri) Lozan'da 24 Temmuz 1923 tarihinde imza edilmiş olan sulh muahede namesinin 23'üncü maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilgarı devletlerin Karadeniz'deki emniyetleri çerçevesi dahilinde koruyacak tarzda tanzim etmek arzusu" olarak belirlenmiştir [8].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 29 madde ile dört lahika ve bir protokolden oluşmaktadır. Montrö Sözleşmesinde, Lozan Boğazlar Sözleşmesinin yürürlükten kaldırıldığına ilişkin açık bir hüküm bulunmamaktadır. Fakat bu yönde bir iradenin varlığını sözleşmenin başlangıç metninde (para. II) bulmak mümkündür: " İşbu Mukavelenameyi 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan'da imza edilmiş olan mukavelenamenin yerine ikameye karar vermişler(dir)..." Öte yandan, inter alia, Boğazlar Komisyonu'nun yetkilerinin Türkiye Hükümeti'ne devredildiğine dair hükmün (madde 24/I) dolaylı anlamı da bu sonucu doğurur. Böylece mevcut uluslararası antlaşmalar hukuku bağlamında (Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, madde 59), Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve öngördüğü hukuki rejim yürürlükten kaldırılmış sayılır.

Montrö Sözleşmesinin 1. maddesinde, "Yüksek akit taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibini kabul ve teyit ederler" biçiminde ifade edilen hüküm, Sözleşme'nin 2. maddesinde (para.1), ticaret gemilerinin geçiş ve ulaşımı konusunda düzenlenmiştir. Buna göre: "sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamuleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, aşağıdaki 3'üncü maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefain tam serbestisinden müstefit olacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'ın hiçbir limanında tevakkuf etmeksizin transit suretiyle geçtikleri taktirde Türkiye alakadar

makamları tarafından cibayeti bu mukavelenamenin birinci lahikasında derpiş edilen rüsum veya tekaliften başka hiçbir rüsum veya tekalüfe tabi tutulmayacaktır."

Türkiye'nin, elbette genel olarak değilse de, sözleşmenin 1.maddesi bağlamında, "geçiş ve ulaşım" ile ilgili konularda egemenliğini kullanması, sözleşmede öngörüldüğü biçimde sınırlandırılmış kabul edilebilir. Ancak, Türkiye'nin, kıyı devleti olarak, Boğazlar'da kullanacağı yetkiler konusunda böyle bir sınır kabul edilse bile, uluslararası hukuk tarafından öngörülmüş olan ve egemenliğin icrasına dair bütün kayıt ve sınırlamaların olabildiğince kısıtlı ve en dar bir alana hapsedilerek değerlendirilmesi gerektiği de yerleşmiş bir uluslararası hukuk ilkesidir [9].

Bu siyasi/hukuki tutum, Türkiye delegasyonu adına, antlaşma tasarısının sunuluşuna ilişkin genel görüşme sırasında şöyle açıklanır: "...(G)eçişin her durumda zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması gerekir. Hiç kimse, serbest geçişin Boğazlar bölgesinde, geçen gemilerin yol açabileceği rahatsızlıklar doğurmasını ve buna kıyı devletinin herhangi bir müdahalede bulunmamasını düşünemez. Geçen gemilerin kendi içinde rahatsızlıklar veya bizzat gemilerin kıyılara karşı suç işlemesi durumu düşünülebilir. Bu gibi durumlarda geçiş yapan gemilere karşı uluslararası düzenlemelerin uygulanması gerekir" ve " Türkiye, uluslararası ulaşım konularında her türlü kolaylıkları sağlamak istegindedir; ancak buna karşılık da, geçişin – bu terimin tam anlamıyla - zararsız olması için hükümler konulmasını öteki hükümetlerin kabul etmesini beklemektedir" [9].

Türkiye'nin ulusal yetkisi kapsamında değerlendirdiği, konuya ilişkin hususlar, Türkiye delegasyonu başkanı tarafından, "Ülke devletinin tartışılmaz olan, yönetim denetimiyle, yargısal kolluk (polis) denetimi hakkı" şeklinde ifade edilmiştir.

Kuşkusuz, bu denetim hakkı, sözleşmede öngörülen "Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefain tam serbestisini" ortadan kaldırır ya da onun icrasını güçleştirir bir nitelikte olmamalıdır. Aksi bir durumda, iyi niyet ve ahde vefa gibi uluslararası hukukun öteki bazı yerleşmiş ilkelerinin ihlali gündeme gelebilecektir. [9]

Sözleşmede Boğazlar'dan geçiş ve ulaşım serbestisi; ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar ayırımı yapılarak düzenlenmiş, ayrıca "barış zamanı", "Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı", "Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı" ve "Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi" durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır.

Sözleşme, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş; sadece sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlenmiş, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisini Türk Hükümeti'ne bırakılmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinde, I.Kısım (Md.2-7) Ticaret Gemileri, II.Kısım (Md.8-22) Harp Gemileri ve III.Kısım (Md.23) Hava Ulaştırması ile ilgili hükümleri içermektedir. Sözleşmenin feshine dair usul madde 28'de, sözleşme maddelerinin değiştirilmesi ile ilgili usul ise madde 29'da hükme bağlanmıştır.

Türk Boğazları'nın hukuki statüsü ile ilgili tüm açıklamaları bu çalışmada dile getirmek, bu çalışmanın amacı dışına çıkacağı gibi maksadı da aşacaktır. Bu nedenle, çalışma konumuzun kapsamı dahilinde özellikle ticaret gemilerinin geçişlerine ilişkin sözleşme hükümleri daha detaylı olarak incelenecektir.

Barış zamanında (md 2-3), ticaret gemileri, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece, hiç bir merasime tabi olmadan Boğazlar'dan serbestçe geçebilirler. Yalnızca, Boğazlar'ın girişine yakın bir yerde sağlık kontrolüne tabi olurlar. Bu kontrol, kural olarak, gündüz ve gece, en çabuk bir biçimde yapılır ve gemiler bundan sonra geçiş sırasında durdurulamazlar. Boğazlar'dan transit olarak geçen gemilerden, antlaşmanın 1. ekinde belirtilmiş olan rüsumdan (vergiler) başka bir ücret talep edilemez. Kılavuzluk ve römorkçuluk hizmetleri isteğe bağlıdır. Bu ihtiyari hizmetler karşılığı alınacak ücretlerin miktarı, Türkiye Hükümeti tarafından, zaman zaman yayınlanacaktır. Boğazlar'dan geçiş serbestisinin kullanılması ve mali yükümler açısından Türk Bayrağı'nı taşıyan gemilerle diğer gemiler arasında ayırım yapılamaz.

Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında (md 4), ticaret gemileri, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen esaslar uyarınca, geçiş serbestisinden yararlanırlar.

Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında (md 5), tarafsız devletlere mensup ticaret gemileri, düşmana hiç bir suretle yardım etmemek koşuluyla, geçiş serbestisinden yararlanırlar. Türkiye, savaş hukukunun muhariplere tanıdığı hakları kullanarak, bu gemilerin taşıdığı yükü kontrol edebilir. Bu durumda gemilerin, Boğazlar'a gündüz girmeleri ve Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri gerekir. Kılavuz alınması mecburiyeti getirilebilir; bu durumda ücret alınabilir.

Türkiye'nin, kendisini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidinde maruz saydığı durumda (md 6), ticaret gemileri, barış zamanı düzeni uyarınca geçebileceklerdir. Fakat

gemilerin, Boğazlar'a gündüz girmeleri ve Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri gerekir. Ayrıca ücrete tabi olmamak koşuluyla, kılavuz alma mecburiyeti konulabilir.

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumu için öngörülen düzenleme, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma hakkını saklı tutan bir düzenlemedir. Türkiye, gerginlik döneminde, uygun askeri tedbirleri Montrö'nün hukuki ve siyasi şemsiyesi altında alabilecektir. Bu bağlamda, Boğaz sularını mayınlayabilecek, Karadeniz ve Ege Denizi'ne yönelik deniz ulaştırmasını kontrol etme imkanı bulabilecektir.

Montrö rejimi Türk Boğazları'nın esasen milli boğaz olma özelliğini muhafaza eden ve günümüzde milletlerarası ulaştırmada kullanılan diğer boğazlardan geçiş rejimleri ile kıyasla boğaz devletinin yetkilerini asgari kısıtlayan bir rejimdir. Bu rejimde boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkisi esas, yetki kısıtlamaları istisnadır [10]. Yetki kısıtlamaları milletlerarası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi çerçevesinde Türkiye'nin güvenliği ve egemenliği en üst düzeyde hesaba katılarak getirilmiştir.

Milletlerarası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi, başlangıç metninde atıf yapılan, Lozan Barış Antlaşmasının halen yürürlükte olan 23. maddesi şöyle düzenlenmiştir: "Yüksek Akit Taraflar, Boğazlar'ın usulüne dair ve bugünkü tarihle yapılmış özel sözleşmede bildirildiği gibi, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara denizinde ve Karadeniz Boğazı'nda; deniz ve hava yoluyla, gerek barış ve gerek savaş zamanlarında geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini fikir birliğiyle onaylar ve duyururlar. Söz konusu sözleşme, buradaki Yüksek Akit Taraflar gözünde, işbu antlaşmada yazılı olsaydı haiz olacağı etki ve kuvvetin aynısını haiz olacaktır."

Montrö rejiminin, geçiş ve ulaşımın özülüyle ilgili bu 'serbesti' konusunda, Lozan rejiminden farkı, söz konusu geçiş ve ulaşım ilkesini sadece 'kabul ve teyit ' etmesindedir. Bu sayede, kendi metninde öngörülen uygulama koşulları çerçevesinde, bir hukuki süreklilik korunmak istenmektedir. Geçiş ve ulaşım serbestisi ilkesi, soyut ve genel olarak, hem Lozan hem de Montrö rejimleriyle kabul edilmekle birlikte; Montrö Sözleşmesi bağlamında bu ilkenin uygulanması, sadece ticaret gemilerinin geçişi bakımından korunmuş, fakat savaş gemilerinin ve uçakların geçiş ve ulaşımı bakımından, Lozan rejimine oranla sınırlandırılmıştır.

Montrö Sözleşmesi ile öngörülen geçiş rejiminin, açıkça, o dönemde geçerli uluslararası hukuka uygun olarak, zararsız geçiş rejimi olması şeklinde belirlendiği, idari adli kolluk yetkilerinin ve yargı yetkisinin saklı tutulduğu savunulabilir [11].

Türkiye, her ne kadar sözleşmenin 5. ve 6. maddesinde belirlenen şartlara bağlı olarak geçişi düzenleyebilecekse de, bölgeden geçiş yapan gemilerin başkaca herhangi bir engele karşılaşmadan kaza yangın platform vb. deniz vasıtaları serbestiyet içerisinde geçişinin temini maksadıyla sulh zamanında gerekli düzenlemeler yapılması gerekliliği son derece açık bir husustur.

Montrö Sözleşmesinin bazı Türkçe yorumlarında, İngilizce çevirideki 'transit' sözcüğünün kullanılmasından özellikle kaçınılmaya çalışılmıştır. Bunun nedeni, 'transit' sözcüğünün, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi bağlamında uluslararası ulaşım amacıyla kullanılan boğazlar için kabul edilen genel geçiş rejimi olan 'transit geçiş' (transit passage) rejimini çağrıştırmaması ve bu rejim bakımından kıyı devletinin geçiş üzerinde sahip olduğu hakların, zararsız geçiş rejimine oranla daha dar tutulmuş olması karşısında, kıyı/boğaz devleti Türkiye'nin olabildiğince geniş haklara sahip kılınmak istenmesidir [12].

Montrö Sözleşmesinde transit sözcüğü "uğraksız" anlamında kullanılmıştır [13]. Gerek konferans sırasındaki konuşmalarda, gerek sözleşmenin 15,16 vb. maddelerinde, transit sözcüğüne uğraksız geçen gemiyi anlatmak üzere yer verilmiştir. Montrö Sözleşmesinin aslı olan Fransızca metinde de, Türkçe resmi metninde de "geçiş özgürlüğünden" söz edilmekte, İngilizce metinde yer alan transit sözcüğü Türkçe ve Fransızca metinlerde bulunmamaktadır [12].

3.4. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

XIX. yüzyılda, teknolojik gelişmeye bağlı olarak büyük gelişme gösteren sanayileşme ve dolayısıyla hammadde gereksinimi aynı nedenle büyük hız kazanan uluslararası ticaret araçlarının dolaşım kabiliyetinin önemini de çok artırmıştı. Bu önem, her anlamda ülkeler arası ulaşım konusunu düzenleyen kurallar üzerinde de belirleyici olmuştur. Bu önemin bir sonucu olarak, Milletler Cemiyeti Misakının 23. maddesinin (e) paragrafında şu hüküm öngörülmüştür: "Cemiyet Üyeleri ...ulaştırma (communications) ve transit özgürlüğü ve cemiyetin tüm üyelerinin ticaretine eşit muamelede bulunmayı sağlayacak ve bunu sürdürecektir tedbirleri alacaktır."

Uluslararası alanda denizlerde uygulanacak olan hukuk kurallarının tespit edilmesi ve var olan belirsizliklerin giderilmesi maksadıyla, Birleşmiş Milletler Milletlerarası

Hukuk Komisyonunun uzun yıllar süren çalışmalarından sonra, Cenevre'de toplanan bir konferansta kabul edilen dört sözleşme deniz hukuku ile ilgili hukuku evrensel planda ilk defa derleyen ve formüle eden düzenlemelerdir. Bu sözleşmeler, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahanelığı Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşmedir.

Boğazlar bölgesinin uluslararası hukuk alanında yapılacak değerlendirmesinde kullanılan önemli bir antlaşma da 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesidir. 16 Kasım 1994'te yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 1958 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin, değişen şartlara göre yenilenmesi gayesiyle hazırlanmıştır. 1974 yılındaki üçüncü Deniz Hukuku Konferansında başlatılan değişim çalışmaları, nihayet 1982 yılında tamamlanmış ve imzaya açılmıştır. 10 Aralık 1982 tarihli çalışma, 16 Aralık 1994 tarihinde Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) adıyla yürürlüğe girmiştir. 320 madde ve 9 ekten oluşmaktadır. En tartışılan maddeleri arasında karasularının 12 mile, ekonomik bölgelerinde 200 mile çıkarılması gelmektedir. 165 ülkenin onayladığı sözleşmeye üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye karasularının yapısı sebebiyle imza koymamıştır.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde boğazların çeşitli özelliklerine göre dört farklı kategoride boğaz tanımı yapılmıştır. Bunlar, uzun zamandan beri uygulanan uluslararası antlaşmalara tabi boğazlar, serbest geçiş rejiminin tabi olduğu boğazlar (madde 36), transit geçiş rejimine tabi olan boğazlar (madde 37), zararsız geçiş rejimine tabi olan boğazlar (madde 45) olarak sayılabilir.

Sözleşmenin 3. kısmında yer alan (uluslararası sefer için kullanılan boğazlar) madde 30'da transit geçiş hakkı ve 39-2'nci maddedeki gemilerle ilgili hükümlerde, elde edilen geçiş hakkının kullanımında dikkat edilecek uygulamalar belirtilmekte olup, madde 42-4'te boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapmasına dair hususlardan bahsedilmektedir. Diğer taraftan aynı sözleşmenin 2. kısmında yer alan (karasuları ve bitişik bölge) başlıklı bölümde madde 21 ve 22'nin (trafik ayırım şemaları) yapılması yönünde sahildevletlere görevler verdiği görülebilir.

Ayrıca, sözleşmenin 35. maddesi c bendi gereğince, boğazlara ilişkin bölüm III, geçişin tamamen veya kısmen yürürlükte bulunan milletlerarası antlaşmalarla düzenlenen boğazların hukuki rejimine uygulanmamaktadır. Deniz Hukuku Sözleşmesi görüşmelerinde bu boğazların hangileri olduğu sözlü olarak belirtilse de

bunlar sözleşmeye yazılı olarak geçmemiştir. Ancak tutanaklardan anlaşıldığı kadarıyla, bu boğazlar; Türk Boğazları, Danimarka Boğazları, Aailand Boğazları, Magellan Boğazları ve tartışmalı olan Kiel kanalıdır [14].

Türkiye Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine imzacı olmadığı için bu sözleşmeden ve kendi lehine uygulanmakta olan rejimlerden ancak teamül hukukuna girdiği ölçüde yararlanabilir. Bu maksatla, geçişlere yönelik veya geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları düzenlemeyen Montrö Sözleşmesine ek olarak milletlerarası teamül hukukuna giren geçiş rejiminin iyi analiz edilmesi gerekmektedir.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu Sözleşmesi ile kabul edilen iki hukuki rejimden “Zararsız Geçiş” ve Transit Geçiş” olarak kabul edilen iki rejim de esasını karasuları zararsız rejiminden almakta olup, milletlerarası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi doğrultusunda, yabancı devletlere ait gemilerin karasularından ve boğazlardan kıyı devletlerin barışına, düzenlerine ve güvenliklerine zarar vermeksizin münhasıran yapılan geçişleri kapsamaktadır. Her iki rejiminde karasularından zararsız geçiş rejimi ile farkı, bu geçişlerin ertelenemez oluşudur [9]. Yabancı devletlere ait gemilerin karasularından geçişleri, kıyı devletleri tarafından güvenlik amacıyla önceden ilan edilmek şartıyla geçici olarak ertelenebilirken, boğazlardan geçişin herhangi bir gerekçeyle ertelenmesi mümkün olmamaktadır.

Boğazlardan “zararsız geçiş” rejimi ile “transit geçiş” rejimi kıyaslandığında, bu ikisi arasındaki temel farklılıkların öncelikle boğazın konumu ile alakalı olduğu, daha sonra da hukuki rejimle ilgili olduğu göze çarpmaktadır. Transit geçiş rejimi, iki açık deniz kesimi ile ya da iki ayrı münhasır ekonomik bölge kesimini birleştiren ve milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlara uygulanmasına karşılık, zararsız geçiş rejimi, bir devletin karasuları ile bir açık deniz kesimini birleştiren boğazlara ve bazı transit geçiş uygulaması dışında kalan boğazlara uygulanmaktadır. Transit geçiş rejiminde boğaz devletin yetkisi, zararsız geçiş rejimine göre daha fazla kısıntıya uğramaktadır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin imzaya açılmasından itibaren çeşitli ülkeler transit geçiş rejiminin teamül hukukuna girip girmediği konusunda tartışmalara girmişlerdir. Teamül hukukuna girdiğini iddia eden belli başlı ülkelerin arasında Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, Avustralya, Finlandiya, Papua Yeni Gine ve Tayland yer almaktadır [14]. Bunun yanında bir çok boğaz ülkesinde

bu rejimin teamül hukukuna girmediği iddia edilmektedir. Bu ülkeler, Şili, Danimarka, Mısır, Yunanistan, İran, Endonezya, Japonya, Kore, Malezya, Hollanda, Oman ve İspanya'dır. Bu ülkelerin dünyanın en önemli boğazlarına kıyıdaş oldukları düşünülürse uygulamaları, teamül hukukuna hangi rejimin gireceği açısından önem taşımaktadır.

Transit geçiş rejiminin teamül hukukuna girdiği tartışmalıdır. Bu durumda teamül hukuku gereğince uygulanması gereken rejim transit rejimi değil, 1949 Korfu davasıyla da teamül hukukuna girdiği kabul görmüş olan zararsız geçiş rejimidir. Korfu Boğazı, Yunanistan'a ait Korfu adası ile Arnavutluk sınırları arasında dar bir su yolu geçididir. 15 Mayıs 1946'da İngiltere'ye ait bir savaş gemisine boğazdan geçerken ateş açılmış, Arnavutluk ve İngiltere arasında büyüyen tartışma Uluslararası Adalet Divanına taşınmıştır. Arnavutluk savaş gemilerinin kendisini önceden haberdar etmeleri gerektiğini savunmuşsa da başarıya ulaşamamış ve boğazların barış zamanında savaş gemilerinin de serbest geçişine açıklığı kararı, uluslararası bir teamül haline gelmiştir. Bu sonuca Milletlerarası Adalet Divanının 1946 yılında Korfu Kanalı Davasında verdiği "Boğazlardan serbestçe geçiş bir teamül kuralıdır" ve "zararsız olmak kaydıyla savaş gemileri de boğazlardan kıyı ülkesinin iznini almadan geçirilebilir" kararı nedeniyle varılmıştır [15].

Uluslararası Adalet Divanı kararına göre "Devletler geçişin zararsız olması şartıyla barış zamanında savaş gemilerini uluslararası seyirde kullanılan ve iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Arnavutluk'un gemilerin geçişini önceden alınacak izin şartına bağlaması genel olarak kabul görmüş olan bu kurallarla çelişmektedir. Korfu Boğazı ikincil derecede önemli bir su yolu olması ve boğaz trafiğinin yoğunluğu dikkate alınmaksızın coğrafi olarak yukarıdaki tanıma uymaktadır." Adalet divanı aynı kararında Korfu Boğazı'nın Arnavutluk ile Yunanistan arasında bir sınır teşkil ettiğini ve Yunanistan'ın boğaz kıyısındaki bazı yerler için egemenlik iddiasında bulunduğunu dikkate alarak, "Bu istisnai şartlar altında Arnavutluk'un boğazdan geçişini düzenlemek için koyacağı kurallar, geçişini yasaklamamak ve önceden alınacak bir izne tabi kılmamak şartıyla haklı görülebilirdi." şeklinde hüküm vermiştir [15].

Türk Boğazları açısından durumu değerlendirdiğimizde; zararsız geçişe ilişkin olarak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yapılan düzenlemede hangi hallerde zararsız geçişin kalktığı ve kıyı devletinin gemiye müdahale yetkisinin olduğunu açıklanmıştır. Bu durumda sayılan haller dışında kıyı devleti geminin geçişini engelleyemez [14]. Örneğin, geminin trafik ayırım şemalarına uymaması,

sigortasının olmaması, denize elverişli olmaması, geminin geçişinin engellenmesi halleri değildir. Bu durumlar sadece kıyı devletinin IMO'ya ya da bayrak devletine şikayette bulunma hakkını doğurur. Bunun yanında kıyı devleti zararsız geçiş engellemediği sürece deniz güvenliği için birtakım önlemler alabilir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinde öngörülen sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek, genel uluslararası hukuk ilkelerine bağlı kalmak ve Boğazlar'dan geçiş hakkının özüne dokunmamak şartlarıyla; Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçiş düzenleme yetkileri vardır. Bu bağlamda Türk Boğazları'ndan geçiş, ancak geçiş güvenliğini sağlama amacıyla ve ulaştırma için tehlikeli olan durumları duyurma yükümlülüğümüzü ileri sürerek belirli bir süre için belki durdurabiliriz. Ancak, bu takdirde, bu isteğe uymayan gemilerin geçişlerini zor kullanarak engelleme yetkimizin bulunduğunu ileri sürmek güçtür. Bu yetki kötüye kullanılmadığı sürece, bu isteğe uyulacaktır. Açıkça belirtilmemişse de, ilgili maddelerde yer alan "herhangi bir zorunlu sebep" deyimini "geçiş güvenliği açısından" zorunlu bir sebep olarak yorumlayıp uygulamak, haklı gösterilmesini kolaylaştıracaktır [11].

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, zararsızlığı bozan halleri tanımladığı gibi, zararsız geçiş rejiminde kıyı devletinin yapabileceklerini de tanımlamıştır. Buna göre, kıyı devleti boğazlardan zararsız geçiş ile ilgili aşağıda sayılan düzenlemeleri gereken şekilde duyurmak kaydıyla yapabilecektir:

1. Seyrüsefer güvenliği ve trafiğin düzenlenmesi,
2. Seyrüsefer kolaylık ve sistemlerinin diğer sistem ve tesislerin korunması,
3. Kablo ve boru hatlarının korunması,
4. Denizin canlı kaynaklarının muhafazası,
5. Kıyı devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlalinin önlenmesi,
6. Kıyı çevresinin korunması ve çevrede kirliliğin önlenmesi, azaltılması, kontrol edilmesi,
7. Denizde araştırma ve hidrografik ölçümler,
8. Gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerin ihlalinin önlenmesi.

Kıyı devleti yaptığı düzenlemeleri uygularken de 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi uyarınca hareket etmeli zararsız geçiş hakkını fiilen inkar edecek veya bu hakkı kısıtlayacak şartlar öne sürmemeli, geçiş hakkını kullanan gemiler bayrakları ve yükler arasında herhangi bir ayırım yapmamalıdır. (madde

24/1). Kıyı devleti zararsız geçişı erteleyememekle birlikte madde 24/2 uyarınca seyrüseferle ilgili her türlü tehlikeyi ilan etmekle yükümlüdür. Kıyı devleti seyir güvenliğı ve deniz trafiğıne bir düzen getirmek için geçiş yolları ve trafik ayırım şemaları belirleyebilir.

Sözleşme, zararsız geçiş rejiminde trafik ayırım şemalarının ve geçiş yollarının düzenlenmesi konusunda 22. madde de “yetkili milletlerarası örgütün tavsiyesinin alınmasını” yeterli görürken, transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda 41/4. madde uyarınca, trafik ayırım şemalarının ve geçiş yollarının belirlenmesi veya değıştirilmesinden önce “yetkili milletlerarası örgüte kabul edilmesi amacıyla sunulması” şartını getirmektedir. Yetkili milletlerarası örgüte sunulup da, yapılan düzenlemeler bu örgüt tarafından kabul edilmediğı taktirde boğaz devleti geçiş yolları ve trafik ayırım şemalarının tesis edemeyecektir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin “Deniz Çevresinin Korunması” başlıklı 12. kısmında yer alan 233. maddesi uyarınca, savaş gemileri yardımcı savaş gemileri ve yabancı devletlerin ticari amaç dışında kullanılan diğer gemileri dışında herhangi bir geminin 42. maddenin seyrüsefer güvenliğı, deniz trafiğinin düzenlenmesi, kirliliğın önlenmesi, azaltılması ve kontrolü hakkındaki düzenlemelere uymaması neticesinde, boğazların deniz çevresinde esaslı bir zarar vermiş veya böyle bir tehdidi oluşturmuşsa, boğaza kıyısı olan devletler 12. kısım bölüm 7’ye uygun icra tedbirlerini alabileceklerdir. Sözleşmenin 233. maddesi boğaz devletine zor kullanma yetkisi veren tek istisna olarak görülmüştür.

Doğal olarak oluşmuş ve milletlerarası ulaştırmada kullanılan dar su yolları olarak dünyanın hiçbir boğazında geçiş önceden izne, kontrole ya da ücrete tabi tutulmamışken, Türk Boğazları’ndan geçiş, Montrö rejimi ile önceden sıhhi kontrole ve ücrete tabi tutulmuştur. Bu durum Türk Boğazları’nın özel durumunu ortaya koymakta ve Türk Boğazları’nda Türkiye’nin egemenliğinin minimum kısıntıya uğramış olduğunu, esas olanın yetki olduğunu teyit etmektedir. Kıyılarının tamamı Türk toprakları ile çevrili ve tarihi olarak iç sular rejimine tabi olan Marmara denizinden geçişle geçit veren milli boğaz niteliğine sahip Türk Boğazları’ndan geçiş, boğaz devleti lehine sıkılaştırılmış zararsız geçiş rejimine yakın bir rejimdir [16].

Montrö Sözleşmesine taraf olan devletler kadar, Montrö Sözleşmesinin öngördüğü geçiş ve ulaşım ‘serbestisinden’ yararlanacak ‘ üçüncü devletler ’ bu sözleşmede

düzenlenen yada ona uygun olarak belirlenmiş olan ve antlaşmanın icrası ile ilgili koşullara da uygun davranmak zorundadır [9].

Bu konuda, Türkiye uygulamasına bir örnek oluşturacak iki ulusal mahkeme kararında, Montrö Sözleşmesine taraf olmayan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi bayrağını taşıyan gemilerle silah, mühimmat ve sonuncu olayda ayrıca eroin imalinde kullanılan asit anhidrit taşınması ve durumun ihbarlar üzerine ortaya çıkması konusu hukuken değerlendirilmiştir. Bayrak devleti Boğazlar'daki geçiş ve ulaşım rejiminden yararlanan 3. devlet konumundadır. İkinci olayda, taşınan yükün kendisine ait olduğunu iddia eden ve buna el koyulmasına itiraz ederek, Türkiye'ye karşı Uluslararası Adalet Divanına baş vurabileceğini açıklayan İran'da, hukuken aynı konumda kabul edilebilir.

Ancak, bu üçüncü devletler, objektif rejim çerçevesinde yararlandıkları geçiş ve ulaşım serbestisinin, hem sözleşmede düzenlenen ve bu rejimin icrasına ilişkin hükümlere, hem de Türkiye'nin bu hükümleri nasıl uygulayacağına ilişkin Montrö Konferansındaki, itirazla karşılaşmayan yorumlayıcı beyanları ışığında bir uygulamaya ve bunlarla bağdaşan Türkiye mevzuatına, uymak durumunda kalmıştır.

Türk Boğazları'na yönelik uluslararası yorumlarda Boğazlar'ın Montrö Sözleşmesine göre, " uluslararası su yolu " olduğu ve hiçbir devletin uluslararası bir su yolunda tek başına düzenleme yapma yetkisi olmadığı şeklindedir. Ancak, 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesiyle kesinleşen ayrımlara göre, " uluslararası su yolu " diye bir tanımlama bulunmamaktadır [17]. Boğazlar uluslararası trafiğe açık bir denizdir. Denizlerde ticaret gemilerinin serbest dolaşımı uluslararası bir temel kuraldır. Boğazlar'ın uluslararası su yolu olmadığını gösteren bir diğer dayanak noktasını da, Türkiye'nin Boğazlar'da yaptığı geçmiş uygulamalar oluşturmaktadır. Boğaz köprülerinin yapımı " tam geçiş özgürlüğüne " getirilen bir sınırlamadır [12].

Türkiye, Montrö'de saklı tutulan ve uluslararası hukukun teyit ettiği yetkisini kullanarak bir çok düzenleme yapmıştır. Boğazlar'dan geçişte gemilere belirli güzergahları takip etmeyi zorunlu hale getiren, yine büyük bir tanker geçerken diğer gemileri bekleten veya aralarındaki mesafeleri artıran düzenlemeler, 1965 ve 1982 liman yönetmelikleri, Boğazlar'ın çeşitli spor müsabakaları mesela tekne yarışı için ve Boğaz köprülerinin yapımı esnasında da birkaç kez trafiğe kapatılması, 11 Ocak 1994 tarihli Resmi Gazete de yayımlanarak yürürlüğe giren ve daha sonra bazı değişikliklere uğrayan Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkındaki

Tüzük ve 6 Kasım 1998 yılında yürürlüğe konulan yeni Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü bu yetkinin kullanımına açık örnekler olarak verilebilir.

Türkiye, bu düzenlemelerle kıyıdaş devlet olarak, ulaştırma güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisini kullanmıştır. Bu bağlamda, IMO tarafından öngörülen ve özellikle büyük gemilerin geçişi bakımından önem arz eden, “Kural ve Tavsiyeler” metni de ulaştırma güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme konusunda örnek bir metin olarak alınabilir.

3.5. Türk Boğazları Terimi

Montrö Sözleşmesi başlangıç paragrafında Boğazlar sözcüğü şöyle tanımlanmıştır :
"Boğazlar umumi tabiri altında ifade edilen Çanakkale (Dardanel) Boğazı, Marmara Denizi (Mér de Marmara) ve Karadeniz (Bosphore) Boğazı..."

"Türk Boğazları" terimi, IMO'da Türk Boğazları ile ilgili yapılan çalışmalarda, Seyir Güvenliği Alt Komitesi toplantılarında, Türkiye tarafından kullanılan, IMO tutanaklarına geçen ve sonuç raporlarında da kullanılan, uluslararası alanda güçlü itirazlara rağmen yavaş yavaş kabul görmeye başlayan bir terimdir. Çanakkale Boğazı, Marmara denizi ve İstanbul Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılır.

3.6. Marmara Denizi'nin Hukuki Statüsü

Marmara denizinin, iç sular rejimine tabi bir deniz alanı olarak değerlendirilmesi, sadece ulaştırma dışında kalan hususlarda önem kazanır. Karadeniz ile Ege denizini birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara denizi ve Çanakkale Boğazı, ulaştırma ve geçiş açısından, her zaman bir bütün sayılmıştır.

İlgili uluslararası düzenlemelerde Marmara denizi, Türk Boğazları kapsamında mütalaa edilse de, bu durum sadece geçiş açısından bir anlam ifade etmektedir. Ulaştırma dışında kalan hususlar bakımından Marmara denizi, tam anlamıyla Türkiye'nin iç sular rejimine tabi bir denizdir [18].

Marmara denizinin bir iç deniz olmasından ötürü her iki Boğaz'ın da açık denizin iki kesimi arasında milletlerarası ulaşırmada kullanılan bir boğaz olmadığı ileri sürülerek, örf ve adet hukukunun yabancı devletler gemilerine tanıdığı geçiş hakkı reddedilemez. Kaldı ki, Türk Boğazları'ndan geçiş, tarih boyunca antlaşmalarla düzenlenmiştir.

3.7. Uğraklı Ve Uğraksız Geçiş

Bu tanım, mevzuatımızda ilk kez İstanbul Liman Tüzüğüne getirilen 1996 değişikliklerinde ve sonrasında 6 Kasım 1998 tarihli resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde kullanılmıştır. Bu tüzükte tanımlar ve kısaltmalar başlığı altında "uğraklı geçiş yapan gemi", "uğraksız geçiş yapan gemi", "uğraksız geçişini bozan gemi", "uğraksız geçişi bozulan gemi" tanımlamaları yapılmıştır.

Türk Boğazları Bölgesi ve Marmara denizinde bir liman, iskele, tesis veya başka bir yere uğramamak üzere yapılan geçiş "uğraksız geçiş"; yukarıda belirtilen yerlere varmak veya uğramak üzere yapılan geçiş ise "uğraklı geçiş"tir.

Eğer bir gemi Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na veya Ege denizinden Çanakkale Boğazı'na girer; durmaksızın, her iki boğazdan ve Marmara denizinde yaklaşık 110 millik ulaştırma koridorundan seyrederek geçiş yaparsa, yapılan geçiş uğraksız geçiştir. Ancak bu gemi Boğazlar veya Marmara denizi dahilinde bir iskeleye veya Bandırma, Gemlik, Tekirdağ, Derince gibi bir limana uğrarsa geçişi uğraklı geçiş olur [16].

Karadeniz'den Ege denizine, Ege denizinden Karadeniz'e yapılan durmaksızın geçiş, diğer bir ifade ile uğraksız geçiş, Montrö Boğazlar Sözleşmesinin ve geçişin emniyetli olması maksadıyla Türkiye'nin yapabileceği düzenlemelerin konusunu oluşturmaktadır.

Uğraklı geçiş ise, Montrö Sözleşmesinin ve bu sözleşme kapsamında yapılan düzenlemelerin konusu dışında kalmaktadır. Çünkü devletlerin, kendi iç suları ve limanlarına giriş ile bu sular ve limanlardaki hareket ve faaliyetleri serbestçe belirleme yetkisi vardır. Türkiye bu yetkiye dayanarak; kendi iç sularına ve limanlarına giriş yapacak yabancı ve Türk bandıralı gemiler için özel düzenlemeler yapabilir ve belirli yükümlülükler ve kısıtlamalar getirebilir. Bu yükümlülükler ekonomik gerekçelere dayanabilir; can ve mal emniyeti ile seyir ve çevre güvenliğine yönelik olabilir. Türkiye bu gemiler üzerinde bayrak ve yük ayırımı yapabilir, geçiş zamanını düzenleyebilir ve kendi ulusal mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma ve römorkörcülük hizmetleri dahil tüm zorunluluklara uyma yükümlülüğü getirebilir.

4. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ – IMO

4.1. IMO'nun Tarihsel Gelişimi

Denizcilikte uluslararası işbirliği aslında yüzyıllardan beri süregelenmekteydi. Kötü hava koşullarında yabancı limanlara sığınmak zorunda kalan gemilerin haklarının korunması, diğer gemilerden alınan yardım çağrılarında ülke/millet ayrımı gözetmeden cevap verme milletler arasında yerleşmiş teamüllerdendi. Ancak denizcilikle ilgili kuralları belirleme ve formalize etme fikri ilk olarak 19. yüzyılda dünyada genel kabul görmeye başladı.

Uluslararası işbirliği ihtiyacı yeni uluslararası organizasyonların kurulmasına neden oldu. Uluslararası Denizcilik Örgütü kurma çalışmaları ilk olarak fikir bazında benzer uluslararası organizasyonlara atıfta bulunularak gerçekleştirilmeye çalışıldı. 1865 yılında kurulan International Telegraph Union (şu anki adıyla International Telecommunications Union) (ITU), 1873 yılında kurulan International Meteorological Organization (şu anki adıyla World Meteorological Organization) (WMO) ve 1874 yılında kurulan Universal Postal Union 19. yüzyılda hayata geçirilen uluslararası organizasyonlardı.

1889 yılında Washington'da Uluslararası Denizcilik Konferansı toplandı. Konferans öncesi ortaya konan amaçlardan biri gemilerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek uluslararası bir örgüt kurulmasıydı. Plan gecikmeden görüşüldü ve ret edildi. Açıkça belirtilmese de ret edilmesinin sebebi denizcilik endüstrisinin aktivitelerinin kontrol edilmesi ve ticari özgürlüğünün kısıtlanabileceğine dair endişeleriydi [19].

1945 yılında II. Dünya Savaşı sonrası Birleşmiş Milletlerin kurulmasıyla dünyada yaklaşımlar değişmeye başladı. Her ne kadar dünyada tüm dikkatler Birleşmiş Milletler dolayısı ile Newyork'ta Birleşmiş Milletler Genel Kuruluna odaklandıysa da, Birleşmiş Milletler fikrini ortaya atan idealistler dünyada sadece Birleşmiş Milletlerin değil her biri ayrı ayrı kendi konularıyla ilgilenen insani ve teknik amaçlı birden fazla uluslararası organizasyonun hayata geçirilmesini gerekli görüyorlardı.

1944 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization) (IACO), 1945 yılında The Food and Agriculture Organization (FAO) ve United Nations Educational Scientific and Culturel Organization (UNESCO) ve 1947 yılında Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization) (WHO) kuruldu. Bu örgütlerin her biri Birleşmiş Milletler sisteminin bir parçasıydı ve aynı şekilde denizcilik için bir örgüt kurma fikri ciddi olarak gündeme gelmeye başladı.

İkinci dünya savaşı sırasında müttefik kuvvetler tarafından kurulan “ Shipping Adjustment Board”, savaşın bitmesinden, bir yıl önce (1944) United Maritime Authority (UMA) adını aldı; bu örgütün işlevi, savaş sırasında müttefiklerin denizcilikle ilgili faaliyetlerinin eş güdümünü sağlamak olarak belirlendi. Savaş sona erince, örgütün adı United Maritime Consultative Council (UMCC) oldu ve barış dönemi etkinliklerine yardım etmek üzere yeniden yapılandırıldı [20]. Bu örgütte IMO' nun temel düzenlemelerinde belirleyici olmuştur.

Cenevre'de 1948 yılının Şubat ayında Uluslararası denizcilik ve özellikle denizcilik emniyeti ile ilgili yeni bir organizasyonun kurulmasını görüşmek üzere Birleşmiş Milletler tarafından bir konferans düzenlendi. Konferans 6 Mart 1948'de sona erdi.

Cenevre'de toplanan konferansta 2 haftalık çalışma sonunda Uluslararası Denizcilik Örgütünü kuran anlaşma onaylandı. Yeni örgütün amaçları toplanan konferans sonunda ;

- Uluslararası ticarete çalışan gemileri etkileyen her türlü teknik sorunla ilgili olarak hükümetler arası işbirliğini sağlamak, deniz güvenliği ve seyir ile ilgili olarak yüksek uygulanabilir standartların genel kabulü konusunda destek vermek,

- Uluslararası ticarete çalışan gemilere yönelik devletlerce yapılan gereksiz kısıtlamaların, ayrımcı düzenlemelerin kaldırılması konusunda devletleri desteklemek (cesaretlendirmek), böylelikle dünya üzerinde ticari gemicilik faaliyetlerinde standardizasyonu sağlamak, devletlerin kendi ulusal gemicilik düzenlemelerinin ve gemilerin güvenliği konusunda yaptıkları uygulamalara yardımcı olmak desteklemek bu yardım ve desteklemelerin uluslararası ticarete rol alan tüm bayrak devletlerinin gemicilik özgürlüğünü kısıtlamamasını sağlamak,

- 2. maddede sözü edilen, adil olmayan ve kısıtlayıcı düzenlemelerin örgüt tarafından değerlendirilmesini sağlamak,

- Birleşmiş Milletler veya herhangi bir organ tarafından gemicilik konularını ilgilendiren ve kendisine yönlendirilen konular hakkında değerlendirme yapmak,

- Örgüt değerlendirmeleri altında hükümetler arası bilgi değişimini sağlamak olarak belirlendi. [19]

IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü; International Maritime Organization), gerekli sayıda üye devletin onaylamasıyla, 1958 yılında Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) adıyla kuruldu.

IMCO'yu yaratan o dönemde dünya gemi tonajının aslan payına sahip olan gelişmiş batı ülkeleriydi. Ancak kurucular, denizcilik endüstrisinin bu alanda yapılacak olası müdahalelere karşı nasıl duyarlı olduklarını bildiklerinden, IMCO'yu kurarken, bu kuruluşa politik müdahalelerin yapılmasını önlemek konusunda çok dikkatli davranmışlardı. Bu politikadan arınmışlık ilkesi, kuruluşun adında yer verilen istişari (danışmaya ilişkin) sözüyle belirginleştirilmiştir.

IMCO'nun ana amacı, deniz güvenliği için hükümetler arası bir forum, bir müzakere/tartışma/görüş alış-veriş alanı yaratmaktır. Bir danışma örgütü olarak IMCO'nun işlevleri yada görevleri, tavsiye kararları kabul edip yayınlamak, konferans düzenlemek, konvansiyon taslağı hazırlamak ve üyelerinin, denizcilik alanında birbirleriyle istişareler yapmasına ortam hazırlamaktır. Denizcilikte önde olan ülkeler, kendi denizcilik etkinliklerine her türlü müdahaleye kesin olarak karşı çıktıkları için, IMCO'nun görev alanı içine "ticaret denizciliğiyle ilgili" etkinliklerin alınmasını istememişlerdir. Bu tavır öylesine belirgindi ki, IMCO'ya vücut veren sözleşmeyi imzalayan bir çok ülke, katılma belgesini imzalarken, IMCO'nun denizciliğin ticaret ve ekonomisine müdahale edemeyeceğine ilişkin olarak rezerve kaydı koydu [19].

IMCO'nun 1948 yılında yukarıda belirtilen amaçlarına baktığımızda, şu an IMO'nun en önemli ilgi alanını oluşturan deniz ve çevre kirliliğine herhangi bir atıfta bulunulmaması dikkat çekicidir. Deniz güvenliği konusu bile sadece özet olarak birinci paragrafın kendine yer bulabilmiştir.

Konvansiyonun örgütün fonksiyonlarının belirtildiği 2. bölümünde, 2. madde de örgütün fonksiyonlarının danışmanlık ve tavsiye niteliğinde olduğu belirtilerek, IMCO' dan beklentilere sınırlama koyulduğu görülmektedir.

1948 konvansiyonun, 2. bölüm madde 3 b'de, IMCO'nun birinci bölümünde belirtilen amaçlarına ulaşabilmesi maksadıyla, konvansiyonlar/anlaşmalar ve uygun diğer enstrümanları hazırlayabileceğini bunları hükümetlere veya hükümetler arası organizasyonlara önerebileceğini ve gerekli olduğunda konferanslar düzenleyebileceğini hükme bağlamıştı.

2. bölüm madde 3 b'de ise IMCO'nun diğer fonksiyonları üyeler arasında hızlı değerlendirmeyi ve hükümetler arası bilgi değişimini sağlamak olarak değerlendirmiştir.

1948 konvansiyonunda örgütün ilk amaçlarının belirtildiği madde 1 b, madde 4 ile zaman zaman çalışmaktaydı. Madde 4'te normal yollardan anlaşma zemini bulunamayan gemicikle ilgili adil olmayan ve kısıtlayıcı düzenlemeler ve üye ülkeler tarafından direkt görüşme yoluyla halledilmesi gereken konular hakkında, "IMO öncelikle üye ülkelerin konu hakkında müzakere etmesine izin verecektir" ibaresi yer almaktaydı.

Konvansiyon örgütün 3 ana organının kurulmasını karara bağlıyordu, bunlar; Genel Kurul (the Assembly), Konsey (the Council) ve Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee)'dir.

Genel Kurul, tüm üye devletlerden teşkil olunmaktaydı ve iki yılda bir yada ön bildirimle gerektiği zamanlarda toplanıyordu. Genel Kurulun önemli görevleri, bütçeyi onaylamak/karara bağlamak, finansal konularda karar almak, örgütün genel politikasını belirlemek ve Konsey yada Deniz Güvenliği Komitesi tarafından kendisine gönderilen kararları onaylamak olarak sayılabilir.

Konsey ilk olarak, üye ülkeler arasından seçilecek 16 üye ülkelerden oluşmaktaydı. Konseyin ana görevleri; Deniz Güvenliği Komitesinden gelen tavsiye kararlarını ve raporları almak ve Genel Kurula sunmak, bütçe tahminleri hazırlamak, Genel Kurul dönem toplantıları arasında örgütün diğer görevlerini yerine getirmektir.

Deniz Güvenliği Komitesi, Genel Kurul tarafından seçilen 14 üye ülkeden oluşmaktaydı. 14 ülkenin 8'i en yüksek gemi tonajına sahip ülkelerden, diğerleri ise denizcilik ile önemli ilgi alanına sahip ülkelerden ve coğrafi konum itibarıyla önem arz eden ülkelerden seçilmekteydi. Üyeler 4 yıllığına seçilmekte ve yeniden seçilme hakkına sahip olmaktaydılar.

Deniz Güvenliği Komitesinin görev alanları seyir yardımcıları, gemilerin inşası dizaynı ve ekipmanları, güvenlik bakımından; çatışmayı önleme kuralları, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, deniz güvenliği uygulamaları, hidrografik bilgiler, jurnaller ve seyir kayıtları, deniz kazaları araştırmaları, kurtarma ve yardım ve deniz güvenliğini ilgilendiren diğerkonular olarak belirlenmişti.

1948 yılında oluşturulan konvansiyon madde 59 gereğince, 21 ülkenin imzası ve bu 21 ülkenin en az 7 sinin her birinin ticaret filosunun 1.000.000 grostondan az olmaması halinde yürürlüğe girecekti. Sözleşmenin hemen yürürlüğe girmesi bekleniyordu, bu nedenle Cenevre konferansında, program hazırlıkları, finansal düzenlemeler ve takvim koşulları oluşturulması ile ilgili olarak bir komite kurulması kararlaştırıldı.

IMO Genel Kurulu ilk olarak 6 Ocak 1959 yılında toplandı. O zamanlar örgüte 28 ülke üyeydi, Sekreterlik 17 kişiden oluşmaktaydı ve yıllık bütçesi 237.500 dolardı.

Mayıs 1960 yılında IMO ilk diplomatik konferansını Denizde Can Emniyeti Sözleşmesini (SOLAS) görüşmek üzere topladı. Denizde Can Emniyeti Konvansiyonu denizcilik alanında uluslararası düzenlemelerin en önemlisiydi ve 1948 versiyonunun yerini almak üzere kabul edildi.

1950'li yıllarda artan deniz kirliliği, özellikle tankerlerle ilgili olarak artan petrol kirliliği sonrasında 1954 yılında İngiltere tarafından düzenlenen uluslararası konferansta, dördüncü uluslararası konvansiyon "Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi" kabul edildi. Konferansta IMO'nun faaliyete geçmesini müteakip konunun IMO'nun faaliyet alanına girdiği karara bağlandı.

Kirliliğın önlenmesi, 1948 yılında, IMO'nun fonksiyonlarının ve amaçlarının belirtildiği daha politik konuların önüne geçti. Dolayısı ile devletlerin gemileri ve gemiciliği ayrımcı düzenlemeler ve gereksiz kısıtlamaların kaldırılması yönünde teşvik ve adil olmayan kısıtlayıcı düzenlemeler konuları pratikte uygulanmadı. Bu yüzden başlangıcından itibaren IMO öncelikle, en büyük ilgi alanı olan gemilerin güvenliği ve kirliliğın önlenmesi konularında teknik bir organizasyon olarak faaliyetlerini sürdürdü. Bu amaçlar şu an kullanılan sloganla da kendini göstermektedir. "Safer Shipping and Cleaner Oceans" [21].

Hükümetlerin, uluslararası denizcilik alanında yetkili kıldığı tek örgüt olması bakımından IMO'nun öneminin büyük olduğu görölmektedir. Ancak, 1967 yılında bütün dünya, Torrey Canyon adlı tankerın karaya oturması sonucunda ortaya çıkan

felaketle sarsılınca, IMO'nun önemi daha da belirginleşti. Torrey Canyon olayı, bu olaya kadar yeterince etkili ve prestijli olmayan IMCO'ya yeniden hayat verdi. IMCO, Torrey Canyon olayından hemen sonra, süratle bir konferans toplanması için harekete geçti ve 1969 Kasım ayında Brüksel'de toplanan diplomatik konferansta iki önemli uluslararası sözleşme kabul edildi: CLC (Convention on Civil Liability of Oil Pollution Damage, 1969), INTERVENTION (International Convention Relating to Intervention on High Seas Cases of Oil Pollution Causalities, 1969).

Bu iki sözleşme, deniz hukuku alanında kilometre taşı oluşturdu ve yeni uluslararası sözleşmeler yapılması için diplomatik konferanslar düzenlemek bakımından IMO'ya cesaret verdi.

IMO Konvansiyonu'nun yeterli sayıda devlet tarafından imzalanmasına kadar geçen zaman, daha örgütün ilk toplantısında örgüte yönelik revizyon kararlarının alınmasını gerekli kılıyordu. 1960'lı yıllarda yaşanan en büyük gelişme olarak, denizcilik işleriyle ilgilenen ülke sayısında büyük artış olmuş, buna bağlı olarak IMO üye sayısı artmaya başlamış ve 1964 Eylül'ünde 2'nci olağandışı Genel Kurulda, IMO Konsey üye sayısını 18'e çıkaran değişmeyi onaylamıştır. İlk konvansiyonda belirlendiği üzere ticaretle ve gemi tonajında ilk sırayı alan ülkelerin 6 şar üyelik kontenjanı devam etmiş, fakat 3'üncü grup olan dünyadaki önemli coğrafi alanları temsil eden ve deniz taşımacılığın veya seyir konusunda özel ilgi alanı olan ülkelerden oluşan grup üye sayısı da 6'ya çıkarılmıştır. Değişiklikler 1967'de yürürlüğe girmiştir.

4'üncü olağan Genel Kurulda, Deniz Güvenliği Komitesinin üye sayısı 16'ya çıkarıldı. (ilk konvansiyonda üye sayısı 14'tü). Bu değişikliğe göre üyelerin 8'i en yüksek gemi tonajına sahip 10 ülke arasından seçilecek, 4 üye Amerika, Asya, Afrika ve Okyanusya'nın temsil edilmesini sağlayacak şekilde seçilecek, son 4 üye ise daha önceki komitede temsil hakkı bulamayan ülkelerden seçilecekti. Değişiklikler 1968'de yürürlüğe girmiştir.

1964 ve 1965 değişiklikleri IMO'nun üye yapısının/sayısının sadece büyümekle kalmayıp değiştiğini de göstermesi bakımından önemliydi. Denizci ülkelerin IMO'daki baskısı gelişmekte olan ülkelerin organizasyona daha büyük ölçüde katılması ile zayıflıyordu.

Ekim 1974'te Konsey üye sayısı 24 ülkeye çıkarıldı. Bu değişiklikle, C grubu üye sayısı 12' ye çıkarıldı. Daha önemli bir değişiklik ise madde 28'e yönelik olarak yapılan düzenlemeydi. Bu maddenin değiştirilmesi ile Deniz Güvenliği Komitesinin

tüm üyelerden oluşturulması karara bağlanıyordu. Bu değişme ise 1978 yılında yürürlüğe girmiştir.

Deniz Güvenli Komitesinin, Konseyin de katılımı ile IMO'nun teknik konularla ilgili hemen hemen tüm konularıyla ilgili kararlar alması, IMO'nun denizcilikte/gemicilikte söz sahibi ülkeler tarafından yönlendiriliyor olduğu yönünde değerlendirilmekteydi. 1978 tarihinde yürürlüğe giren, bu karar / değişmelerin kabul edilmesi, örgütün ilgi alanını oluşturan konularla ilgili tüm birimlerin ve Konseyin temsilinde daha geniş ve daha eşit temsil hakkına, büyüyen üye potansiyeline bağlı olarak gelişmekte olan ülkelerin konseyde daha fazla temsil edilmesi gerekliliğine güzel bir cevap olmuştur.

1967 yılında Torrey Canyon kazası, ilk defa büyük petrol tankerinin karıştığı uçsuz bucaksız çevresel kirlenmeye sebep olan olaydı. Sonuç olarak Deniz Çevresini Koruma görevi IMO'nun daha büyük ve önemli bir görev olarak ortaya çıktı. Fakat Torrey Canyon kazası uluslararası sistemde özellikle sorumluluk ve tazminat konularında süregelen bir çok yetersizliği de açığa çıkardı. IMO sorumluluk ve tazminat konularıyla ilgili olarak Hukuk Komitesini, çevresel konularla ilgili olarak Deniz Güvenliği Komitesi altında görev yapacak yeni bir alt komite olarak Deniz Çevresini Koruma Komitesini kurdu.

1970'lerin ortasında sorumluluk, tazminat ve çevre güvenliği konularının da, IMO çalışma programının sürekli bir parçası olabilecek kadar önemli olduğu benimsenmişti. Sonuç olarak, 1975 yılında 9'uncu Genel Kurulun kabul ettiği kararla Deniz Çevresini Koruma Komitesi ve Hukuk Komitesi, Deniz Güvenliği Komitesi ile aynı statüye yükseltildi. (A.358 (9)) Konvansiyonun 1'inci maddesi, amaçlar bölümüne "gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ve bu madde de belirtilen amaçlarla ilgili hukuksal konular" ibaresi eklendi.

Aynı zamanda örgütün ismi de değiştirilerek Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) adını aldı. Böylece, özellikle karışıklığa sebep olan ve IMO'yu karar alamayan, aldığı kararı uygulayamayan bir örgüt olarak gösteren "Consultative"(danışma) kelimesi isimden çıkarıldı, değişmeler 1982 yılında yürürlüğe girmiştir.

IMO'nun değişen rolü, 10. Genel Kurulda daha ileri derecede onaylandı. Değişiklikler 1. madde a ve d bendine örgütün çevre, idari ve hukuksal konulardaki büyümesine yer vermek üzere yapıldı. Madde 2 (IMO'nun rolünü danışmanlık ve tavsiye ile sınırlayan madde) silindi.

1966'dan sonra, IMO'nun teknik işbirliği aktivitelerindeki büyüme sonucunda, 1969'da Teknik İşbirliği Komitesi kuruldu. 1977 değişiklikleri ile Teknik İşbirliği Komitesi, Deniz Güvenliği Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi ve Hukuk Komitesi ile aynı statüye yükseltildi. IMO Teknik İşbirliği konusunda Birleşmiş Milletler altında bu aşamayı uygulayan ilk organizasyon olmuştur. 1977 değişiklikleri 1984 yılında yürürlüğe girmiştir.

1979 yılında Genel Kurul, Konsey üye sayısını 32'ye çıkaran değişiklikleri karara bağladı. Bu defa 16 üyelik C grubu üyeler tarafından oluşturulacaktı; bu değişiklikler 1984 yılında yürürlüğe girdi.

1991'de Kolaylaştırma Komitesini diğer komiteler statüsüne getiren değişiklikler kabul edildi. Kolaylaştırma Komitesinin amacı; uluslararası deniz ticaretini ilgilendiren belge prosedürlerini standardize etmek ve gereksiz düzenlemeleri ortadan kaldırmak, uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması yönündeki etkinliklerini ve işlevlerini yürütmektir. Bunların amacı formalitelerin azaltılması ve gemilerin limanlara giriş ve çıkışlarında gerekli belgelerin basitleştirilmesidir.

1993'te 18. Genel Kurulda, Konsey üye sayısının 40'a çıkarılmasını içeren değişiklikler kabul edildi. Grup A ve B üye sayısı 10'a, grup C üye sayısı da 20'ye çıkarıldı.

IMO Konvansiyonu birçok defa değişikliğe uğramıştır ve 1948 yılında Cenevre'de kabul edilen konvansiyondan oldukça farklıdır. Bu değişiklikler sadece dünyada gemicilik alanında yaşanan değişimi değil, aynı zamanda dünyada politik alanda son 50 yılda yaşanan değişimleri yansıtmaları bakımından da önemlidir.

Şu an IMO üye ülke sayısı 160'dır. Bu ülkeler dünya ticari gemi tonajının %96'sına tekabül etmektedir [21].

4.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Yapısı

Önceki bölümlerde IMO'nun yasal görevi ve etkinlik alanının ana sözleşmede nasıl olduğunu belirtmiştik. Bu ana sözleşme, IMO'nun kuruluşundan itibaren dört kez değiştirilmiştir. Bununla birlikte örgütün değişmeyen amaçlarını aşağıdaki maddeler halinde toplamak mümkün olabilir [22];

- Uluslararası ticarete çalışan gemileri ilgilendiren her türlü teknik sorunla ilgili olarak hükümetler arası işbirliğinin mekanizmalarını sağlamak,

- Denizin gemiden kirlenmesini kontrol etme ve önleme ile genel olarak deniz güvenliğinin sağlanması konularında en yüksek standartların kabul edilmesini teşvik etmek ve kolaylaştırmak,

- Belirtilen amaçlara ulaşılmasını sağlamak üzere yönetsel ve hukuksal işlevi yerine getirmek,

- Birleşmiş Milletler Örgütü'nün yan kuruluşlarından biri tarafından denizcilikle veya denizciliğin deniz çevresine etkisiyle ilgili olarak ortaya konmuş sorunlar üzerinde durmak.

IMO'nun organları şöyle sayılabilir. Genel Kurul, Konsey, Deniz Güvenliği Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Hukuk Komitesi ve Kolaylaştırma Komitesidir.

4.2.1. Genel Kurul

Genel Kurul örgütün en üst organıdır, bütün üye hükümetlerin temsilcilerinden oluşur ve iki yılda bir toplanır. Yetki ve görevleri şöyle özetlenebilir [23];

- Kararları kabul eder,
- Konvansiyon eklerini kabul eder,
- Konsey üyelerini seçer,
- Denizlerin petrol kirliliğine uğramaması ve deniz güvenliğiyle ilgili olarak kabul ettiği kuralların benimsenmesini üye ülkelere tavsiye eder,
- Teknik işbirliğini teşvik eder,
- Diplomatik konferanslar toplar,
- Yan kuruluşlar için karar verir,
- Konsey raporlarını değerlendirir,
- Bütçeyi onaylar,
- Örgütün mali işlerini karar bağlar.

4.2.2. Konsey

Genel Kurulun toplantıları arasındaki sürede, Genel Kurul tarafından seçilen 40 üyeden oluşan Konsey, IMO'nun idare organı olarak faaliyet gösterir.

Konsey, üç gruba ayrılan 40 üyeden oluşur. Bu gruplar;

A Grubu Üyeler : Bu grupta, deniz taşımacılığı alanında çıkarları en geniş on ülke,

B Grubu Üyeler : Ticaret Denizciliği alanında önde gelen on devlet,

C Grubu Üyeler : Bu gruba A ve B grubuna seçilmemiş olan devletler arasından, hem deniz taşımacılığı bakımından önemli olan ve hem de dünya coğrafyasının her bölgesini temsil edecek şekilde 20 üye ülke olarak belirlenmiştir.

Örgütün çalışma programını belirler ve örgütün izleyeceği politikayı belirleyen organ rolünü oynar. Genel Kurula sunulacak gerek ana sorunlar ve gerek yönetimle ilgili karar tasarılarının hazırlanması görevi de Konseye aittir.

Türkiye, ilk kez Genel Kurulun 21. Toplantısında 2000-2001 yılları için C grubu üyeliğine seçilmiştir [22]. 21. Genel Kurul'da 2000-2001 için seçilmiş olan öteki üyeler şunlardır:

A: Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Norveç, Rusya, İngiltere, ABD

B: Arjantin, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İsveç

C: Avustralya, Bahama, G. Kıbrıs, Mısır, Finlandiya, Endonezya, Malta, Meksika, Fas, Filipinler, Panama, Kore, Singapur, Güney Afrika, İspanya.

Türkiye daha sonraki dönemde 2001 yılındaki seçimlere oranla oylarını arttırarak Konsey üyeliğindeki yerini sağlamlaştırmıştır ve halen bu görevine devam etmektedir.

4.2.3. Deniz Güvenliği Komitesi

Deniz Güvenliği Komitesi, örgütün en güçlü komitesidir, seyir alanında uzman olan teknik karakterli bir yapıya sahiptir. Komitenin işlevi ana sözleşme madde 28'de belirtildiği üzere; örgütün çalışma alanına giren, seyir yardımcılarıyla, gemilerin yapım ve teçhizatlarıyla, güvenlik açısından gemilerin gemi adamlarıyla donatılmasıyla, çatışmayı önleme kurallarıyla, tehlikeli yüklerin elleçlenmesiyle, deniz güvenliği ve deniz kazaları alanında araştırma ve soruşturma yapılmasıyla, kurtarma ve yardımla, genel olarak deniz güvenliğini etkileyen her sorunla ilgili konular üzerinde çalışma yapmaktır [23].

Deniz Güvenliği Komitesinin yürüttükleri çalışmalara uygun olarak isimlendirilmiş alt komiteleri vardır: Seyir Güvenliği (NAV), Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma (COMSAR), Eğitim ve Vardiya (STW); Tehlikeli Maddelerin, Katı Yüklerin ve Konteynırların Taşınması (DSC), Gemi Dizaynı ve Donanımı (DE); Yangından

Korunma (FP); Gemi Dengesi, Yükleme Hatları ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği (SLF); Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI), Dökme Sıvılar ve Gazlar (BLG).

Deniz Güvenliği Komitesi, yıllardan beri kodlar, konvansiyonlar ve tavsiye kararlarıyla deniz güvenliği için kurallar konmasını sağlamıştır. Komite'nin taslağını hazırladığı önemli metinler şunlardır; Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS), Uluslararası Tehlikeli Eşya Kodu (IDGD), Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Konvansiyonu, International Convention on Load Lines (LL) 1966, Special Trade Passenger Ships Agreement (STP) 1971, International Regulation for Preventing Collision at Sea (COLREG) 1972, Convention on The International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) 1976, The Torremolinos International Convention for Safety of Fishing Vessels (SFV) 1977, STCW 1978, SAR 1979, STCW-F 1995 [22].

4.2.4. Deniz Çevresini Koruma Komitesi

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), Genel Kurul tarafından Kasım 1973 tarihinde kuruldu. Görevi Örgütün gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik etkinliklerinde eşgüdümü sağlamaktır. Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI) ve Dökme Sıvılar ve Gazlar (BLG) alt komiteleri aynı zamanda Deniz Çevresini Koruma Komitesinin de alt komiteleridirler.

Bu komite Torrey Canyon, Argo Merchant, Amoco Cadiz gibi tankerlerin yaptıkları önemli kazaların sonucu olarak önce bir alt komite olarak kurulmuş, 1973'te ayrı bir daimi komite durumuna getirilmiştir. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) denizlerin petrolden kirlenmesini önlemek üzere hazırlanan birçok konvansiyonun kabul edilmesinde önemli rol oynamıştır, örneğin; MARPOL diye kısaltılan konvansiyonun 1973'te kabul edilmesini ve bu konvansiyona 1978'de ek yapılmasını sağlamıştır [22].

4.2.5. Hukuk Komitesi

Hukuk Komitesinin varlığını Torrey Canyon tankeri kazasına borçlu olduğu söylenebilir. Söz konusu kazanın hukuksal sonuçlarını ve yansımalarını incelemek üzere geçici olarak kurulmuş olan bu komite de zamanla daimi komite konumuna gelmiş ve birçok konvansiyonun hazırlanmasında önemli rol oynamıştır.

IMO ana sözleşmesinin 33. maddesine göre Hukuk Komitesi, Örgütün çalışma alanına giren herhangi bir konuyu ele alıp inceleyebilir. Hukuk Komitesi (LEG),

aslında 1967 yılında meydana gelen Torrey Kanyon kazasından sonra ortaya çıkan hukuksal sorunlarla ilgilenmesi için kurulmuştu, ancak daha sonrasında sürekli bir komite haline getirildi. Görevi, Örgütün ilgi alanına giren konularda hukuksal çalışmaları yürütmektir.

4.2.6. Teknik İşbirliği Komitesi

Teknik İşbirliği Komitesi (TC), Örgütün denizcilik alanında özellikle geliştirmekte olan ülkelere teknik yardım sağlanması yönündeki çalışmalarında eşgüdümü sağlamak üzere kurulmuştur. IMO'nun Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde sözleşmesinde teknik işbirliği komitesi kurması kararlaştırılan tek örgüt olması, çalışmalarında teknik yardımın ne kadar önemli olduğunun da bir kanıtıdır [19].

Teknik İşbirliği Komitesinin başlıca görevi, Birleşmiş Milletlerin kabul ettiği projeler için teknik işbirliğini sağlamaktır. Teknik yardım programının amacı, pek çoğu geliştirmekte olan ülkeler sınıfındaki devletlere IMO Sözleşmeleri'ni uygulamaya geçirmede, SOLAS Sözleşmesinde ve diğer sözleşmelerde belirtilen standartlara ulaşmada yardımcı olmaktır. Bu programın bir parçası olarak, IMO tarafından hükümetlere önerilerde bulunmak üzere bir danışmanlar grubu oluşturulmuş olup her yıl Örgüt tarafından organize edilen çeşitli seminerler, atölye çalışmaları ve diğer benzeri etkinliklerle IMO kurallarının uygulamaya geçirilmesine çalışılmaktadır. Bunlardan bazıları IMO genel merkezinde ve gelişmiş ülkelerde yapılabildiği gibi, bazıları da geliştirmekte olan ülkelere düzenlenmektedir [21].

4.2.7. Kolaylaştırma Komitesi

Kolaylaştırma Komitesinin (FC) görevi, IMO'nun uluslar arası deniz trafiğinin kolaylaştırılması yönündeki etkinliklerini ve işlevlerini yürütmektir. Bunların amacı, formalitelerin azaltılması ve gemilerin limanlara giriş ve çıkışlarında gerekli belgelerin basitleştirilmesidir.

4.2.8. Sekreteryaya

IMO'nun Londra'da üslenmiş olan bir Genel Sekreter ile 300 personelden oluşan bir sekreteryası vardır. Sekreterlik örgütün idaresinden sorumludur. IMO merkezi Londra'dadır ve merkezi İngiltere'de bulunan tek Birleşmiş Milletler kuruluşudur.

4.2.9. Danışman Örgütler

IMO ticaretle, sigortayla ve çevreyle ilgili birçok sivil toplum örgütünü danışman olarak kabul etmiştir. Sivil toplum örgütlerinin toplantılarda oy verme hakları yoktur ama öneri kağıtları verebilirler, ayrıca ICS (Uluslararası Deniz Ticaret Odası), OCIMF (Petrol Şirketlerinin Uluslararası Denizcilik Forumu) gibi kuruluşların, örgüt üzerinde büyük etkisi vardır [22].

4.3. IMO'nun Çalışma Sistemi

IMO'nun bütün komiteleri, bütün üye ülkelerin eşitlik ilkesine göre katılımına açıktır. IMO sekreteryasına Genel Sekreter başkanlık eder. Genel Sekretere bu görevinde 300 uluslararası sivil memur yardımcı olur. Genel Sekreter, Genel Kurulun da onayıyla Konsey tarafından tayin edilir.

Bir uluslararası sözleşmenin ilk çalışmaları bir alt komite ya da komite bünyesinde yapılmaktadır. Daha sonra ortaya çıkan taslak, Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde yer alan ve IMO üyesi olmayan ülkeler de dahil olmak üzere bütün ülkelere delegasyonların davet edildiği uluslararası konferansa sunulur. Konferans, taslağa son şeklini verir ve bu şekilde sözleşme haline gelen metin, hükümetlerin imzasına açılır. Kabul edilen bir sözleşmenin yürürlüğe girmesi için belli koşulların yerine gelmesi gerekir, bunların arasında en önemlisi sözleşmenin belli sayıda ülke tarafından imzalanmasıdır. Bir sözleşmeyi imzalayan devlet, onu uygulamak ve kendi iç hukukuna geçirmek zorundadır.

Genel Kurul tarafından kabul edilen kod ve kararların hükümetler üzerinde bağlayıcılığı yoktur, bununla birlikte bu karar ve kodlar içerikleri açısından büyük önem taşıyabilirler, pek çok durumda da bunlar ülkeler tarafından kendi iç hukuklarına geçirmek suretiyle uygulama alanı kazanırlar.

IMO'nun etkinliği kararlar, kodlar ve konvansiyonlar şeklinde sonuçlanır; kararlar bağlayıcı olmayan, konsensüslerle ortaya çıkarılmış tavsiyelerdir; konvansiyonlar ve kodlar, önce bir karar şeklinde ortaya çıkar ve uygulamayla şekillenir ve kod yada konvansiye dönüşür. Yeni yöntem uyarınca, MSC tarafından yapılan değişiklikler belli sayıda ülke tarafından karşı çıkılmadığı müddetçe, önceden belirlenmiş bir tarihte kendiliğinden yürürlüğe girecektir. Buna "sessiz kabul" (Tacit Acceptance) yöntemi adı verildi.

Tavsiye kararları, kod formunda da olsalar hükümetler üzerinde bağlayıcı değildir ancak, bunlar ulusal düzenlemeler ve gerekliliklerin şekillendirilmesinde yol gösterici olma özelliği taşırlar. Birçok ülke, bu kararları kendi iç hukukuna geçirmek suretiyle uygulamaktadır, buna kendi ülkemizden örnek vermek gerekirse, IMO'nun Türk Boğazları ile ilgili A.827(19) sayılı kararı içerisindeki hükümlerden bazıları, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğünde de yer almaktadır.

Bazı durumlarda, bir sözleşmede ilgili referansın gösterilmesi durumunda, bazı önemli kodlar bağlayıcı hale getirilebilmektedir. Bu tavsiye kararları genellikle sözleşmelerin ve bazı durumlarda da temel kodların ve ana hatların uygulanmasında yardımcı olmak ve destek olmak amacını taşırlar. Gerekli durumlarda, IMO Kararları, uygulamalardan elde edilen deneyimler ışığında belli bir konuda yol gösterici olması amacıyla alınabilir. Diğer hallerde tavsiye kararları belli kurallarla ilgili ortaya çıkan soru işaretlerini ortadan kaldırmak amacını taşırlar ve böylelikle bu kuralların bütün ülkelerde aynı şekilde anlaşılmasını ve uygulanmasını sağlarlar.

Tavsiye kararlarında yer alan hükümler, bazen de ilgili sözleşmelere değişiklik yapılması yoluyla eklenebilirler. Tavsiye kararları, hükümler veya gerekliliklerin hükümetlere dikkate alabilmeleri amacıyla orantısız olarak daha hızlı ulaşmasını sağlarlar. Ayrıca, hükümetlerin tavsiye kararları ile ilgili iç hukuk uygulamaları da uluslararası hukuksal sonuçları olabilen resmi uluslararası anlaşmalara oranla daha kolay olmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, komite ve alt komiteler aracılığıyla çalışmalarını yürütür. Bütün bu alt organlar, üye ülkelerin temsilcilerinin katılımıyla toplanırlar ve bazı Birleşmiş Milletler kuruluşları ile resmi olarak IMO bünyesine kabul edilmiş olan uluslararası meslek kuruluşları ya da hükümet kuruluşları da bu çalışmalarda katkıda bulunurlar. Bu tür işbirliği anlaşması çerçevesinde IMO bünyesinde danışman düzeyinde çalışmalara katılması için 30'dan fazla hükümetler arası kuruluşa ve 50'yi aşkın meslek kuruluşuna izin verilmiş olup, bu kuruluşlar gözlemci statüsü ile komitelerde ve alt komitelerde çalışmalara katılmakta, gerekli gördüklerinde söz alıp konuşabilmekte, ancak yapılan oylamalarda oy kullanamamaktadırlar. Bu örgütler geniş bir yelpaze içerisinde denizcilik, hukuk ve çevresel konularda etkinlikleri olan kuruluşlardır ve bilgi, belge ya da uzman önerisi sağlamak suretiyle çeşitli IMO organlarında ve komitelerde katkıda bulunmaktadırlar [24].

4.3.1 Deniz Güvenliği Komitesi Toplantılarında Uygulama

Çalışmalara ilk gün genel kurulda gündemin okunmasıyla başlanmaktadır. Gündemle ilgili kısa sunuş konuşmalarından sonra, ayrıntıları görüşmek için çalışma grupları oluşturulmaktadır. İsteyen ülkeler ve organizasyonlar kendilerini yazdırarak bu çalışma gruplarına katılabilmektedirler [24].

Çalışma grupları ayrı salonlarda, sadece kendi konuları ile ilgili müzakereleri yapmaktadırlar, sonuç olarak ortaya çıkan rapor genel kurula sunulmaktadır. Genel kurulda rapor okunarak son sözler dinlenmekte olup, MSC raporuna geçirilmektedir.

4.4. IMO'nun Önemi

IMO, hükümetleri uluslararası bir şemsiye altında birleştirmek ve böylece seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunmasına yönelik teknik çalışmalar yapan müdahaleci olmayan bir örgüt olarak düşünölmüş ve kurulmuştur. Ancak II. Dünya Savaşı sonrasında tanker kazalarında görölen artma ile dünyadaki gemi filolarında karşılaşılan hızlı büyüme IMO'nun öneminin artmasına neden olmuştur. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi bu önemi daha da arttırmıştır.

Amaçladığı hedeflere ulaşabilmesi için, geride kalan yıllar içerisinde IMO, deniz güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve benzeri konularda 40 uluslararası sözleşmenin kabul edilmesi çalışmalarını yürütmüş ve yine aynı konularda 700'ün üzerinde kod ve kararı kabul etmiştir [25].

Yıllar içerisinde IMO tarafından kabul edilmiş bazı temel tavsiye kararları ve kodlar şunlardır: Uluslararası Denizde Tehlikeli Yüklerin Taşınması Kodu (ilk kabul tarihi:1965), Katı Dökme Yükler için Güvenli İşlem Kodu (1965), Uluslararası İşaretler Kodu (IMO Bu Kodun yürütölmesini 1965 yılında devraldı), Dökme Halde Tehlikeli Kimyasal Madde Taşıyan Gemilerin İnşa ve Donanımı Hakkında Kod (1971), Güvertede Kereste Yökü Taşıyan Gemiler için Güvenli İşlem Kodu (1973), Balıkçılar ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği Hakkında Kod (1974), Dökme Halde Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin Güvenliği ve Donanımı Hakkında Kod (1975), Dinamik Destekli Deniz Araçlarının Güvenliği Hakkında Kod (1977), Açık Deniz Hareketli Sondaj Ünitelerinin İnşası ve Donanımı Hakkında Kod (1979), Gemilerde Güröltü Seviyesi Hakkında Kod (1981), Nökleer Ticaret Gemilerinin Güvenliği Hakkında Kod (1981), Özel Amaçlı Gemilerin Güvenliği Hakkında Kod (1983), Uluslararası Gaz Taşıyıcı Gemiler Kodu (1983), Uluslararası Dökme Kimyasallar

Kodu (1983), Dalma Sistemlerinin Güvenliği Hakkında Kod (1983), Uluslararası Tahılların Dökme Halde Güvenli Taşınması Kodu (1991), Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (1993), Uluslararası Yüksek Hızlı Deniz Araçlarının Güvenliği Kodu.. [24].

Diğer önemli tavsiye kararları arasında trafik ayırım şemaları; Standart Deniz Haberleşme Kalıpları gibi teknik el kitaplarının oluşturulması, IMO Arama ve Kurtarma El Kitabı, IMO Deniz Kirliliği El Kitabı bulunmaktadır.

Yıllar içerisinde IMO'da değişen koşullara ve gereksinimlere uyum sağlamak üzere evrim geçirmiştir. İlk zamanlarında IMO, uluslararası kodlar ve sözleşmelerin hazırlanması üzerinde yoğunlaşmaktayken günümüzde IMO bu sözleşmelerin, kodların ve diğer kuralların ölkeler tarafından kabul edilip iç hukuka geçirilmesi ve etkin bir şekilde uygulanması ile de ilgilenmektedir.

IMO kurallarının uygulanmasının yararları pek çok konuda kanıtlanmış bulunmaktadır. Örneğin, denizde petrol kirliliği konusunda, bugün 20 yıl öncesi olduğundan daha az tehlike bulunmaktadır. IMO tarafından onaylanmış trafik ayırım şemalarının uygulanmakta olduğu deniz alanlarında kaza sayısında meydana gelen önemli azalma, bunun kanıtıdır.

5. BOĞAZLAR BÖLGESİ TRAFİK DÜZENLERİ

5.1. Giriş

Türk Boğazları'nın hukuki statüsünü belirleyen Montrö Sözleşmesinin Boğazlar'da artan deniz trafiği üzerine yaşanan sıkıntıları gidermekte yetersiz kalması yeni düzenlemeler yapılması gereğini ortaya koydu. Türkiye bu zaman içerisinde hukuksal boşlukları doldurmak ve trafiğe yönelik düzenlemeler yapmak maksadıyla 1965 ve 1982 yıllarında çıkarttığı liman tüzüklerini kullanmış ancak bu düzenlemeler yeterli olmamıştır.

Boğazlar bölgesinde seyir güvenliğinin sağlanması için 1990'lı yılların başlarında yapılan geniş çaplı çalışmalar müteakip yıllarda nispeten daha olumlu sonuçlar vermiştir.

Türk Boğazları'nda teknolojik gelişmelerin yarattığı sorunlarla ilgili ilk çalışmalar 1960'lı yıllarda başlamıştır. 1968 yılı Aralık ayında Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği "İstanbul'da Deniz Trafiği ve Çevrenin Can – Mal Güvenliği" başlıklı bir rapor hazırlamıştır. 1981 yılında Milli Güvenlik Kurulu "Türk Boğazları'nda Navigasyonun Yeniden Düzenlenmesi Çalışmaları" başlıklı bir rapor hazırlatmıştır [12].

Türkiye, seyir güvenliğini artırmak için 1936 dan sonra ilk düzenlemeyi, 1982 yılında yapmıştır. (R.G.09.04.1982 t.8/4538) 1982 yılında İstanbul Boğazı'nda o güne kadar uygulanmakta olan sol trafik düzeninden, sağ trafik düzenine geçilmiş azami sürat 10 deniz mili ile sınırlandırılmıştır.

5.2. 1982 Tarihli Limanlar Tüzüğü

1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği 618 sayılı Limanlar kanununun 2. maddesine atıfta bulunularak çıkarılmıştı.

Boğazlar Bölgesi'nde seyir ile ilgili yapılan 1982 tarihli değişiklikler, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 22/1-2-3-4 ile madde 35/c hükümleri ile 1972 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesinin kural 1, a ve d hükümleri uyarınca IMO'ya bildirilmiştir.

İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesinde, "İstanbul Boğazı'nın geçiş için ayrılan, seyre elverişli kuzey ve güney yönlü trafik için iki trafik şeridi ve bu şeritleri ayıran bir orta çizgiden oluşan ve kuzeyde Türkeli Fenerini Anadolu Fenerine birleştiren çizgi ile güneyde Ahırkapı Fenerini Kadıköy Inciburnu Mendirek fenerine birleştiren çizgi arasında kalan alanına Boğaz Geçit Yolu denir" hükmüne yer verilmiştir. Daha sonra da Boğaz Geçit Yolu'nun coğrafi noktalarla tanımı yapılmıştır. 1982 tarihli tüzüğün 9. maddesinde de, İstanbul Liman sınırları içerisinde seyreden bütün gemilerin seyir ve can güvenliği açısından tüzük kurallarına uyması gerektiği vurgulanmıştır.

Marmara denizinden, Karadeniz'e seyredecek gemilerin kuzey yönlü trafik şeridini, Karadeniz'den Marmara denizine geçecek gemilerin ise güney yönlü trafik şeridini kullanacakları belirtilmiştir. Gemilerin, Boğazlar'ın girişinden çıkışına kadar, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarına uygun olarak seyretmeleri ve zorunlu olmadıkça orta çizginin soluna geçemeyecekleri belirtilmiştir.

İstanbul Liman Tüzüğü, 8 bölüm ve 80 maddeden oluşmaktaydı. Gemilerin zorunlu olmadıkça öndeki gemiyi geçemeyecekleri, karaya nazaran hızlarının 10 mili aşmayacağı ve belirli bölgelerde demirleyemeyecekleri ve denizi kirletemeyecekleri hükümleri yer almıştır [26].

1982 tarihli Limanlar Tüzüğü'nün en önemli eksiği, akıntı, rüzgar, görüş mesafesi ve gemilerin büyüklüğü gibi seyir güvenliği ile doğrudan alakalı konularda hükümler içermemesidir. Bu eksikliklerin kendini gösterdiği en önemli konu 1 Haziran 1982 ile 1 Haziran 1994 tarihleri arasında Boğazlar'da yaşanan kazalar olmuştur. Bu tarihler arasında Boğazlar Bölgesi'nde 47 kişinin ölümüyle sonuçlanan 218 kaza meydana gelmiştir [27]. Bu kazaların büyük çoğunluğunu çarpma (%57), karaya oturma (%22) ve kıyıya çarpma (%8) gibi seyirle ilgili hatalar oluşturmuştur [28].

İstanbul Boğazı'ndan, keskin dönüşler nedeniyle 300 metreden büyük iki geminin çarpışmadan aynı anda geçmesinin mümkün olamayacağına ve herhangi bir kaza olmaması için karşı yönden gelen gemi geçişlerinin durdurulması gerektiğine dair görüşler varken [29], yapılan kaza analizlerinde kazaların sebepleri arasında, akıntıların gereğince dikkate alınmaması ve rota değiştirme yerlerinde dönüşe geç başlanmasının önemli bir yer tuttuğu belirtildiği halde [30], yine İstanbul Boğazı'nda

meydana gelen kazalarda, sis ve kar sebebiyle görüş uzaklığının 0.5 mil ve altına düşmesinin de önemli bir rol oynadığı görüldüğünde [31] 1982 tarihli Limanlar Tüzüğü'nün seyir güvenliğini sağlamada neden yetersiz kaldığı daha kolay anlaşılabilecektir.

5.3. 1994 Tarihli Tüzüğün Hazırlanmasına Etki Eden Gelişmeler

Türk Boğazları Bölgesi için yeni bir trafik düzeni hazırlama fikrinin temelini başlıca 4 nedene dayandırabiliriz. Bunları, Boğazlar'ın tabi yapısından kaynaklanan nedenler, mevcut trafikten kaynaklanan nedenler ve potansiyel artıştan kaynaklanan nedenler ve 1982 tarihli limanlar tüzüğü'nün seyir güvenliğini sağlamada yetersiz kalması şeklinde sıralayabiliriz.

Tablo 5.1 1982-1994 Yılları Arasında Boğazlardan Geçiş Sayısı, Tonaj Miktarı ve Kaza Sayısı (Yabancı Ticaret Gemileri) [32]

Yıllar	Geçiş Sayısı	Tonaj Miktarı	Kaza Sayısı
1994	19.734	91.575.535	22 **
1993	23.414	117.626.723	16
1992	22.530	114.294.604	17
1991	19.703	109.928.619	23
1990	20.515	139.856.087	30
1989	21.235	160.552.887	14
1988	22.332	167.634.501	16
1987	20.670	149.744.757	17
1986	19.906	143.407.903	16
1985	19.758	140.244.416	19
1984	21.191	146.323.977	9
1983	20.774	134.379.759	14
1982	21.055	127.809.034	5***

** Yeni (1994) Boğazlar Tüzüğü'nün ulusal olarak yürürlüğe girdiği 1 Haziran 1994 tarihine kadar olan kazaları kapsamaktadır.

*** 1 Haziran 1982 tarihinden sonraki kazaları kapsamaktadır.

Yukarıdaki tabloda gösterildiği gibi 1994 yılında toplam tonajı 91.575.535 ton olan 19.734 yabancı bayraklı gemi Boğazlar'dan geçiş yaparken, 1993 yılında bu rakam 23.414 gemi ve toplam 117.626.732 ton tonaj seviyesine ulaşmıştır. [27] 1936 yılında Montrö sözleşmesi imzalandığında en büyük Türk bayraklı gemi 13 bin tonluk Selameti Derya gemisiydi [33] ve günde sadece iki büyük gemi Boğazlar'dan geçmekteydi. Yine o dönemde bugünün 350 metrelik gemilerine karşın, en büyük gemi 60 metre boyundaydı.

Montrö Sözleşmesinin imzalandığı yıldan iki yıl sonra, 1938 yılında Boğazlar'dan geçiş yapan gemi sayısı 5.601, toplam tonajı ise 10.762.266 tondur. 1993 yılındaki gemi geçiş sayısı 23.414, toplam tonaj miktarı ise, 117.626.723 tondur, yani 55 yıl sonra gemi trafiğinde % 318, toplam tonajda % 993 gibi büyük bir artış yaşanmıştır. [34] Sadece, 1960 yılından 1994 yılına kadar gemi trafiğinde %150'lik bir büyüme yaşanırken, tonajdaki değişiklik oranı % 400 olarak gerçekleşmiştir [35].

Tablo 5.2 01.06.1982 – 30.04.1994 Tarihleri Arasındaki Kazalar Ve Özellikleri [36]

Kazanın Şekli	Kazayı Kaç Gemi Yaptı	Yüzdesi	Klavuz Alan Gemi Sayısı	Kirliliğe Sebep Olanlar	Can Kaybı
Çarpma	168	57	19	3	39
Karaya Oturma	65	22	8	-	-
Kıyıya Çarpma	24	8	4	-	-
Yangın	25	8	5	-	1
Diğerleri	14	5	5	-	7
Toplam	208 Kaza 296 Gemi	100	40	3	47

Potansiyel artıştan kaynaklanan nedenler ise, Türk Boğazları hinterlandında büyüme, Hazar petrollerinin taşınmasına ilişkin projeler olarak sıralanabilir. 1991 yılı sonunda Sovyetler Birliği'nin resmen dağılması, Türk Boğazları'nı yakından ilgilendiren önemli bir gelişmenin de yaşanmasına sebep olmuştur. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Karadeniz'e kıyısı olan bağımsız devletlerin sayısında önemli bir artış yaşanmış bu da Boğazlar trafiği üzerinde olumsuz bir etki yapmıştır. Nitekim, Bulgaristan ve Romanya'nın yanı sıra, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ortaya çıkan Ukrayna, Moldova, Rusya Federasyonu ve Gürcistan'da Karadeniz'e doğrudan kıyıdaş devletler olmuşlardır. Böylece tarihte ilk kez 6 devlet aynı anda Karadeniz'e doğrudan sahildar hale gelmiştir. Ayrıca, Azerbaycan ve Ermenistan Karadeniz'e doğrudan kıyıdaş olmamakla birlikte, bu denizle yakından ilgili devletlerdir. Aynı zamanda Orta Asya Türk Cumhuriyetleri; Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın deniz yoluyla dünyaya açılmaları genelde Karadeniz'le mümkündür. Bu durum Karadeniz'le ve bu denizin tek çıkışı olan Türk Boğazları ile ilgili devlet sayısını 13'e yükseltmektedir. [6] Bu devletlerin kendi gemileriyle ticaret yapmayı hedefledikleri savından hareketle Boğazlar'dan geçecek gemi sayısının artma eğiliminde olduğu değerlendirilebilir. Türkmenistan'la Kasım 1994 yılında dış ticaretinin Trabzon limanı üzerinden yapılmasına dair anlaşma imzalanmıştır.

25 Eylül 1992 tarihinde Main - Tuna ve Tuna - Ren iç su yolları birbiriyle bağlantılı hale getirilmiştir. Boğaz trafiğinde önemli bir artışa sebep olabilecek, Main – Tuna ve Tuna – Ren iç su yollarının birbiriyle bağlantılı hale getirilmesi ile, Hollanda'nın Amsterdam şehrinden hareket eden bir geminin Avrupa iç su yolu ile Romanya'nın Köstence Limanına gelmesi mümkün hale gelmiştir. 171 km uzunluğunda ve 16 havuzdan oluşan Main - Tuna bağlantısı ile 15 ülkeyi kapsayan 34.488 km uzunluğuna erişen Avrupa su yoluna 2860 kilometrelik Tuna Nehri de dahil olmuştur. Bu projede 55 metre genişlik ve 4 metre derinliğe sahip olan kanal 3300 tonluk gemilerin geçişlerine imkan sağlamaktadır. Küçük tonajlı gemilerin kullandığı bu su yolu ile Boğazlar trafiğindeki küçük tonajlı gemi sayısında artış yaşanmaya başlamıştır. Ayrıca, küçük tonajlı gemilerin bu su yolu vasıtasıyla taşıyıp Karadeniz limanlarında biriktirdiği yüklerin dünyanın okyanus aşırı bölgelerine büyük gemiler ile taşınması projeleri de Türk Boğazları'ndaki büyük gemi trafiğinde artışa sebep olan diğer bir nedendir [37].

Hazar petrollerinin Boğazlar'dan taşınmasına ilişkin projelerde, 2010 yılına kadar tam kapasite üretime geçirilmesi planlanan Azeri ve Kazak petrollerinin dünya

piyasalarına Boğazlar üzerinden pazarlanması girişimi trafiğin dolayısıyla seyir tehlikelerinin artmasına yönelik potansiyel bir plan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Söz konusu projeye göre Azeri ve Kazak petrolü boru hatlarıyla Rusya'nın Novorossik limanına taşınmakta, oradan da Boğazlar yolu kullanılarak petrol uluslararası piyasalara ulaştırılmaktadır. BP, Amoco, Penzoil ve Botaş'ın oluşturduğu ortak çalışma grubunun hazırladığı bir raporda halihazır trafiğin yılda 100 milyon ton artacağı hesaplanmıştır [38].

Boğazlar'da mevcut trafiğin ortaya çıkardığı problemler göz önüne alındığında, Boğazlar'ın söz konusu petrol taşımacılığı için transit yol olarak kullanılamayacağı anlaşılmaktadır. Boğazlar halihazırda Rusya'nın neredeyse petrol üretiminin yarısını ihraç ettiği kuzey rotası içerisinde en önemli halkayı oluşturmaktadır. Rusya, Boğazlar yoluyla her yıl yaklaşık 30-35 milyon ton petrolünü dünyaya pazarlamaktadır. Hazar petrolleri için de bu rotada karar alındığı taktirde bu miktar 2010 yılına kadar ikiye katlanacak ve yılda ortalama 35-40 milyon ton ek petrol daha Boğazlar'dan taşınacaktır. Bu durumun gemi trafiğinde artışa yol açması kaçınılmazdır. Her yıl 36 milyon ton petrolün orta büyüklükteki tankerlerle taşındığı varsayılırsa, bunun için yılda 1460 tankere ihtiyaç vardır ki, bu da Boğaz trafiğine 2.920 (her gemi petrol yüklemek için de Boğazlar'dan geçeceğinden) yeni geçişin eklenmesi demektir. Şayet 10 bin tonluk daha küçük tankerlerle taşıma gerçekleşirse, bu durumda da 6400 yeni geçiş söz konusu olacaktır. Şayet petrolün 100 bin tonluk dev tankerlerle taşındığı varsayılırsa, bu durumda 360 tankere ihtiyaç vardır, bu da yılda Boğazlar'dan 720 geçiş anlamına gelir. Başka bir deyişle, her gün iki dev tankerin Boğazlar'dan geçişi anlamına gelmektedir. [39] Azerbaycan'ın Hazar petrollerinin yanı sıra, Kazak petrolünün de Novorossisk limanı üzerinden Karadeniz'e, oradan da Boğazlar'dan taşınması söz konusu olduğunda, tanker trafiğinde de patlama yaşanacaktır. Zira, Kazakistan'ın Tengiz bölgesinden çıkarılacak petrolün yavaş yavaş arttırılarak yılda 35-40 milyon tona çıkarılması hedeflenmektedir. Bu durumda kaba bir hesapla Rusya, Azerbaycan ve Kazakistan'a ait yılda yaklaşık 120 milyon ton petrol Boğazlar'dan taşınacak ve günde en az 12 büyük tanker karşı karşıya gelecek demektir [30]. Bu da kaza riskinin ve Boğazlar Bölgesi'ne yönelik tehdidin katlanması anlamına gelecektir.

Tankerlerin Boğazlar'dan geçişlerinin, Boğazlar'da kaza riskini arttırdığı ve tehdidin tankerlerin geçiş sayısının artmasıyla daha da büyüyeceği sayısal bağlamda da karşımıza çıkan bir gerçektir. 1 Mayıs 1982 ile 30 Nisan 1994 tarihleri arasında Türk

Boğazları Bölgesi'nde vuku bulan toplam 207 kazanın 35'inde tankerler yer almıştır [36].

Türk Boğazları Bölgesi'nde hızla artan gemi trafiğinden kaynaklanan problemlerin halledilmesi için geniş çaplı yeni bir tüzük hazırlanması ile ilgili ilk teklifler 1960'lı yılların sonlarına doğru ortaya çıkmaya başlamıştır. 1968 yılında Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği tarafından, yeni bir tüzük teklifi gündeme getirilmiştir. Türkiye Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği tarafından da 1987 yılında "Türk Boğazları'ndan Geçiş ve Çevre Güvenliği" konulu bir rapor hazırlanmış [40] ve bununla birlikte incelenmek üzere Ulaştırma Bakanlığına "Türk Boğazları'nda Trafik Ayırım Şeması " adıyla rapor şeklinde sunulmuştur [41].

Türk Boğazları ile ilgili olarak yeni bir tüzük hazırlanması için 1990 yılında 30 kişilik bir heyet teşkil edilmiştir [40]. Yeni tüzüğün en önemli bölümünü oluşturacak radar kontrollü trafik ayırım şemasının hazırlanması yönündeki çalışmalara ise 1991 yılında başlanmıştır [42].

12 Kasım 1992 tarihinde İstanbul'da "Uluslararası Denizde Güvenlik Konferansı" adıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) yetkililerinin de katıldığı geniş katılımı bir uluslararası konferans, Deniz Ticaret Odası, Deniz Hukuk Derneği, Kılavuz Kaptanlar Derneği, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği ve Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneğinin ortak girişimi ile gerçekleştirilmiştir [43].

Yeni bir tüzük hazırlanması ile ilgili teklif ve konferanslar dizisi ve 1990 yılında görevlendirilmiş 30 kişilik heyet bu konudaki çalışmalarını 1993 yılı sonunda tamamlamış ve Boğazlar trafiğini düzenleyecek yeni tüzük hazırlanmıştır.

5.4. 1994 Tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük

Yukarıda hazırlık çalışmaları ve fikri dayanakları özetle anlatılmaya çalışılan tüzük, 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceği belirtilerek kabul edilmiş, bu tarihte de nedenleri daha sonra açıklanacağı üzere ulusal olarak uygulanmaya başlanmıştır.

1994 tarihli yeni tüzük, Boğazlar trafiğini düzenleyen, ancak yetersiz kalan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliğinin yerini almıştır.

1 Kasım 1994 tarihinde uluslararası olarak yürürlüğe giren “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük” isimli yeni düzenleme; amaç, kapsam ve tanımlar, genel hükümler, Boğazlar’dan geçiş, Boğazlar ve Marmara Bölgesi için ortak hükümler, İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeni bölgesine ilişkin kurallar, Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni bölgesine ilişkin kurallar ve çeşitli hükümler başlıkları altında 7 bölüm ve toplam 59 maddeden oluşmaktaydı.

Boğaz trafiğine yeni düzenlemeler getiren tüzük, 1936 Montrö Sözleşmesine uygun olarak ticari gemilerin geçişine seyir güvenliği gerekçeleri dışında herhangi bir sınırlama ve yasak getirmezken, ticari gemileri değişik kategorilere ayırarak güvenli seyir sağlanabilmesi için farklı kurallar getirmiştir. Bu tüzüğe göre ticari gemiler; uzunluğuna göre 150 metreden uzun, ağırlığına göre 500 gross tondan ağır; yüksekliğine göre 58 metreden yüksek, yüküne göre nükleer veya tehlikeli madde taşıyan, şeklinde kategorilere ayrılmıştır.

Tüzük ile ayrıca gemilerin hızlarına, rüzgar ve akıntının durumuna göre sınırlamalar getirilmiş ve görüş mesafesinin 0.5 milin altına düşmesi halinde Boğazlar’ın trafiğe tamamen kapatılması kararlaştırılmıştır. Denizi kirleten gemilere cezalar getirilmiş, gemilerin yüklerini önceden bildirmeleri şartı da konulmuştur. Yeni tüzük ile getirilen en önemli düzenlemelerden birisi de, 150 metreden büyük gemilerin geçişlerinde manevra zorunluluğu dikkate alınarak Boğaz trafiğinin karşı yönden gelen trafiğe kapatılması kararı olmuştur.

Bu tüzük ile tesis edilen geçişin esasları şu şekildedir:

Boğazlar ve Marmara Bölgesi’ndeki deniz trafiğinin düzenlenmesindeki amaç, ulaşım (seyir), can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamaktır (md.1). Bakanlar Kurulu, bu düzenlemeleri yaparken, 618 sayılı Limanlar Kanunu madde 2’ye dayanmıştır (md.58).

Söz konusu tüzük, ulaşım, can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamak için, her şeyden önce, uluslararası hukuka uygun olarak, trafik ayırım düzeni tesis etmiştir (md.4). Bütün gemiler (ticaret gemileri, savaş gemileri ve devlet gemileri), bu amaçla, belirlenen veya belirlenecek olan ulaşım kurallarına ve yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır (md.5).

Diğer yandan, Boğazlar’dan geçecek gemilerin teknik donanımlarının yüksek olmasını sağlamak amacıyla, uluslararası kurallara göre, denize elverişli olmaları koşulu ve diğer bazı teknik koşullar da aranmaktadır (md.6). Ancak, geminin aranan bu ve diğer bazı teknik özelliklere sahip olmaması, geminin Boğazlar’dan geçişi için

bir engel oluşturmamaktadır. Bu tür durumlarda ilgili gemiler, geçiş güvenliği için alınacak diğer önlemlerle Boğazlar'dan geçebileceklerdir (md.10).

Boğazlar'dan geçecek gemiler, Türkiye'nin (Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı) ulaşım güvenliği için gerekli önlemleri alabilmesi ve trafik düzenlemelerini yapabilmesi için, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndaki Trafik Kontrol Merkezi'ne seyir planı (SP-1) vermekle yükümlü tutulmuştur (md.7-8-9).

Bu kapsamda; IMO (Uluslararası Denizcilik rgt) tarafından tehlikeli yük olarak kabul edilen (petrol ve türevleri dahil) yükleri taşıyan gemiler, MARPOL Sözleşmesinde (Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin nlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme) ve eklerinde sözü edilen kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş veya bu amaçla işletilen gemiler ile 500 gross ton ve daha büyük gemiler, Boğazlar'a girişten en az 24 saat önce, bu geçişlerini ve kendilerini tanıtacak bilgileri trafik kontrol merkezine bildirecek ve seyir planlarını vereceklerdir (md.7). Bu gemiler, ayrıca, Boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce veya bu bölgeye 20 deniz mili kala (hangisi önce gerçekleşirse) durumlarını ve kendilerini tanıtacak bilgileri bir kez daha VHF radyo kanallarıyla bildirecekler ve daha önce verdikleri seyir planını gncelleyeceklerdir (md.8). Boyları 20 metreden daha büyük gemiler ise, bu yükümlülüklerini ve kendilerini tanıtacak bilgileri, boğaz ağzına 5 deniz mili kala yerine getireceklerdir (md.9).

Boğazlar'dan geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla, seyir (ulaşım) sırasında otomatik pilotaj yasaklanmış ve yedek dmen donanımı için her an kullanılmaya hazır ve başında görevli bulundurulması zorunluluğu getirilmiştir (md.15).

Seyir sırasında, hız sınırlaması da getirilerek normal hava koşullarında, kural olarak, karaya göre 10 deniz mili (md.17) olarak belirlenmiştir.

Seyir halindeki gemilerin zorunluluk olmadıkça, önlerindeki gemileri geçmeleri yasaklanmış ve seyir halindeki gemiler arasında belirli bir mesafenin (en az 8 gomina) bulunması zorunlu hale getirilmiştir (md.18).

Ulaşım güvenliği için seyir halindeki gemilerin belirlenen trafik şeritleri içinde yol almaları da n görülmüş ve aksine davranışlar çeşitli yaptırımlara bağlanmıştır (md.25).

Ulaşım, can, mal ve evre güvenliği nedeniyle, boyu 150 metre veya daha büyük olan gemilerin, Boğazlar'dan ve Marmara Bölgesi'nden geçebilmeleri, özel izne bağlanmıştır. Bu nitelikte bir geminin donatanı veya işletmecisi, seferin planlanması aşamasında, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına gemi ve yükü hakkında bilgi verecektir. Bu makam, Boğazlar'ın morfolojik yapısını, fiziksel durumunu, geminin

boyutlarını ve manevra yeteneğini ve deniz trafiğinin durumunu dikkate alarak bir değerlendirme yapacak ve sonucu ilgiliye bildirecektir (md. 29). Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı bu yetkisini olumsuz yönde kullanırken, üzerinde durması gereken husus "teknik özellikler" ve özellikle "fiziksel olanaksızlıklar" halleri olması gerekir. Aksine bir değerlendirme, Montrö Sözleşmesi madde 2'ye ve uluslararası deniz hukuku kurallarına ters düşebilecektir. Çünkü, uluslararası deniz hukuku kurallarına göre, uluslararası ulaşım için kullanılan boğazlardan geçiş engellenemez. Bu kural, yerleşmiş bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralıdır.

Tehlikeli yük (petrol ve türevleri dahil) taşıyan ve boyu 150 metreden daha büyük gemilerin Boğazlar'dan geçişi, özel bir seyir rejimine bağlanmıştır. Bu nitelikte bir geminin İstanbul Boğazı'na girmesi halinde, Boğaz'dan çıkana kadar, aynı nitelikte bir başka gemi İstanbul Boğazı'ndan içeri alınmayacaktır (md.42). Çanakkale Boğazı'nda ise, bu tür gemiler için durum biraz daha farklıdır. Bu tür gemiler, Çanakkale Boğazı'ndan, aralarında 20 deniz millik bir mesafeyi koruyarak, aynı yönde geçiş yapabileceklerdir. Ancak, bu nitelikte bir gemi Çanakkale Boğazı'ndan çıkış yapmadan, ters yönden gelen aynı nitelikteki bir başka gemiye Boğaz'a giriş izni verilmeyecektir (md.52). Bu tür bir düzenlemedeki amaç, geçişi engellemek değil, geçişin güvenliğini sağlamak, can ve mal emniyeti ile çevreyi korumaktır.

Çevre ve ulaşım güvenliğinin daha iyi sağlanabilmesi için, nükleer güçle çalışan veya nükleer yük veya atık taşıyan gemilerin, seferin planlanması aşamasında, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından, tehlikeli yük ve zararlı atık taşıyan gemilerin ise Çevre Bakanlığından izin almaları zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca, bu nitelikteki gemilerin ve tehlikeli yük (petrol ve türevleri dahil) taşıyan gemilerin, IMO tarafından belirlenen kurallara ve niteliklere sahip olmaları ve yüklerini de bu kurallara uygun olarak taşımaları koşulu aranmaktadır (md.30).

Çevre kirliliğinin önlenmesine önem veren bu yeni düzenleme ile Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde gemilerin denize moloz, safra, çöp atmaları, sintinelerini boşaltmaları ve ayrıca endüstriyel atıklar dahil her türlü atıklarını denize boşaltmaları da yasaklanmıştır (md.37).

Boğazlar'dan geçiş sırasında kılavuz kaptan almak, Montrö Sözleşmesine paralel olarak, yine isteğe bağlı bırakılmıştır. Ancak, bu yükümlülük, boyu 150 m. veya daha büyük olan Türk Bayraklı gemiler için, zorunlu hale getirilmiştir (md.31).

Boğazlar'ın dar ve akıntılı olması nedeniyle, kötü hava koşullarında, çevre ve seyir güvenliği için, özel düzenlemelere gerek duyulmuştur. Yüzey akıntısının 4 deniz milinin üstüne çıktığı durumlarda veya şiddetli lodos halinde, boyları 150 m. veya

daha büyük gemiler ile su çekimleri 10 m. veya daha fazla (derin) olan gemilerin ve tehlikeli yük (petrol ve türevleri dahil) taşıyan gemilerin manevra hızları 10 deniz milinin altındaysa Boğazlar Bölgesi'ne girmeleri yasaklanmış ve açıkta beklemeleri ön görülmüştür. Diğer yandan, yüzey akıntı hızının 6 deniz miline çıkması veya hava koşullarının daha da kötüleşmesi halinde, bu tür gemilerin manevra hızları dikkate alınmaksızın, Boğazlar'a girmeleri tümüyle yasaklanmıştır. (md.40). Kötü hava koşulları için yapılan bu düzenlemenin, geçişi yasaklamak veya engellemek olarak değil, yalnızca seyir, can, mal ve çevre güvenliği için alınmış bir önlem olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Söz konusu düzenlemelerden önce de Boğaz trafiği hava koşulları nedeniyle zaman zaman durdurulmaktaydı.

Diğer yandan, sis vs. nedeniyle görüş uzaklığının azalması da geçiş ve ulaşım güvenliğini etkileyen olumsuz doğal faktörlerdir. Böyle bir durumda, görüş uzaklığı 2 deniz mili veya altına düştüğünde, Boğazlar'dan geçen gemiler radarlarını sürekli olarak açık tutmak zorundadırlar. Görüş uzaklığının 1.5 deniz mili veya altına düştüğü durumlarda, radarları iyi görüntü vermeyen gemilerin Boğazlar'a girişi ise ulaşım, can, mal ve çevre güvenliği nedeniyle, hava koşulları düzelene kadar yasaklanmaktadır. Diğer yandan, görüş uzaklığının 1 deniz milinin altına düşmesi halinde, büyük gemiler (boyları 150 m. veya daha uzun gemiler) ile tehlikeli yük (petrol ve türevleri dahil) taşıyan gemilerin Boğazlar'a girişi de, güvenlik gerekçesiyle yasaklanmıştır. Hava koşullarının daha da kötüleşmesi ve görüş uzaklığının 0.5 deniz miline düşmesi halinde ise, tehlikeli yük taşımayan ve boyları 100 metreden daha fazla olmayan gemiler için, tek yönlü olarak geçiş mümkün olabilecektir. Ancak, hava koşullarının kötüleşmesi ve görüş uzaklığının 0.5 deniz milinin de altına düşmesi halinde, ulaşım, can, mal ve çevre güvenliği için Boğaz tamamen trafiğe kapatılacaktır (md.41).

Tüzükle Boğazlar'da trafik ayırım şemaları tesis edilmiştir. Tesis edilen trafik ayırım şemaları Uluslararası Denizcilik Örgütünün A 572 (14) "Gemilerin Rotalandırılmaları" (Ships routeing) kural ve tavsiyelerine göre tesis edilmiş olup sistemde 2800 E boylamı merkez hat kabul edilmiştir. Trafik ayırım şemaları;

- İstanbul boğazı kuzey yaklaşma,
- Boğaz geçişi,
- İstanbul boğazı güney yaklaşma,
- Marmara denizi,
- Çanakkale boğazı kuzey yaklaşma,

- Boğaz geçişi,
- Çanakkale boğazı güney yaklaşma olmak üzere 7 bölümden

oluşturulmuştur.

5.5. Trafik Ayrım Şemaları Hakkında

Denizlerde seyir, malların bir deniz alanından diğerine taşındığı ticaret rotaları ile başlamış, deniz ticaretinin zamanla artması ve bunun doğurduğu trafik yoğunluğu, yoğun ve riskli deniz trafiğinin sanal refüjlerle ayrılması zorunluluğunu doğurmuştur.

Deniz trafiğinin özellikle kanallar, boğazlar gibi dar su yollarında, liman yaklaşımlarında, odaklanması ve yoğunlaşması, bu bölgeleri deniz trafiği açısından riskli bölgeler haline getirmiştir. Önceden tespit edilen rotaların uygulanması ilk olarak 1898 yılında Kuzey Atlantik sahillerinde gemiler çalıştıran gemi şirketleri tarafından uygulamaya konulmuştur. 1961 yılında İngiltere, Fransa ve Federal Almanya Seyir Enstitüleri, Dover Kanalı ve daha sonra istatistiklerin çarpışma riskinin artmış olduğunu gösterdiği öteki belirli alanlarda trafiğin ayrılması için çalışmalara başlamıştır [44].

Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin bir eki olan Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları, IMO tarafından 4 - 20 Ekim 1972 tarihinde düzenlenen bir konferans ile COLREG adıyla uluslararası sözleşme olarak kabul edilmiştir. 31 Ağustos 2000 tarihiyle dünya toplam tonajının % 96.77'sine sahip 135 ülkenin kabul ettiği Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları, Kural 10'da trafik ayırım düzenleri ile ilgili ilk düzenlemeler yapılmıştır. 1972 yılına kadar uyulması isteğe bağlı olan bu trafik ayırım düzenleri 1972 yılında hazırlanan ve 1975 yılında yürürlüğe giren Kural 10 ile zorunlu hale getirilmiştir. IMO kaynaklarına göre Kuzeybatı Avrupa Denizleri'nde 1956 – 1961 yıllarında meydana gelen 156 çatışma olayına karşın Kural 10'un uygulamaya konulduğu 1976 –1981 yılları arasında bu sayı 45'e düşmüştür. Bu durum trafik ayırım düzenlerinin trafiğin yoğun olduğu bölgelerde çatışma riskini büyük ölçüde azalttığını göstermektedir [44].

Dünya'da ilk uluslararası kabul görmüş ve IMO tarafından desteklenmiş, trafik ayırım düzeni Dover kanalında 1967 yılında hizmete girmiştir. İsteğe bağlı ve herhangi bir izlemenin yapılmadığı pasif trafik ayırım düzeninde dört yıl sonra Paracas ve Texaco gemilerinin çarpışması, Branderberg ve Nikki adlı gemilerin kısa aralıklarla batması isteğe bağlı pasif trafik ayırım düzeninin tam anlamıyla seyir emniyetini

sağlayamayacağını anlaşılmıştır. 27 Kasım 1997 tarihli IMO Genel Kurul kararı A.858 (20) ile trafik ayırım düzeninin tesisi konusunda prosedürler benimsenmiştir.

Karasularından gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları hakkındaki düzenlemelerin yapıldığı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, madde 22'ye göre “seyir güvenliği gerektirdiği taktirde sahildevlet, kendi karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmaları ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir” ve “ Özellikle tankerlerden, nükleer geçişle çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri ve özü itibarıyla tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemilerden, sadece bu yolu kullanmalarını talep edebilir, Sahildevlet bu madde uyarınca ulaşım yollarını tespit ederken ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken aşağıdaki hususları göz önünde bulundurmalıdır;

- Yetkili uluslararası kuruluşun tavsiyeleri,
- Uluslararası deniz seyrüseferinde geleneksel şekilde kullanılan dar su yolları,
- Bazı gemilerin ve dar su yollarının özel nitelikleri,
- Trafik Yoğunluğu.”

“Sahildevlet bu ulaşım yollarını ve bu trafik ayırım şemalarını, gerekli şekilde yayınlayıp duyuracağı deniz haritalarında açıkça belirtecektir.” (madde 22.4)

Trafik Ayırım Düzeni, rotaların birbirine yaklaştığı deniz alanlarında, yoğun trafik bölgelerinde veya kısıtlı seyir alanı nedeniyle hareket serbestisinin azaldığı bölgelerde, seyri engelleyen unsurların bulunması halinde ve kısıtlı derinlik veya elverişsiz hava şartlarında seyir güvenliğini arttırmak amacıyla, uygun rotalar ve trafik şeritlerinin tayini ile aksi yönde giden trafik akışlarını ayırmak için tesis edilmiş rotalama yöntemine verilmiş isimdir [45].

SOLAS Sözleşmesinin Seyir Güvenliği başlıklı 1. bölümünde 8. madde de trafik ayırım düzeninin, denizde güvenliğin sağlanmasına katkıda bulunmayı, seyrin güvenli ve daha etkin yapılabilmesini sağlamayı ve/veya deniz çevresini korumayı amaçladığı hükmü yer almaktadır.

IMO' nun 14. Genel Kurul'un 572 sayılı kararında trafik ayırım düzeni kurulmasının amaçları olarak şu hususlar belirtilmektedir;

1. Aksi yöndeki trafik akışlarının ayrılması ile karşı karşıya çatışma ihtimalini azaltmak,
2. Dönüş noktalarında ve belirli trafik şeritlerinde çatışma ihtimalini azaltmak,
3. Daralan yerlerde trafik akışını kolaylaştırmak,
4. Deniz içinde maden, petrol vb. arama ve işletme faaliyetlerinin yapıldığı bölgelerde güvenli trafik akışını sağlamak,
5. Yoğun trafik akışı olan yerlerde tüm gemilerin veya belirli nitelikteki gemilerin seyir emniyetini sağlayıcı planlama yapmak,
6. Büyük gemilerin seyirlerini bu tür gemiler için tehlikeli olabilecek alanların dışına taşımak,
7. Su derinliklerinin değişken olduğu alanlarda gemilere rehberlik sağlayarak, karaya oturma riskini azaltmak,
8. Trafiği balık avlama bölgeleri dışına taşımak.

SOLAS bölüm V madde 8 uyarınca IMO trafik ayırım düzenlerinin kurulması hakkında genel kural ve standartların oluşturulmasında tek yetkili kuruluştur. Bu sözleşme'nin tarafı olan ülkeler karasuları içinde bir bölgede trafik ayırım düzeni kurmak istediklerinde bunu IMO'nun kabul ettiği kurallar ve standartlar uyarınca yapmak ve kabulü için IMO'ya teklif etmekle yükümlüdürler. Aynı madde uyarınca trafik ayırım düzeninin hazırlanışında, bu ayırım düzeninin uygulanacağı alanda ortak çıkarları bulunan devletlerin birlikte çalışmaları ve çalışmanın ayrıntılarının yakındaki ülkeler ve bölgede çıkarları bulunan diğer ülkelere bildirilmesi gerekmektedir.

Trafik ayırım düzeninin tesisi su yolları yönetiminde aktif bir unsur olarak çok önemli bir yere sahiptir. [44] Halen günümüzde 90 kadar trafik ayırım düzeni dünyanın değişik bölgelerinde uygulanmaktadır. Çevre açısından hassas bölgelerde bugün sahildar devletler, kıyıya yakın trafik bölgesi (inshore traffic zones), tavsiye edilen

rota (recommended routes), dikkatli bulunulacak bölge (precautionary areas), sakınılması gereken bölge (areas to be avoided) ve derin su rotası (deep-water routes) gibi düzenlemeler yapmaktadır.

5.6. Rapor Sistemleri Hakkında

Trafik ayırım düzenlerinin tesisi tek başına güvenli yönetim gereklerini tam olarak karşılamamaktadır. Trafik ayırım düzenleri ile birlikte yürürlüğe sokulan raporlama sistemleri ile sahilدار devlet gemilerin güvenli seyirleri ile ilgili olarak daha aktif bir rol almaya başlamıştır. Trafik Ayırım Düzenleri ile sahilدار devletin belirlediği güzergahlarda seyretmesi ve belli kurallara uyması gereken gemiler, raporlama sistemleri ile sahilدار devletin belirlediği bölgelere girmeden önce bir ön bildirimde bulunmaktadır.

Gemi raporlama sistemlerinde, IMO'nun belirlediği formatta gemi adı, çağrı işareti, bayrağı, pozisyonu, kalkış limanı, trafik ayırım düzenine giriş mevki ve zamanı, gittiği liman, pilot isteyip istemediği, draftları, yükü ve herhangi bir arıza noksan, kusur ve sınırlamanın bulunup bulunmadığı, gemi tipi, boyu, detveyt ve grostonu gibi bilgiler VHF, fax veya uygun diğer yöntemlerle trafik kontrol merkezine iletilir. Elde edilen bu bilgiler, arama kurtarma, liman faaliyetleri, gemi trafik hizmetleri, deniz kirliliği ile mücadele gibi değişik alanlarda kullanılabilir. SOLAS Bölüm V sahilدار devletleri, kendi karasuları içerisinde zorunlu gemi raporlama hizmetlerinin tesisi ve uygulaması konusunda yetkili kılmıştır.

İlk liman izleme radarı Liverpool limanında 1948 yılında kurulmuştu ve liman trafiğinde nasıl tavsiyelerde bulunulacağı konusundaki ilk IMO Genel Kurul kararı 1968 yılında benimsenmişti. 1979 tarihli Arama Kurtarma Uluslararası Konvansiyonunun bir bölümü de gemi rapor sistemlerinin geliştirilmesine ayrılmıştır ve 1983'te gemi rapor sistemlerinin genel prensipleri IMO tarafından benimsenmiştir. 1994 yılında Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi zorunlu gemi raporlama sistemlerine olanak verecek şekilde tashih edilmiştir. Bu zorunlu gemi raporlama sistemlerinin ilki 30 Kasım 1996 tarihinde İngiliz Boğazı'nın batı girişinde uygulamaya konuldu, 1 Aralık 1998 tarihinde Malaka Boğazında ve 1 Temmuz 1999 tarihinde Dover Kanalı'nda da zorunlu raporlama sistemleri yürürlüğe girmiştir.

Bu bağlamda Türk Boğazları'nda 1994 Tüzüğü ile uygulamaya konulan gemi rapor sistemi uluslararası platformlarda ve IMO'da genel kabul görmüş, güvenli seyrin tesisine yönelik bir uygulamadır. Rapor Sistemi, Türk Boğazları'nda yabancı bayraklı

gemilere zorunlu olarak uygulanamamakla beraber, güvenli geçişin sağlanması, gemi geçişlerinin planlanması ve takibinde trafik ayırım şemalarıyla birlikte büyük bir rol oynayacağı aşîkardır.

SOLAS bölüm V madde 8 'de belirtildiğı üzere, raporlama sisteminde gemiler kendileri ile ilgili gerekli bilgileri doğru olarak kontrol istasyonuna bildirmekle yükümlüdür. Bu bilgilerin neler olduğı her bölgenin özelliklerine ve ihtiyaçlarına göre farklıdır. Raporlama sistemine katılma, bütün gemiler için zorunlu olabileceğı gibi sadece belli özellikteki veya belli yükleri taşıyan gemiler için zorunlu olabilir. Aynı madde uyarınca askeri gemiler, askeri yardımcı gemiler ve devlet hizmetinde kullanılan ticari olmayan gemilerin rapor sistemine katılma zorunlulukları yoktur. Bölgede raporlama sistemi kuracak olan kıyı devleti olmasına rağmen raporlama sisteminin kabul için IMO onayına sunulması gerekmektedir.

Bu kapsamda önemli örnekleri incelediğimizde;

Malaka Boğazı'nda 300 grosston ve üzerindeki gemiler ile 50 metre ve daha uzun gemiler, römorkaj altındaki gemiler, tehlikeli madde taşıyan gemiler, yolcu gemileri raporlama sistemine katılmak zorundadır [46].

Dover Boğazı'nda ise 300 grosston ve üzerindeki tüm ticari gemilerin raporlama sistemlerine katılmaları tavsiye edilmektedir [47].

Baltık Denizi'ne giriş yapacak 40.000 dwt üzerindeki gemilerin bölgedeki raporlama sistemine bilgi vermeleri gerekmektedir [48].

Ceblitarık Boğazı'nda da zorunlu raporlama sistemi mevcuttur. Bu sistem uyarınca 50 metre ve daha uzun gemiler, boyutlarına bakılmaksızın tehlikeli ve radyoaktif madde taşıyan tüm gemiler, 50 metreden küçük olup bölgede balık avlayan gemiler ile tehlike altında olan gemiler raporlama sistemine katılmak zorunda tutulmuştur [49].

6. IMO'DA TÜRK BOĞAZLARI KONUSUNDA YAŞANAN GELİŞMELER

6.1. Trafik Ayırım Düzeni Fikrinin IMO'ya İletilmesi

26 Mart 1993 tarihinde Türkiye Deniz Güvenliği Komitesi 62. dönem toplantısında görüşülmek üzere Boğazlar'da trafik ayırım düzeni kurma fikrini bir bilgi kağıdı ile iletmiştir [50].

Bu bilgi kağıdı; Türk Boğazları'nda seyir ve çevre güvenliği, önemli karakteristikler ve seyir riskleri, büyük dönüşlerin gerekli olduğu, trafik yoğunluğu, deniz kazaları, tehlike ve riskler ve sonuç ana başlıklarından oluşmaktaydı.

Türk Boğazları konusunun, IMO'da uzun süreli ve zor tartışmalara konu olmasının ilk adımını oluşturan bu bilgi kağıdının içeriğini incelemekte yarar vardır. Bilgi kağıdında öne sürülen görüşler özetle ve sırasıyla şu şekildedir.

- Türk Boğazları, Çanakkale Boğazı, Marmara denizi ve İstanbul Boğazı bir çok bakımdan kendine has özelliklere sahiptir. Boğazlar'ın çok dar ve kavisli şekli daha çok bir nehre benzemektedir. Türk Boğazları'nın dünyada denizciler için en tehlikeli, kalabalık, zor ve potansiyel tehlike oluşturabilecek su yolu olduğu bilinen bir gerçektir. Dar su yollarının gözlemlenmiş bütün tehlikeleri ve karakteristikleri bu kritik su yolunda bulunmaktadır.

- Türk Boğazları'nın kendine has fiziksel, coğrafi, hidrografik ve oşinografik karaktere sahip olduğu ve bünyesinde karışık seyir durumlarını barındırdığı bilinmektedir.

- İstanbul Boğazı, 10 milyon nüfusu ile Türkiye'nin en büyük şehri olan İstanbul'un ortasından geçmektedir. İstanbul Boğazı aynı zamanda İstanbul Limanı'nın bir bölümünü de içine almaktadır. Boğazdaki iki köprüden birinin ayakları boğaz sularındadır.

- İstanbul Boğazı yaklaşık olarak 31 km uzunluğundadır ve ortalama genişliği 1.5 km'dir. En dar noktası 700 m genişliğindedir. Boğaz'da çok keskin birden fazla

dönüş noktası vardır. Bu dönüş noktalarında gemiler 12 defa rota değiştirmek zorunda kalmaktadır. Boğaz'ın en dar noktasında Kandillide yaklaşık 45 derecelik bir rota değişimi gerekmektedir. Bu noktada akıntı 7-8 knot hıza ulaşabilmektedir. Yeniköy'de ise 80 derecelik bir rota değişimi gerekmektedir.

- Kandilli ve Yeniköy bölgelerinde pruva ve pupa görüş alanı dönüş esnasında tamamıyla bloke olmaktadır. Karşı yönden yaklaşmakta olan gemi bu dönüş noktalarında görülememektedir.

- Marmara denizi yaklaşık olarak 225 km uzunluğundadır.

- Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu yaklaşık 70 km'dir ve genişliği 1.3 km ile 2 km arasında değişmektedir. En dar noktada çok keskin bir rota değişikliğine ihtiyaç duyulmaktadır.

- Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak gemiler Türkiye'nin hükümrancılığı ve yargı denetimi altında bulunan 325 km'lik suyu geçmek zorundadır. Toplam geçiş zamanı yaklaşık 16 saattir.

- Ek olarak, kuvvetli akıntılar ve karşı akıntılar (5-8 knota varabilen), akıntı yönündeki değişimler, yoğun sise, kara ve yağmura bağlı olarak düşük görüş mesafesi bu dar su yollarındaki ilave tehlikelerdir.

- Türk Boğazları dünyada uluslararası seyir amacıyla kullanılan en yoğun rotalardan biridir. Boğazlar'daki seyir ticari trafik, kosterler, balıkçı tekneleri ve yerel trafik sebebiyle oldukça yoğundur. Bu yoğun trafik aynı zamanda tehlikeli, zararlı ve atık taşıyan gemi trafiğini de içine almaktadır.

- Trafik yoğunluğu ile ilgili sunulan bilgiler ise şu şekildedir ;

- Yılda yaklaşık 45000 gemi Boğazlar'dan geçiş yapmaktadır.
- İstanbul Boğazı'ndaki yerel deniz aracı trafiği günde 1350'dir.
- 1992 yılında 22531 yabancı bayraklı gemi (124.300.204 ton) bu dar su yolundan geçiş yapmıştır. Bir önceki yıl 1991 yılında geçiş yapan yabancı bayraklı gemi sayısı 19703'tür. (109.928.619 ton)
- 153 yabancı askeri gemi 1992 yılında Boğazlar'dan geçiş yapmıştır.

➤ İstanbul Boğazı'nda Avrupa ve Asya kıtaları arasında çok yüklü bir yolcu taşımacılığı vardır.

➤ Feribotlarla ve diğer vasıtalarla yapılan yerel şehir içi taşımacılığının sayısı 1000'dir. Günde 1.5 milyon insan boğazın iki yakası arasında taşınmaktadır. Yerel trafik İstanbul Boğazı'nı en kısa şekilde ve dikine kat etmektedir.

➤ Tankerlerin geçişleriyle ilgili olarak riskler, tehlikeler deniz kazaları ve çevresel felaketler trafik yoğunluğundaki artış, tankerlerin büyüklüğü, kargo kapasitesindeki artış ve kargonun cinsiyle bağlantılı olarak giderek daha da kötüleşmektedir.

➤ Yakın gelecekte trafikte artış beklenmektedir. Halihazırda Boğazlar'daki yoğun ve karışık deniz trafiğinin aşağıdaki gelişmeler bağlı olarak daha da artacağı beklenmektedir.

➤ Main-Danube kanalının Eylül ayında açılması ve Ren ve Danube nehirlerinin birbirine bağlaması sonucunda Rotterdam ve Constanza arasında direkt rota oluşturulması ve böylece Kuzey Denizi ile Karadeniz'in entegre olması trafik hacmini yakın gelecekte daha da arttıracaktır.

➤ Son zamanlarda yükselme/artma eğilimi gözlenen Volga – Baltık ve Volga – Don kanalları çıkışlı Akdeniz ve Türkiye Limanlarına yönelik trafik hacminin getirebileceği potansiyel tehlikeler daha da artacaktır.

- Son beş yılda 1988-1992 yılları arasında Boğazlar'da 157 büyük kaza ve şans eseri diğerlerine oranla düşük hasarla sonuçlanan birçok küçük kaza meydana gelmiştir. 1993 yılında 7 büyük kaza olmuştur. (yazının verildiği tarihe kadar)

- Şu an Boğazlar'daki deniz trafiği ve bununla ilgili olarak ortaya çıkan riskler ve tehlikeler alarm düzeyinde kritik noktadadır. Doğa koşulları, gemi trafiğinin büyüklüğü ve sıklığı, gemi tonajlarında ve büyüklüklerindeki artış ve taşınan kargonun yapısı ekolojik, fiziksel, ve çevresel yıkıma neden olabilecek deniz kazaları riskini arttırmıştır.

- Anlatılanlar ışığında çatışma riski, petrol kirliliği, yangın, patlamalar ve deniz çevresine ekolojik yıkım tehditleri 10 milyon nüfusuyla İstanbul'un güvenliği ve fiziksel emniyeti için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır.

- Bu durum aynı zamanda Boğazlar'daki geçiş güvenliği için de potansiyel bir tehdit konumundadır. Geçiş ve seyir özgürlüğünün varlığı ve güvenli koşullar içinde yerine getirilmesi gerektiği bilinen bir gerçektir. Bir çatışma veya çevre felaketi Boğazlar'ın önceden tahmin edilemeyecek bir süre zarfında kapalı kalmasını zorunlu hale getirebilir. Bu zorunlu durum gemilerin seyir hakkını elinden alabilir.

- Halihazırda 90.000 ton üzerindeki gemilerin geçişlerinde önlemler, o duruma yönelik düzenlemeler ve güvenlik önlemleri alınmaktadır. Bu gemilerin büyüklükleri ve sınırlı manevra kabiliyeti nedeniyle anılan gemilerin güvenli geçişlerini sağlamak maksadıyla İstanbul Boğazı diğer deniz trafiğine kapatılmak zorunda kalmaktadır. (En dar noktada trafik şeridi 190 metredir.) Alınan önlemlere rağmen bu tür gemilerin geçişleri özellikle keskin dönüşlerde güçlüklerle yapılabilmektedir.

- Yukarıda belirtilen nedenler ve artan tehlikeli yük taşıyan büyük gemi trafiği nedeniyle zaman zaman Boğazlar'ın diğer deniz trafiğine uzun süreli kapatılması gereği vardır.

- Yüksek trafik yoğunluğu, seyir güçlüğü, gemilerin büyüklüğü ve tonajındaki artış, zararlı ve tehlikeli yük trafiği, fiziksel ve coğrafi kısıtlamalar ve bu faktörlerle ilgili olarak deniz kazalarındaki risk, seyir ve çevre emniyeti kadar İstanbul'un güvenliği konusunda da önemli bir sorundur.

- Boğazlar'da seyir güvenliği ve trafik verimliliğini sağlamak yanında halk ve çevrenin sağlığının da korunması Türkiye'nin hem hakkı hem de görevidir.

- Halihazırda seyir güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak bazı özel kurallar ve seyir prosedürleri uygulanmaktadır. Bu uygulamalar verimli trafik akışını daha da geliştirmek ve çevresel ve fiziksel felaketler ve kaza risklerini azaltmayı amaçlamaktadır.

Ayrıca bu bilgi kağıdında Türk denizcilik makamları tarafından Türk Boğazları'nda seyir güvenliğini arttırmak amacıyla bazı prosedürler ve uygulamalar üzerine çalışıldığı belirtilerek yeni şemalarla ilgili temel bilgiler ve haritalar sunulmuştur. Bu temel bilgiler ve haritalarda ana konu olarak trafik ayırım düzeni ve trafik şeritlerini tanımlanmıştır. Bu planın Türk Boğazları'ndaki deniz trafiğinin güvenliğini ve verimliliğini ilerletmek amacını taşıyan pratik bir uygulama olarak değerlendirilmesi istenmiştir.

Planlanan düzenin IMO tarafından tesis edilen kriterler ve kılavuzlar ışığında hazırlandığı, bu alanda genel olarak kabul edilen uluslararası düzenlemeler, prosedürler ve uygulamalara uygun olduğu, bilgi kağıdının Türk Boğazları'ndaki durumu uluslararası toplumun dikkatine sunmak amacıyla hazırlandığı da belirtilmiştir.

Boğazlar'daki deniz kazalarına atıfta bulunulmuş, Türk makamlarınca kaza sebeplerinin araştırıldığı belirtilerek çalışma sonuçları, kılavuz alınmaması, kıyı yetkililerince verilen ikaz ve tavsiyelere uyulmaması, halihazırda yürürlükte olan seyir kurallarına, standartlara ve düzenlemelere uyulmaması olarak sıralanmıştır. Çatışmalar ve karaya oturmaların büyük çoğunluğuna karışan gemilerde kılavuz kaptan bulunmadığı özellikle belirtilmiştir. Getirilmesi düşünülen yeni uygulamayla kılavuz kullanımının tavsiye edildiği, bazı büyük gemiler ile tehlikeli ve zararlı yük taşıyan gemilere zorunlu olacağı belirtilmiştir.

Ayrıca, Boğazları geçiş ve seyir amacıyla kullanan gemilerin uluslararası kuralların gereklerini tam olarak yerine getirmesi ve IMO kararlarıyla şart koşulan gerekleri tam olarak idame ettirmesinin zorunlu olduğu vurgulanmıştır.

6.2. Deniz Güvenliği Komitesi 62. Dönem Çalışmaları

26 Mart 1993 tarihinde Türkiye tarafından, Türk Boğazları'nda varolan seyir problemlerini çözmek, deniz güvenliğini sağlamak ve deniz çevresini korumak amacıyla yapılan trafik ayırım düzeni kurma fikrini içeren bilgi kağıdı, Deniz Güvenliği Komitesi 62 dönem toplantısında bazı görüşmelerin ardından yeni bir trafik ayırım düzeni oluşumunu prensipte kabul eden Seyir Güvenliği Alt Komitesine gönderilmiştir. Ancak Seyir Güvenliği Alt Komitesi (NAV), trafik ayırım düzenini kabul ederken bunlara birde "Rules and Regulations" (Kural ve Tavsiyeler)" eklemesini de kabul etmiştir [51]. Ayrıca Komite sahil dar devletçe yürürlüğe konan ulusal düzenlemelerin mevcut kurallar ve tavsiyelerle uyum içinde olması gerektiğini belirten ilave şartı kapsayan Yunanistan ve Bulgaristan'ın teklifini de kabul etmiştir.

6.2.1. Tüzüğün IMO Onayına Sunulması Hakkında

Türkiye'nin "Boğazlar ve Marmara bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ismiyle Türk Boğazları'ndaki trafiği düzenlemek için ulusal olarak 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu yeni düzenlemeyi, Uluslararası Denizcilik Örgütünün

(IMO) onayına sunması Türkiye'de çeşitli tartışmaların yaşanmasına sebep olmuştur.

IMO sürecine yönelik eleştirileri, "Türkiye, yeni tüzüğü IMO onayına sunarak, Türkiye'nin egemenlik haklarından doğan yükümlülüklerini hatalı kullanmıştır." [52] şeklinde özetlemek mümkündür.

Bu görüşü ileri sürenler, Boğazlar'ın Montrö Sözleşmesine göre Türkiye'nin egemenlik sahası içerisinde olduğunu, Türkiye'nin IMO'ya hiç sormadan, ya da en fazla şemaları tavsiye için göndermesinin yeterli olacağını, oysa Türkiye'nin bütün tüzüğü ayrıntısı ile IMO onayına sunarak hata işlediğini belirtmişlerdir.

Bu tezi savunanlar, bu görüşün 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine atıfta bulunarak, uluslararası boğazlar trafiği ile ilgili tarif edilen "zararsız geçiş" ve "transit geçiş" esaslarını örnek göstermişlerdir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin Transit Geçiş ile ilgili maddelerinde, boğaza kıyısı bulunan sahildar devlet tarafından, trafik ayırım düzenlemeleri yapılabileceği, bunlara uyulmasını isteyebileceği ve şemaların, benimsenmek için yetkili kuruluşa -IMO- sunulmalarının gerektiği ifade edilmiştir. Bu bölümde ayrıca, sahildar devletin "Seyrüsefer Güvenliği", "Deniz Trafiği" ve benzerleri için kanun ve kurallar kabul edebileceği, bunları ilan edebileceği ve transit geçiş hakkını kullanan gemilerinde bunlara uymak zorunda olduğu açık olarak ifade edilmiştir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin Zararsız Geçiş ile ilgili hükümlerinde ise, "Bir devletin karasularını, açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara uygulanacaktır." denilmiştir ki, Türk Boğazları bu uygulamaya uymaktadır ve Türk Boğazları'nda uygulanan geçiş rejiminin kendine özgü yapısı içerisinde tanımlanan iki geçiş rejiminden zararsız geçiş rejimine daha yakın olduğu kabul edilen bir gerçektir, Trafik ayırım düzenlerinin onay için dahil yetkili Uluslararası kuruluşa götürülmesi gerekmemektedir [53].

Trafik ayırım düzenlerinin kabul edilmesi için IMO'ya başvuru transit geçiş rejiminin 41. maddesinde düzenlenmiş olmakla beraber, zararsız geçiş ilkesinde böyle bir zorunluluk aranmamaktadır. Bu durum sadece Birleşmiş Milletler Deniz hukuku Sözleşmesi ile değil, IMO'nun kendi yaptığı uluslararası sözleşmelerde de düzenlenmiştir. Buna göre IMO sadece yapılacak düzenlemenin örneğin trafik ayırım

düzeni yada VTS sistemlerinin karasularında kurulması halinde IMO'ya başvuruyu sadece önermekte, zorunlu tutmamaktadır. (SOLAS sözleşmesi madde 8 (e)) Örnek olarak Mesina Boğazları'nda İtalya, trafik ayırım şemalarını boğazlarda tek taraflı ve hukuki bir işlemle yerleştirmiş ve IMO'ya başvuru gereği duymamıştır [14].

Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ulaştırma Müdürlüğü tarafından Dış İşleri Bakanlığına gönderilen 8 Mart 1993 tarihli yazıda da, yeni trafik ayırım şemasının IMO'ya sadece bilgilendirme amaçlı olarak özet halinde sunulmasının yeterli olacağı, onaya sunulmaması gerektiği belirtilmiştir. Aynı yazıda, Türkiye'nin 1982 yazında gerçekleştirdiği daha dar kapsamlı bir düzenlemeyi özet halinde sadece IMO Deniz Güvenliği Komitesinin bilgisine sunarak ve üye ülkelerce sirküle ettirerek yürürlüğe koyduğuna dikkat çekilmiştir [54].

IMO'da yapılan görüşmeler sonucunda ortaya çıkan, Türkiye'nin yapacağı milli düzenlemelerin IMO karar ve tavsiyelerine uyumlu olması gibi, milli düzenlemeler yapma konusunda sıkıntılı bir durum yaşanabileceğidir. Konuyla ilgili olarak Rusya Federasyonu'nun, IMO'nun 1995 mayıs ayındaki toplantısında çıkarmayı başardığı "Bir sahilgar ülke tarafından alınan kararlar IMO tavsiye kurallarına uymalıdır." kararı örnek gösterilebilir.

Artık, tüzük ile ilgili yapılacak itiraz ve şikayetler konusunda, ortada Uluslararası kurumlara başvuru yapabilecek bir belge mevcuttur.

IMO'nun teknik bir kurum olması sebebiyle, herhangi bir ülkenin kendi iç hukukuyla ilgili yapmak zorunda olduğu yasal düzenlemelerin yerini alabilecek, onları duplike edecek kararlar alabilmesi ve kurallar ortaya koyması söz konusu olmayacaktır. Nitekim, "IMO Genel Kurulunca 20 Kasım 1985 tarihinde kabul edilen A.578 (14) sayılı kararda açık olarak; "IMO Genel Kurulu, üye devletleri kendi karasuları dahilindeki gemi trafik hizmetlerinin kendi ulusal hukuklarına uygun olarak sürdürmesi, bu sulardaki yapılacak zararsız geçiş hakkını ihlal etmeyecek şekilde geçiş yapmalarının temin edilmesi konulması konularında uyarır..." denilmektedir.

Dış İşleri Bakanlığı Denizcilik Daire Başkanlığı, 16 Haziran 1994'te bu eleştirilere cevap vermek üzere bir brifing düzenlemiştir. Bakanlık yetkilileri, "Trafik ayırım şeması, IMO'ya siyasi ve teknik sebeplerden sunuldu. Teknik açıdan Türkiye'nin bu konuyu IMO'ya onaylatması gerekiyordu. Siyasi yönden ise, Türkiye olarak IMO'nun desteğini arkamıza almak istedik. IMO'ya tüzüğü değil, sadece Trafik Ayırım Şeması'nı sunduk" [54] şeklinde mülakat vermişlerdir. Dışişleri Bakanlığı yaptığı

açıklamalarla, IMO sürecinin tüzüğe Uluslararası bir ağırlık kazandıracağına inandığını da ortaya koymuştur [55].

Dışişleri Bakanlığının IMO desteğini aramakta haklı olduğunu gösteren iki önemli gelişme yaşanmıştır. Bunlardan birincisi, Yunanistan'ın yeni tüzük karşısında takındığı tavidir. 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün 1 Temmuz 1994'te "ulusal" olarak yürürlüğe girmesinden bir gün önce, Yunanistan Dışişleri Bakanlığında Türkiye'nin Atina Büyükelçiliği aracılığıyla Türkiye'ye yazılı bir nota verilmiştir. Yunanistan Dış İşleri Bakanlığı Sözcüsü de yaptığı açıklamada, "Türkiye, yürürlükteki seyrüsefer yönetmeliğinde bir problem olduğunu sanıyorsa o zaman konuyu IMO çerçevesinde gündeme getirmelidir" [56] demiştir.

Türk Dışişleri Bakanlığının politikasını destekleyen ikinci gelişmeysen, Rusya'nın yeni tüzük karşısında izlediği politika olmuştur. Yunanistan gibi Rusya Dışişleri Bakanlığı da tüzüğün yürürlüğe girmesine bir gün kala Türkiye'nin Moskova Büyükelçiliğine bir muhtıra vererek tüzüğün IMO tarafından benimsenen kurallar dışındaki bölümlerine uymayacaklarını bildirmiştir [57]. Yani tüzüğe itiraz eden ülkeler tüzüğün IMO tavsiye ve kararlarından geçmiş olmasını şart koşmuşlardır. Türkiye'de uluslararası siyasi geçerlilik kazanması için bu sürecin işletilmesinden yana tavır takınmak zorunda kalmıştır.

Türkiye, tüzükle ilgili kural ve tavsiyeler metninin kabul edildiği ve konu hakkında geniş çaplı tartışmaların yapıldığı Deniz Güvenliği Komitesinin Mayıs 1994'teki toplantısında 1 Temmuz'da yürürlüğe konulan tüzüğün ulusal olduğunu belirterek geri adım atmıştır. IMO kural ve tavsiyeleri şeklindeki, IMO onaylı tüzük ise yeni tesis edilen trafik ayırım şemalarının 6 aydan önce uygulanamayacağı gereği ile toplantıdan altı ay sonra yani 24 Kasım 1994 de yürürlüğe konulmuştur. Rusya ve Yunanistan gibi tüzüğe muhalif ülkelerde IMO onayından geçen kısmıyla tüzüğe uymak kaydıyla itirazlarını IMO nezdinde sürdürmeye başlamışlardır.

Bütün bunlar Türkiye'nin tüzüğe uluslararası geçerlilik kazandırması için IMO'ya gitmekte haklı olduğunu göstermiştir. Ancak tüzüğü bilgilendirme amacıyla özetle IMO'ya sunması gereken Türk Dışişleri Bakanlığında yöneltilen eleştiri tüm tüzüğü IMO'ya vermelerinden bu durumda bir onay (adoption) krizi yaşanmasından kaynaklanmıştır. Yani Türkiye 1982 Deniz Hukuku sözleşmesine göre "zararsız geçiş" tanımlamasına uygun düşen Boğazlar'da, transit geçiş süreci uygulayarak, Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki haklarının bir bakıma azalmasına sebep olmuştur. Bu durum Türk Boğazları'nda Türkiye'nin bundan sonra yapacağı

düzenlemelerin de IMO Kural ve Tavsiyelerine aykırı olmaması/olamayacağı durumunu ortaya çıkarmıştır.

6.3. Deniz Güvenliği Komitesi 63. Dönem Çalışmaları

Deniz Güvenliği Komitesi, Seyir Güvenliği Alt Komitesi ve Rotalandırma Grubu tavsiyelerini gemilerin rotalandırılmasıyla ilgili olarak son zamanlarda meydana gelen kazalar sonucu acil değerlendirilmesi gereken konular, yeni seyir riskleri ve değişen trafik paternlerini göz önünde bulundurarak onaylamıştır.

Komite bu trafik ayırım şemalarını Türkiye tarafından konuyla ilgili olarak verilen taslak kuralları [58] dikkate alarak onaylamıştır. Türkiye tarafından verilen bu taslak kurallar 26 Ocak 1994 tarihinde Türkiye tarafından Deniz Güvenliği Komitesine sunulan kurallardır. Bu taslak kurallar IMO'da yaşanan tartışmaların trafik ayırım şemalarından, tüzük ile getirilen düzenlemeler üzerine kaymasına ve bu konu üzerine odaklanmasına sebep olmuştur. Bu taslak kurallarda; ki bu taslak kurallar aslında resmi gazete de yayımlanan tüzük maddeleri ile aynıdır, 1994 tüzüğünden tanımlar, seyirle ilgili genel kurallar, kılavuz hizmetleri, sağlık denetimleri, akıntı, görüş ve özel kurallar başlıkları altında alıntılar özet halinde yer almaktaydı.

Rusya Federasyonu genel olarak Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna delegasyonlarının desteği ile; Türkiye tarafından onaya sunulan İstanbul ve Çanakkale Boğazları seyir kurallarının Montrö Konvansiyonu, uluslararası alanda kabul edilmiş Deniz hukuku kurallarıyla uyuşmayan bir çok maddesi olduğunu, organizasyon tarafından benimsenecek kuralların tamamıyla 1936 Montrö Konvansiyonu, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve uluslararası boğazlarda uygulanan geleneksel hukuk kuralları ve IMO tarafından benimsenmiş genel kurallarla uyumlu olması gerektiğini belirtmiştir. Rusya Boğazlar'da seyir güvenliğinin artırılması ve kirliliğin önlenmesi amacıyla Komite tarafından bilinen ve karşılaşılabilecek risklere karşılık uygulanabilecek prosedürleri de kapsayan güvenli yönetim sisteminin geliştirilmesi gerektiğini yönündeki tezini savunmuştur.

Bulgaristan delegasyonu tarafından halihazırda seyirle ilgili bu kuralların Türkiye'nin ulusal düzenlemeleri olarak uygulandığı, 1936 Montrö Konvansiyonunun 2. maddesi ile tüzük kural madde 58'in uyumsuz olduğu belirtilmiştir. Türkiye'nin ulusal düzenlemelerinin madde 58 gereğince IMO tarafından benimsenmeden 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girdiği, IMO'nun gemilerin rotalandırılması ile ilgili genel hükümleri gereğince yeni veya değişen bir rotalandırma sisteminin IMO tarafından

benimsenmesinin üzerinden 6 ay geçmeden zorunlu hale gelemeyeceğine dikkat çekilmiştir. Deniz Güvenliği Komitesinin karar vermeden önce Hukuk Komitesi tavsiyelerini dikkate alması gerektiği belirtilmiştir.

Rusya ve Ukrayna delegasyonları teklif edilen bazı kuralların çok kısıtlayıcı olduğunu ve öncelikle bölge ülkeleri tarafından Montrö Konvansiyonu bağlamında değerlendirilerek sonuçlarının IMO'ya bildirilmesi gerektiğinin belirtmişlerdir.

Ukrayna delegasyonu İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda yürürlüğe konması gereken trafik düzeninin 1972 COLREG (Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları) kural 9'a uygun olması gerektiğini belirtmiştir.

Türk Delegasyonu komitenin dikkatini Türk Boğazları'nda halihazırda yoğunlaşan deniz trafiği ve dolayısıyla artan risk ve tehlikelere çekerek, IMO'nun ve uluslararası toplumun acil olarak harekete geçmesi gerektiği ifade edilerek kabule sunulan trafik ayırım şemalarının önemini altını çizmiştir, ayrıca Türkiye'nin uygulamalarının ve tüzüğünün güvenlik bakımından gerekli ve içinde bulunulan koşullar altında mantıklı olduğu, Montrö Konvansiyonu ve uluslararası hukukla tam uyumlu olduğunu belirtmiştir.

Yunanistan delegasyonu, Rusya delegasyonuna destek vererek bu problemlerin IMO içerisinde uluslararası işbirliği ile Montrö Konvansiyonu ve konuyla ilgili olarak uluslararası hukuk kaideleri dikkate alınarak çözümlenmelidir, şeklinde görüş bildirmiş ve başka tür çözümlerin uluslararası toplumu bağlamayacağını dile getirmiştir.

Komite Boğazlar'daki güvenlik problemlerini onaylayarak bu problemleri çözmek üzere hareket geçilmesi gerektiğini değerlendirmiş ve çalışma grubundan Boğazlar'daki seyir güvenliği ihtiyaçlarını teknik açıdan değerlendirmesini istemiştir.

Çalışma Grubu tarafından Komiteye sunulan raporda [59] belirtilen İstanbul ve Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile ilgili kural ve tavsiyeleri değerlendirilmiştir.

Ukrayna delegasyonu, Boğazlar'da tarihi isimlerin, Dardanelles ve Bosphorus kullanılması yönünde görüş bildirmiştir.

Oman delegasyonu kural ve tavsiyelere karşı olduğu yönünde görüş bildirmiştir.

Türk delegasyonu görüş ve önerilere karşılık olarak halihazırda İstanbul Boğazı'nda trafik düzeni uygulamasını da içeren 9 Nisan 1982 tarihli ulusal düzenlemelerin yürürlükte olduğunu, bu düzenlemelerin IMO onayına sunulmadığını ancak

Boğazlar'da seyreden gemiler tarafından bu kurallara uyulduğunu belirtmiş her ülkenin kendi karasuları / yargı denetimi olan sularında deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması maksadıyla düzenleme yapma hakkına sahip olduğunu dile getirmiştir. 1982 düzenlemelerinin yerini alacak yeni düzenlemelerin halen yürürlüğe girmediğini, ayrıca Türkiye'nin Montrö Konvansiyonu ile ilgili yükümlülüklerinin bilincinde olduğunu belirtmiştir.

Türk delegasyonu Komiteye, ulusal düzenlemelerinin komite tarafından onaylanan kural ve tavsiyelerle uyum içinde olduğu, Boğazlardan geçiş özgürlüğünü etkilemeyeceği ve Montrö Konvansiyonu dikkate alınarak hazırlandığı yönünde açıklama yapmıştır. Boğazlar'da tarihi isimlerin kullanılmasına yönelik olarak verilen cevap ise kural ve tavsiyeler başlığı altında belirtilen Boğazlar'ın isimlerinin Komite'den önce Seyir Güvenliği Alt Komite'si tarafından benimsendiği hatırlatılmıştır.

Deniz Güvenliği Komitesi 63. dönem toplantısı açılış konuşmasını müteakiben yapılan sözlü sunumlarda ise;

Yunan delegasyonu tarafından 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe giren Türk ulusal düzenlemelerinin Kurallar ve Tavsiyelerle çelişkili maddeler içerdiği belirtilerek kıyı devleti tarafından konuyla ilgili olarak yapılan düzenlemelerin Boğazlar'ın Montrö Konvansiyonu ile tabi olduğu özel rejim gereği Kurallar ve Tavsiyelerle uyumlu hale getirileceği yönünde söz istemiştir.

Türk delegasyonu ulusal düzenlemelerin IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uyumlu ve uluslararası kurallar ile bağdaştığını cevaben tekrarlamıştır.

Deniz Güvenliği Komitesi, Türkiye'nin ulusal düzenlemelerinin Kural ve Tavsiyelerle çelişmeyeceğine dair sözünü de göz önünde bulundurarak Trafik Ayrım Şemalarını ve Kural ve Tavsiyelerini benimsemiştir ve 19. Genel Kurul'da onaya sunulması yönünde karar almıştır [60].

Komite ayrıca benimsenen Kural ve Tavsiyelerin seyir güvenliğine ve çevrenin korunmasına yönelik olduğunu 1936 Montrö Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile Boğazları kullanan gemilerin haklarını etkilemeye yönelik olmadığını belirterek, Kural ve Tavsiyeler ve Trafik Ayrım Şemalarının 29 Kasım 1994 0000 UTC'de yürürlüğe gireceğini karara bağlamıştır.

6.4. Kural ve Tavsiyeler

Rusya Federasyonu'nun teklifi ve güçlü Türkiye itirazlarına rağmen MSC 63 toplantısında Seyir Güvenliği Alt Komitesi'nde ve Çalışma Grubunda ana hatları belirlenen aşağıdaki Kurallar ve Tavsiyeler kabul edilmiştir. Bu Kural ve Tavsiyeler 1 Temmuz 1994 tarihinde "Seyir Güvenliği" başlığı altına SN / Circ. 166 koduyla tüm üye ülkelere yayınlanmıştır.

Ayrıca, metine daha sonraki tartışmalar ve uygulamalarda devletlerin kazanılmış haklarını kaybetmemesi maksadıyla "Kurallar ve tavsiyeler deniz güvenliği ve çevrenin korunması amacıyla konulmuştur. 1982 Deniz Hukuku BM Konvansiyonu ve 1936 Montrö Konvansiyonunu kapsayan uluslararası hukuk uyarınca Boğazları kullanan herhangi bir geminin haklarını etkilemek yada zarara uğratmak maksadıyla çıkarılmamıştır. " ibaresi de eklenmiştir.

6.4.1. Trafik Ayırım Düzenlerinin Kullanımı

Boğazlar'da seyredecek gemiler, trafik ayırım düzenleri gereklerine tam bir özen ve dikkat göstereceklerdir.

Trafik ayırım düzeni gereklerine uyamayacak durumda olan bir gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna önceden bilgi verecektir. Bu gibi durumlarda, idare belli trafik ayırım düzeni, ya da bazı kısımlarının uygulanmasını geçici olarak durdurabilir ve bölgede seyreden gemilere bilgi verebilir ve Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Kural 9'a uymalarını tavsiye edebilir.

Trafik Ayırım Düzeni gereklerine uyamayacak durumda olan gemilerin emniyetli geçişini temin etmek için, idare çift yönlü trafiği geçici olarak durdurabilir ve gemiler arasında emniyetli bir mesafe ayarlaması yapmak suretiyle tek yönlü trafiği düzenleyebilir.

6.4.2. Gemi Rapor ve Seyir Bilgisi

Boğazlara giriş yapan tüm gemilerin denizcilere ilanlar ve diğer yollar ile yayınlanan ve idare tarafından kurulmuş rapor sistemine katılmaları şiddetle tavsiye edilir.

Yeterli ve süratli bir trafik düzenlemesi amacıyla, seyir emniyeti ve doğal çevrenin korunması açısından, Boğazlar'dan geçecek gemilerin, geminin büyüklüğü, balastlı bulunup bulunmadığı, yada yüklü durumda olup olmadığı ve ilgili uluslararası

konvansiyonlarda tanımlandığı gibi herhangi tehlikeli ve zehirli yük taşıyıp taşımadığı hakkında önceden bilgi vermeleri şiddetle tavsiye edilir.

Boğazlar'da seyreden tüm gemilerin idare tarafından yayınlanan radyo ve seyir duyurularından faydalanmaları ve rapor sisteminin gereği uygun VHF kanalını izlemeleri tavsiye edilir.

6.4.3. Kılavuz Kaptanla Seyir

Boğazlardan geçiş yapan gemi kaptanlarının emniyetli seyir gereklerine bağlı olarak nitelikli bir kılavuz kaptan hizmetinden faydalanmaları şiddetle tavsiye edilir.

6.4.4. Gündüz Transit Geçiş

Maksimum 15 metre veya daha fazla su çekimli gemiler ile tam boyu 200 metreden fazla gemilerin Boğazlar'da gündüz seyretmeleri tavsiye olunur.

6.4.5. Yedekleme

Yedeklenmiş bir gemi geçişi, emniyetli seyrin temini için, sadece römorkörler yada yedekleme için uygun bir şekilde donatılmış olan gemiler tarafından gerçekleştirilebilir.

6.4.6 Demirleme

Gerektiğinde, gemilerce, bu amaç için tesis edilmiş demirleme sahaları kullanılabilir.

6.5. Rusya Federasyonu Tarafından Konunun Hukuk Komitesine Getirilmesi

5 Ağustos 1994 tarihinde Rusya Federasyonu tarafından IMO Hukuk Komitesi 71'inci dönem toplantısına trafik düzenlemelerinin Deniz Güvenliği Komitesi tarafından kabul edilen Kural ve Tavsiyeler ile uyumlu olmadığına yönelik olarak 12 nolu gündem maddesi başlığı altında bir yazı verilmiştir [61].

Rusya Federasyonu'nun verdiği yazı şu görüşü öne sürmektedir . Türkiye'nin 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe koyduğu tüzük hükümleri 1936 Montrö Sözleşmesi ve genel olarak uluslararası hukukla ve özellikle Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesiyle bağdaşmadığı gibi, Deniz Güvenliği Komitesinin 63. toplantısında kabul edilen IMO kural ve tavsiyeleri ile de uyuşmamaktadır.

Rusya Federasyonu vermiş olduğu kağıtla hukuk komitesinden Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu tüzüğün IMO Kural ve Tavsiyeleriyle uyuşup uyuşmadığı konusunda görüş istemiştir. Bu talepten başka Rusya Federasyonu Türkiye'nin ulusal kurallarına itiraz da ileri sürmüş ve bazı durumlarda geçişi askıya almak hatta bazı sınıf gemilerin geçiş ve çıkışlarını yasaklamak gibi makul olmayan seyir sınırlamaları yapılmış olmasından şikayet etmiş ve fiili bir geçiş prosedürü öngörülmüş olmasının uygun olmadığını belirtmiştir.

Boğazlardaki seyir güvenliğinin artırılması ile ilgili olan Karadeniz sahilı bir devlet olarak Türk yetkililerinin bu alandaki endişelerini anlayışla karşıladığını ve bu alandaki uygulamaların uluslararası alanda kabul edilmiş kurallarla paralel hükümler içermesi gerektiği belirtilmiştir.

Rusya hükümeti bu uygulamaların kanunsuzca, zorla kabul ettirilen, doğruluğu kanıtlanmamış mantıksız kısıtlamalar, örneğin transit geçişlerin yasa ile yasaklandığı, Boğazlar'dan geçiş konusunun açıkça 1936 Montrö konvansiyonu ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesi ile çeliştiğini ifade etmiştir. Deniz Hukuku Sözleşmesinde uluslararası boğazlardan geçiş özgürlüğü ile ilgili olarak kıyı devletlerinin geçişi yasaklayamayacağı, engelleyemeyeceği veya zayıflatamayacağı ve boğazlardaki transit geçişin ertelenemeyeceği hükümlerini öne sürmüştür.

Mayıs 1994 yılında Deniz Güvenliği Komitesinde "İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemiler için kurallar" konulu değerlendirmede Rusya Türkiye'nin sunduğu dokümanda yaptığı düzenlemelerin olumsuz sonuçlarına yönelik düşüncelerini dile getirmiş, gemilerin uzun süreli beklemlerine, boğaz girişlerinde gemilerin birikmesine sebep olacağını belirtmiş, böyle bir gemi toplanmasının bekleme yapan gemiler ile giriş çıkış yapan gemiler arasında çarpışma ve karaya oturma riskini arttıracığına dikkat çekmiştir.

MSC 63. dönem toplantısında benimsenen Kurallar ve Tavsiyelerin Boğazlar rejimi, konuyla ilgili uluslararası dokümanlar ve Deniz Hukuku Sözleşmesi ile çelişen maddeleri bulunmadığını belirterek, Komitenin "kıyı ülkesi tarafından yapılan ulusal düzenlemelerin Kurallar ve Tavsiyeler ile tam bir uyum içerisinde olması gerektiği" yönündeki kararına atıfta bulunmuştur.

Rusya Federasyonu ayrıca, Haziran 1994 ayında Konseyin 72. dönem toplantısında Rusya Federasyonu Deniz Güvenliği Komitesi 63. dönem raporunun kabul edilmesi görüşmelerinde rezervasyon kaydı koyduğunu hatırlatarak Türk Hükümeti'nin

mevcut düzenlemelerinin IMO'nun kabul ettiği Kurallar ve Tavsiyeler ile uyumlu hale getirmediği sürece konuyu örgütün diğer organlarına getirmesinin hakkı olduğunu ileri srmştr. Buna rağmen Türkiye'nin 1 Temmuz 1994'te düzenlemelerini herhangi bir değişikliğe mahal vermeden kabul ettiğini belirtmiştir.

Rusya Federasyonu Türk Boğazlar tüzüğünde IMO Kural ve Tavsiyeleriyle açıkça çeliştiğini ne sürdüğü bazı maddeleri şu şekilde sıralamıştır;

1. Tüzük 29. madde ile transit geçiş yapacak gemilerin önceden idareden izin alması gerektiği fakat IMO kuralları ile bu konuda getirilen tavsiyenin 15 metreden daha yüksek drafta sahip gemiler ile boyu 200 metreden daha büyük gemilerin Boğazlardan gündüz geçmesi şeklinde olduğu,
2. IMO Kural ve Tavsiyelerinde trafik yönetim sistemlerinin etkinliğinin arttırılmasına yönelik olarak Boğazlar'dan geçme niyetinde olan geminin boyunu, balastlı olup olmadığını ve zararlı veya tehlikeli madde taşıyıp taşımadığını önceden idareye bildirmesini tavsiye edilirken, Tüzükle getirilen düzenleme ile (madde 30) Nükleer Gle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yk, atık taşıyan gemilerin Boğazlar'dan transit geçiş için idareden izin almak zorunda bırakıldığı,
3. Tüzük düzenlemeleri, bazı gemi tipleriyle ilgili olarak seyrin geçici olarak durdurulması yönünde kısıtlamalar getirmektedir. IMO Kural ve Tavsiyelerinde bu tür bir düzenleme olmadığı,
4. Tüzüğün 24. maddesinde sayılan örneklerle bağlantılı olarak bir çok nedenle trafiğin durdurulması mantıklı olarak kabul edilemez. Rusya Federasyonu zorunlu haller dışında trafiğin durdurulmasına yönelik düzenlemelerin hukuki dayanağı olmadığı,
5. Tüzüğün 52. maddesi ile tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin Boğazlar Bölgesi'ne girmesine IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uyumlu olmayan bir şekilde kısıtlama getirildiği.

6.6. Hukuk Komitesinde Rusya Federasyonu Yazısına Cevaben Verilen Yazı

8 Eylül 1994 tarihinde Hukuk Komitesi 71. dönem toplantısında grşlmek üzere verilen Türk Boğazları konulu yazıda [62] Rusya Federasyonu tarafından 5 Ağustos 1994 tarihinde sunulan yazıya cevap olarak;

1. Rusya'nın yazısında genel ve özet olarak Türk düzenlemelerinin uluslararası hukuk ve Montrö Konvansiyonuna uyumlu olmadığı iddia edilmekle beraber hangi maddelerin çelişkili olduğu açıklanmamaktadır.

2. Rusya Federasyonu'nun sunduğu belgede, başlıkta da belirtildiği üzere Deniz Güvenliği Komitesi tarafından benimsenen Kural ve Tavsiyeler metninin Türk uygulamalarıyla aynı paralelde olmadığı belirtilmiştir.

3. Türkiye Trafik Ayrım Şemalarını tesis ederek IMO'ya sunmuştur. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 39. dönem toplantısında Trafik Ayrım Şemalarını onaylamıştır. Seyir Güvenliği Alt Komitesindeki toplantılarda trafik ayırım düzeni içerisinde kısıtlı manevra imkan ve kabiliyeti nedeniyle seyir icra edemeyen büyük gemiler için özel kurallar geliştirilmiştir. Türkiye alt komiteye bu durumda izlenecek prosedürlerle ilgili bilgi sunmuştur. Prosedürler iki yönlü trafiğin geçici olarak durdurulması veya belirli bir periyot için tek yönlü trafik uygulamasıdır. Seyir Güvenliği Alt Komitesi İstanbul ve Çanakkale Boğazı seyir kurallarının bu amaca yönelik olarak geliştirilmesi gerektiği sonucuna varmıştır [63].

4. Deniz Güvenliği Komitesi Mayıs 1994'de 63. dönem toplantılarında trafik yönetim sisteminin detaylarını ve özel kuralları tartışarak benimseyecek çalışma grubu oluşturarak bu amaçla çalışmaya başlatmıştır.

5. Bu kuralların geliştirilmesi özellikle büyük gemilerin trafik şeritlerinden ayrılma zorunluluğu ve yaklaşan gemilerin trafik şeritlerine girmesiyle yaşanabilecek karşı karşıya gelmeleri önlemeyi amaçlıyordu. Sonuç olarak Deniz Güvenliği Komitesi durumu değerlendirerek Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü kural 10 ışığında Trafik Ayrım Düzeni uygulanmasını ve bunun yanında bazı Kural ve Tavsiyeleri benimsedi.

6. Rusya'nın sunduğu iddialara karşılık olarak verilen cevaplarda ise ;

a. Kural 29 ile istenilen bilgilendirmenin büyük gemilerin geçişini planlamaya yönelik olduğu ve gerekli olduğu taktirde Trafik Ayrım Düzeninin ve iki yönlü trafik akışının geçici olarak durdurulmasına yönelik planlamaya esas teşkil etmesi bakımından istendiği belirtilmiştir. IMO'nun bu fikri desteklediği belirtilerek IMO'nun gündüz geçişle ilgili düzenlemelerinin konuyla ilgili olmadığı anlatılmıştır.

b. Kural ve Tavsiyelerde belirtilen kural tüm gemilerin genel kargolarının bildirimine yöneliktir. Kural 30'da 1989 Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınımının

ve Bertarafının kontrolüne ilişkin Basel Sözleşmesinde belirtildiği üzere özel tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemilerle ilgilidir. Bu düzenleme Türkiye'nin ulusal yargı yetkisi dahilindedir ve 1989 Basel Konvansiyonu ile uyumludur.

c. Rusya Federasyonu'nun kağıdında düzenlemede transit trafiğin geçici olarak durdurulmasıyla ilgili madde olduğu belirtilmektedir. Bu genel cümleden ortaya çıkan en uygun anlam kesin olarak, madde 24'te ifade edilmektedir. Trafiğin geçici olarak durdurulmasına yönelik bu madde kısa periyotlarla zorunlu ve mantıklı nedenlere dayanmaktadır. Pratikte, örnek olarak; İstanbul Boğazı'nda trafik kısa sürelerle belediye hizmetleri için boru hattı döşenmesi maksadıyla geçici olarak durdurulmuştu ve trafiği önemli oranda etkilememiştir. Trafik Ayırım Düzeni ile ilgili IMO Kural ve Tavsiyeleri'nin bu tür durumlara cevap vermesi beklenemez.

d. Son olarak Rusya Federasyonu'nun verdiği kağıda göre 52. madde tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin Boğazlar'a girmesini kısıtlamakta ve IMO Kural ve Tavsiyeleriyle bağdaşmamaktadır. Madde 52 Trafik Ayırım Düzeni içerisinde seyredemeyen tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin güvenli geçişini sağlamaya yönelik olarak iki yönlü trafiğin geçici olarak durdurulması ve tek yönlü trafiğin tesis edilmesine ilişkindir. Bu kural IMO Kural ve Tavsiyeleri ile aynı paraleldedir. Bu kuralda belirtildiği üzere idare Trafik Ayırım Düzeni içerisinde seyredemeyen gemiler arasında emniyetli mesafeyi sağlayabilmek maksadıyla tek yönlü trafik uygulamasına geçebilir. Burada bu madde tüzük düzenlemelerinin daha da ilerisine giderek trafik yönetimini bütün büyük gemiler için ve yük ayırımı gözetmeden getirmiştir.

6.7. Hukuk Komitesi 71. Dönem Sonuç Raporu

Hukuk Komitesi 71. dönem toplantısı 10-14 Ekim 1994 tarihleri arasında icra edilmiştir ve 20 Ekim 1994 tarihinde sonuç raporunu yayınlamıştır [64].

Hukuk Komitesi Rusya Federasyonu tarafından verilen LEG 71/12 ve Türkiye tarafından verilen LEG 71/12/1 sayılı yazılara istinaden Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile ilgili kural ve tavsiyelerini tartışmıştır.

Deniz Güvenliği Komitesinin 63. dönem toplantısında, Boğazlar'da uygulanması düşünülen Türk Deniz Trafik Düzenlemesi taslağı görüşülmüş ve oluşturulan çalışma grubuna gönderilmiş ve sonuçta Deniz Güvenliği Komitesi tarafından İstanbul, Çanakkale Boğazı ve Marmara denizinde seyir ile ilgili Kural ve Tavsiyeler

benimsenerek 1 Haziran 1994 tarihinde SN/Circ 166 numarasıyla yayınlanmıştır. 63. dönem Deniz Güvenliği Komitesi sonuç raporunda da belirtildiği üzere “kıyı devleti tarafından yapılan ulusal düzenlemelerin halihazır kurallar ve tavsiyeler ile tam uyumlu olmalıdır”. Rusya delegasyonu Hukuk Komitesinden Türkiye’nin zorunluluklarını yerine getirip getirmediği hakkında hüküm vermesini istemektedir.

Rusya delegasyonu konunun IMO tarafından daha detaylı olarak değerlendirilmesini haklı çıkaran yeni bir durum oluştuğunu düşünmektedir. Türk düzenlemeleri 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve Rusya Federasyonu’na göre konuyla ilgili IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uyumlu değildir. Yoğun iki yönlü diplomatik yazışmalar başarısızlıkla sonuçlanmış ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği toplantısında (Haziran 1994) bu konunun uluslararası işbirliği ile IMO çatısı altında Montrö Konvansiyonu ve ilgili hukuk kaideleri göz önünde bulundurularak çözülmesi yönünde karar alınmıştır.

Hukuk Komitesi görüşmeler sonucunda; “Hukuk Komitesi IMO tarafından benimsenen Kurallar ve Tavsiyelerin Türkiye’nin ulusal düzenlemelerine değişiklik yapılmasını gerektirmediği kanaatindedir.” şeklinde görüş bildirmiştir.

Komite, Deniz Güvenliği Komitesi 62. dönem toplantısında Boğazlar’daki trafik yoğunluğunun seyir ve çevresel tehlikelerin gündeme getirildiğini Trafik Ayrım şemalarının tesisini öngören bir teklifin Eylül 1993 yılında Seyir Güvenliği Alt Komitesine verilerek kabul edildiğini belirterek, kuralların asıl olarak sınırlı manevra kabiliyeti nedeniyle şeridinde kalamayan gemiler ile ilgili olduğu, IMO’nun benimsediği Kural ve Tavsiyelerin Boğazlar’daki tüm yönetim sistemini ayrıntılarıyla belirleyen ulusal düzenlemelerin yerini alamayacağını dile getirmiştir.

Yunan delegasyonu Boğazlar’da çevrenin korunmasına ve seyir güvenliğinin sağlanmasıyla ilgili problemlerin tek yanlı bir tutumla değil uluslararası toplumun ortak çalışması ile çözümlenmesi gerektiğini belirterek, Deniz Güvenliği Alt Komitesindeki çalışma grubunun çalışmaları, Montrö Konvansiyonu ve IMO Kural ve Tavsiyeleri dikkate alınarak sonuçlandırılmalıdır şeklinde görüş bildirmiştir.

Yunan delegasyonu Türkiye’nin mevcut düzenlemeyle Montrö Konvansiyonu ve IMO Kural ve Tavsiyelerini çiğnediğini ayrıca IMO’da görüşülmeyen diğer konular olarak Türk İdaresinin Yunan gemilerine uyguladığı keyfi davranışları olduğunu belirterek Türkiye’yi Montrö Konvansiyonuna ve IMO Kural ve Tavsiyelerine uymaya davet etmiştir. Ayrıca Türkiye’nin uluslararası toplum ile işbirliği yaparak herkes tarafından kabul edilen bir çözüm bulunmasını istemiştir.

Bir çok delegasyon Türkiye'nin seyir güvenliği ve çevrenin korunmasına yönelik kaygılarını paylaştıklarını ancak aynı zamanda Yunan Delegasyonu tarafından açıklanan uluslararası Boğazlar'da seyir ile ilgili konuların çok taraflı bağlamda çözülmesi gerektiği konusunda desteklediklerini belirtmişlerdir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Delegasyonu Türkiye'nin bir çok ülkenin endişelerini gidermek, ortaya çıkardığı krizi çözmek ve Türk düzenlemelerini IMO Kural ve Tavsiyeleriyle uyumlu hale getirmek için yeni bir şey ileri sürmemesi konusunda dehşete düştüğünü belirterek, GKRY delegasyonu Türkiye'nin konuyla ilgili IMO Kural ve Tavsiyeleri'nin genel ve yetersiz olduğunu ileri sürerek kendi düzenlemelerini yapmasını haklı göstermesi konusunu uluslararası düzenlemeleri tek bir ülkenin yorumlayarak detaylandırması olarak varsaymış ve dünya düzeni için bir tehlike olarak göstermiştir. Trafik düzeninin pratikte sorunlar yaratacağını karaya oturma ve çarpışma riskinin bölgeye giren/çıkan gemilerin birikmesiyle artacağını belirtmiştir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ayrıca 1936 Montrö konvansiyonunun imzalanmasından bu yana gemilerin büyüklüğünde ve taşıdıkları kargonun artması konusunda yaşanan değişimler yanında, teknolojik gelişmeler yaşandığını IMO'nun yaptığı çalışmaların gemilerin bugünkü haline getirdiğini çevre ve deniz kirliliğine yönelik sorunların ise kolektif çalışmalar ve danışımlar sonucu oluşturulan çözümler ile giderilebileceğini belirtmiştir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi delegasyonu, Türk delegasyonu tarafından kullanılan Türk Boğazları teriminin Montrö Konvansiyonu diliyle uyummadığını ve hükümeti tarafından kabul edilemeyeceğini belirtmiştir. Üzerinde konuşulan problemlerin çok taraflı olarak oluşturulacak bir gündem ile Deniz Güvenliği Komitesinde çözülmesi gerektiğini belirtmiştir.

Bulgaristan, Fransız ve İtalyan delegasyonları Boğazlar'da trafiğin geçici olarak serbest geçiş hakkının kısıtlanabileceğini belirtmiştir.

Bulgaristan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi delegasyonları ise Boğazlar'ın girişinde oluşacak gemi yoğunluğunun karaya oturma ve çarpışma riskini arttıracığından söz etmişlerdir.

Bulgaristan, Fransız, Alman, Yunanistan, Meksika, Polonya, Romanya, İtalya, İngiltere ve ABD delegasyonları Türk düzenlemelerinin Deniz Güvenliği Komitesi tarafından kabul edilen Kural ve Tavsiyelerle uyumlu olmadığı yönünde görüş bildirmiştir. Ayrıca Türkiye'nin yabancı bayraklı gemiler ve yabancı savaş gemileri ile ilgili uygulamalarının Türkiye'nin Montrö Konvansiyonu ve Birleşmiş Milletler Deniz

Hukuku Sözleşmesi yükümlülükleri ile bağdaşmayan tarzda uygulanabilecek olması yönündeki kaygılarını dile getirmişlerdir.

Meksika Delegasyonu hukuki bakış açısıyla Komitenin Türk Hükümetinin davranışlarını yargılama makamı olmadığını bu açıdan Hukuk Komitesinin hareket tarzının düşüncesini açıklamakla sınırlı olması gerektiğini belirtmiştir. "Kıyı devletlerinin bu tür sorunlarını uluslararası Adalet Divanına götürmek hakkı vardır." şeklinde görüş bildirmiştir.

Komite sonuç raporunda, "Türkiye'nin Boğazlar ve Marmara Denizi bölgesi için kabul ettiği Deniz Trafik Tüzüğünü iyi niyetli olarak yürürlüğe soktuğuna yönelik genel kabul vardır. Hukuk Komitesi seyir güvenliğinin ve çevrenin korunmasının bölge ve organizasyonun ilgi alanında olduğu kabul edilir." ibaresi yer almıştır.

Komitede Türk Ulusal Düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyeleriyle uyumlu hale getirilmesi yönünde güçlüklerin IMO çatısı altında çözümlenmesi gerektiği konusunda genel kanı oluşmuştur.

Ayrıca ortak karar olarak bu tür ulusal yasaların uluslararası hukuk, özellikle IMO Kural ve Tavsiyeleri ile Montrö konvansiyonu ile uyumlu olması gerektiği bildirilmiştir.

Ayrıca büyük çoğunlukla delegasyonlar Türkiye'nin düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyeleri, uluslararası hukuk ve Montrö Konvansiyonu ile uyumlu olmadığı yönünde görüş bildirmiştir. Türk delegasyonu ise asıl konunun bu olmadığı yönünde çekincesini bildirmiştir.

Hukuk Komitesi konunun Hukuk Komitesinde çözümlenemeyecek bir konu olduğunu ve bu nedenle Deniz Güvenliği Komitesinde imkan dahilinde çalışma grubuna havale edilmelidir şeklinde karar vererek, şu sonuçlara varmıştır.

- Türk ulusal hükümlerinin IMO'nun Kural ve Tavsiyeleri ile uyumuna ilişkin olarak bir sorun ortaya çıktığında bir örgüt, IMO bu konuyla ilgilenecektir.

- Bu konuda konulacak herhangi bir ulusal kural, genel olarak uluslararası hukukla ve özel olarak IMO Kural ve Tavsiyeleri ile ve ayrıca 1936 Montrö sözleşmesi ile uyumlu olmalıdır.

- Yukarıdaki anlatımlardan çıkan sonuca göre delegelerin önemli bir kısmının Türk tüzük hükümlerinin IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uluslararası hukukla ve

Montrö Konvansiyonu ile uyumlu olmadığı anlaşılmıştır. Öte yandan Türk Delegasyonu karşı görüştedir.

- Hukuk komitesi durumu komite içinde çözülecek mahiyette olmadığı sonucuna varmış ve bu bakımdan Deniz Güvenliği Komitesine yada onun içindeki bir çalışma grubuna gönderilmesinin uygun olacağı sonucuna varmıştır.

6.7.1. Boğazlar Tüzüğü ve Montrö Sözleşmesi Hakkında

Türkiye muhalif ülkelerin Boğazlar'dan geçişlerin transit olduğu ve Türkiye'nin 1936 Montrö antlaşmasına göre Boğaz trafiğine düzenleme yetkisi olmadığı eleştirilerine hem Montrö sözleşmesi hem de BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) gibi Montrö sözleşmesinden sonra imzalanan ve yürürlüğe giren uluslararası antlaşmalara atıfta bulunarak cevap vermiştir.

Boğazlar'dan geçişin "Transit Geçiş" olduğu iddiası Montrö sözleşmesinin İngilizce çevirisine dayanmaktadır. Fransızca ve Türkçe resmi çevirisinde "...geçiş ve seyri-sefain serbestisi..." olarak ifade edilen birinci ve ikinci maddedeki bu bölümler İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın resmi çevirisinde "...freedom of transit and Navigation..." olarak değiştirilmiş ve transit sözcüğü eklenmiştir. Ancak Montrö sözleşmesinin aslı Fransızca ve Türkçe metinler olduğundan İngilizce çeviride yer alan bu ifadeler Türkiye'yi bağlamamaktadır. Yani iddia edildiğinin aksine Montrö sözleşmesi yabancı gemilere transit geçiş hakkı vermemektedir [30].

Muhalif ülkelerin bu konuda ısrarlı olmalarının sebebi transit geçiş hakkını transit olmayan geçişlere oranla geçiş yapan yabancı bayraklı gemiye daha çok hak tanımasından kaynaklanmaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde de en geniş haklar yine transit geçiş yapan gemilere verilmiştir. Bu nedenle Türk Boğazları'ndan geçen yabancı bayraklı gemi zararsız geçiş yerine transit geçiş yapmayı yeğleyecektir. Bu durumda Türk Boğazları'ndan geçecek bir gemiyi transit geçiyor saymakla Montrö sözleşmesinde verilen haklarında ötesinde haklar verilmiş olmaktadır [40].

Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'ye, "sağlık denetimi yapma ve kararlaştırılan harcı alma dışında Boğazlarda böyle bir düzenleme yetkisi vermediği, dolayısıyla da yeni tüzüğün Montrö sözleşmesine aykırı olduğu" şeklindeki eleştiriye ise Türkiye Cumhuriyeti'nin Dışişleri bakanlığı yetkilileri defalarca açıklamalarda bulundurarak bu tüzüğün Montrö Sözleşmesine uyumlu olduğunu ve 1936 Montrö Sözleşmesine ters düşmediğini belirtmişlerdir. Yine Türkiye, tüzük henüz yürürlüğe girmeden önce

yeni tüzüğün Montrö Sözleşmesine aykırı olduğunu ileri süren Rus yetkililere bu konuda çeşitli brifingler vermiş. Rusya'nın o dönemdeki Ankara Büyükelçisi Albert Çernişev'i de bakanlığa çağırarak bu konudaki açıklamaları ile ilgili olarak uyarmıştır [65].

Türkiye'nin yeni boğazlar tüzüğünün Montrö Sözleşmesiyle çelişmediği tezlerini güçlendiren hususlardan birisi, bizzat Montrö Sözleşmesinin 27. maddesidir. Nitekim, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan antlaşmasının 23. maddesi ve aynı tarihli Boğazlar trafiğine ilişkin "Lozan Boğazlar Sözleşmesi", daha önceki bölümlerde incelendiği gibi, Boğazlar'da trafiği düzenlemek üzere tüm yetkileri uluslararası bir komisyona vermiştir ve 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 24. maddesi ile bu komisyon lağv edilerek, tüm yetkileri Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiştir, [66] söz konusu 24. madde, Montrö Sözleşmesinin 2. maddesinde yer alan kılavuzluk ve römorkör hizmetlerinin ihtiyari olması dışında Türkiye'ye Boğazlar'da her türlü düzenleme yetkisini vermektedir [53].

Türk Boğazları'nda 24 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren tüzüğün 1936 Montrö Sözleşmesi ile çatışmadığını ifade eden Türkiye, "ticari gemilerin transit geçişine hiçbir tip ve tonaj için sınırlama getirilmediğini, ticari gemiler hakkında önceden istenen bilgilerin ise trafiği düzenlemeye yönelik olduğunu kaydetmiştir. Seyir güvenliğinin sağlanabilmesi için yeni tüzüğe göre ticari gemilerin uzunluğuna, ağırlığına, yüksekliğine ve yüküne göre kategorilere ayrılması ise ilk değildir. Benzer uygulamalar Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi ile de gerçekleştirilmiş ve herhangi bir itiraz ile karşılaşmamıştır [67]. Ancak Montrö Sözleşmesinin Türkiye'ye trafik düzenlemeleri yapabilmesi için verdiği haklar sadece 24. madde ile sınırlı değildir. Yine Montrö Konferansı toplantı tutanaklarına bakıldığında da Türk Delegasyonu'nun Boğazlardan geçen gemiler üzerinde gerekli yerlerde Türkiye'nin "Zabıta Ve Yargı" yetkilerine sahip olduğu ve zararsız geçişe uyulmasını isteme hakkı bulunduğunu ifade ettiklerini ve bunlara herhangi bir itirazın bulunmadığı görülmektedir. [68] Nitekim Sevim Toluner gibi bazı uluslararası hukuk profesörleri yeni Boğazlar tüzüğüyle yapılan trafik düzenlemelerinin Türkiye'nin 1936 Montrö sözleşmesinde saklı tutulan zabıta yetkisinin kapsamında olduğunu ve uluslararası hukukun kıyı devletlerine tanıdığı geçiş güvenliğini sağlamak ve deniz trafiğine düzenleme yetkisinden ibaret olduğunu vurgulamaktadırlar [69].

Montrö Sözleşmesinin dibacesinde yer alan "...Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahil darı devletlerin Karadeniz'deki emniyetleri çerçevesinde koruyacak tarzda..." [70] ifadesi de Türkiye'ye Montrö Sözleşmesi kapsamında düzenleme yapma hakkı

veren dayanak noktalarından birisidir. Zira Boğazlar'da meydana gelen bir kaza yalnızca Türkiye'yi etkilemekle kalmamakta, dolaylı olarak Karadeniz'e kıyıdaş ülkeleri de etkilemektedir. Mesela Mart 1994'te meydana gelen Nassia-Ship Broker tanker kazasında İstanbul Boğazı trafiğe dört buçuk gün kapalı kalmış, bu durumda, Boğazlar'ın iki yakasında 700'ü aşkın gemi birikmiştir [41]. Dolayısıyla Türkiye yeni düzenlemeyle kaza riskini azaltarak kıyıdaş ülkelere geçiş güvenliğini de artırmaya hedeflemiştir.

Türkiye'nin yeni Boğazlar tüzüğü ile ilgili en önemli dayanaklarından birisinin de Boğazlar rejimine ilişkin Montrö Sözleşmesinin 25. maddesinde yer alan "İşbu sözleşmenin hiçbir hükmü Türkiye için veya milletler cemiyetine üye herhangi bir başka bağıtlı yüksek taraf için milletler cemiyeti misakından doğan haklara ve yükümlülükler halel vermemektedir" [70] hükmü oluşturmaktadır. Türkiye'nin yaptığı yeni düzenlemelerin hiçbirisi Milletler Cemiyetinin günümüzdeki karşılığı olan Birleşmiş Milletlerin 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Hukuku Sözleşmesi ile ters düşmemektedir.

Türkiye'nin 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu yeni Boğazlar Tüzüğü, Deniz Hukuku Sözleşmesinin yanı sıra dört önemli sözleşme SOLAS 74, MARPOL 73, STCW 78 ve COLREG 72 ile de uyumludur. Bu dört antlaşma da Türkiye tarafından yürürlüğe konulan düzenlemeler için önemli birer dayanak teşkil etmektedirler. Türkiye'nin imzalamış olduğu söz konusu dört uluslararası denizcilik sözleşmesine imza koyan ülkeler arasında Rusya, Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi, Bulgaristan ve Umman gibi 1994 tarihli yeni Boğazlar Tüzüğü'nün karşısında yer alan ülkelerde vardır.

137 ülkenin imzaladığı Uluslararası Deniz Hayatının Güvenliği Sözleşmesini (SOLAS) Uluslararası sefer yapan gemilerin çevre için güvenli olması prensibini getirmiştir. Bunu sağlamak için de 19. kural ile kıyı ülkesine transit geçmek isteyen gemiyi denetleme ve gemi hakkındaki bilgiler isteme hakkı vermiştir. 131 ülkenin imzaladığı Denizde Çatışmayı Önlemeye Kurallarının (COLREG) 10. maddesi de kıyı devletine trafik ayırım düzeni (TAD) kurma yetkisi vermiştir. 130 ülkenin imzaladığı gemilerin denizleri kirlletmesinin önlenmesi hakkında Uluslararası sözleşme (MARPOL) ise 5. maddesiyle kıyı ülkesine gemilerin denetlenmesine ait özel izinler vermiştir. 104 ülkenin imzaladığı Gemi Adamlarının Eğitim Belgelendirme Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmede (STCW) aynı şekilde kıyı ülkesi olan Türkiye'ye gemi hakkında önceden bilgilendirme yapılmasını ve geminin belirli donanımlarda olmasını isteme hakkını vermiştir.

Sonuç olarak Türkiye'ye Türk Boğazları bölgesinde yeni düzenlemeler yapma hakkı veren 1936 Montrö sözleşmesi ile daha sonra imzalanan uluslararası sözleşmeler muhalif ülkelerin Türkiye'nin yeni düzenlemeler yapma hakkı olmadığı veya yapılanların Montrö sözleşmesine aykırı olduğu iddialarının geçersiz kılmasıdır.

6.8. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantıları

6.8.1. Türkiye'nin Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Verdiği Sunum

Konsey 73. dönem toplantısında Boğazlar konusunu değişik bir prosedürle gündemine aldı. Konseyin bu isteğinin konusunu 6 ay önce Deniz Güvenliği Komitesinin 63. dönem toplantısında değerlendirilen ve üzerinde çalışılan yayımı oluşturdu.

Türk Boğazları'nda gerçek bir problem olduğu herkes tarafından bilinmektedir. Bu nedenle Türkiye IMO'da Boğazlar'da Trafik Ayrım düzeninin tesis edilmesine yönelik bir hareket başlattı. Türkiye tamamen teknik ve hukuksal nedenlere dayanarak iyi niyetli bir davranış sergiledi.

24 Kasım 1994 tarihinde IMO Kural ve Tavsiyelerinin yürürlüğe girmesiyle birlikte, Türk İdaresi temel ilkeler kuraları yayınlamaya trafik yönetim kurallarını tamamladı. Bu Türkiye'nin yönetimle ilgili kurallarını uygulamaya sokarken gösterdiği iyi niyet ve amaçlarını kanıtlayan başka bir örnektir. Uygulamada aynı ruhla gerçekleştirilecektir.

Konseyin IMO Kural ve Tavsiyelerinin uygulanmasıyla ilgili olan bu isteğine karşı Trafik Ayrım Düzeninin Türkiye'nin hükümler alanındaki deniz bölgesinde tesis edildiğini hatırlatmak önemli olacaktır.

Türkiye konuyla ilgili tek kıyı devletidir ve Türk Boğazları'nda rotalandırma konusunda hareket etmek, gerektiğinde geliştirmek ve IMO'ya sunma konusunda önemli yükümlülükleri vardır. Halihazır şemalarda değişiklik yapılması veya yeni şema tesis edilmesi yalnız Türkiye'nin hakkıdır. IMO'nun hareketi bu bağlamda 3. ülkeler tarafından başlatılamaz.

IMO üye ülkelere denizcilikle ilgili olarak Organizasyonun ilgi alanına giren konularda bilgi ve tecrübe değişimi olanağı sunmaktadır. Deniz Güvenliği Komitesinin faaliyet alanı seyir güvenliği ile ilgili teknik konularla sınırlıdır.

Her ülkenin IMO'nun kuralları ve prosedürleri ile uyumlu olarak seyir güvenliği ile ilgili bir konuyu uygun IMO organına götürme hakkı vardır. Herhangi bir IMO organını özellikle bir görevle görevlendirmek gereksiz ve uygunsuzdur.

Hukuksal ve Boğazlarla ilgili trafik yönetim sisteminin uygulanmasına yönelik şikayetler olağan diplomatik kanallar yoluyla Türkiye'ye iletilmelidir.

IMO prosedürü tamamlandı ve sadece önümüzdeki yıl 19. Genel Kurul'da Kurallar ve Tavsiyelerin konfirme edilmesi kaldı. Trafik Ayrım Şemaları ve Kurallar ve Tavsiyeler sadece 4 gün önce yürürlüğe girdi.

Bu konu gündemimize Konseyin isteği ile geldi. Konsey bu konuyu olduğundan farklı bir prosedürle gündemine aldı.

"General Provisions On Ships Routening" paragraf 3.4.' göre IMO ilgili kıyı devletinin onayını almaksızın herhangi bir rotalandırma sistemini benimseyemez veya değiştiremez. Trafik yönetim sistemi bu yılın 1 Temmuz'unda yürürlüğe girdi. 1 Temmuz dan günümüze kadar 16536 gemi İstanbul boğazını kullandı. Yabancı bayraklı gemi sayısı 10378'dir. Bu kadar gemi arasında sadece 4 gecikme bir üye ülke tarafından dile getirildi. Biz bu 4 gemiyi ilgilendirilen gecikmelerle ilgili detaylı bir çalışma yaptık. Bu çalışmanın tatmin edici bir çalışma olduğu konuyla ilgili başka bir yorum almamamızdan çıkarılabilir. Ayrıca bu konuda başka herhangi bir ülkeden bir şikayet almadık.

Türkiye tarafından 6 Aralık 1994 tarihinde Rusya Federasyonu, ABD, Bulgaristan ve Yunanistan konuşmalarına cevaben; Rusya ve Bulgaristan tarafından sözü edilen gecikmeler / şikayetler diplomatik kanallarla tarafımıza iletilmemiştir. Rusya Federasyonuna iddia edildiği üzere sadece 4 gemiyi ilgilendiren gecikmelerle ilgili olarak bir cevap verilmiştir. Bulgaristan ise konudan bahsetmekle birlikte kendi gemilerini ilgilendiren gecikmelerle ilgili bir çalışma yapmamıştır. Bulgaristan'ın verdiği bilgilerde yanlışlıklar vardır. Boğazları kullanan Bulgaristan bayraklı gemi sayısı bahsedilenin 2 katıdır.

6.8.2. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Rusya Federasyonunun Yaptığı Sunum

Rusya Komiteye kendi bayraklı gemilerinin boğaz girişlerindeki beklemelerinin gecikmelere sebep olduğunu ve kaptanların hangi kuralların uygulamada olduğundan emin olmadığını belirtti. IMO Kural ve Tavsiyelerinin pratik

uygulamalarının Deniz Güvenliği Komitesinin 65. dönem toplantısında gündem maddesi olarak alınmasını önermektedir.

Halihazırda gemi kaptanları Karadeniz Boğazları'nda hangi prosedürü uygulayacaklarından emin değildirler. Bizce bu uygulama Kural ve Tavsiyeler olmalıdır. Pratikte şimdiden Boğaz geçişlerinde ciddi zaman kayıpları yaşayan gemicilik şirketlerimiz olmuştur. Sadece bir şirketimizin bu yıl Temmuz ayından bu yana yaşadığı gecikme yaklaşık 300 saattir.

Gerçekten MSC'nin 64. dönem toplantısında Rus Federasyonu görüşünü şu şekilde ileri sürmüştür:

"Türk Boğazları sorunu organizasyonun yetkisine giren evrensel bir problemdir. Eğer organizasyon Deniz Hukuku Konvansiyonunda kendisine tanınmış olan Uluslararası Organizasyon Statüsünü korumak istiyorsa; bizim görüşümüze göre, denizcilik kurallarını destekleyerek ve kendi kararlarının icrasını sağlayarak otoritesini artırmalıdır [71].

6.8.3. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında ABD Tarafından Yapılan Sunum

Amerika delegasyonu, Konseyin Hukuk Komitesinin 71. dönem sonuç raporunu değerlendirmesini istemiştir. 71. dönem toplantı sonucunda Türkiye'nin düzenlemelerini iyi niyetle yaptığına dair genel kabul mevcuttur. Ayrıca Türkiye konuyla ilgili mercilere talimat vererek IMO Kural ve Tavsiyelerinin kendi düzenlemeleriyle uyumlu olması yolunda çalışmalarını istemiştir. Amerikan delegasyonu Türkiye'nin bu girişiminin ulusal düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyelerle uyumlu hale getirilmesine yönelik olarak başlatıldığına dair gerekli teminatı almıştır.

Amerikan delegasyonu IMO Kural ve Tavsiyeleri'nin yürürlüğe girmesinden bu yana yeterli zaman geçmediğini belirterek, her ülkenin Boğazlar konusunu gerekli gördüğü zaman konuyu Deniz Güvenliği Komitesi ve Seyir Güvenliği Alt Komitesine getirebileceğini söyleyerek, toplantıda daha ileri bir değerlendirmenin yapılmasına gerek olmadığını belirtmiştir. Türkiye Liman Başkanlıklarına ve Trafik Kontrol İstasyonlarına düzenlemelerin nasıl IMO Kural ve Tavsiyelerle uyumlu hale getirilebileceğine yönelik çalışma yapmaları için talimat vermiştir.

6.8.4. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Bulgaristan Tarafından Yapılan Sunum

Bulgaristan delegasyonu Türkiye'nin IMO Kural ve Tavsiyelerinin uygulanması yönündeki talimatlarının daha yeni yürürlüğe girdiğini dolayısıyla herhangi bir sunum hazırlığı yapamadığını konunun Deniz Güvenliği Komitesi 65. dönem toplantısında gündeme alınması teklifini iletmifltir.

Bulgaristan delegasyonu Boğaz'ın dar bölgelerinde trafik ayırım şemalarının yerine Denizde atışmayı nleme Kuralları Kural 9'un uygulanmasının daha uygun olacağını belirtmiştir.

Bulgaristan Delegasyonu tarafından Bulgaristan bayraklı gemilerin Boğazlar'dan geçişlerinde bir takım sorunlar yaşadıklarını, bu gecikmeler üzerinde çalışmak için Türkiye ile anlaşmaya vardıklarını belirtmiştir. Ayrıca Türk yetkililerinin Boğazlar'ın girişlerinde yaşanabilecek yığılmalara karşı uyarmıştır.

1 Temmuz 1994 – 30 Kasım 1994 tarihleri arasında 227 Bulgaristan gemisi Boğazlar'dan transit geçiş hakkını kullanırken 90 gemi Trafik Kontrol İstasyonları tarafından durdurulmuş ve toplamda 361 saatlik bir gecikme yaşanmıştır.

6.8.5. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Yunanistan Tarafından Yapılan Sunum

Yunan delegasyonu Hukuk Komitesinin 71. dönem toplantısında bir çok delegasyonun belirttiği gibi Türkiye'nin kendi düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyeleri ve Montrö Konvansiyonu ile bağdaşmadığı karara bağlanmıştır.

Deniz Güvenliği 65. dönem toplantısında Türkiye'nin yeni çıkardığı talimatların Türkiye'nin düzenlemelerini IMO Kural ve Tavsiyeleri ve Montrö Konvansiyonuna paralel şekilde düzenleme işteğinin ayrıca Deniz Güvenliği 63. dönem toplantısında üzerinde anlaşmaya varılan "kıyı devleti tarafından yapılan ulusal düzenlemelerin halihazır kural ve tavsiyelerle tam bir uyum içinde olması gerekir" ibaresini uygulayıp uygulamayacağının görüşülmesi gerektiğini bildirdi.

Deniz Güvenliği Komitesi 63. dönem toplantısında alınan karar gereği Türk delegasyonu Komiteyi ulusal düzenlemelerinin Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını engellemeyeceği yönünde bilgilendirecektir [72].

6.8.6. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Tarafından Yapılan Sunum

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi delegasyonu da Yunanistan tarafından yapılan sunumlara benzer bir şekilde Türkiye'nin verdiği talimatların tam olarak alışılamadığını, IMO Kural ve Tavsiyelerinin uygulama sonuçlarının tam olarak grlemediğini belirtmiş konunun 65. dönem toplantısında tekrar ele alınması gerektiğini belirtmiştir.

6.8.7. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantısında Ukrayna Tarafından Yapılan Sunum

Ukrayna, Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Yunanistan ve Rusya Federasyonu ile görüş birliği içinde Türkiye'nin yaptırımlarını deniz güvenliğini sağlamak kılıfı altında gösterdiğini konunun 65. dönem toplantısında irdelenmesi gerektiğini bildirmiştir.

6.8.8. Deniz Güvenliği Komitesi 64. Dönem Toplantı Sonuç Raporu

Komite IMO Kural ve Tavsiyelerinin henüz çok yeni olarak uygulanmaya başlandığını, yeterli tecrübe sonrası değerlendirilmesi gerektiğini ve bu kısa sürede yeterli değerlendirme yapılamayacağını karar bağladı.

Deniz Güvenliği 64. dönem toplantısı sonrası, Komite Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Malta, Polonya, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Uruguay ve Yunanistan tarafından yapılan baskılar sonunda işleyiş kurallarına göre IMO Kural ve Tavsiyelerinin İstanbul, Çanakale ve Marmara Denizinde uygulanması konusunu 65 dönem gündem maddesi olarak aldı. Türk delegasyonu bu karara itiraz etti.

6.9. Deniz Güvenliği Komitesi 65. Dönem toplantısında Rusya Federasyonu tarafından verilen yazı

Rusya Federasyonu Türk Trafik Düzeni uygulamalarının devam ettiğini belirterek, Türk ulusal yaptırımlarının transit geçiş yapan yabancı gemileri de kapsar şekilde hak talep ederek çeşitli cezalar öngördüğünü madde 25 ve madde 57'ye atıf yaparak iddia etmiştir [73].

Montrö Konvansiyonu madde 2 ve 3 barış zamanı ticari gemiler gündüz ve gece hangi bayrak altında ve hangi kargo yükü taşıyor olursa olsun sağlıkla ilgili uluslararası düzenlemelerle paralel olarak yapılan sağlık denetimleri hariç boğazlardan transit geçiş ve seyretme özgürlüğüne sahiptir ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 44 transit geçişte bulunan gemilerin durdurulamayacağı hükmüne amidir.

Türk trafik düzeni, transit gemiler, Türk Bayraklı gemiler ve Boğazlar'daki limanları kullanacak gemiler arasında ayırım yapmamaktadır. Madde 1'e göre tüzük hükümleri bölge içindeki bütün gemilere uygulanır hükmü yer almaktadır. Madde 57 ile tüzük hükümlerine aykırı davranışlarda gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına cezai müeyyideler uygulanabilmektedir. Madde 2 g ile yapılan, transiti bozulan gemi tanımında, transitin bozulması ile ilgili olarak bir çok neden sıralanmıştır. Bu madde ile transit geçiş yapan gemilerin keyfi nedenlerle durdurulabilecek transit geçiş hakkı keyfi nedenlerle engellenebilecektir.

Madde 24 ile zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması başlığı altında inşaat çalışmaları, bilimsel araştırma faaliyetleri, spor aktiviteleri, kaza yada suçluların izlenmesi vb. maddeler sayılmıştır. Bunlar zorunlu nedenler değildir.

Madde 41 ve madde 51 ile (boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0.5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır) görüş uzaklığına bağlı olarak Boğazlar geçişe kapatılabilecektir.

Düzenleme ile, Türkiye transit geçişi engelleyecek bazı tip gemiler ve kargo için önceden izin almayı gerektirecek düzenlemeler yapılmaktadır.

Madde 7 ile tesis edilen ve Boğazlar'a girişten 24 saat önce verilmesi istenen Seyir Planı I doğasında zorunludur. Bahse konu bilgide geminin adı, bayrağı, çağrı adı, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü vb. bilgiler istenmektedir. IMO Kural ve Tavsiyelerine ile gemilere seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunması bağlamında uluslararası konvansiyonlarla paralel olarak geminin boyu, yüklü olup olmadığı ve tehlikeli veya zararlı yük taşıyıp taşımadığını bildirmesi tavsiye edilmektedir. (paragraf 2.e)

Bu bildirimler tüzüğün 2 e, 6-10, 35,37,48 ve diğer maddeleri ile çelişmektedir.

Ayrıca MSC 31 (63) kararı ile benimsenen 1974 SOLAS Konvansiyonu V/8-1 Gemi Raporlama Sistemleri, devletlerin uluslararası boğazlarda uygulanmakta olan

hukuksal rejimlerle ve uluslararası hukukla elde ettikleri kazanımlara kısıtlama getirmez hükmü yer almaktadır.

Madde 30 ile Nükleer güçle yürütülen veya nükleer atık taşıyan gemiler için prosedür belirtilmiştir. Bu madde ile ilgili olarak Hukuk Komitesi 71. dönem toplantısında Türkiye tarafından verilen notta LEG 71/12/1 1989 Basel Konvansiyonuna atıfta bulunulmuştur. Aynı şekilde Basel Konvansiyonunda, uluslararası kazanılmış haklara bir etkisi yoktur.

Madde 29 ile büyük gemiler için (150 metreden büyük) geçişlerde değerlendirme yapılacağı bildirilmiştir. Bu değerlendirmenin sonucu olumsuz da olabilecektir.

Madde 40, 41, 50 ve 51 ile akıntı ve görüş nedeniyle Boğazlar trafiğe kapatılabilecektir. Madde 2 i ve 2 g IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uyumlu değildir. Kural ve Tavsiyelere göre maksimum draft 15 metre, büyük gemi tanımı için, gemi tam boyu 200 metre olarak yapılmıştır.

Madde 38 (hava çekimi) ve 50 a (akıntı) ile zorunlu römorkör hizmeti vardır. Madde 31'de yabancı bayraklı gemiler güvenlik bakımından kılavuz almak yönünden uyarılırlar denmekte, madde 5'te ise bölgede bulunan bütün gemilerin idarece belirlenen her türlü seyir kuralına, yapılacak uyarı ve denetimlere uyma zorunluluğu belirtilmiştir. Sonuç olarak zorunlu römorkaj hizmeti Boğazlar'da uygulanmaya başlanmıştır. Montrö konvansiyonu kılavuzluk ve römorkaj hizmetinin zorunlu olamayacağını sadece gemi kaptanının veya gemi acentesinin istemesi durumunda ödeme yapılabileceğini belirtmiştir.

Madde 25 ile gemilerin belirlenmiş trafik ayırım şeritleri içerisinde seyretmesi zorunlu kılınmıştır, fakat IMO Kural ve Tavsiyeleri ve Trafik Ayırım Şemalarının kullanımında çelişkiler mevcuttur. IMO Kural ve Tavsiyeleri Trafik Ayırım düzeni içerisinde seyredemeyecek gemilerin Trafik Kontrol İstasyonunu yeterli süre önceden uyarmasını ve seyir yapılan bölgede Trafik Ayırım Düzeninin geçici olarak kaldırılarak Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Kural 9'un uygulanmasını tavsiye etmiştir.

Madde 44 (Gümrük Denetimleri), Madde 5 (idarenin yetkisi), Madde 6 (Boğazlardan Geçecek Gemilerin Durumları ve Bildirimleri) Montrö Konvansiyonu ile çalışmaktadır. Boğazları transit geçiş amacıyla kullanan gemiler sağlık denetimi hariç her türlü formaliteden bağımsızdır.

Yeni düzenleme ile Boğazlar'ın girişinde yığılmalar olmakta, çatışma ve karaya oturma riski artmaktadır. Bunun örneği olarak 16 Ocak 1995 günü İstanbul Boğazı güney girişinde manevrada olan Malta bandıralı Patria ile demirlemeye giden Torik isimli Rus gemisinin çatışması verilebilir. Şu da not edilmelidir ki 14-17 Ocak 1995 tarihleri arasında yaklaşık 50 gemi demir yeri bölgesindeydi ve gemiler arası mesafe sadece 1 gominaydı.

Trafik Kontrol istasyonlarının yetersizliği tehlikeli durumlara yol açmaktadır. Örneği 11 Ağustos 1994'te Gökova-1 isimli Türk gemisi İstanbul Boğazı güney girişinde Rus tankeri Pobeda'yı geçmiş ve hemen sonrasında stop ederek geçiş yolunu ve boğaz girişini kapatmıştır.

18 Ağustos 1994 tarihinde LC tanker Marshal Tchuikov'un geçişi, yavaş seyreden 5 küçük gemi sonrasına planlanmış ve bu durum geçişin gecikmesi ile birlikte tehlikeli durumlara neden olmuştur.

1 Temmuz 1994, 30 Aralık 1994 tarihleri arasında 80 gemi bölgede durdurulmuş 477 saatlik toplam gecikme yaşanmış ve 300.000 \$ ek maliyet getirmiştir. Geçişlerin ertelenmesi nedenleri ile ilgili kaptanlara açıklama yapılmamıştır.

6.10. Rusya Federasyonu Tarafından Deniz Güvenliği Komitesi 65. Dönem Toplantısında Yapılan Diğer Sunum

Hukuk Komitesi 71. dönem toplantısında, Türk ulusal düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyeleriyle, yabancı gemilere savaş gemilerini de kapsayacak şekilde uygulanan kurallar bakımından 1936 Montrö konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile bağdaşmadığını kabul etmiştir [74].

Türkiye'nin ulusal düzenlemelerinin uluslararası arası hukuk ve IMO Kural ve Tavsiyeleri ve Montrö Konvansiyonu ile uyum içerisinde olması gerektiğine dair genel kanı oluşmuştur. (madde 143)Türkiye bu maddeler üzerinde değişiklik yapmak veya yenilemek yerine düzenlemelerin uygulamasına yönelik olarak 28 Kasım 1994 tarihinde temel prensipler ve kurallar konusunda açıklayıcı sözlü bir konuşma yapmıştır [75].

Bu tür bir yaklaşım birkaç nedenle kabul edilemez. İlk olarak her iki uygulamanın birbiriyle çeliştiği, uygulamada sorunlar yarattığı bilinmektedir. 2. olarak uygulama

esaslarının hukuki statüsü kendisinden daha yüksek tüzük hükümlerinden bazılarını değiştirmekte ve bazı maddelerini iptal etmektedir. 3. Olarak 166 nolu sirkü paragraf 2 ile tanımlanan (talimatın uygulanması ve IMO Kural ve Tavsiyeleri) kıyı devleti tarafından yapılan ulusal düzenlemelerin IMO Kural ve Tavsiyeleriyle tam uyumlu olmalıdır, kararına ters düşmektedir.

Savaş gemileri ve devlet gemileri hakkında yapılan açıklama ile savaş gemilerinin Boğazlardan geçişlerinin Montrö Konvansiyonu ile getirilen rejimin uygulama konusu olduğu teyit edilmiştir. Bu şekilde tüzükte yer alan 5, 14, 25, 44, 46, 54, 55, 57, 6, 7, 35, 13, 15, 16, 19, 31, 29 ve 30 nolu maddelerin savaş gemilerine uygulanamayacağı sonucu ortaya çıkmıştır.

Ayrıca açıklamada gemilerin raporlama sistemlerine uymalarının önemi vurgulanmış ancak madde 8, 9, 37 ve 48 ile bu uygulamaların zorunlu mu, yoksa tavsiye niteliğinde mi olduğu açıklığa kavuşmamıştır.

6.11. Deniz Güvenliği Komitesi 65. Dönem Tutanakları

6.11.1. Rusya Federasyonu Görüşleri

Konsey 73. dönem toplantısında IMO Kural ve Tavsiyelerinin Karadeniz Boğazları'nda (sonuç raporunda kullanılan terim) uygulama sonuçlarının değerlendirileceğini belirtmiştir [76].

1 Temmuz 1994 - 31 Mart 1995 tarihleri arasında Rusya Bayraklı sadece bir gemi şirketine ait durdurulan gemi sayısı 104'tür. Toplam gecikme, 600 saatten fazla, gemi sahiplerine ek maliyeti 400.000 \$'dır.

MSC'nin 65. toplantısında Rusya Federasyonu komiteye Türk ulusal düzenlemelerinin IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uluslararası hukukla ve 1936 Montrö sözleşmesi ile ve özellikle uğraksız geçiş özgürlüğü, yetki prosedürü ve kılavuzluk konusundaki konvansiyon hükümleriyle uyumlu olmadığını ileri sürdü. Rusya IMO'nun denizcilere tavsiye mahiyetinde bir karar kabul ederek, Türk ulusal mevzuatının yok sayılmasını ve uluslararası hukuk alanında uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkında genel kabul görmüş davranışlara uygun hareket etmelerini tavsiye etmesini istedi [73]. Neyse ki IMO bağlayıcı ulusal mevzuatın nazarı itibarı ile alınmaması ve bağlayıcı niteliği bulunmayan, tavsiye niteliğindeki kararların göz önünde tutulması şeklindeki öneriyi kabul etmedi.

6.11.2. Türkiye Görüşleri [77]

Türkiye Deniz Güvenliği Komitesi 65. dönem toplantılarında öncelikle, Deniz Güvenliği Komitesi 64 tarafından verilen Türk Boğazları konulu karara atıf yapmıştır. MSC 64 tarafından Türk Boğazları konusunun MSC 65 gündemine "implementation ve related matters" başlığıyla alınmasının genel prosedürlere aykırı olduğunu böyle bir başlık altında yakın gelecekte Ro-Ro güvenliği başlığı altında bile Türk Boğazları konusunun gündeme getirilebileceği halihazırda kullanılan başlığın sadece konvansiyonlar, kodlar ve tavsiyeler için kullanılabileceğini belirtmiştir.

Rusya Federasyonu'nun MSC 65/19/2 ile verdiği yazıya cevap olarak, 80 geminin yaşadığı gecikmenin diplomatik yollarla kendisine iletildiğini, her geminin kendine has durumunu incelemek ve yaşanan gecikmelerin sebeplerini açıklamak üzere bilgi talebi yaptıklarını ve Rusya'ya konuyla ilgili iki diplomatik not verdiklerini ve hala cevap alamadıklarını belirtmiştir.

Beklemelerin, IMO Kural ve Tavsiyeleri 1.2, 1.3 ile tanınan hak ve yetkiler çerçevesinde karşı karşıya çatışmaları önlemek maksadıyla seyir güvenliği amacı taşıyan düzenlemeler nedeniyle yaşandığını belirten Türkiye, IMO kurallarının uygulanmasıyla kazanılan güvenli trafik yönetiminden dolayı bekleyen gemilerin şikayetine bir anlam verilemediğini belirtmiştir.

Trafik tüzüğü'nün uygulanmasından önceki 10 yıllık periyotta yıllık büyük kaza ortalaması 20'dir. Sadece 1994 yılında tüzük uygulamasından önceki 6 ayda 22 kaza meydana gelmiştir. 1994'tün 2. Yarısında 6 ay boyunca sadece 2 büyük kaza meydana gelmiştir.

1 Temmuz 1994 – 1 Mayıs 1995 tarihleri arasındaki 10 ayda İstanbul Boğazı'nı kullanan gemi sayısı 30417'dir. Günlük transit geçiş yapan gemi ortalaması 100'dür. 16 tanesi büyük gemi, 15 tanesi tehlikeli yük taşıyan gemidir.

Bu periyotta İstanbul Boğazı'nı kullanan yabancı bayraklı gemi sayısı 19232 günlük geçiş yapan yabancı gemi ortalaması 64'tür. (Rusya Federasyonu geçiş yapan gemi sayısı 4670)

Türk Boğazları konusu yaklaşık 2 yıldır tartışılmaktadır. Bazı delegasyonlar IMO'da konunun devamlı olarak gündemde kalması yönünde çaba sarf etmektedirler.

IMO'da konu üzerinde yapılan tartışmalar bazı gemi kaptanlarının konunun IMO'da hala görüşüldüğü tezi üzerine dayanarak trafik düzenine uymama yönünde cesaretlendirdiği son zamanlarda müşahade edilmiştir.

6.11.3. Bulgaristan Tarafından Yapılan Sunum

Bulgaristan ise Deniz Güvenliği Komitesi 65. dönem toplantısında, 1 Temmuz 1994 – 25 Nisan 1995 tarihleri arasında Bulgaristan Marine Navigation Company'e ait gemilerde toplam 860 saat gecikme yaşandığını belirtmiş, ayrıca; Boğazlar'da Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Kural 10 yerine Kural 9'un uygulanması yönünde görüş bildirmiştir.

6.12. 19. Dönem Genel Kurul Kararı [78] (15 Aralık 1995)

19. Genel Kurul'a hakim olan hukuksal mesele özünde bir kez daha tartışmaya egemen olan husus ; Türk ulusal kurallarının meşruluğu idi. Rusya bir kez daha Türkiye'nin yaptığı ulusal düzenlemelerin IMO kural ve tavsiyeleri ile uyumlu olmadığını altını çizdi. Rusya ayrıca gemilerinin bekletilmelerinin ya da geciktirilmelerinin 1 Temmuz 1994'ten beri uygulanan tüzüğün uygulandığı dönemde yüzde 30 oranında arttığına ilişkin istatistiki bilgiler sundu. İleri sürülen gecikmelere ve Türkiye'nin ulusal mevzuatını IMO'nun Kural ve Tavsiyeleri ne uygun hale getirmekten kaçınması ihtimaline karşı Rusya Federasyonu IMO'nun Kural ve Tavsiyelerine konunun sürekli gözden geçirilmesine ilişkin bir hüküm konmasını talep etti. (teklif edilen değişiklik Bulgaristan, Kıbrıs, Rusya, İspanya, Ukrayna, Letonya Saint Lucia, Saint Vincent ve Grenadies.)

IMO bir kez daha Türk Boğazları konusunda hukuksal ve politik tartışmalara girmiş oldu. Oysa IMO ana sözleşmesi madde 15'te Genel Kurulun işlevleri arasında ulusal kuralların uluslararası hukukla ve konvansiyonlarla uygun olup olmadığının tahkik etme yetkisi yoktur [22].

19. Genel Kurul A.827 sayılı kararı ile MSC tarafından kabul edilen Türk Boğazları'na ilişkin Kural ve Tavsiyeleri onayladı. Bununla birlikte söz konusu kararın 5. paragrafına şöyle bir hüküm konuldu: "MSC hükümetlerden gelen teklifleri, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile ilgili olarak konulmuş olan Kural ve Tavsiyelerin işleyişini bu Kural ve Tavsiyelerdeki değişiklik önerilerini gözden geçirmeli ve gelecek Genel Kurul'a bu konu hakkında rapor vermelidir."

Türk delegasyonu teklif edilen değişikliklerle aşağıdaki nedenlerle karşı çıktı;

Öncelikle NAV'da görüş birliğine varılan ve MSC'de kabul edilen karar tasarısı bir oydaşmanın yani consensus'un bir sonucu idi.

İkinci olarak; önerilen değişiklik teklifi ile Türk Boğazları'yla ilgili Kural ve Tavsiyelerin sürekli olarak gözlemlenmesi gibi bir görev yaratılmaktadır. Türkiye' nin beyanları ayrıca IMO'nun mevcut kuralları ve kabul edilmiş prosedürleri her delegasyon NAV veya MSC toplantılarının gündemine bir madde konulmasını isteme hakkını tanımaktadır. Önerilen değişiklikler gereksizdir ve yalnızca politik amaç taşımaktadır.

A 827 (19) sayılı IMO Genel Kurul kararının 5. Paragrafında Deniz Güvenliği Komitesinin Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda seyir ile ilgili Kural ve Tavsiyeleri'nin hükümetler tarafından verilen kağıtlar doğrultusunda gözden geçirilmesi, Boğazlar'daki durumun incelenmesi, değerlendirilmesi, gerektiğinde Kural ve Tavsiyeler'in değişimi ile ilgili önerilerin görüşülerek sonuçlarının Genel Kurulun bir sonraki dönemine rapor edilmesi gerektiği belirtilmiştir. A827 (19) sayılı Genel Kurul kararı 2. ekinde yer alan SN/166 sayılı sirküler (kullanıcıların rotalandırılmaları, rapor sistemi ve bilgi, pilotaj, gündüz geçiş, römorkör, demirleme) uluslararası arası Kural ve Tavsiyeler, TSS den ibarettir

Türkiye'nin mevcut yaklaşımına rağmen karşıt görüşlü ülkeler A827(19) kararının 5. paragrafına dahil ettirdikleri Boğazlarla ilgili gözden geçirme, mevcut durumun incelenmesi, yetersizliklerin değerlendirilmesi vb. hususların Deniz Güvenliği Komitesince incelenerek Genel Kurula rapor hazırlanması içerikli cümlelerin uygulanmaya konması söz konusu genel kurulun bitiminden itibaren de konunun IMO gündeminde sürekli olarak yer almasını sağlamıştır.

Bu kararda sözü edilen ve kararın ekinde yer alan "Kural ve Tavsiyeler" şunları içermektedir.

1. Bütün gemiler Türk Boğazları'nda tesis edilen Trafik Ayrım şemalarına uyacaklardır.
2. Trafik ayrım şemalarına uyamayacak durumda olan gemiler , önceden bu durumlarını Trafik Kontrol Merkezine beyan edecekler, bu beyana göre Trafik Kontrol Merkezi civardaki bütün gemilere Çatışmayı Önleme Kurallarının 9'uncu

kuralının uygulamaya geçildiğini bildirmek şartıyla Trafik Ayırım Şemasının tamamında veya bir bölümünde trafiği geçici olarak durdurabilecektir.

3. Trafik Şeritlerine uyamayacak durumda olan gemilerin güvenli geçişlerini sağlayabilmek için yetkili teşkilat trafiği geçici olarak tek yönlü veya iki yönlü geçişe kapatabilecektir.

4. Gemi kaptanlarına Türk Boğazları'ndan geçişte kılavuz kaptan almaları güvenli bir seyir yapabilmeleri açısından şiddetle tavsiye edilmektedir.

5. 15 Metreden fazla draftı olan veya 200 metreden büyük gemilerin Türk Boğazları'ndan gündüz geçmeleri tavsiye edilmektedir.

6. Geçiş yapacak bütün gemilere yetkili teşkilat tarafından oluşturulan rapor sistemine uymaları şiddetle tavsiye edilmektedir. Ayrıca seyir güvenliği ve çevrenin korunması açısından iyi planlama yapılabilmesi için gemilerin geçişten önce geminin tipi, büyüklüğü, tehlikeli yük taşıyıp taşımadığı gibi bilgileri içeren bir rapor vermeleri tavsiye edilmektedir.

6.13. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantıları

6.13.1. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantısında Rusya Federasyonu Tarafından Verilen Sunum

26 Eylül 1996 tarihinde, IMO Genel Kurul kararının uygulanması hakkında Rusya Federasyonu'nun Deniz Güvenliği Komitesine 67. dönem toplantısı için verdiği yazıda, Karadeniz, Akdeniz kıyı devletleri ve Boğazları en çok kullanan diğer ülkelerin temsilcilerinden oluşacak bir komisyonun Boğazlar bölgesine gönderilmesi yönünde karar alınması gerektiğini bildirmiş, IMO Genel Sekreteri veya yüksek düzeyde IMO Sekreteryası temsilcisinin görev koordinatörü olarak görev yapabileceğini belirtmiştir.

Komisyonun görevine raporunu Mart 1997 tarihine yetiştirebilmesi maksadıyla Şubat 1997 tarihinde başlaması gerektiği, böylece oluşturulacak raporun Deniz Güvenliği Komitesi Mayıs 1997 dönem toplantısında değerlendirilerek hazırlanacak raporun IMO Genel Kurulu'nun 20. dönem toplantısına yetiştirebileceğini belirtmiştir.

6.13.2. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantısında OCIMF Tarafından Verilen Sunum

4 Ekim 1996 tarihinde Deniz Guvenliği Komitesi 67. dönem toplantısına grşlmek üzere OCIMF tarafından verilen yazıda; “IMO ve Türk Kuralları arasındaki en önemli farkın, Türk Kurallarının zorunlu olması niyetiyle düzenlendiği, IMO Kurallarının ise Türk düzenlemelerinin tersine tavsiye veya şiddetle tavsiye niteliğinde olduğudur. OCIMF aşağıda belirtilen maddelerin zorunlu olması durumunda daha iyi sonuçlar elde edilebileceğini düşünmektedir.” şeklinde görüş bildirilmiştir [79].

IMO büyük gemi tarifini “boyu 200 m ve üzeri olan gemi” şeklinde belirlemesi gerektiğini belirtmiştir. Boğazlardan transit geçişine izin verilebilecek gemiler için zorunlu bir st limit konulması gereklidir. Ayrıca Simulator alışmasıyla İstanbul ve Çanakkale boğazından guvenli olarak geçebilecek maksimum gemi boyunun belirlenmesi gerektiği dile getirilmiştir.

Derin su çekimli gemi tanımında 15 metre ve yukarısının derin su çekimli gemi olarak belirlenebileceğini bu değerin guvenli manevra için yeterli olacağını belirtmiştir.

TUBRAP, Türk Boğazları Rapor Sistemi uygulamasının zorunlu olması gereklidir. Ayrıca TUBRAP frekanslarının gemiler tarafından monite edilmesi ve TUBRAP talimatlarının kaptanlar tarafından uygulanması gereklidir.

Türk tüzüğünde madde 29 ile belirtilen “seferin planlama aşamasında” terimi/ibaresi daha standardize ve açıklayıcı hale getirilmelidir. (24,72,48 saat gibi) Gemiler için uygulanan Rapor Sistemleri IMO Rapor Sistemleri Uygulamalarında belirtildiği gibi büyük ve derin su çekimli gemiler için zorunlu olmalıdır. Ayrıca Türkiye gecikmiş raporları kabul etme konusunda toleranslı olmalıdır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması ile ilgili olarak boy ve draft ile ilgili kurallar dışında Türkiye’nin uyguladığı kuralın değiştirilmesi gerekmektedir. Bu haliyle keyfi olarak geçiş izni verilmeyebileceğine dair bir sonuç ortaya çıkmaktadır.

Tehlikeli yük taşıyan gemilere getirilen kısıtlamalar konusunda, tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi boğaza girdiğinde, boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır. Bu maddenin, tehlikeli yük taşıyan gemilerin aynı yönde aynı zamanda aralarında guvenli minimum mesafe bulunacak şekilde Boğazlar’a

girişine izin verilecektir şeklinde değiştirilerek, bu minimum mesafenin Boğazlar'da yapılacak çalışma ile belirlenmesi.

IMO Kural ve Tavsiyeleri 5. Maddesine atıfta bulunularak yedekleme işlemi ile ilgili 21. Maddenin "bir gemi yedekleme işlemi o işe uygun römorkörler tarafından yapılmadığı sürece başka bir gemi yedeğinde Boğazlar'dan geçemez" şeklinde olması gerektiği.

Hava çekiminin 60 metre olarak değiştirilerek, Boğazlar'da boğaz köprülerinin altından geçişte eskort çekicilerinin kullanılması kaptan veya kılavuz inisiyatifine bırakılmalıdır.

Hız kısıtlamaları ile ilgili olarak Türkiye'nin uygulamaları desteklenmektedir. Boğazlar'da akıntıya bağlı olarak uygulanması gereken minimum hızın belirlenmesine ihtiyaç vardır. Trafik Kontrol istasyonlarıyla istişareyi müteakip Boğaz hızı 10 mil limiti sadece dümen tutma açısından aşılabılır.

Kılavuzluk hizmetlerinin yeterli sayıda ve kalifiye kılavuzlar yetiştirildikten sonra zorunlu olması gerektiğini belirterek Boğazlar'dan düzenli olarak geçiş yapan kaptanlar verilecek eğitim ve sertifika sonrası kılavuzluk hizmetlerinden muaf tutulabilir.

OCIMF, Türkiye ile aynı kararda olarak büyük ve derin su çekimli gemilerin gündüz geçmelerinin zorunlu olması gerektiğini belirtir. OCIMF 10 mil üstünde bir hızla Boğazlar'dan geçiş yapan büyük gemilere römorkör eşlik etmesinin efektif/verimli olmayacağı görüşündedir. Buna göre yüksek güçlü çekici römorkörler kullanılmalıdır. (tractor tugs)

OCIMF IMO'nun Türkiye'ye tanıdığı trafik ayırım düzeni içerisinde seyretme güçlüğü/imkanı bulunmayan gemilerin geçişlerinde trafiğin çift yönlü askıya alınması veya tek yönlü olarak güvenli mesafe ile geçişe izin verilmesi hakkını desteklemektedir.

Akıntılar ve görüş ile ilgili düzenlemeler OCIMF tarafından mantıklı bulunarak desteklenmektedir.

6.13.3. Deniz Güvenliği Komitesi 67. Dönem Toplantısında Diğer Gelişmeler

3 Aralık 1996 tarihinde Türkiye Rusya'nın ve OCIMF'in tekliflerini politik konular olduğu gerekçesiyle reddetmiştir. IMO'nun teknik kararlar alması gerektiği konu hakkında yapılan görüşmelerin politik platforma taşındığını ileri sürmüştür.

Türk delegasyonu bu görüşmelerin içinde yer almayacağını belirterek toplantı salonunu terk etmiş, IMO'nun konu hakkındaki görüşmelere hükümran devlet olmadan devam etmeye karar vermesinin kendi sorumluluğuunda bulunduğunu belirtmiştir. IMO'nun bu yönde bir karar almasının örgütün uluslararası arası platformdaki konumunu sorgulayacak tarzda gelişebilecektir.

Görüşmelerde, Pakistan, Nijerya, Bulgaristan, Rusya Federasyonu, Gana, Meksika, Panama, Hindistan, Yunanistan, Ukrayna, Sen Vincent, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, İtalya, Malta, Fransa, İngiltere, Liberya, Polonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin görüşlerini bildirmiştir. Rusya Federasyonu Boğazlar'daki uygulamayı incelemek üzere uluslararası arası bir komisyon kurulması yönündeki görüşünü tekrarlamıştır.

Bulgaristan, Hindistan, Yunanistan, Ukrayna, St. Vincent, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, İtalya, Malta, Fransa, şili; OCIMF ve Rusya kağıtlarının destekler yönde görüş bildirmişlerdir.

Türkiye ayrıca teknik konularda işbirliğine açık olduğunu ancak komitenin tüm toplantı boyunca politik konularda tartıştığını belirtmiştir. Çin ise konunun NAV 43 toplantısında yeniden incelenebileceğini belirtmiştir.

6.14. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 43. Dönem alışmaları

6.14.1. Seyir Güvenliği Alt Komitesine Türkiye Tarafından Sunulan Bilgi Kağıdı

18 Nisan 1997 tarihinde Türkiye Seyir Güvenliği alt komitesine, Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik uygulamaları hakkında bir bilgilendirme mektubu sundu [80].

Bu notta öncelikle Boğazlar'ın fiziksel özelliklerinden ve trafik yoğunluğuundan, İstanbul şehrinin nüfus yoğunluğuundan, Boğazlar'ın hidrografik ve oşinografik yapısından örnekler verilerek halihazır durum yeniden tasvir edilmiştir.

Boğazlar'ın dünyada en zor seyir yapılan su yollarından biri olduğu belirtilerek Trafik Ayırım Şemalarının neden tesis edildiği anlatılmıştır. Şemaların tesis edilmesine neden olarak,

1. Uluslararası ve lokal trafik yoğunluğundaki artış,
2. Gemilerin boylarının/büyükliklerinin artması,
3. Deniz yoluyla taşınan tehlikeli maddelerin tiplerinde ve tonajlarındaki artış,
4. Kıyı şeritlerinde yaşayan nüfusun birkaç katına çıkması, gösterilmiştir.

Ayrıca, dünyada bu yoğunlukta insanların yaşadığı bir kıyıdan 100-200 metre açıkta on binlerce ton tehlikeli yük taşıyan gemilerin seyir yaptığı başka bir bölge olmadığı kaydedildi.

1987 yılında Boğazlar'da yaşanan büyük kazaların nedenleri üzerine yapılan araştırma sonuçlarına yazılı olarak gözler önüne serildi. Bu araştırmaya göre kaza nedenleri olarak;

1. Uygun olmayan meteorolojik koşullarda seyir yapmakta ısrar etmek,
2. Uygun olmayan vasıfsız veya hasarlı ekipman ile seyir,
3. Uygun trafik kurallarının olmayışı,
4. Kılavuz kaptan almayan gemiler, sayıldı.

Kazaları önlemek amacıyla yukarıda sayılan dört nedeni elimine etmek amacıyla Türkiye'nin dünyada dar su yollarında uygulanan hemen hemen bütün uygulamaları gözden geçirdiğini ve sonrasında 1994 yılında Türk Boğazları'nda kazaları elimine edeceğini düşündüğü uygulamalar listesinin yürürlüğe konulduğunu belirtti.

Başlangıçta, bu çalışmalara kılavuzluk etmesi maksadıyla uluslararası arası hukuk, Montrö Konvansiyonu, IMO Kural ve Konvansiyonları (SOLAS, MARPOL, COLREG, STCW vb.) incelendi. Sonuç olarak Trafik Ayırım Şemaları IMO'ya sunulurken 24 Kasım 1994'te ilgili IMO Kural ve Tavsiyeleriyle birlikte yürürlüğe girdi.

Yeni düzenlemelerin yürürlüğe girmesini müteakip bazı ülkeler kendi gemilerinin Boğazlardan geçişte veya öncesinde keyfi gecikmelere maruz kaldığından şikayet etti.

Değişik ülkelerin etkilendikleri bu gecikmeler diğer ülkelerin büyük gemilerinin geçişleri sebebiyle olmaktadır. Ayrıca şu kesinlikle söylenebilir ki gemileri en çok gecikmeye tabi olan ülke Türkiye'dir.

İstanbul Boğazi'nda trafiğin geçici olarak durulmasına neden olan ülkeler zaman ve yüzde açısından tablolarla belirtilmiştir. Buna göre, 1996 yılında Malta trafiğin geçici olarak durdurulduğu toplam zamanın % 49'u 466 saat 15 dakika ile , Panama %1.7 ile 16 saat 40 dakika, Ukrayna %4.2 ile 40 saat 40 dakika, Liberya %7.5 ile 70 saat 37 dakika, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi %8.2 ile 59 saat 10 dakika, Rusya Federasyonu % 11.6 ile 182 saat 50 dakika ve Yunanistan %19.6 ile 166 saat 29 dakika gecikmeye sebep olmuştur.

Ayrıca trafiğin geçici olarak durdurulmasından şikayetçi olan ülkelerin çoğunlukla trafiğin geçici olarak durdurulmasına neden olan ülkeler olduğu dikkate alınmalıdır. Türk Boğazları'nı çoğunlukla kullanan 7 ülke (Malta, Yunanistan, Rusya, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Liberya, Ukrayna ve Panama) 1996 yılında yaşanan gecikmelerden sorumludur. 1996 yılında Türk bayraklı gemilerden kaynaklanan gecikme olmamıştır.

1996 yılında trafiğin geçici olarak durdurulmasına neden olan ülkeler ve geciktirdikleri gemi sayısı şu şekilde belirtilmiştir. Buna göre, Malta %38.9 ile 833, Yunanistan % 23.20 ile 481, Rusya %15.10 ile 316, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi % 5.50 ile 116, Liberya %7 ile 145, Ukrayna %5.7 ile 117 ve Panama %3.80 ile 75 geminin gecikmesine sebep olmuştur.

Diğer bir tablo ile 1996 yılında bazı ülkelerin gecikmeye sebep olan gemi sayıları ve toplam orandaki oranları yüzde bazında belirtilmiştir. Buna göre; Malta 124 gemi ile %50.42, Yunanistan 51 gemi ile %20.74, Rusya Federasyonu 26 gemi ile % 18.58, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi 16 gemi ile % 6.09, Liberya 16 gemi ile % 6.09, Ukrayna 11 gemi ile % 4.47, Panama 4 gemi ile %1.62 oranında beklemeye sebep olmuşlardır.

Ayrıca şu da belirtilmelidir ki gemilerin tesis edilmiş, rapor sistemine uymamaları, kılavuz almamaları, uygun olmayan doğa koşulları yanında modern bir VTS sisteminin kurulmamış olması da gecikmelere sebep olmaktadır. Türk Hükümeti yakın gelecekte modern bir VTS sistemi tesis etme yönünde çalışmalarını sürdürmektedir.

Bir başka tablo ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulma nedenleri belirtilmiştir. Buna göre 1996 yılında İstanbul Boğazı %78 oranında büyük gemiler, %16 oranında sis, %0.2 oranında akıntı ve %5.8 oranında diğer nedenlerle trafiği kapatılmıştır. Çanakkale Boğazı ise %94 oranında büyük gemiler, %3 oranında sis ve % 3 oranında diğer nedenlerle trafiğe kapatılmıştır.

1936 Montrö konvansiyonuna göre yabancı bayraklı gemiler için kılavuz kaptan alma zorunluluğu bulunmamaktadır. 1 Mayıs 1982 ve Temmuz 1994 tarihleri arasında meydana gelen kazaların %85'i kılavuz almayan gemilerin sebep olduğu kazalardır. Kazalar Boğazlar'dan geçişte yabancı bayraklı gemilerin gönüllü olarak kılavuz kaptan almalarıyla çok büyük oranda azaltılabilecektir. Bu, ayrıca gecikmeleri de azaltacaktır, çünkü kılavuz kaptan almayan gemiler daha düşük süratle seyretnmektedirler.

Bazı ülkeler potansiyel tehlikelerini ve yaşanacak gecikmelerle ilgili sonuçları dikkate almadan 300 metre uzunluğunda bir geminin Boğazlar'dan geçebileceğini iddia etmektedirler. Tüm dünya ülkeleri tarafından kabul edilen PIANC " Water Design Consideration" bölüm 8 sayfa 46'da dar suyollarında güvenli seyir hakkında verilen bilgi, çalışma grubuna ayrıca sunulmuştur. Sunulan çalışmada 150-200 ve 300 metre uzunluğundaki gemilerin Boğazlar'da geçişleri simüle edilmiş ve güvenli geçiş için maksimum uzunluğun 150 metre olacağı belirtilmiştir.

6.14.2. Seyir Güvenliği Alt Komitesine Türkiye Tarafından Sunulan Bilgi Kağıdı

18 Nisan 1997 tarihinde verilen diğer bilgi kağıdında [81] son yıllarda Türk Boğazları'ndan geçen gemiler üzerine yapılan istatistiki çalışmalara yer verilmiş, Boğazlar'da yaşanan kazalar ve seyir güvenliği ile ilgili gerçekler göz önüne getirilmek istemiştir. Verilen bilgiler ışığında,

İstanbul Boğazı'ndan 1996 yılında farklı bayraklar altında toplam 49952 gemi geçiş yapmış, günlük ortalama 139 gemi olmuştur. Toplam gemi geçişinin %38'ini Türk gemileri, %52 sini 10 ülkenin gemileri yapmıştır.

1996 yılında, Çanakkale Boğazı'ndan toplam 36198 gemi geçiş yapmış, günlük ortalama 101 olarak gerçekleşmiştir. Toplam geçiş sayısının % 64'ünü Türk gemileri oluşturmuştur.

1995 yılında, İstanbul Boğazı için toplam geçiş sayısı 46914, Çanakkale Boğazı için 35460 iken halihazır durumun gelecekte trafik yoğunluğunun daha da fazla artacağı belirtilmektedir.

1996 yılında İstanbul Boğazı'ndan toplam 4248 tanker günlük 12 gemi ortalamasıyla, Çanakkale Boğazı'ndan 5657 tanker günlük 16 gemi ortalamasıyla geçiş yapmıştır.

1995 ve 1996 tanker geçiş sayıları karşılaştırıldığında sayıların hemen hemen aynı olduğu görülmektedir.

İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan tankerlerin %47'si, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan tankerlerin %23'ü 150 metreden büyüktür. 84 tanker Boğazlar'da geçici olarak durdurulmasına 372 defa neden olmuşlardır.

İlginç nokta olarak trafiğin durdurulmasına sebep olan Türk Gemisi bulunmamaktadır. Özet olarak durumdan şikayet eden ülkeler, Türk Trafik Düzeni sayesinde gemileri Boğazlardan en çok güvenli geçiş yapan ülkelerdir. Ayrıca Türk gemileri trafiğin geçici olarak durdurulmasından en çok etkilenenlerdir.

Ayrıca istatistiklerde de belirtildiği gibi büyük gemiler Boğazlar'ın girişine geldikleri aynı gün içerisinde hava koşulları müsaitse Boğazlardan geçiş yapmaktadır.

1996 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin %41'i, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin %28'i kılavuz kaptan almamıştır. Türkiye boyu 150 metreden büyük Türk Gemileri için kılavuzluk hizmetlerini zorunlu tutmuştur.

Gemilerden çok az bir bölümü rapor sistemi içinde yer almıştır. Rapor sistemine uyma, Türk idaresi için planlama aşamasında ve gemilerin bekletilmeden, hızlı bir şekilde Boğazlardan geçmesi bakımından önemlidir. Diğer ilginç nokta ise kılavuzluğun gönüllülük esasına göre olması ancak, Seyir Planı – I'nın zorunlu olmasıdır.

6.14.3. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 43. Dönem Çalışmaları Sonuç Raporu

Deniz Güvenliği Komitesi MSC 67/22 sayılı kararı gereği oluşturulan Rotalandırma Grubu çalışmaları 28 Mayıs - 3 Haziran 1997 tarihleri arasında yapılmıştır.

Çalışma grubunda; Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Mısır, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Japonya, Malta, Hollanda, Norveç, Romanya, Rusya

Federasyonu, İsviçre, Ukrayna, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri yer almıştır. Ayrıca ICS, OCIMF, IAIN ve IFSMA çalışma grubu faaliyetlerini izlemiştir.

Çalışma grubu Deniz Güvenliği Komitesi 68. Döneminde, A.827(19) sayılı Genel Kurul kararı ve Deniz Güvenliği Komitesi kararı ile oluşturulmuş ve 20. Genel Kurula sunulmak üzere IMO Kural ve Tavsiyelerini gözden geçirerek bir taslak rapor oluşturmuştur.

Çalışma grubu Bulgaristan tarafından verilen Nav 43/INF8 sayılı bilgi notu (Bulgaristan bayraklı gemilerin Boğazlardan transit geçişi aşamasında yaşadığı sorunlar ve analizleri) Türkiye tarafından verilen NAV 43/INF 5 ve NAV 43/INF6 sayılı notları değerlendirmeye almıştır.

Türkiye çalışma grubunda yer almamıştır.

Çalışma grubu;

Türk Hükümetinin yakın gelecekte Boğazlar'da VTS sistemi kurmak üzere çalıştığını,

1996 yılında trafiğin 372 kez geçici olarak durdurulduğunu ve yaşanan gecikmelerin 84 (Türk olmayan) geminin İstanbul Boğazı'ndan geçişi amacıyla olduğunu ve toplamda 1320 saat 38 dakika gecikme yaşandığını,

1996 yılında boyu 150 metreden büyük 1265 Türk gemisinin İstanbul Boğazından geçiş yaptığını ve bu geçişlerden trafiğin geçici olarak durdurulmadığını, (diğer ülkelerin 150 metreden büyük gemilerinin geçişlerinde trafik durduruluyor)

Boğazlardan geçiş yapan gemi sayısının 1995 ve 1996 yıllarında arttığını,

Rapor edilen çatışma sayısının 1994 ortalarından sonra büyük ölçüde azaldığını not etmiştir.

VTS sisteminin kurulacağına dair Türkiye tarafından yapılan açıklama sevindirici bir gelişme olarak alınmış, hızlı/seri bir şekilde geliştirilmiş modern bir VTS sisteminin güvenliği ve verimliliği arttıracığı ve kirliliği önleyeceği değerlendirilmiştir. Sistemin MSC 67/22/Add. 2 Anex 20 ile belirtilen Vessel Traffic Services hükümlerine uygun olarak dizayn edilmesi ve uygun kalifiye personel ile takviye edilmesi gereğine dikkat çekilmiştir.

Kılavuz kaptan indirme/bindirme yerleri mevcut trafik ayırım düzeni sınırları içerisinde yer almaktadır. Gemilerin kılavuz transferi için mevcut trafik şeritleri içerisinde manevra yapması çatışma risklerini arttırmaktadır. Çalışma grubu Türkiye'ye kılavuz indirme bindirme mevkilerinin değiştirilmesi trafik şeritlerinin ve trafik ayırım düzeni sınırlarının dışına alınmasını tavsiye etmiştir.

Yürürlükteki Trafik Ayırım düzeninde İstanbul Boğazı Güney girişinde demirleme alanlarına gitmek isteyen gemiler karşı yönden gelen gemilerin trafik ayırım şeritlerine girmektedir. Çalışma gurubu Türkiye'ye Kınalıada yakınlarında yeni demirleme alanları tesis etmesini tavsiye etmiştir.

OCIMF'in sunduğu rapor gereği çalışma grubu gemilerin Boğazlar'daki hareketlerinin analiz edilmesi gereğini böyle bir çalışmanın ek bilgi sağlayacağını Boğazlardan seyir güvenliği arttırmak ve kirliliği önlemek adına yararlı olacağını belirtmiştir. Böyle bir çalışma uluslararası arası uzman grup tarafından yapılabilir. Türk Hükümeti bu tavsiyeyi uygun bulmaya ve böyle bir çalışmaya rehberlik etmeye davet edilir.

Güvenli ve hızlı geçişin sağlanmasına yönelik olarak hazırlanan taslak kural ve tavsiyeler Boğazları kullanan gemiler ve Türk Hükümeti için ayrı ayrı hazırlanarak eklerde sunulmuştur.

6.14.4. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 43. Dönem Çalışmaları Sonuç Raporunun Değerlendirilmesi

28 Mayıs – 6 Haziran 1997 tarihleri arasında toplanan Gemi Rotalandırma Çalışma Grubu 17 ülke ve 4 adet uluslararası arası kuruluş temsilcisinin iştiraki ile faaliyetlerini icra etmiştir. Çalışma grubu, Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nde halen uygulanmakta olan IMO Kural ve Tavsiyeleri ile trafik ayırım düzenlerine yapılması istenen değişikliklere ait raporunu [82] düzenlemiştir.

Bahse konulu belgede yer alan 2 sayılı ekin incelenmesinden aşağıda belirtilen hususlara ait değerlendirmeler ortaya çıkmıştır.

a) Kural ve Tavsiyeler metninde, madde 1.1 e "routeing system" teriminin ilavesi yapılmıştır. Bu ekleme ile, SOLAS 74 bölüm V/8 sayılı maddede yer alan rotalandırma sistemlerinin temel ilkeleri kriterleri ve düzenlemelerinin örgütçe kabul edilen esaslara paralel olarak kabul edilmesi ve sistemi uygulayacak olan ülkelerin bu usullere bağlı kalarak örgüte onaylatmaları zorunluluğu getirilmektedir.

Sadece trafik ayırım şemaları onaylatılmasının kapsamı genişletilerek trafik ayırım şemaları ve diğer kural ve tavsiyeler olmak üzere örgüt onayının zorunlu hale gelmesi sağlanmaktadır. Bu şekilde yayımlanmış tüzüğün veya yayınlanabilecek herhangi bir yeni düzenlemenin IMO onayına sunulması gerekebilecektir.

b) Kural ve Tavsiyeler madde 1.2 yeniden düzenlenmiş olup halen uygulanmakta olan kuralda yer alan sisteme fiziki durumları nedeni ile uyamayan gemilerin COLREG 72 kural 9 esaslarına göre geçişlerinin düzenlenmesi maksadıyla TSS'nin bir kısmının geçici olarak askıya alınması prensibi ortadan kaldırılmıştır.

Bu uygulamanın yerine dar kanallarda kullanılan COLREG 72 kural 9 uygulanarak ön ikaz alanları tesis edilmesi prensibi belirlenmiştir. Gemi rotalandırılması ile ilgili genel hükümlerde ön ikaz alanları için yapılan tanımlamada “ bu rotalandırma tedbiri sınırları belirlenmiş alanda uygulanır ve gemiler yapılacak özel ikaz ile trafiğin akış yönü tavsiye edilerek seyretmeleri sağlanır” şeklinde belirtilmektedir.

c) Kural ve Tavsiyeler madde 1.3. iki bölüme ayrılarak,

1.3.1. –“transit gemilerin geçişlerinde emniyetin saptanması için görüşün 1 milin altına düşmesi durumunda otorite, tek yönlü trafik uygulamasını ön ikaz alanları da dahil olmak üzere geçici olarak düzenler ve gemiler arasına yeterli mesafe koyar.” şeklinde;

1.3.2. –“otorite sadece “force majeure” durumda veya görüşün yarım milin altına düşmesi halinde tüm trafiği askıya alabilir” şeklinde ayrı ayrı iki uygulama getirilmiştir.

Burada halen yapılan uygulamaya ön ikaz alanları ve görüş uzaklığı gibi 2 yeni koşul getirilmiştir. Ayrıca Boğazlar'ın kapatılma kriterleri de yeniden belirlenmiştir.” “Force Majeure” teriminin neleri kapsadığı açıklanmadığı için uygulamada sorunlar yaratabilecektir.

Özetle sonuç raporunda, kural 10 uygulanmasına ilave olarak dar kanallarda kural 9 uygulamasına geçilerek ön ikaz alanları tesis edilmesi öngörüldüğü, idareye tek yönlü trafik veya tüm trafiğin geçici olarak durdurulması konusunda sınırlamalar getirdiği, idarenin bahse konu suyollarında yaptığı uygulamalara ait bilgilerin (geçici durdurma, tek yönlü trafik, vb.) gemilere bildirilmesi gerektiği, anlaşılmaktadır.

Bu durumda halen uygulanmakta olan Trafik Ayırım Şemalarında teşkil edilecek ön ikaz alanlarında geçebilecek, 200-250 m arasındaki bir tanker, trafik kontrol istasyonu tarafından yapılacak düzenleme doğrultusunda fiziki durumu itibarıyla karşı şeridi ihlal ederek geçecek, bu geçiş kaptan inisiyatifinde ve diğer gemiler ile karşılaşmanın önlenmesi için önceden uyarı yapılarak gerçekleştirilecektir.

O dönemde uygulanan düzende radar sistemi ile takip yapılamadığından büyük gemi tanımına giren gemilerin Boğazlar içinde ki hareketleri yeterince takip edilememektedir. Dönüşlerde kritik yapıya sahip olan bölgeler için teşkil edilecek ön ikaz alanlarında sistemin tümünde trafiğin durdurulmamasından dolayı (tek yönlü, çift yönlü gerçekleşebilecek) bir karşılaşma son derece tehlikeli olacak ve yapılan uygulama ile düşürülen kaza riskinde önemli ölçüde artışa neden olabilecektir.

Bahse konu çalışma grubunun 3 sayılı ekinde yer alan ülkemize yönelik tavsiyelerin değerlendirilmesinde 1 Ocak 1996 yılında yürürlüğe giren SOLAS V-8 / 1 sayılı gemi rapor sisteminin MSC 43 (64) kararında belirtilen esaslar doğrultusunda yeniden gözden geçirilmesi talep edilmektedir. Gemi rapor sistemi kriterlerinin incelenmesinden de görüleceği üzere 4 başlık altında toplanan rapor sisteminde özellikle haberleşme (2.2) sahil otoritesi tesisler, personel kalitesi vb.) çevre kirlenmesine karşı tesis edilen sistemlerin deklarasyonu ve faaliyetlerinin yeterli düzeyde yapılmasının gerektiği yer almaktadır. Bu da olaylı olarak verilen trafik hizmetlerinin yeterli olmadığı ve geliştirilmesine ihtiyaç olduğu yönünde bir baskı olarak algılanabilir ki özünde doğru olmakla beraber VTS sisteminin Boğazlar'da tesis edilmesi sonrası bu eleştiri otomatikman hükmünü yitirecektir.

Diğer taraftan aynı bölümde yer alan pilot alma/çıkarma yerlerinin trafik ayırım şeritleri dışına alınması konusunda yapılan tavsiyeler değerlendirilebilecek mahiyettedir.

Sonuç raporunda ayrıca Dolmabahçe sarayı açıklarında 19.8 ve 17.1 metre derinlikte bulunan 2 adet batığın çıkarılması ve palamar şamandıralarının mevkilerinin değiştirilmesi talep edilmiştir. Bu taleplerde seyir güvenliği açısından olumlu olarak değerlendirilebilir.

Gemi rotalandırma grubunca hazırlanan önerilerden Kınalı Ada'nın güney tarafında yeni demir yeri tahsis edilmesi yönündeki teklifin bölgede mevcut deniz trafiği (yat,deniz otobüsü koster vb.) Kınalı Ada'nın güneybatısından geçen doğalgaz boru hattı, ayrıca Marmara'nın en temiz yerlerinden birisi olan deniz alanında kirliliğe

sebeup olabilecek olması nedeniyle faydalı bir uygulama olmayacağı değerlendirilmektedir.

Simulator deneyimleriyle İstanbul Boğazı'ndan geçen geminin boyunun tespit edilmesi, İstanbul Boğazı'ndan her geçişin kendi koşullarında değerlendirilmesi gerektiği açısından ilk bakışta faydalı olamayacağı düşünülmektedir. Ancak gemi tipleri ve tonaj ve boy örneklemeleriyle yapılacak bir çalışmanın seyir güvenliği açısından bir fikir verebileceği aşıkardır. Ancak konunun IMO platformunda olması ve politik çıkarlar çerçevesinde menfi değerlendirmelere açık olması sebebiyle böyle bir yaklaşımın uluslararası arası çalışma olarak yapılamayacağından hareketle değerlendirilmeye alınmaması faydalı olmuştur. Ayrıca böyle bir çalışmanın daha sonraki dönemlerde değişik teknikler uygulanarak farklı sonuçlar verebileceği ve konunun Türkiye'nin talep etmediği şekilde IMO'nun gündeminde daha fazla yer işgal edebileceği değerlendirilmektedir.

6.15. Deniz Güvenliği 69. Dönem Toplantıları

6.15.1. Türkiye Tarafından Deniz Güvenliği 69. Dönem Toplantılarında Görüşölmek Özere Sunulan Bilgi Kağıdı

Türkiye 13 Mart 1998 tarihinde Deniz Güvenliği Komitesi 69. dönem toplantısında dikkate alınmak özere bir bilgi kağıdı sunmuştur. Bu bilgi kağıdında Türk Boğazları Rapor Sitemi uygulamasının önemine değinilmiş gemilerin rapor sistemi içerisinde yer almalarının gereğine dikkat çekilmiştir. [83]

6.15.2. Türkiye Tarafından Deniz Güvenliği 69. Dönem Toplantılarında Görüşölmek Özere Sunulan Bilgi Kağıdı

Türkiye 13 Mart 1998 tarihinde Deniz Güvenliği Komitesi 69. dönem toplantısına bir bilgi kağıdı sundu. MSC 69/INF.26. Bu bilgi kağıdında Türkiye 1 Temmuz 1994 tarihinden bu yana yürürlükte olan ulusal düzenlemelerin 3.5 yıllık uygulama döneminden kazanılan tecrübeler ve uluslararası arası denizcilik kamuoyu ve ölkelerin teklif ve görüşleri doğrultusunda gözden geçirilerek değışiklik yapılması gerektiği değerlendirilerek, özet olarak 3 adet maddeye ait değışimleri şu şekilde sıralamıştır;

1. "Derin su çekimli " gemi tanımında 10 metre yerine 15 metre ibaresinin,
2. "Büyük gemi" tanımında 150 metre yerine 200 metre ibaresinin

3. Halihazırda yürürlükte bulunan yedekleme işlemi sadece römorkörler tarafından yapılır ibaresinin yedekleme işlemi IMO standartlarına göre sertifikalandırılmış, diğer bir gemiyi çekebilme kapasitesine sahip römorkörler tarafından yapılır şeklinde değiştirilmesi.

6.15.3. Deniz Güvenliği Komitesi 69. Dönem Toplantısı Sonuçları

11 - 20 Mayıs 1998 tarihli MSC 69 toplantısında, Türk delegasyonunun, Türk Boğazları Tüzüğü'ne ilişkin düzenlemelerin revize edilmekte olduğunu, VTS sisteminin kurulacağını ve Türkiye'nin çalışma grubunda Türk Boğazları'nda ve Marmara'daki seyir güvenliğine ilişkin raporun hazırlanmasında işbirliğine hazır olduğunu beyan etmesi üzerine, görüşmeler sırasında NAV/43 de hazırlanan rapor hakkında bir işlem yapılmamasına, bunun yerine, güvenlik ve çevre korumalarının tüm veçhelerini kapsayacak ve İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara denizindeki seyir ile ilgili IMO Kural ve Tavsiyelerini gözden geçirmeyi içerecek ve Türkiye'nin de işbirliği ile NAV/44 toplantısında başlayacak çalışmalarda yeni bir rapor hazırlanmasına karar verilmiştir.

6.16. Seyir Güvenliği Alt Komitesi 44. Dönem Toplantıları

NAV/44 toplantısında, alt komite yeni rapor konusunda dikkate alınmak üzere bir draft hazırlamıştır, ancak alt komitede yoğun iş hacmi nedeniyle zaman yetersizliğinden dolayı bu rapor tamamlanamamıştır. Taslak Raporun birinci bölümü komitenin raporuna eklenmiştir.

Türkiye bu ön raporun ilk bölümünün NAV/44 raporuna eklenmesine itiraz etmiştir. Türkiye ön raporun kıyı devletinin görüşlerinin tam olarak yansıtmadığı gerekçesiyle buna karşı çıkmıştır.

Türkiye'nin bu konuda ileride yapılacak çalışmalarda dikkate alınmak üzere raporun son paragrafına parantez içerisinde eklenmesini talep ettiği; "çalışma grubu bu risklerin deniz güvenliği ve çevre korunmasını artırmak üzere tüm çalışmalar sırasında dikkate alınması konusunda mutabık kalmış olup, bu konuda alınması gereken tedbirler, önlemler, ilgili uluslararası arası düzenleme ile ilgili uluslararası düzenleme ile uygunluk içerisinde olacaktır" şeklindeki bölümün ilavesi alt komitenin diğer üyelerince kabul edilmemiştir.

Türkiye aynı zamanda raporun ek kısmına, yeni raporun tasarımı konusunda takip edilecek yapısal yöntem ile ilgili hususların konmasına da karşı çıkmıştır. Türkiye ayrıca hangi konuların görüşüleceği veya görüşülemeyeceği konusunda bir mutabakat olmadığını belirtmiştir.

NAV/44 de Türk delegasyonunca yapılan sunumda, Türk Boğazları'nın coğrafi ve morfolojik özellikleri açıklanmış, artan trafikten örnekler verilmiş, 1997'de 50942 geminin, dahili trafiğe ek olarak Boğazlar'dan geçtiği, günde gecen geminin 150'yi bulduğu, gecen gemilerden 5000'inin tanker olduğu, petrol ve LPG taşıdığı, yılda 40 milyon ton petrol ve türevlerinin taşındığı, sadece İstanbul Boğazı'nda 1948'den bu yana 403 önemli kaza olduğu, Main -Tuna, Volga - Balt ve Don su yollarının devreye girmesi nedeni ile trafikte %40-50 artış olacağı belirtilmiştir. Ayrıca İstanbul'un kültürel değerleri ve 3000 yıllık tarihi geçmişi ve UNECO tarafından bu kültür mirasına verilen önem vurgulanmış, olası kazalarda bu kültür miraslarının yanı sıra turizmin de etkileneceği açıklanmıştır.

Boğazlar'da artan gemi trafiğinin yarattığı ekonomik, ekolojik ve insan güvenliği üzerindeki önemli riskler açıklanmış, 1936'larda nüfusu yarım milyon olan İstanbul'un bugün, bazı Avrupa ülkelerinden bile büyük 10 -12 milyonluk bir metropol olduğu, şehirleşme ve demokratikleşme ile çevre bilincinin hızla arttığı ve özellikle Türk Boğazları'nda güvenli ve çevre dostu bir uygulamanın halka gösterilmesi gerektiği, bir yakıt tankeri ile yüksek süratli bir yolcu gemisi arasında ciddi bir kazanın halkın bu konuya yaklaşımını değiştirebileceği, İstanbul halkının; yaratacağı dalgalarla asırlık ahşap binalara, Osmanlı saraylarına ve diğer kültür varlıkları ile anıtlara zarar verebilecek büyük gemilerin ve hızlı deniz otobüslerinin geçişinden de ayrıca kaygı duyulduğu açıklanmıştır.

Gerçekte Türk halkının artan deniz trafiğinden ve Boğazlar'dan taşınan yüklerin dramatik değişikliğinden kaygı duymakta haklı olduğu, 1930 ve 1940'lı yıllarda Boğazlardan geçen gemilerde tahıl zirai ürün ve çeşitli kuru yük taşınırken durumun bugünlerde çok değiştiği, taşınan yüklerin büyük bir bölümünün yakıt, petrol, gaz, LNG (likit doğal gaz) ve diğer tehlikeli ve zararlı maddelerden oluştuğuna dikkat çekilmiştir.

Boğazlar'da meydana gelmiş önemli kazalardan örnekler verilmiş, bu arada büyük patlamaya ve denize yakıt dökülmesine ve yangına sebep olan 1979'daki Independenta olayından, Mart 1994'te vuku bulan, 19 galon ham petrol taşıyan Nassai gemisi ile, boş Shipbroker gemisi arasındaki çatma olayından bahsedilmiş,

bu olayda yüksek alevli yangının yedi gün boyunca sürdüğü diğer gemilerin bu süre zarfında Boğazlar'dan geçemeyip beklemek zorunda kaldığı, bu tür olayların çevre için ve çevrede yaşayanlar için bir felaket olmasının yanı sıra Boğazları kullanan ülkelerinde zarar görmesi demek olduğu açıklanmıştır.

Türk Boğazları'nda son sekiz ay içerisinde, özellikle personel hatasından ve morfolojik şartların ani değişikliğinden doğan bir kısım kazalarında vuku bulduğu belirtilmiş, bunlardan 17 Aralık 1997 günü meydana gelen 30500 ton gas-Oil taşıyan Norveç bayraklı "Orange Star" adlı geminin Boğazlar'da yerleşim merkezine çok yakın bir mahalde ve büyük bir potansiyel tehlike yaratacak şekilde karaya oturması olayı hakkında bilgi verilmiş, ayrıca Yunan bayraklı bir dökme yük gemisi olan "Marianna" gemisinin Boğazlar'dan geçerken 10 Haziran 1998 günü yanması ve bu yangın sırasında tankerin Boğazlar'dan Marmara'ya çekilmesi olayı ve ayrıca Malta bayraklı olup, 81000 ton ham petrol taşıyan "Sea Salvia" adlı tankerin 10 Temmuz 1998 tarihinde boğaz çıkışı karaya oturması olaylarından bilgi verilmiş ve tehlikenin boyutlarına dikkat çekilmiştir.

Çalışma grubu, A 572 (14) teki "gemilerin rotalandırılmasına ilişkin genel hükümlerdeki "dizayn kriterleri ile ilgili 6 bölümünün, trafik ayırım şemalarının kullanımının bunları kullanan gemilerin COLREG 1972 ye ve özellikle bunun 10. maddesine uymalarını sağlayacak surette düzenlenmesi için, tadiline ilişkin ICS (uluslararası deniz ticaret odaları birliği)nin NAV 44/3/24 sayılı önerisini de görüşmüştür. Çalışma grubu ICS'nin A 572 nin (14) deki, dizayn kriterleri ile ilgili 6. bölümün tadiline ilişkin önerisini Türkiye hariç ilgili tüm ülkeler benimsemiştir. Çalışma grubu, yukarıda bahsi geçen gerekliliğe uymayan trafik ayırım şemalarının gözden geçirilmesini ve gerekirse değiştirilmesini Türkiye hariç kararlaştırmıştır.

Türkiye ICS'nin önerisine itiraz etmiş ve önerinin IMO'nun kabul ettiği ve İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nde başarı ile uygulanmakta olan "trafik ayırım düzenini" değiştirmek için verildiğini açıklamıştır.

Türkiye ayrıca yukarıda açıklanan "trafik ayırım düzeninin yeniden gözden geçirilmesi ve gerekli görülürse değiştirilmesi" kararının hiçbir şekilde kabul edilemeyeceğini ve bunun COLREG kural 10 (b) (i) alt paragraf ile uygunluk içinde olmayacağını beyan etmiştir.

6.17. Deniz Güvenliği Komitesi 71. Dönem Toplantıları

6.17.1. IMPA, IFSMA ve IAIN Adına IAIN Tarafından Yapılan Sunum

IMPA, IFSMA ve IAIN adına IAIN (Uluslararası Seyir Enstitüleri Birliği) temsilcisi MSC 71/22/8 numaralı kağıdı sunmuştur. Bu kağıtta;

1. Türk Boğazları'nda kılavuz kaptan alma oranının azdır, IMO'nun bu konudaki tavsiyesini yenilemesinin yararlı olabilecektir,

2. TUBRAP sistemine katılımın artmasının da trafiğin daha iyi yönetilebilmesini sağlayacaktır,

3. Türk Boğazları'nda "Active Escort Towage" (Aktif Eskort Yedekleme) uygulanmalıdır,

4. "Türk Boğazları'nda bütün gemiler Trafik Ayrım Şemalarına uyamamaktadır. Dar ve dönüşlü kesimlerde Ships' Routeing içinde bir sistem olan "two-way routes" önerilmektedir, şeklinde görüşler yer almaktadır.

Ayrıca, Türk Boğazları'nın Türkiye için hayati önemde olduğu, İstanbul Boğazı'nın 10 milyonluk nüfusu barındıran ve UNESCO tarafından korunmaya alınmış bir şehrin ortasından geçtiği vurgulanarak, 1994'te IMO'nun benimsemesi ile yürürlüğe giren rotalandırma sisteminin gayet güzel işlediği, bundan sonra kazaların azaldığı ve çok gerekmedikçe bu sisteme dokunulmaması gerektiği vurgulanmıştır.

Türkiye'nin halen VTS kurmak ve Kılavuzluk İstasyonlarının yerini değiştirmek gibi iyileştirme çalışmaları yapmakta olduğu belirtilerek, TUBRAP sistemine bütün gemilerin uyması gerektiği dile getirilmiştir.

Geçen gemilerin ancak %40'ının kılavuz kaptan aldığına, oysa güvenliğe en önemli katkının ve trafik akışının etkinleştirilmesinin ancak bütün gemilerin kılavuz kaptan almasıyla sağlanacağına değinilerek, bir kazanın felaket boyutlarında olabileceği ve bazı bölgelerde büyük gemilerin eskort römorkörü almasının uygun olacağı belirtilmiştir. 1996 yılında geçen gemilerden 7236 tanesinin 150 metreden büyük olduğu dolayısı ile TSS e bazı bölgelerde uyamayan gemilerin adedinin çokluğu vurgulanarak yeni kurala göre TSS in bütün gemilerin uyacağı şekilde dizayn edilmeleri gerektiğine atıfta bulunulmuştur.

TSS'e uyamayan 150 m den büyük bazı gemiler için trafiğin tek yönlü kapatılması gerçekleşirken uyamayan bir kısım yine 150 m den büyük gemi geçişlerinde ise trafiğin kapatılmadığına işaret ediliyor.

IMO'nun benimsediği diğer hiçbir TSS de trafiğin bu kadar sık kapatılmasının söz konusu olmadığı belirtilerek, sık sık kural 10 dan kural 9 a geçmenin TSS'i kullanan gemilerde "belirsizlik" yaratabileceği iddia ediliyor.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın dar ve keskin dönüşlü bölgelerinde iki yönlü TSS yerine daha uygun bir rotalandırma sisteminin IMO'nun benimsemesiyle uygulamaya konulması öneriliyor.

6.17.2. Türkiye Tarafından Yapılan Sunumlar

Türkiye IMPA, IFSMA ve IAIN tarafından sunulan MSC 71/22/8 no. lu kağıda cevap niteliğinde MSC 71/22/9 ve MSC 71/22/11 inf sayılı Türkiye'nin kağıtlarını sundu.

1. Türk Boğazları'nın güvenliği hem Türkiye hem de uluslararası denizcilik camiası için hayati öneme sahiptir.

2. Rotalandırma konusunda 6. kısma eklenen yeni paragrafın başka uygulama alanı olmadığından doğrudan Türk Boğazları'nı hedef almaktadır.

3. Gecikmelerin Kural 10 uygulanarak trafiğin kapatılması yüzünden olduğu düşünülüyor, bu yüzden Kural 9 sürekli olmak kaydıyla geçerli kılınarak trafiğin daha hızlı akması ve beklemlerden doğan masrafların azalması amaçlanmaktadır. COLREG Kural 9 Boğazlar'da güvenliği sağlamak için yeterli değildir. Dar yerlerde karşılaşan 200 m. Den büyük iki gemi Kural 9 u uygulamaya kalkarlarsa büyük olasılıkla çatışacaklardır. Geçidin darlığı ve kuvvetli akıntı da büyük gemilerin bu geçişini kesinlikle tehlikeli hale getirecektir.

4. Geçen gemilerin büyük çoğunluğu 150 metreden küçüktür ve sadece %3.95 i 200 metreden büyüktür, geçen gemilerin büyük çoğunluğu TSS den faydalanmaktadırlar ve bu sistem güvenli olduğunu kazaların azalması ile kanıtlamış bulunmaktadır.

5. Kural 10 un bazı bölgelerde kaldırılmak istenmesinin nedeni ekonomiktir, oysa ekonomik gerekçeler güvenlik ve deniz çevresinin korunması kavramlarının önüne geçemez.

6. Türkiye TUBRAP sistemini getirdi ancak geçen gemilerin ancak %50 si buna uyuyor.

7. Kılavuz kaptan alınmasını IMO kuvvetle öneriyor, ancak İstanbul Boğazı'nda tüm gemilerin ancak %38 i, Çanakkale Boğazı'nda da ancak %30 u kılavuz kaptan alıyor. Halbuki İstanbul Boğazı'ndan geçen 150 metreden büyük gemilerin %91 i kılavuz kaptan almaktadır. Büyük gemi kaptanları Boğaz'da seyirin güçlüğünün demek ki bilincindeler.

8. Başarısını kanıtlamış olan halihazır TSS e dokunulması doğru olmayacaktır.

Türkiye'nin sunduğu ikinci kağıt olan MSC 71/22/11.inf kağıdı ise bir bilgi kağıdı (information paper) idi ve Türk Boğazları'ndaki kirliliğin çevresel boyutlarını ve deniz canlılarının türlerindeki azalmayı anlatıyordu.

6.17.3. Amerika Birleşik Devletleri Tarafından Yapılan Sunum

Amerika Birleşik Devletleri delegasyonu MSC 71 toplantısında, MSC 70'te hazırlamakta olduğu raporu tamamlayamamış olan Rotalandırma Çalışma Grubu'ndan hazırlamakta olduğu raporu; bu toplantı için sunulan kağıtları ve Türkiye'nin sunduğu ilave bilgileri de dikkate alarak sonuçlandırılmasını istemeyi önerdi. Ayrıca mevcut sistemin güvenliğe ve deniz çevresinin korunmasına getirdiği avantajları da değerlendirerek, her önerinin artısının ve eksisinin çalışma grubunca ortaya konulmasını ve genel kurulun da bu verilere göre hareket etmesini tavsiye etti. Kurulacak modern bir VTS sisteminin Türk Boğazları'nda güvenliğe büyük oranda bir katkı sağlayacağına inandığını ve bunun şu anda gündemde olan uygulamadan doğan pek çok soruna da çözüm sağlayacağını belirtti. Amerikan heyetinin bu önerileri bütün ülkeler tarafından kabul edildi.

6.17.4. Rotalandırma Grubu Çalışmaları

Rotalandırma Çalışma Grubu toplantısını 20 Mayıs 1999 tarihinde yaptı. Rotalandırma grubuna ayrıca şu ülkeler temsilcileri ile katıldılar: Bulgaristan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Fransa, Almanya, Yunanistan, Japonya, Namibya, Hollanda, Norveç, Panama, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Güney Afrika, Ukrayna, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleridir. Çalışmalara danışman statüsünde katılan uluslararası organizasyonlar ise, Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği (IMPA), Uluslararası Seyir Enstitüleri Birliği (IAIN), Uluslararası Gemi Kaptanları

Federasyonu (IFSMA), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (OCIMF)'dur.

Çalışma grubu, NAV 44/14 (5 ve 7 numaralı ekler dahil) MSC 71/22 (Sekreterlik), MSC 71/22/8 (IMPA, IFSMA ve IAIN), MSC 71/22/9 (Türkiye) MSC 71/INF.10(Türkiye) ve MSC 71/INF.11(Türkiye) nolu kağıtlar ile Deniz Güvenliği Komitesi'ne ve Seyir Güvenliği (NAV) alt komitesine sunulan ilgili kağıtları da dikkate aldı.

Oturumun açılışında grubu yöneten Kaptan Lemeijer, Gemi Rotalandırması hakkında Genel Hükümler Bölüm 3.4 te belirtildiği üzere bir rotalandırma sistemi ile ona ekli “Kurallar ve Tavsiyeler” de dahil olmak üzere yapılacak her türlü değişiklik ve eklemenin ilgili Sahil Devletinin onayını gerektirdiğini hatırlatarak Çalışma Grubunun konular hakkında fikir belirtirken politik tartışmalara girmemesi gerektiğinin ve ulusal nitelikteki “Türk Boğazlar Tüzüğü” nün burada tartışılmaması gereğinin altını çizdi [24].

Çalışma grubu IFSMA,IAIN ve IMPA tarafından verilen MSC 71/22/8 nolu kağıdı hem de Türkiye tarafından verilen MSC 71/22/9 nolu kağıdı değerlendirerek bugüne kadar Türk Boğazları'nda uygulanan IMO tarafından benimsenmiş sistem sayesinde ulaşılan güvenlik düzeyi ile Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 9 ve/veya Kural 10 un bu bölgelerde uygulanması halinde ne gibi sonuçlar doğacağını karşılaştırarak her bir önerinin artıları-eksileri içeren teknik çalışmayı hazırlamak üzerinde yoğunlaştı bu nedenle Türk Boğazları için yeni bir rapor hazırlanması çalışmasını tamamlayamadı ve MSC 70/23/ek.1, 12 nolu taslak kağıt değişmedi.

Yapılan artılar-eksiler çalışmasında şu tablo üzerinde mutabık kalındı [24]:

Konu	Artılar	Eksiler
Türk Boğazları'nın dar ve keskin dönüşlü yerlerinde büyük gemiler için "Aktif Eskort Yedekleme" (örneğin Römorköre halat vererek) işleminin getirilmesinin dikkate alınması.	Dümen dinletmede yardımcı olur Emercensi ve makine arızası durumlarında durma mesafesini kısaltır Akıntının olumsuz etkilerini azaltır. Geminin gitmesi gereken trafik ayırım şeridinde kalmasında yardımcı olur. Kaza durumunda hasarın az olmasını sağlar.	Eskort Yedekleme geçişi daha karmaşık hale getirir. Oluşacak "karavan" geminin "rota genişliği" ni artırır. Römorkörün zamanında sağlanamaması durumunda sıkışıklığa neden olur.
İlgili bütün taraflar IMO'nun Türk Boğazları'ndan geçen bütün gemilere kılavuz kaptan almaları yolunda yaptığı "şiddetli tavsiye" yi daha çok dikkate almaya çağrılmalıdır.	IMO'nun bu tavsiyesinin yeniden vurgulanması kılavuz kaptan alan gemi sayısını arttıracaktır.	[Kılavuz Kaptanın zamanında temin edilememesi durumunda sıkışıklık olabilir.] Not: Çalışma Grubunun Yunanistan ve Güney Kıbrıs hariç tamamı, bunun bir eksi olamayacağı düşüncesinde birleşmişlerdir.
Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen bütün gemilerin TUBRAP sistemi uyarınca önceden haber vermeleri ve gerekli şekilde VHF dinlemesi yapmaları.	Eğer kılavuz kaptan isteniyorsa bunun önceden ayarlanmasını sağlar Eskort römorkör isteniyorsa bunun önceden ayarlanmasını sağlar. TUBRAP gereğince bütün gemilerin önceden geçişlerini haber vermeleri Türk Boğazları'nda güvenliği artırır.	Bazı hallerde, gemiler TUBRAP sisteminin bütün gereklerini yerine getiremeyebilirler. (Bu eksi maddesi sadece Yunanistan ve G.Kıbrıs'ın talebi ile eklenmiş, diğer ülkeler çıkartılmasını istemişlerdir.)
İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın dar ve keskin dönüşlü olan bölgelerinde Trafik Ayırım Şeritleri yerine IMO tarafından benimsenmiş rotalandırma sistemleri tesis edilmesi dikkate alınmalıdır, Türk Boğazları'nın diğer kısımlarında Trafik Ayırım Şeması uygulanmaya devam edilebilir.	Gemilerin IMO tarafından benimsenen rotalandırma sistemine bütünyle uyabilmeleri sağlanır. Trafik tek yönlü düzenlenip karşı yönden kapatıldığında Kural 10 dan Kural 9 a geçilmesi gerekmez. Rotalandırma sistemi sürekli biçimde kullanımda kalır öyle ki denizciler haritalarındaki sistemi her durumda kullanabilirler. İnsan Unsuru yönünden bakıldığında, COLREG kurallarının uygulanmasını kolaylaştırır. [Trafik sınırlandırılmasını engeller ki bu da karaya oturma ya da çatışma gibi tehlikeler yaratmaktadır] Not: Çalışma Grubunun çoğunluğu bu son maddenin öneriyle alakalı olmadığı görüşündedirler. Not: Türkiye bu konudaki artıların hepsine itiraz etmiştir.	Halihazırda yürürlükte olan rotalandırma sistemi 1994 ten beri başarısını kanıtlamış ve kaza oranları önemli oranda düşmüştür. Sistemin elemanlarından herhangi birinde yapılacak bir değişiklik, bir bütün halinde başarılı olan sistemin tümleşikliği bozabilir. [Türk Boğazları'ndaki rotalandırma sistemlerinin kısa mesafelerde farklı sistemlere geçme şeklinde düzenlenmesi İnsan Unsuru ve teknik yönlerden kargaşaya yol açar] Not: Çalışma Grubu bu konuda ikiye bölündü. Şu anda uygulanmakta olan dışındaki sistemler Türk Boğazları'nda uygulanarak başarısını kanıtlamış değildir. [Trafik Ayırım Şemalarının bazı bölümlerini değiştirmek, sürekliliği olan trafik şeritlerinden yararlanmakta olan büyük çoğunluktaki gemileri de bu olanaktan alıkoyacaktır.] Not: Çalışma Grubu bu konuda ikiye bölündü. [Trafik Ayırım Şemasının referans hatlarının ortadan kalkması planlanan VTS sisteminin etkin çalışmasını olumsuz etkileyecektir.] Not: Çalışma Grubu bu konuda ikiye bölündü. [Türk Boğazları'nın dar ve keskin dönüşlü bölümlerinde çatışma riski daha yüksektir, bu yüzden halihazırdaki IMO onaylı rotalandırma sistemi çatışma riskini azalttığından bu bölümlerde gereklidir.] Not: Çalışma Grubu bu konuda ikiye bölündü. [Bugünkü uygulamada trafik ayırım şemasına uymayacak bir gemi geçerken COLREG Kural 10 geçici olarak askıya alındığından geçen gemilerin IMO tarafından benimsenmiş olan rotalandırma sistemini ihlal etmeleri söz konusu değildir] Not: Çalışma Grubu bu konuda ikiye bölündü.

6.17.5. Rotalandırma Grubu Sonuç Raporu

Çalışma Grubu sonuç olarak şu görüşleri MSC genel kuruluna iletme kararı aldı:

1. Büyük gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın dar ve keskin dönüşü olan yerlerinde karşılaşmalarını engelleyebilmek için bu gemilerin geçişleri esnasında trafiğin tek yönlü olarak düzenlenmesi gereği vardır,
2. Halen kılavuz kaptan almadan geçen gemilerin geçişlerinde kılavuz kaptan almaları için daha fazla teşvik edilmelidirler,
3. Halen gemi rapor sistemine (TUBRAP) katılmayan gemilerin bu sisteme katılmalarını sağlamak için daha kuvvetle teşvik edilmeleri gerekmektedir,
4. Türkiye, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı için planladığı VTS sistemini mümkün olan en kısa zamanda kurması için çabalarını sürdürmeye teşvik edilmelidir.

Çalışma Grubu, yaptığı çalışmada aşağıdaki gerçekleri göz önünde tuttuğunu da Genel Kurula bildirdi:

1. Halen uygulanmakta olan IMO onaylı rotalandırma sistemi yeterli ve etkindir;
2. Türkiye halihazırdaki IMO-onaylı rotalandırma sisteminde ve buna ilişkin IMO Kurallar ve Tavsiyeleri'nde bir değişiklik talep etmemektedir.
3. Çalışma Grubu, yapılan kapsamlı teknik tartışmalar sonucunda, yapılacak bir değişikliğin Türk Boğazları'nda güvenliğe kesin ve açık bir katkısının olacağı sonucuna varmamıştır,
4. İlgili sahil devleti bir değişiklik talebinde bulunmadığından, halihazırda yürürlükte olan IMO-onaylı rotalandırma sisteminde bir değişiklik yapılması konusunda bir anlaşmaya varılması konusunda ciddi bir gereklilik yakın gelecekte yoktur.
5. Gemi Rotalandırması Hakkında Genel Hükümler Bölüm 3.4 te belirtildiği üzere bir rotalandırma sisteminde IMO'nun değişiklik yapabilmesi için ilgili Sahil Devleti'nin onayı gerekmektedir.

6. Çalışma Grubu'nun büyük çoğunluğu bu konudaki görüşmelerin artık bitirilmesi gerektiği, tarafların bütün enerji ve çabalarının Türk Boğazları'nda TUBRAP sisteminin tam ve etkin bir şekilde çalışması, geçen bütün gemilerin kılavuz kaptan alması ve modern bir VTS sisteminin en kısa zamanda kurulması üzerinde yoğunlaştırılması konusunda fikir birliğine vardılar. (Yunanistan ise bu görüşlere katılmadı.)

Çalışma grubu sonuç olarak Deniz Güvenliği Komitesinden şunları yapması talebinde bulundu:

1. Çalışma Grubu'nun Türk Boğazları'nda yürürlükteki "IMO Kural ve Tavsiyeleri" nin yeniden gözden geçirilmesini de içeren seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularında yeni bir rapor hazırlanması konusunda bir gelişme sağlayamadığının kaydedilmesi,

2. Çalışma Grubu'nun trafiğin tek yönlü olarak düzenlenmesi, kılavuzluk, TUBRAP ve VTS konularında görüşlerinin kaydedilmesi,

3. Öneriler doğrultusunda artılar-eksiler tablosunun hazırlanması konusunda benimsenmiş olan usulün kaydedilmesi,

4. Artılar-eksiler tablosunun kaydedilmesi,

5. Yukarıda belirtilen "göz önünde tutulan gerçekler" konusunda Çalışma Grubu'nun büyük çoğunluğunun fikir birliğine vardığının kaydedilmesi,

6. Raporu genel olarak onaylayarak uygun kararların alınması.

Deniz Güvenliği Komitesi 71. dönem Genel Kurulunda 27 Mayıs 1999 çalışma grubunun isteklerini onaylandı, Türkiye'nin VTS konusunda Komiteyi bilgilendirmeye devam etmesini istedi.

6.18. Deniz Güvenliği Komitesi 77. Dönem Toplantıları

Rusya Federasyonu, , IMO'ya MSC 77 toplantılarında görüşülmek üzere bir kağıt sunarak Türkiye'nin Boğazlar'da uygulamaya soktuğu yeni önlemlerin ve pratik uygulamaların Türkiye'nin dahi hiç bir zaman sunmadığı şekilde ayrıntılı bir listesini vererek, "Türk Hükümeti'nin uyarılarak, Türkiye'nin Boğazlardaki trafiği daha iyi yönetmesinin istenmesi, teknolojiye gelişmelerin bütün avantajlarından

yararlanılmasının sağlanması, ve Türkiye'nin Boğazlar'da yeni talimatlar yürürlüğe sokmaktan kaçınması konusunda dikkatinin çekilmesini" istedi.

Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) 77. dönem toplantılarında 28 Mayıs - 6 Haziran 2003 tarihleri arasında yapılan Rusya'nın Türk Boğazları ile ilgili vermiş olduğu şikayet kağıdı görüşüldü.

Türk Boğazları ile ilgili görüşmelerde sırasıyla Rusya, Türkiye, İzlanda, Yunanistan, Ukrayna ve İtalya söz aldılar. Rusya, Boğazlar'da gemi beklemelerinin arttığını belirterek, "Yunan Bayraklı Minerva Symphony adlı tanker geçmek için 238 saat, Rus Bayraklı tanker Mihanik Slouta'nın da 156 saat bekledi, bu durumu normal olarak kabul etmek mümkün değildir" derken; Türkiye, yaptığı sunumda, Türk Boğazları'ndaki gecikme ve bekleme esas olarak trafik hacmindeki, özellikle de tehlikeli madde taşımacılığındaki hızlı artıştan kaynaklandığını vurgulayarak; "Söz konusu edilen bekleme yapan gemilerin oluşturduğu riski geçiş sırasında oluşabilecek risklerle mukayese etmek mümkün değildir" dedi. Türkiye, ayrıca, VTS sisteminin 1 Temmuz 2002 tarihinde operasyonel test sürecine başlayacağını, Ekim 2003 te de tüm fonksiyonlarıyla devreye gireceğini bildirdi. Söz alan ülkelerden İzlanda ve Yunanistan Rusya tarafından dile getirilen görüşlere sempati ile baktıklarını ifade ederlerken, Ukrayna ve İtalya ise, kurulmakta olan VTS sistemi tamamlandığında durumda iyileşme beklediklerini ifade ettiler.

Sonuç olarak; IMO'da Rusya'nın kağıdında yer alan talepler kabul görmedi. Türk Heyeti, çok yoğun bir diplomasi trafiğiyle Rusya'nın kağıdının IMO'da yankı bulmasını engelledi. Ayrıca, Türk Heyetince iki gün önce yapılmış bulunan başarılı VTS sunumunun da delegeler üzerinde olumlu etkisi oldu.

Sonuç raporunda, IMO'nun Türk Boğazları'nda yapılan VTS kurulması çalışmalarından dolayı Türkiye'yi takdir ettiği, Türkiye'nin VTS sisteminin kurulmasından sonra deneyimlerin ışığında sistemi gözden geçireceği ve gerekli bilgileri vereceği yönündeki niyetinin de not edildiği ifadesi yer aldı. Böylelikle, IMO, Türk Boğazları konusunu gelecekteki gündemine taşımadı; ancak bunun sinyallerini verdi.

6.19. IMO'da Yapılan Görüşmeler ve Rusya

Hazar petrollerinin nakil yollarının taşınmasına ilişkin tartışmalarının yaşandığı bir dönemde 1994 tüzüğü'nün yürürlüğe konulması, tartışmaların politik platforma

çekilmesinde ve teknik konulardan uzaklaşılmasında önemli rol oynamıştır. Çünkü 1994 tüzüğü özellikle büyük gemilerin geçişlerine getirdiği sınırlamalar ile petrolün Boğazlardan nakli alternatifini güç bir konuma sokmuştur. IMO'da Türkiye'nin sunduğu trafik ayırım şemaları görüşülürken, diğer salonlarda Uluslararası Petrol Taşımacıları Örgütü'nün Hazar petrollerinin deniz yolları ile nakli konusunu görüşmeleri yapılmıştır. Yine aynı dönemde, Londra'da petrol hatlarıyla ilgili konsorsiyum toplantıları yapılmıştır. Bu toplantılardan ilkinde katılan dönemin Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanı "petrolün Boğazlardan geçirilmesi güvenlik ve çevre sorunları sebebiyle mümkün olmayacaktır. Londra ortasını nasıl dinamit deposu yapılmasına izin verilmezse İstanbul Boğazı'nın tehlikeli madde geçişine de izin verilemez" cümlesi ile ilk yaklaşımını sergilemiştir.

Bütün bu eş zamanlı görüşmelerde Türkiye'nin yeni Boğazlar Tüzüğü'nü kendisini Bakü-Ceyhan petrol boru hattına ağırlık kazandırmak için yaptığı eleştirilerine sebep olmuştur. ABD ordusu için Stratejik Araştırmalar Enstitüsü tarafından 24 Haziran 1993'te hazırlanan bir raporda Rusya'nın Orta Asya ve Kafkas petrollerinin Boğazlar'ın yerine Türkiye üzerinden taşınması halinde, Türkiye karşısında Orta Asya'da stratejik kayba uğrayacağı, bu sebeple Rusya'nın Boğazlar konusunda uzun dönem stratejisi izleyeceği kaydedilmiştir.

Türkiye'nin tüzükle 150 metreden büyük gemi ve tankerler için getirdiği düzenlemeler Boğazlar'ın petrol naklinde kullanılmasını güçleştirmekte ve Boğazları ekonomik bir alternatif olmaktan çıkarmaktadır. Bununla beraber Rusya ile birlikte petrol şirketleri de tahmini iş rezervleri 90 milyar metre küple Kuveyt'in rezervlerine eşit olan Hazar petrollerinin Boğazlardan naklini hala en ucuz yol olduğu için istemekteydiler. Nitekim Kazakistan Petrol Boru Hattı Konsorsiyumunun (CPC) İngiliz Lloyd's şirketine hazırlattığı raporda Boğazlar'ın en ucuz alternatif olduğunu ortaya koymuştur. CPC bu sebeple petrolün Novorossisk Limanına nakli projelerine ağırlık vermiştir. Hazar'da petrol çıkarmaya hazırlanan şirketler Boğazlar alternatifinin kullanılmaması halinde varil başına 1,5 – 2 ABD doları arasında zarar edeceklerini belirtmişlerdir.

Türkiye'nin 24 Kasım 1994 tarihinde uluslararası boyutta uygulamaya koyduğu yeni Boğazlar tüzüğüne muhalif ülkelerin başında Rusya Federasyonu gelmiştir. Rusya Federasyonu'na bu konuda en büyük desteği Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi vermiştir. Bulgaristan, Ukrayna, Romanya ve Gürcistan gibi Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler ile Umman'da başlangıçta tüzüğe muhalefet eden ülkeler arasında yer almıştır. Ancak başlangıçta Rusya ile birlikte tüzüğe karşı şiddetli muhalefet yapan

Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerden Ukrayna Romanya ve Gürcistan daha sonra bu politikalarını yumuşatmışlardır. Geriye Rusya, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesiminin gösterdiği sert muhalefet kalmıştır. Bu durum, Rusya parlamentosu Duma'nın kanadı Dış İlişkiler Komitesi'nin 15 Şubat 1995'teki Boğazlar tüzüğü'nün ele aldığı oturumunda Rusya Dışişleri Bakanlığı Hukuk İşleri Dairesi Başkan Yardımcısı Yakov Ostrovski tarafından da şu şekilde dile getirilmiştir: "Türkiye'nin yürürlüğe soktuğu tüzük ile ilgili itirazlarımızı ilgili 25 ülkeye gönderdik, ancak yalnızca Yunanistan ve Kıbrıs Rum kesiminden destek geldi" aynı yetkili, ABD, Almanya, Japonya, Fransa ve İngiltere gibi denizcilik alanında dünyanın önde gelen ülkeleriyle Karadeniz'e kıyısı bulunan Romanya, Bulgaristan, Ukrayna ve Gürcistan'ın Türkiye ile aralarındaki ilişkileri böyle bir siyasi gerekçe ile bozmaya göze almadıklarından destek vermekten kaçındıklarının belirtmiştir.

Muhalef ülkelerin 1994 tüzüğü karşıtı tezleri çoğunlukla Rusya Federasyonu çıkışıdır. Diğer devletler özellikle IMO'da Rusya'nın ortaya attığı tezlere destek vererek muhalefetlerini göstermeyi tercih etmişlerdir

Muhalef ülkeler tarafından tüzük konusunda Türkiye'ye yöneltilen en önemli eleştiri: "1936 tarihli Montrö sözleşmesinin ihlali olduğu şeklindedir. Bu konuda Rusya tarafından IMO'ya sunulan itiraz dilekçesinde ayrıca tüzük ile yürürlüğe konulan bazı düzenlemelerin uluslararası kurallarla belirlenen "bir sahil taraf ülkenin koyacağı kuralların uluslararası boğazlarda serbest geçiş hakkını yadsıyan, engelleyen ve sınırlayan hükümler içermeyeceği ve boğazlardan geçişin geciktirilemeyeceği" şeklindeki hükmüyle çeliştiği ileri sürülmüştür.

1994 tüzüğü ile ilgili olarak, özellikle Rusya'yı huzursuz eden maddelerden birisi de boyu 150 metreden büyük gemiler için boğaz trafiğinin tek yönlü olarak trafiğe kapatılmasıdır. Rusya, Boğazlar'ın daha büyük gemilerin geçişlerine elverişli olduğunu, Türkiye'nin bu tür sınırlamalarla tek yön uygulamalara başvurarak petrolün Boğazlar'dan taşınmasını engellemek ve Bakü - Ceyhan petrol boru hattına ağırlık kazandırmak istediğini iddia etmiştir. Muhalef ülkeler bu tezi tescil etmek için de tüzüğün "petrol bakımından zengin Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlık kazanmasından sonra yürürlüğe konulmasını" [84] delil olarak göstermişlerdir.

Rusya Türkiye'nin 150 metreden büyük gemiler için uyguladığı "Gecikmeli Geçiş" uygulamalarının Rus gemileri için zaman ve para kaybına sebep olduğu ileri sürmüştür. Rusya 1995 yılının Ocak ayı içerisinde tüzük ile ilgili olarak verdiği ikinci notada 1 Temmuz 1994'ten beri uygulanan tüzük dolayısıyla özellikle tanker

geçişlerinde önemli sıkıntılar yaşandığını bu durumun ilk altı ayda kendileri için kırk iş günü kaybına sebep olduğunu gerekirse bu sorunu BM Güvenlik Konseyine taşıyabileceklerini belirtmiştir [85]. Rusya'nın önde gelen Izvestia gazetesinde de tüzüğün yürürlüğe girmesinden sonraki ilk 16 ayda Rus şirketlerinin maddi kaybının 670 000 doları bulduğu ileri sürülmüştür. Nitekim Rusya 22 Kasım 1995'te BM Genel Sekreteri Butros Gali'ye BM Büyükelçisi aracılığıyla bir mektup vererek Türkiye'nin yeni Tüzük ile Montrö sözleşmesini ihlal ettiğini ve kendilerini ekonomik kayba uğramalarına sebep olduğunu içeren şikayetlerini sunmuştur. Rusya, gemi kaptanlarının Montrö sözleşmesinde bulunmayan konularda yerel makamlara bilgi vermek zorunda bırakıldıklarını bu arada dokunulmazlığı bulunan savaş gemilerinin de sağlık kontrolü gerekçesiyle kontrol edilmesinin sona erdirilmesini istemiştir [85] Ancak Türkiye'nin Birleşmiş Milletler nezdinde yaptığı girişimler ile Rusya buradan da bir sonuç alamamıştır.

Türkiye'nin 1994 tüzüğü kapsamında büyük gemilerin geçişlerinde uyguladığı gecikmeli geçiş örneklerinin ilki 12 Ocak 1995'te yaşanmıştır. Norveç ve Rus bandıralı iki tankerin Karadeniz'den Marmara'ya yine bir Norveç tankerinin de Marmara'dan Karadeniz'e geçişi için boğazlar trafiğe dokuz saat kapatılmıştır. Büyük tankerlerin geçişlerini tamamlamaları için geçen sürede çok sayıda gemi iki girişinde beklemişlerdir.

Rusya'nın tüzük karşıtı politikalarında yalnızlığı sadece Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin kendisine destek verdiği Kasım 1997'deki IMO Genel Kurul Toplantısı ile Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi ve Bulgaristan'ın destek verdiği Mayıs 1998'deki IMO Genel Kurulları'nda da devam etmiştir. Rusya birincisinde tüzük aleyhindeki teklifini geri çekmek zorunda kalırken ikincisinde Boğazlar trafiğinde sınırların gevşetilmesi teklifini IMO üyelerine kabul ettirmemiştir.

Buna karşılık Türkiye'ye IMO sürecinde en büyük destek ABD'den gelmiştir. Avrupa ülkeleri ise daha çok sesiz kalarak destek sunmuşlardır. Bu arada Avrupa parlamentosu 21 Nisan 1994 tarihinde aldığı bir kararla Türkiye'nin Boğazlardaki geçişlerde kontrolü artırması ve mevcut kuralları sertleştirmesi yönünde karar almış ve kılavuz kaptan uygulamasına bütün gemilere zorunlu hale getirmesini tavsiye etmiştir. Böylece Türkiye'nin tezlerine Avrupa ülkeleri dolaylı bir destek daha vermişlerdir. Türkiye, Rusya'nın itirazları karşısında IMO'da açık desteğini, aldığı ABD nezdinde ki girişimlerini, 24 Kasım 1994'te tüzük yürürlüğe girdikten sonra da sürdürmüş ve bir heyeti ABD'ye göndererek , bu konuda "ilke olarak" , açık destek almayı başarmıştır [86].

7. 1998 TARİHLİ TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

7.1. Giriş

1994 Tüzüğü'nün 4 yıl gibi uzun denebilecek bir sürede uygulamasından elde edilen tecrübeler, Rusya Federasyonu ile yapılan görüşmeler ve IMO'da yapılan müzakerelerden elde edilen sonuçlar ile ulusal kamuoyunun nabızı göz önüne alınarak yeni bir düzenleme olarak "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" hazırlanmış olup Tüzükte öngörüldüğü şekilde (md. 53) Resmi Gazete'de yayımlandığı tarih olan 6 Kasım 1998'de yürürlüğe girmiştir. Yeni tüzük ile 1994 tarihli "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

7.2. Getirilen Yeni Düzenlemeler

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü aşağıdaki başlıklar altında; 7 bölüm ve 54 maddeden oluşmaktadır.

- Birinci Bölüm:Amaç, Kapsam ve Tanımlar
- İkinci Bölüm:Genel Hükümler
- Üçüncü Bölüm: İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş
- Dördüncü Bölüm: Türk Boğazları için Ortak Hükümler
- Beşinci Bölüm: İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine ilişkin Kurallar
- Altıncı Bölüm: Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine ilişkin Kurallar
- Yedinci Bölüm: Çeşitli Hükümler

7.3. Önemli Bazı Hükümler

Madde 1 - Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen

Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,

Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik donanımları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,

Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi Türk Boğazları'nda bir liman,yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile, uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi,

Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,

Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiği bildirilen gemi,

Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk idari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,

Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,

Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,

TUBRAP : Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi, anlamında kullanılmıştır.

Madde 3 - Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek'te belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10'uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Madde 6-

a) Seyir Planı -I : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GRT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acenteleri İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I'i vereceklerdir. Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GRT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı -II : (SP-II)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5'inci Maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı -II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı -II'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu : Boğazlara girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıtacak bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu : İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile, ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporu'nu İdarece belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir.

Madde 17- Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

Madde 20 - Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği,

- a) Mücbir sebeplerle,
- b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
- c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
- d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, İdarece geçici olarak durdurulabilir. İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır. Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır. Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Madde 21- Türk Boğazları'nda seyreden;

- a) Uğraksız geçiş yapan gemiler veya trafik ayırım düzenine katılan gemiler veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.
- b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.
- c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO' ya ve bayrak devletine bildirilir.

Madde 25 -(Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler)

- a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-I raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-I raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.
- b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatıları yada işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında idareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde idare, gemiler

hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal, ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğinin durumu göz önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1 Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlardan içeri alınmaz.

Madde 26 - Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak isteyen -

- a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,
- b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,
- c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca idareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir.

Madde 27 - Trafik Kontrol Merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Madde 31-

a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden yada kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol istasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

Madde 35-

a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üzerine çıktığında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir. Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üzerine çıktığında yada Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Madde 36- İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a girişleri, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Madde 43-

a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saatın üzerine çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir. Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üzerine çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a girişleri, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Madde 44- İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza girişleri, bekleyen gemilerin en kısa zamanda geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Madde 49- Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci Maddeleri ve 6'ncı maddenin (a) bendi uygulanmaz.

7.4. 1994 ve 1998 Tüzüğü'nün Farkları

Tüzükle, 1994 tarihli tüzüğe nazaran getirilen önemli değişiklikler ve yapılan yeni düzenlemeler, Tüzükteki sıralanış sırasıyla aşağıda olduğu gibidir:

1. 1994 tarihli tüzükte madde 1'de tüzük hükümlerinin "bu bölge içindeki bütün gemilere uygulanır" şeklindeki hükmü, 1998 tüzüğünde "Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar" şeklinde değiştirilmiştir.

2. 1994 tüzüğünde tanımlar ve kısaltmalar başlığı altında geçen "Boğazlar ve Marmara Bölgesi" ve "Boğazlar" tanımlamaları, 1998 tüzüğünde kaldırılmış, yerine tek tanımlama olarak "Türk Boğazları" tanımı yapılmış ve " İstanbul Boğazı,

Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ve bu alanı çevreleyen kıyı şeridi" ibaresi kullanılmıştır.

3. 1998 tüzüğünde, tanımlar ve kısaltmalar başlığı altında "Mevzuat" tanımı yapılmıştır. "Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası antlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri" olarak ifade edilmiştir.

4. 1998 tüzüğüyle tanımlar ve kısaltmalar başlığı altında, 1994 tüzüğünde belirtilen "Transit Geçen Gemi", "Transitini Bozan Gemi", "Transiti Bozulan Gemi" tanımlamaları yerine, "Uğraklı Geçiş Yapan Gemi", "Uğraksız Geçen Gemi", "Uğraksız Geçişini Bozan Gemi", "Uğraksız Geçişini Bozulan Gemi" tanımlamaları yapılmıştır.

5. "Trafik Ayrım Şeridi İçinde Seyretme Güçlüğü Olan Gemiler" tanımı yapılmış "Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından tüzükte öngörülen trafik ayrım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler" şeklinde tanımlanmıştır.

6. 1998 tüzüğünde "Derin Su Çekimli Gemi" tanımı "en büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler" şeklinde yapılarak, 1994 tüzüğünde bulunan 10 metre tanımı değiştirilmiştir.

7. 1998 tüzüğüyle "Büyük Gemi" tanımı "tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler" şeklinde yapılarak, 1994 tüzüğünde bulunan 150 metre ve daha büyük gemi tanımı değiştirilmiştir.

8. 1994 ve 1998 tüzüklerinin "tanımlar ve kısaltmalar" başlıkları altında değerlendirilebilecek diğer önemli farkları ise, 1998 tüzüğünde 1994 tüzüğünden farklı olarak "TÜBRAP (Türk Boğazları Rapor Sistemi)" tanımı yapılmış ve "Nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler", Boğazlar'ın güney ve kuzey sınırlarını gösteren tanımlamalar kaldırılmıştır.

9. 1994 tüzüğünde İkinci Bölüm Genel Hükümler başlığı altında bulunan "sınırlar" ibaresi 1998 tüzüğünde "trafik ayrım düzeni ve sınırları" olarak değiştirilmiş, "Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10'uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayrım düzenleri tesis edilmiştir." ibaresi eklenmiştir.

10. 1994 tüzüğü madde 5 "idarenin yetkisi", maddesi 1998 tüzüğünde kaldırılmıştır. Bu madde de "Boğazlar ve Marmara bölgesinde bulunan bütün

gemiler, idarenin can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata aykırı olmamak kaydıyla belirlediği ya da belirleyeceği her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır.” ibaresi yer almaktaydı.

11. Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri başlığı altında belirtilen niteliklerden bazıları şu şekilde değiştirilmiştir; “ana yürütme makine ve yardımcıları normal çalışır durumda olacak...” ibaresinden “normal” kelimesi çıkartılmıştır, “....Tehlikeli yük taşıyanların dışındaki gemilerde, baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve el inceleri bulundurulacaktır..” ibaresine, “roket tüfeği ve salvoları” ibaresi eklenmiştir. Ayrıca Tehlikeli yük taşıyan gemiler için baş ve kıçta hazırlanması istenen “birer adet yangın tel halatı” ibaresi, “özel yedekleme tel halatı” olarak değiştirilmiştir.

12. Teknik Durumlar ve Bildirimler başlığı altında 1998 tüzüğüne, 1994 tüzüğünden farklı olarak 15. bent aşağıdaki “Gemiler, Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.” şeklinde değiştirilmiş, 16. bendi tamamıyla ilk defa olarak eklenmiştir. “Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.”

13. Eski Tüzükte değişik maddelerde düzenlenen “Seyir Planı I” (md. 7), “Seyir Planı II” (md. 8), “Mevki raporu” (md. 9) ve “Çağırma noktası raporu” (md. 37); Türk Boğazları’nda Rapor Sistemi (TÜBRAP) başlığı altında tek bir maddede düzenlenmiştir (md.6). Ayrıca bu maddelere şekli “IMO standartlarına göre idare’ce belirlenmiş” ibaresi eklenmiştir. 1998 tüzüğünde “çağırma noktası raporu”da sisteme dahil edilmiştir. 1998 tüzüğünde raporlama sistemlerine “trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler” ve “tehlikeli yük taşıyan gemiler ve 500 gross tondan büyük gemiler” başlıkları altında atıf yapılmıştır.

14. 1994 tüzüğü madde 13’te tanımlanan “transit geçiş işareti”, 1998 tüzüğünde madde 9’da “uğraksız geçiş işareti” olarak düzenlenmiştir.

15. 1994 tüzüğüyle, transit geçiş yapan gemilerin demirleme şartlarını düzenleyen madde 14, 1998 tüzüğünde madde 10’da “uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları” olarak düzenlenmiş, Liman Başkanlığı’ndan izin almak şartı yerine, trafik kontrol merkezinden izin alma şartı getirilmiştir.

16. Eski Tüzükte tek bir römorköre dayalı olarak yapılması öngörülen yedekleme faaliyetinin, römorkörler veya römorkör özelliği IMO standartlarına uygun olarak belgelenmiş gemilerce yapılması öngörülmüştür (md.17).

17. 1994 tüzüğü madde 24 ile belirlenen “zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması” 1998 tüzüğüyle madde 20’de “trafiğin geçici olarak durdurulması” başlığıyla düzenlenmiş, trafiğin geçici olarak durdurulması halleri; mücbir sebepler, tehlike durumları, kamu yararına büyük inşaat faaliyetleri, ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikeleri ile sınırlandırılmıştır.

18. 1998 tüzüğünde madde 14’te “yetişen gemi” başlığı altında bir ibare eklenerek, trafik kontrol merkezinin geminin tipini göz önüne alarak gemiler arasındaki mesafeyi arttırabileceği ifade edilmiştir.

19. 1994 tüzüğünde madde 25 ile belirtilen “şeritler içinde seyretme yükümlülüğü”, 1998 tüzüğünde madde 21’de “trafik ayırım şeritleri içinde seyretme” olarak tanımlanmış, “Seyir sırasında bu şeritlerden taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanunu’nun 11’inci maddesi uyarınca ceza verileceği” ibaresi kaldırılmıştır.

20. 1994 tarihli tüzük madde 29’da “Büyük Gemiler” başlıklı madde kaldırılmıştır. Bu maddede büyük gemiler için seferin planlama aşamasında idareye bilgi verilmesi, idarenin durumu değerlendirerek sonucunu başvuranlara bildireceğine dair hükümler yer alıyordu.

21. 1998 tüzüğünde madde 25’te “trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler” başlığı altında gemiler boylarına ve su çekimlerine göre sınıflandırılarak SP-I raporu verme süreleri tayin edilmiş, idarenin bu tip gemiler ve tehlikeli yük taşıyan gemiler için gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir hükmü getirilmiştir. Ayrıca bu madde de gemiler, boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan, boyları 200 - 300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan, boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler olarak sınıflandırılmıştır. Boyları 300 metreden büyük gemiler için idarenin Türk Boğazları’ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir ibaresine de yer verilmiştir.

22. 1994 tüzüğünde tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı’na girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir geminin Boğaz’a girmesi yasaklanmışken; 1998 tüzüğü ile yeni bir düzenleme olarak “Tehlikeli yük

taşıyan; madde 25'te belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlardan içeri alınmaz." hükmü getirilmiştir. 1994 tüzüğünde madde 42 ile getirilen "Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı'na girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeriye alınmayacaktır." hükmü 1998 tüzüğünde yer almamıştır.

23. Eski Tüzükte Boğazlar'dan geçen boyları 150 m. ve daha büyük Türk gemilerine getirilen kılavuz kaptan alma mecburiyeti, haksız rekabete neden olduğu gerekçesi ile kaldırılmıştır. Yürürlükteki Tüzükte, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilmektedir (md.27).

24. 1994 tüzüğü 35. madde b bendinde "Bildirim Yükümlülüğü ve Rapor" başlığı altında, bulunan "..... İlgili liman başkanlığı duruma derhal el koyarak bu gemiler ve kaptanları hakkında yasal işlemlerin yapılmasını sağlayacaklardır." ibaresi 1998 tüzüğü 31. madde b. bendinde yer almamıştır.

25. 1998 tüzüğünde İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar başlıklı 5. Bölümde, akıntı alt başlığı altında a bendine, "Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler." ibaresi eklenmiştir. Benzer hüküm Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar başlığı altında madde 43 akıntı alt başlığı a bendinde de yer almıştır.

26. 1994 tüzüğünde her iki boğaz içinde ayrı ayrı düzenlenen maddelerde görüş uzaklığı başlığı altında yer alan "boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1.5 millin altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler boğaza girmeyecektir" ibareleri 1998 tüzüğünde yer almamıştır.

27. 1994 tüzüğünde her iki boğaz içinde görüş uzaklığı başlığı altında yer alan "boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğazlar'a giriş yapmayacaktır" ibaresi 1998 tüzüğünde ".... deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemilerBoğazı'na girmeyecektir." şeklinde değiştirilmiştir.

28. Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemiler için 24 saat önce verilmesi öngörülen SP-1 raporu; trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemilerin geçişlerinde planlamaya esas olmak üzere boyları ve su çekimlerine göre şu şekilde sürelendirilmiştir (md.6/a, 25).

150-200 m. ve/veya 10-15 m. olan gemiler için 24 saat önce,

200-300 m. ve/veya 15 metreden daha büyük olan gemiler için 48 saat önce,

300 m. ve daha büyük gemiler için 72 saat önce.

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler için seferlerin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla önceden bildirim ve mevzuata uyma zorunluluğu getirilmiştir (md.26).

29. 1998 tüzüğünde İstanbul ve Çanakkale Boğazları yaklaşma sularındaki kılavuz kaptan alma ve çıkarma mevkileri 1994 tüzüğünden farklı olarak ayrı ayrı notik neşriyatlar ile seyir haritalarındaki noktalar esas alınmak suretiyle yeniden düzenlenmiş, koordinatları verilmiştir. (md.37, 45).

30. 1994 tüzüğünde yer alan "Emniyet ve Gümrük Denetimleri" başlığı, 1998 tüzüğünde "Türk Limanlarına Uğramış Yada Uğrayacak Gemilerin Emniyet ve Gümrük Denetimleri" olarak düzenlenmiştir.

31. 1998 tüzüğünde, 1994 tüzüğünden farklı olarak sağlık denetimlerinin yapılacağı mevkilerin Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile Liman Başkanlığı'nın belirleyecekleri yerlerde yapılır ifadesi trafik Kontrol Merkezlerince belirlenir şeklinde değiştirilmiştir.

32. 1998 tüzüğünde Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayrı tutulan gemiler başlığı altında Savaş gemilerinin, yardımcı savaş gemilerinin ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6'ncı maddenin (a) bendinden muaf tutulduğu belirtilmiştir.

7.5. 1998 Tüzüğünde Değiştirilmesinde Fayda Görülen Hususlar

1. Amaç ve kapsam maddesinde yer alan "Türk Boğazları'nda seyir yapacak " ifadesinin "Türk Boğazları'nda seyir yapan tüm gemilere uygulanır." şeklinde değiştirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Söz konusu ifade bölgeden geçmek üzere seyir yapmak durumunda (bölgeye giriş öncesi) olan gemileri kapsamaktadır. Oysa tüzük sadece geçiş öncesinde uyulması gereken koşulları değil Boğazlar bölgesi içerisinde seyir yapan gemilerin herhangi bir nedenle seyrine mani bir durumun olması halinde uymak zorunda olduğu kuralları da içermektedir.
2. 2. maddenin (b) bendinde yer alan "...gemilerin geçiş alanı" ibaresi bölgeyi tanımlamakta yetersiz kalmaktadır. Burada geçiş alanından kasıt trafik ayırım şeritleriyle bunları ayıran trafik ayırım bölgeleridir. Demir yerleri vb. hususlar geçiş alanı olarak bahsedilen şeritlerin dışında kalmaktadır. Tüzükte bu bölgeler içinde düzenleyici kurallar mevcuttur. Bahse konu tanımın tüzükte atıf yapılan tüm sahaları kapsayacak şekilde düzenlenmesi gereği vardır.
3. Tüzükte mevzuat tanımı bazı önemli hususları kapsamına almamaktadır. Şöyle ki Türkiye Denizlerde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'ne (SOLAS 74) taraf olmakla birlikte bu sözleşmede ikişer yıllık aralıklarla yapılan bazı değişikliklere taraf olmamıştır. Bu mevzuat tanımında eksikliklere sebep olabilecektir. Bu tanımda değişikliklerle ilgili ayrı bir tanımlama yapılabilir.
4. 2. maddeye (f ve i) bentlerinde yer alan tanımlamalarda "uğraksız geçiş" deymi kullanılmaktadır. Bilindiği üzere Türk Boğazları'ndan geçen gemiler için statü tayin eden uluslararası mevzuat Montrö sözleşmesi, 1958 Cenevre açık deniz sözleşmeleri ve 1982 tarihli BM deniz hukuku sözleşmesidir. Bu sözleşmelerde gemilerin statülerini tayin eden "transiting-freedom of passage-innocent passage" gibi İngilizce terimler kullanılmaktadır. Yeni tüzüğün kullanıcılar için yapılacak İngilizce tercümesinde, "uğraksız geçiş-uğraklı geçiş" gibi tanımların uluslararası sözleşmelerde kullanılan tanım ve terimlere uygun olmasına özen gösterilmelidir.
5. 6. maddenin (a) fıkrasında gemilerin SP-I raporu vermeleri için tehlikeli yük taşımak ve 500 grt'nin üzerinde olmak üzere 2 koşul öne sürülmektedir. Dünyanın muhtelif bölgelerindeki IMO tarafından onaylanıp yürürlükte olan zorunlu olan rapor sistemlerinde tonaj sınırı 300 grt ve üzeri olarak belirlenmiştir. Ayrıca, diğer uluslararası sözleşmelerde "international voyage" yapabilecek gemiler için alt sınır 300 grt olarak saptanmıştır. Bu durumda Türkiye'nin bölgede zorunlu rapor sistemi

kurma aşamasında olduğu da göz önüne alınarak tonaj sınırının 300 gr'tna indirilmesinde yarar olacaktır.

6. 8. maddede kılavuz kaptan olarak geçen gemiler için gündüz çekilecek işaret belirtilirken gece gösterilmesi zorunlu olan fenerlerden söz edilmemiştir.

7. 7. maddede yer alan güvenli seyir yapma yeteneği deyiimi uluslararası sözleşmelerde ve milli mevzuatımızda (6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu-4922 Denizde Can Ve Mal Güvenliğinin Korunmasına Dair Kanun)" denize elverişli " ve " yola elverişli" gemi olarak ifade edilmektedir. Bu durumda yeni tüzükte yer alan tanım ile 6762 sayılı yasada yer alan terimler arasında farklılık ortaya çıkmaktadır. Bu madde de belirtilen "güvenli seyir yapma yeteneği" ibaresi daha açıklayıcı olmalıdır.

8. 7. maddeye "gösterilecek demir yeri ilgili liman başkanlığına bildirilecektir" ibaresi eklenmelidir. İstanbul Liman Tüzüğü'nde, İstanbul Limanı'na ait bu ve benzer düzenlemelerin Liman Başkanlığı yetkisinde olduğu belirtilmiştir. Ayrıca sörvey ve onarım sonunda elde edilen sonuçlar sonrasında Trafik Kontrol Merkezi geçiş konusunda karar vermekle yetkili kılınmıştır. Ancak, geminin yola elverişli halinin tespiti, gerek A 787 (19) sayılı Genel Kurul kararı, gerekse 4922 sayılı Denizde Can Ve Malın Korunmasına Dair Kanun ile Liman Başkanı'na verilmiştir.

9. 17. madde "... römorkör özelliği taşıdığı IMO standartları ile belirlenmiş "ifadesinin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. IMO'nun römorkör standardı olarak belirlediği bir karar bulunmamaktadır. Ancak bu husus bayrak devleti tarafından geminin üzerinde taşıdığı özel donanım ve teçhizatın tespiti sonucu düzenlenmiş sertifikası veya class kururlusu tarafından tanzim edilmiş sertifikası tarafından belirlenmektedir. Bu durum ışığında 17. maddeden " IMO standartları ile belirlenmiş" ifadesinin çıkartılması uygun olacaktır.

10. 11.maddede "yedek dümen donanımı basında görevli bulunacaktır" ibaresi tüzüğün yazım tekniği açısından yeknesaklığını bozmakta keza görevli deyimde muğlak bir ifade olarak düşünülmektedir. Bu ve benzer tanımlar için en iyi ifadenin "gemi adamı" olması gerektiği düşünülmektedir.

11. 25. maddede gemiler 3 kategoriye ayrılmıştır. Eski tüzükte 150 metreden büyük gemiler için Türkiye'nin kullandığı geçirip geçirmeme inisiyatifi yeni tüzükte sadece 300 metreden büyük gemiler için ön görülmüştür. Yapılan bu değişiklikler ile yeni tüzükte 300 metrenin üzerindeki gemilerinde geçişine izin verebileceğimiz

dolaylı şekilde ifade edilmektedir. Bu değişikliğin özellikle Boğazlardan büyük tankerler ile petrol taşımayı planlayan petrol şirketleri için önemli avantaj sağlayacağı düşünülmektedir.

12. Diğer bir önemli husus gemiler için tüzükte kullanılan boy terimidir. Bu terimin yerine tam boy (length overall) terimi kullanılmalıdır. Geminin boyu Boğazlar'da trafiğin tek veya çift yönlü kapanması açısından büyük önem taşımaktadır. Nitekim İstanbul Boğazı'nda 8 Temmuz 1998 de meydana gelen karaya oturma kazasında Malta bayraklı tankerin sadece sicil boyunu (248 metre) deklare ettiği ve böylelikle bir an önce geçiş sırasına alınmasını temin amacıyla çift yönlü trafiğin durdurulmasına sebep olacak 250 metre sınırının aşılmasına çalıştığı anlaşılmıştır.

7.6. 1998 Tüzüğü'nün İptal Edilen 50. Maddesi

1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde bulunan " Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler Montrö Sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorluklara uymakla yükümlüdür." şeklindeki 50. Maddesi 5 Mayıs 1999 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır. (23686 sayılı resmi gazete)

50. maddede gemiler 2 gruba ayrılmıştı, Montrö rejimi uyarınca "uğraksız geçiş yapan gemiler" ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi bölüm 3 madde 17/21 – 25 uyarınca zararsız geçiş ilkesine bağlı olarak geçiş yapan gemiler. Bu durum 1. grupta yer alan ve Montrö rejimine göre geçiş yapacak gemilerin bu bölgede evvelce tesis edilmiş ve halen uygulanmakta olan tüm kurallara uymadan geçeceği sonucu ortaya koyabilecekti. Diğer taraftan 1. grupta yer alan gemilere yönelik ayrımcılığın Montrö de Boğazlar bölgesiyle ilgili boşlukların IMO tarafından doldurulması fikrine destek sağlayarak, 50. maddenin İngilizce tercümesini değerlendirmeye alacak Karadeniz sahildarı ve diğer ilgili ülkeler " uğraksız geçiş" "transit geçiş" yapan gemilerin 1 Temmuz 1994 öncesinde olduğu gibi kendi inisiyatifleri doğrultusunda geçiş yapacağına dair uygulamayı IMO dahil her uluslararası platform da sözü geçen yeni tüzüğümüzü referans göstererek gündeme getirebilecekti.

7.7. IMO'daki Görüşmelerin 1998 Tüzüğüne Etkisi

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde 1993-1999 yılları arasında Türk Boğazları üzerine yapılan tartışmaların 1998 tüzüğünün hazırlanma ve uygulanması aşamasına etkileri yadsınamaz. Türkiye'nin Türk Boğazları ile ilgili düzenlemeleri sürekli daha iyi hale getirme, Boğazlardan daha güvenli bir geçişin sağlanması ve kaza oranının düşürülmesi maksadıyla tüzük kuralları üzerinde yeni güncellemelerin yapılması, kavram ve yazım açısından eksiklerinin giderilmesi, uluslararası platformlarda tüzüğün tartışma konusu olmaktan çıkarılması ve gündemden düşürülmek istemesi de yeni bir tüzük hazırlanmasına etki eden diğer önemli olaylar arasında yer alabilir.

1998 tüzüğündeki değişiklikleri IMO'da yaşanan tartışmalar, lehte ve aleyhte sunulan görüşler ışığında değerlendirildiğinde,

1. Tüzüğün içerik açısından "transit geçiş" ibaresinden arındırıldığı, hiçbir suretle bu ibarenin kullanılmadığı, yerine "uğraksız geçiş" ve "uğraklı geçiş " şeklinde yeni kavramlar getirilerek, hukuksal anlamda geçiş ile ilgili tartışmaların önüne geçilmek istendiği,
2. 1994 tarihli tüzükte geçen "büyük gemi", "derin su çekimli gemi" tanımlarının ve yedekleme başlıklı maddesinin, IMO'da gösterilen genel eğilim ve IMO Kural ve Tavsiyeleri doğrultusunda değiştirildiğini, ancak bir diplomatik manevra olarak ta görebileceğimiz şekilde "trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler" tanımının getirilerek, hem IMO'da savunduğumuz önemli görüşlerimizden ödün vermediğimiz hem de güvenli geçiş bağlamında sağladığımız kazanımlardan vazgeçmediğimiz, ayrıca ulusal düzenlemelerimizi IMO Kural ve Tavsiyeleri ile uyumlu hale getirdiğimiz,
3. Türk Boğazları Rapor Sisteminin daha çok kullanılması ve gemilerin bu sistemi kullanımlarını uygulamada zorunlu hale getirmek maksadıyla, Boğazlar'da trafiğin planlanması, gemi geçiş sıralarının belirlenmesinin her aşamasında TÜBRAP sistemine atıfta bulunularak trafiğin ve geçiş sırasının bu sisteme uyan gemilerin verdiği raporlara göre düzenleneceği geçiş planlamasına etki eden her maddede ayrı ayrı belirtilmiştir.
4. Tüzüğün "Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayrı tutulan gemiler" başlığı altında savaş gemilerinin, yardımcı savaş gemilerinin ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin tüzük hükümlerinden bazılarına uyması zorunluluğu

kaldırılmış, böylece özellikle Rusya Federasyonu'nun konuyla ilgili olarak yaptığı eleştirilerin önü alınmaya çalışılmıştır.

5. Tüzük hükümlerine aykırı davranışta bulunan, trafik ayırım şeridi içerisinde seyredemeyen gemiler için öngörülen cezai yaptırımlar en azından şekil bazında kaldırılmış, uğraksız geçiş yapan yabancı bayraklı gemilere yaptırım uygulanamayacağına dair yine hukuksal bağlamda yapılan eleştirilere cevap verilmiştir.

6. TÜBRAP sisteminde gemilerin rapor verme süreleri tekrar belirlenmiş, boylarına göre ayrı ayrı hükümler ve periyotlar belirlenerek aynı konuda OCIMF tarafından yapılan tekliflerin değerlendirilmesine çalışılmıştır.

7. 1994 tüzüğünde belirlenen rapor sistemleri konusunda yaşanan tartışmalarda, yabancı bayraklı gemilerden geçişle ilgili sağlık denetimleri dışında herhangi bir düzenlemeye uyma yükümlülükleri olmadığı yönündeki eleştiriler, Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi maddesine "şekli IMO standartlarına göre idarece belirlenmiş" ibaresi eklenmesiyle aşılmaya çalışılmıştır.

8. Tüzükte tanımlar kısmında Türk Boğazları tanımını kullanılarak bir nevi IMO görüşmeleri sırasında kazanılmış olan bu terimin hem ulusal hem de uluslararası kullanımda süratle yerleşmesi yönünde ilk adım atılmıştır.

9. IMO Kural ve Tavsiyelerinde belirtilen "Maksimum 15 metre veya daha fazla su çekimli gemiler ile tam boyu 200 metreden fazla gemilerin Boğazlar'da gündüz seyretmeleri tavsiye olunur." maddesine rağmen bu tür gemilerin gündüz geçeceğine dair bir düzenleme tüzük hükümleri içerisine alınmamış uygulamaya daha sonra bahsedeceğimiz üzere uygulama esaslarında yer verilmiştir. Bu şekilde bir uygulamanın kanımca konunun IMO nezdinde tekrar gündeme getirilebileceğine dair yaşanan endişeden kaynaklanmaktadır.

10. 1994 tüzüğünde madde 29' da belirtilen ve Rusya Federasyonu'nun Türk ulusal düzenlemelerinin yabancı gemilerin geçişlerini engelleyebileceği yönündeki sert eleştirilerine hedef olan büyük gemilerin Boğazlardan geçişine ilişkin idarenin değerlendirme yapma yetkisi bu tüzükte yer almamıştır.

11. Nükleer güçle yürütülen veya nükleer yük ve atık taşıyan gemilerin önceden izin almasını gerektiren ve yine Rusya'nın güçlü itirazıyla ve Montrö Sözleşmesi ile

uyumlu olmadığı yönündeki eleştirileri ile karşılaşan düzenleme yeni tüzükte yer almamıştır.

12. Zorunlu hallerde trafiğin durdurulması konusu trafiğin geçici olarak durdurulması başlığı altında düzenlenerek, eleştiriler ışığında biraz yumuşatılmış ancak yine de konan “mücbir sebepler” ibaresiyle bu konuda ileride yapılabilecek uygulamalar için açık kapı bırakılmıştır.

13. Tüm itiraz ve karşı görüşlere rağmen geçişin düzenlenmesinde Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Kural 9'a dönülmemiş, trafiğin iki yönlü düzenlenmesi ve ön ikaz alanları tesis edilmesi görüşleri tüzükte yer almamıştır.

14. Boğazlardan geçişin görüş uzaklığına durdurulabileceği ve bunun özgür geçiş ilkesinin kısıtlanması olduğuna yönelik eleştiriler varken, bu konuda daha da ileri düzey bir düzenleme ile görüşün 0.5 mil'e düşmesi durumunda 100 metre altında tehlikeli yük taşımayan gemilerin tek yönlü geçişlerine izin veren madde kaldırılarak 0.5 mil ve altında geçiş trafiği kapatılmıştır.

15. Akıntı konusunda ise yapılan değişiklikle üst akıntı şiddetinin 4 mil/saat'in altına düşmesi durumunda tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler dışındaki gemilerin uygun görülecek römorkör ile geçiş yapabilecekleri hükmü eklenerek bir nevi kısıtlama gevşetilmiştir.

16. IMO'da yaşanan tartışmalarda eleştiri konusu olan transiti bozulan gemi tanımında ise sadece başlık uğraksız geçişi bozulan gemi şeklinde değiştirilmiş, içeriğinde bir değişikliğe gidilmemiştir.

17. İstanbul Boğazı'nda hava çekimi başlığı altında getirilen düzenlemeler, özellikle OCIMF tarafından yapılan değişiklik teklifleri ve 54-58 metre arasında hava çekimi bulunan gemilere römorkör eşlik etmesi konusunda yapılan eleştirilere rağmen değiştirilmemiştir.

18. 1994 Tüzüğünde yer alan ve eleştiri konusu olan Gümrük Denetimleri, İdarenin Yetkisi, Boğazlardan Geçecek Gemilerin Durumları ve Bildirimleri konularında özellikle başlıklarda ve içerikte küçük düzenlemeler yapılarak değiştirilmiştir.

19. OCIMF tarafından, trafik ayırım düzeni içerisinde seyretme güçlüğü/imkanı bulunmayan gemilerin geçişlerinde trafiğin tek yönlü olarak güvenli mesafe bırakılarak düzenlenmesi yönündeki teklifine benzer şekilde tüzük düzenlemeleriyle

tehlikeli yük taşıyan, ve boyları 150 metreden fazla olan gemiler için her iki boğazda da güvenli mesafeler belirlenmiştir.

7.8. Bazı Uluslararası Boğazlarda Yapılan Benzer Düzenlemeler

Malaka Boğazı :

Malaka Boğazı, Malezya ve Endonezya'nın Sumatra Adası arasında yer alan, Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi'ni bağlayan önemli bir geçiş yoludur. Boğaz, kuzeyden güneye 500 mil uzunluğunda, en geniş noktasında 300 mil eninde, Singapur Adası yakınındaki en dar noktası ise 3 mil genişliğindedir. Boğazın dar ve sık olması geçişi tehlikeli hale getirmektedir. Bunun yanı sıra boğaz dahilinde yeri belirlenmemiş olan pek çok enkaz, sürekli yer değiştiren kum sığılıkları ve kuvvetli gelgit mevcuttur. Günde ortalama 600 geminin geçiş yaptığı boğazda seyri zorlaştıran diğer bir unsur ise sayısız yolcu ve balıkçı gemisinin neden olduğu yerel trafiktir [87].

Malaka Boğazlarına kıyıdaş Malezya, Singapur ve Endonezya 24 Şubat 1977'de üç taraflı bir uzlaşma metni yayınladılar ve hem Malaka, hem de Singapur boğazlarındaki yoğun tanker trafiğini düzenlemek üzere her iki boğazda uygulanacak trafik ayırım şemalarını ve diğer güvenlik kurallarını belirlediler. Bu uzlaşma metnine göre alınan tedbirler şu bağlamda özetlenebilir :

1. Boğazlardan geçiş yapacak tüm gemilerin geçiş süresince omurgası ile deniz dibi arasındaki mesafe 3.5 metre olmalıdır. Bu gemiler aynı zamanda kritik alanlardan geçerken tüm güvenlik önlemlerini almış olmalıdır.
2. Su çekimi 15 metre ve daha üzeri olan gemiler belirlenen "Derin Su Rotası"nı izleyeceklerdir.
3. Boğaz içerisinde kritik noktalarda kılavuz almak ihtiyaridir.
4. Çok büyük ham petrol tankerleri (VLCC) ve derin su çekimli gemiler 12 mil'den daha süratli seyretmeyeceklerdir. Derin su rotası içinde yer alan gemilerin birbirlerini geçmesi yasaktır.
5. Kurulacak trafik ayırım düzeninde Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi Kural 10 uygulanacaktır.

6. Boğazlardan geçecek bütün tankerler ve büyük gemiler sigorta kapsamında olacaklardır.

Boğazlar kurulan trafik ayırım şemaları ve güvenlik ile ilgili alınan önlemler IMO'ya sunularak 14 Kasım 1977 tarihinde kabul edildi, kurallar 1979 yılında değiştirildi ve trafik ayırım sistemi 1981 yılında yürürlüğe girdi. 1993 yılına kadar boğaz içinde hiçbir ciddi kaza olmadı. Bununla beraber sistemin dışında kalan bölgelerde ciddi kazalar yaşanması sonucunda trafik ayırım sisteminin kapladığı alan artırıldı ve gemilere zorunlu raporlama sistemi getirildi. Bu sistem uyarınca boğazlardan geçiş yapmak isteyen 300 grostondan büyük ve 50 metreden uzun gemiler ile tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler boğaza girmeden 8 saat önce isimlerini, tonajlarını, su çekimlerini, süratlerini ve boğaz içindeki belirlenmiş noktalardan tahmini geçiş saatlerini trafik kontrol istasyonuna bildirmektedirler. [88] Bu sistem boğazlarda 1 Aralık 1998 tarihinde yürürlüğe girdi. IMO tarafından kabul edilen bu düzenlemede, derin su çekimli gemilerin ve büyük tankerlerin kılavuz alması tavsiye edilmekle beraber zorunlu kılınmamıştır.

Danimarka Boğazları :

Danimarka Boğazları Baltık Denizi ile Kuzey Denizi arasındaki tek bağlantıdır. Özellikle Estonya, Finlandiya, Litvanya, ve Polonya bakımından alternatifi bulunmayan bu boğazlar gurubu, Sound, Büyük ve Küçük Belt isimlerini taşır. Bu boğazlardan Sound Boğazı Danimarka ve İsveç arasında yer alır ve diğer iki boğaza kıyasla sığdır. Tamamen Danimarka iç sularına dahil olan Küçük Belt Boğazı sığ kısımları, şiddetli akıntısı ve üzerindeki alçak köprü nedeniyle uluslararası ulaşımda kullanılmaz. Büyük Belt Boğazının derinliği 20 ile 25 metre arazında değişkenlik gösterir. Bu boğaz üzerindeki asma köprü 65 metreden büyük gemilerin geçişlerini engeller. Danimarka Hükümeti köprü inşaatı sırasında boğazı kullanacak gemilerin kılavuz kaptan bulundurmalarını önemle tavsiye etmiştir [89].

Danimarka Boğazlarında geçişi düzenleme yetkisi 1857 tarihli Kopenhag Konvansiyonu ile Danimarka'ya verilmiştir. Buna göre Danimarka zorunlu kılavuzluk hizmeti dışında, gerekli gördüğü herhangi bir güvenlik önlemini uluslararası hukuka uygun olmak kaydıyla alabilecektir.

İlk rotalama çalışmaları 1960 yılında başlayan Büyük Belt Boğazında daha sonra trafik ayırım şemaları ve derin su rotaları tayin edilerek IMO onayına sunulmuştur. 1991 yılında gemi trafik hizmetleri oluşturulmuştur. 1996 yılında IMO tarafından

Büyük Belt Boğazında uygulanan trafik kontrol sistemine gemilerin katılması ve gerekli bilgileri vermek zorunlu hale getirildi.

Ayrıca IMO'da 1985 yılında tehlikeli yük taşıyan, büyük gemilerin Sound Boğazını kullanırken Danimarka ve İsveç hükümetlerinin sağladığı kılavuzluk hizmetlerinden faydalanılması yönünde tavsiye kararı alınmıştır. Bu tavsiye kararı uyarınca su çekimi 7 metre ve daha fazla olan yüklü petrol ve gaz tankerleri, nükleer yük taşıyan gemiler boyutları ne olursa olsun Sound Boğazından geçiş yaparken Danimarka ve İsveç hükümetleri tarafından sağlanan kılavuzluk hizmetinden faydalanacaklardır [90].

Uluslararası Kanallarda alınan güvenlik önlemlerini Türk Boğazları açısından irdelersek;

Süveyş Kanalında, transit geçiş yapacak ve limana girecek tüm gemilerin tonajlarına bakılmaksızın kılavuz kaptan almakla yükümlü tutulduklarını, bu zorunluluktan sadece Mısır bayrağı taşıyan 300 grosstonun altındaki gemilerin transit geçiş yapmamaları halinde muaf tutulduğunu görebilir. Ayrıca Süveyş Kanalında tüm gemilerin geçiş günlerini 4 gün önceden bildirme yükümlülükleri vardır. Bu bildirim yapan gemilere kanaldan geçişte öncelik tanınmaktadır. Bu bildirimin haricinde kanaldan geçişten 48 saat önce geçiş yapacak geminin ismi, tonajı, su çekimi, geçişin transit olup olmayacağı, taşınan yükün tehlikeli olup olmadığı kanal otoritesine bildirilmektedir. Kanalda 1978 yılında kurulan gemi trafik kontrol sistemi gereğince kanala girecek herhangi bir gemi 15 mil açıktan itibaren izlenebilmektedir.

Panama Kanalında ise; kanaldan geçiş yapacak tüm gemiler 48 saat önceden kanal trafik istasyonuna isim ve bayraklarını, kanal kimlik numaralarını, kanala varış zamanlarını, su çekimlerini, taşıdıkları yükün niteliğini son 15 günde uğradıkları limanları bildirmek zorundadırlar. Bunun dışında 300 grosstonun üzerindeki tüm gemiler ile 100 grosston üzerindeki bir veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler geçiş boyunca trafik kontrol bölümü ile irtibatla kalmaktadır [91]. Panama Kanalında kılavuzluk tüm gemiler tarafından alınması gereken ücretsiz bir hizmettir.

7.9. Türk Boğazlarında Kılavuzluk ve IMO

Türk Boğazları bakımından ise kılavuzluğun zorunlu hale getirilmesi 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi nedeniyle mümkün değildir. Bu antlaşmanın ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişini düzenleyen 2. maddesinde "kılavuzluk ve römorkaj ihtiyari kalır" ifadesi açıkça yer alır.

Türk Boğazları'nda kılavuzluk hizmetinin alınması zorunlu hale getirilmese bile yaygınlaştırılması için IMO nezdinde ki girişimler 1994 tarihinde sonuç vermiş ve IMO tarafından Türk Boğazları'ndan geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz alması tavsiye edilmiştir. 1994 Tarihli tüzük ile getirilen trafik ayırım düzeninin ve diğer güvenlik önlemlerinin IMO'ya sunulmasını takiben Genel Kurul tarafından verilen kararda, "Boğazlar'dan geçen gemilerin kaptanlarının seyir güvenliğinin gerekleri uyarınca, kalifiye bir kılavuz kaptanın hizmetini almaları önemle tavsiye edilir." ifadesi yer alır. Benzer bir karar 1982 yılında İstanbul Boğazı'nda trafik düzeninin değiştirilmesi sonrasında yine IMO tarafından alınmıştır. Ancak söz konusu kararda, Boğaz'da kılavuzluk hizmetinin 24 saat aralıksız verildiği belirtildikten sonra, kılavuz alınması tavsiyesi "trafik düzeninin değiştiğini bilmeyen gemilerin olabileceği" sebebine dayandırılmıştır [92].

Halbuki, 1994 tarihinde verilen kararda her hangi bir özel nedene atıf yapılmaksızın, Boğazlar'dan geçişte kılavuz kaptan alınmasını önemle tavsiye etmiştir.

IMO, Türk Boğazları dışındaki diğer bazı uluslararası boğazlarda da kılavuz alınmasını çeşitli defalar tavsiye etmiştir. Ancak, Türk Boğazları haricinde diğer tüm boğazlarda kılavuz alınması tavsiyesi IMO tarafından büyük gemiler, su çekimi fazla olan gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerle sınırlandırılmıştır. Buna karşılık Türk Boğazları'nda herhangi bir sınırlamaya gitmeden geçiş yapan tüm gemiler için kılavuz alınması tavsiye edilmiştir.

7.10. Türk Boğazları Raporlama Sistemi (TÜBRAP)

Türk Boğazları Raporlama Sistemi (TÜBRAP) ilk kullanımı itibariyle 1994 tüzüğünde yer almaktadır. 1998 tüzüğü ile şu anki genel adını alan ve bu adıyla tüzük içerisinde tanımlanan raporlama sisteminde 1998 tüzüğü ile yapılan değişiklikler şu şekilde sıralanabilir.

1. 1994 tüzüğünde ayrı ayrı Seyir Planı – I, Seyir Planı II ve Mevki Raporu olarak tanımlanan raporlama sistemleri, 1998 tüzüğünde tek başlık altında ve daha önce her iki boğaz için ayrı ayrı düzenlenen Çağırma Noktası raporunun da sisteme dahil edilmesiyle toplam 4 rapor olarak tanımlanmıştır.
2. 1994 tüzüğünde özellikle Seyir Planı-I'in içeriği geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini kısıtlayan yetersizlikler varsa ve benzeri bilgiler şeklinde tanımlanmışken, 1998

tüzüğünde bu gibi bir tanımlama yapılmasından özellikle kaçınılmış, “şekli IMO standartlarına göre idarece belirlenmiş” ibaresi kullanılmıştır. IMO’da yaşanan tartışmalarda zaman zaman raporlama sistemleriyle istenen bilgilerin Montrö sözleşmesine aykırı olduğu savunulmuştu, ancak 1998 tüzüğünde hem kullanılan ifadenin “IMO standartlarına göre belirlenmiş” şeklinde değiştirilmesiyle hem de rapor formatının tüzükte yer almamasıyla bu savlar kapsam dışı bırakılmıştır. Ancak sonuç olarak raporlama sistemleriyle istenilen bilgilerin içeriğinde değişme yapılmayarak seyir emniyeti gereklerinin yerine getirilmesine devam edilmiştir.

3. 1998 tüzüğünde Dördüncü Bölümde Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler başlığı altında TÜBRAP atıfta bulunularak SP-I raporunun, Trafik Ayrım Düzeni İçinde Seyretme Güçlüğü olan boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük gemiler için 48 saat önceden, boyları 300 metreden büyük gemiler için 72 saat önceden verilmesi istenmiştir.

4. Türk Boğazları kullanıcılarına yardımcı olmak maksadıyla hazırlanan Türk Boğazları Seyir Rehberi ve Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi gibi yardımcı dokümanlarda raporlama sisteminin önemine atıfta yapılması ve gemilerin bu raporlama sistemlerine uymaları konusunda ikaz edilmeleri sistemin işlerliği açısından atılan diğer olumlu adımlardır. Ayrıca gemi geçişlerinin planlanması konusunda her aşamada raporlama sistemlerinin kullanılması yakın gelecekte tüm gemilerin sisteme katılmalarını zorunlu kılacak ve sistemden istenilen verim tam anlamıyla alınabilecektir.

5. 1998 tüzüğünde Seyir Planı Raporlarının verildiği Trafik Kontrol Merkezlerinin yerini, Türk Boğazları Gemi Trafik Bilgi Hizmetleri kapsamında kurulan sektörler almıştır. VTS sisteminin faaliyete geçmesi ile Türk Boğazları kullanıcılarından raporlarını giriş yapacakları Boğazlar’ın ilgili sektörüne vermeleri istenmektedir.

6. 1998 tüzüğünde belirtildiği üzere TÜBRAP sisteminin Seyir Planı I kapsamında düzenlenen hükümleri savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine uygulanmamaktadır.

7. Çağırma Noktası Raporunun verilmesi için belirlenmiş mevkiiler Türk Boğazları Gemi Trafik Bilgi Hizmetleri’nin faaliyete geçmesinden sonra sektör sınırları olarak değiştirilmiştir.

8. SP-1 raporuyla istenen P&I klüp sigorta bilgisinin değerlendirilmesinde sorunlar yaşanabilecektir. Türk Boğazları Gemi Trafik ve Bilgi Sistemi yetkilileriyle yapılan görüşmelerde sistemde önce klüp sigortasının orijinalinin istendiğini, genel olarak sigortası olan bütün gemilerin bu gereği yerine getirdiği, ancak sigorta ödemelerinin zamanında yapılmamasından doğabilecek iptallerin değerlendirilmesinde zorluklar yaşandığı belirtilmiştir.

9. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük'te TUBRAP Rapor sisteminin ayrıntıları ve formatı belirtilmemektedir. Bu rapor formatları rehberler ve diğer yayınlarla denizcilere ve boğaz kullanıcılarına duyurulmuştur. Tüzük'te Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri başlığı altında madde 14'te gemilerin tüzük ve tüzükle ilgili notik neşriyatları gemide bulundurmaları istenmiştir ancak bahse konu tüzük raporları ihtiva etmemekte, yardımcı yayınlarda da (İstanbul Boğazı Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi) rapor formları farklılık arz etmektedir. Aşağıdaki format Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi'nden alınmıştır.

7.10.1. SP 1 Raporu Formu

- A Gemi adı, çağrı işareti, bayrağı, IMO no, MMSI no
- B Tarih ve zaman (utc)
- C Mevkisi (enlem/boylam)
- F Devamlı manevra sürati (knots) (ondalık kısım da yazılacak)
- G Kalkış limanı
- H Boğaza giriş tarihi ve zamanı (utc)
- I Varış limanı
- J Kılavuz kaptan isteği (evet/hayır)
- O Başta ve kıçta su çekimi, azami hava çekimi (boğaz girişinde)
- P Yük (yükün cinsi ve miktarı)
- Q Arıza/hasar/yetersizlik/diğer kısıtlayıcı nedenler

R Tehlikeli, nükleer ve kirletici yük ile ilgili açıklama (* yükle ilgili daha detaylı bilgi istenilebilecektir.)

T Gemi acentesi / temsilcisi ve vergi no.su

U Gemi tipi, Tam boy / en (metre), GT / NT

X P&I Sigorta bilgisi (P&I klüp adı / poliçe numarası / geçerlilik tarihi)

7.10.2. SP 2 Raporu Formu

A Gemi adı, çağrı işareti, bayrağı, IMO no, MMSI no

D Mevkisi (kerteriz/mesafe)

H Boğaza giriş tarihi ve zamanı

J Kılavuz kaptan isteği (evet/hayır)

T Gemi acentesi / temsilcisi

Q Arıza/hasar/yetersizlik/diğer kısıtlayıcı nedenler

D. maddesindeki mevki için referans noktaları Türkeli Feneri, Ahırkapı Feneri, Gelibolu Feneri, Mehmetçik Feneri olarak verilmiştir. SP-2 raporu, SP 1 raporunda teknik bakımdan gemisinin uygun durumda olduğunu rapor eden gemi kaptanları ile savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin kaptanları tarafından, İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) TBGTH alanına girişin gerçekleşeceği sektöre verilir.

7.10.3. Mevki Raporu Formu

A Gemi adı

D Mevkisi

Boğaz girişlerine 5 deniz mili kala VHF/RT ile giriş tarafındaki TBGTH sektörüne verilir.

7.10.4. Çağırma Noktası Raporu Formu

A Gemi Adı

D Mevkisi

Belirlenmiş mevkiler TBGTH sistemine giriş ve çıkış noktalarıdır. Ayrıca gemiler her sektör değişiminde girdikleri sektöre VHF/RT kanalından bu raporu vermelidirler.

7.11. Diğer İlave Düzenlemeler

Türkiye tarafından Türk Boğazları ile ilgili olarak yalnızca tüzükle ilgili düzenlemeler getirilmemiştir. Türk Boğazları ile ilgili olarak yalnız güvenli geçişle ilgili hususlarda görevli olan kuruluşlara ilgili olarak da düzenlemeler yapılmış görev ve yetkileri belirlenmiştir, özetle bu kurum ve kuruluşların görevlerinin hatırlanmasında yarar görülmektedir;

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı : 10.8.1993 tarih ve 491 sayılı, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş ve görevleri hakkındaki kanun hakkındaki kararname ile kurulmuştur. Başbakan, Denizcilik Müsteşarlığının yönetimi ile ilgili yetkilerini gerekli gördüğü taktirde bir devlet bakanı eliyle kullanabilmektedir. Denizde can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak, Müsteşarlığın kendi görev ve sorumluluk alanına giren konularda, deniz ortamının bozulmasını ve deniz kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlemesini sağlamak, bu konu ile ilgili diğer kuruluşlarla işbirliği yapmak Denizcilik Müsteşarlığının görevleri arasındadır.

Deniz Trafik Düzen Başkanlığı : Denizcilik Müsteşarlığınca 25 Kasım 194 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Kontrol Merkezi ve İstasyonları ile Gözcü İstasyonları Kadro, Sorumluluk Görev ve Yetkiler, Çalışma Usul ve Esasları Talimatı" ile Deniz Trafik Düzen Başkanlığı kurulmuştur.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi (T.D.İ.) : 10.8.1993 tarih ve 93/4963 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile özelleştirme kapsamına alınan ve 4046 sayılı kanunun geçici 11'nci maddesi ile özelleştirme programına alınmış sayılan Türkiye Denizcilik İşleri Anonim Şirketi ana sözleşmesine göre şirkete verilmiş veya verilecek liman ve iskelelerde palamar şamandıraları kurup işletmek, kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işlerini yapmak, Türk ve yabancı denizlerde gemi

kurtarma işleri yapmak, Türkiye kıyılarında kurulmuş veya kurulacak fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini, sis düdüklüklerini ve diğer emniyet cihaz ve tesislerini ve can kurtarma istasyonlarını işletmek, dalgıç hizmetleri yapmak ve batıkları çıkarmak ile görevlendirilmiştir.

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü : Daha önceleri Türk Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi bünyesinde yer alan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, özelleştirme kurulunun 7.4.1997 tarih ve 97/12 sayılı kararı ile Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına devredilmiş, bilahare Bakanlar Kurulunun 12.05.1997 tarih 97/9466 sayılı kararı ile kamu iktisadi kuruluşu haline dönüştürülmüştür. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletme Genel Müdürlüğü, tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir kamu iktisadi kuruluşudur. Ana statüsüne göre, görevleri Türkiye kıyılarında kurulmuş olan fenerleri, radyo farları, deniz işaret düdüklüklerini ve benzeri kıyı emniyet cihaz ve tesisleri ile can kurtarma istasyonlarını işletmek, yapılan hizmetlere karşılık tarifelerine göre fener ve tahlisiye ve ücretleri ile gemi ve diğer hizmetlerle ilgili ücretleri tahsil etmek, Türk Boğazları'nda ve karasularında güvenli seyre yönelik her türlü sistem ve tesisi kurmak, tekel şeklinde işletmek ve bu amaca yönelik yatırımları yapmak, kıyı emniyeti, gemi kurtarma ve deniz güvenliği ile ilgili hava, deniz ve kara vasıtaları temin etmek ve bu vasıtaların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak, deniz güvenliği ve seyir emniyetini temin etmek maksadıyla Boğazlar'da kurulmuş ve kurulacak olan trafik kontrol istasyonlarının hizmete yönelik ihtiyaçlarını karşılamak ve gerekli yatırımları yapmak olarak belirlenmiştir.

7.12. Uygulama Esasları

Türk Boğazları'ndan güvenli geçişi sağlamak üzere 1998 tüzüğünden sonra Türk Boğazları'nda gemilerin geçiş işlerinden sorumlu Deniz Trafik Kontrol Merkezleri'nin "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" esaslarını uygulamalarında, açıklayıcı ve detaylandırıcı bir rehber olarak 2000 yılında Uygulama Esasları hazırlanmıştır. 2003 yılında ise bu Uygulama Esasları, Uygulama Talimatları olarak değiştirilmiştir. Yenilenen kurallar Eylül 2002'den itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Tüzüğün kuralları her ne kadar uygulamada esas teşkil etse de, Tüzükte tam olarak belirtilmeyen bazı ayrıntılar bu talimatlarla düzenlenmektedir. Örneğin İstanbul Boğazı'ndan gece 200 metreden büyük tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişine izin verilmemesi (Valilik Kararı ile uygulanmaktaydı), İstanbul Boğazı'nın 250 metreden büyük tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişi esnasında karşı yönden trafiğe

kapatılması gibi uygulamalar, Tüzükte ifade bulmayan ancak uygulana gelen önemli kurallardan bazılarıydı. Bu kurallar, 1994'ten itibaren uygulanıyordu, 2000 yılında "Gemilerin Türk Boğazlarından Geçişine İlgili Uygulama Esasları" adı altında yayınlandı ve yazıya dökülmüş oldu.

Uygulamaya konulan bu talimatlarla, aslında Boğazlar trafiğinde bazı önemli değişiklikler yapılmış olmaktadır. Önemli değişiklikler şu başlıklar altında toplanabilir:

Trafiğin geçici olarak askıya alınması: Daha önce sadece İstanbul Boğazı'nda yapılan 250 Metreden büyük tehlikeli yük taşıyan gemilerin (tankerlerin) geçişine için karşı yöndeki trafiğin kapatılması uygulaması, Çanakkale Boğazı da dahil edilerek 200 Metreden büyük tehlikeli gemileri içerisine alacak şekilde değiştirildi.

Seyir Planı (SP 1 raporu) Bildirimi: Gemilerin "Seyir Planı" bildirimleri esnasında son Liman Devleti Kontrol (PSC) Raporuna ait form, P&I Kulüp Sigortası poliçe numarası ve geçerlilik tarihi bu esaslar dahilinde istenmektedir.

Geçişlerinin Planlanması: Bu başlık altında ilk kez, ileride devreye girecek VTMS sisteminin de rehber alabileceği bazı planlama esasları belirlenmiştir. Trafiğin kapatılmasıyla beklemeye alınan gemilerin trafiğin açılmasıyla hangi sıra esasıyla (Gemi tiplerine göre) Boğazlar'a alınacakları belirlenmiştir. Bu başlık altında kılavuzluk teşkilatının görüşlerinin alınması da istenmiştir.

7.13. VTS (Vessel Traffic Services – Gemi Trafik Hizmetleri)

7.13.1. Giriş

Gemi trafik hizmetleri, denizde güvenliği sağlamak, deniz trafiğinin etkinliğini arttırmak, deniz ve bitişik kıyı alanlarında çevre kirliliğini önlemek üzere yetkili idare tarafından sağlanan bir hizmet olarak tanımlanır [93].

IMO'nun 27 Kasım 1997 tarihinde Genel Kurulun 20. toplantısında aldığı 857 sayılı karar gereği, yetkili idare tarafından verilecek gemi trafik hizmetlerinin deniz trafiği ile karşılıklı iletişim içinde ve gelişen trafik ile ilgili sorunlara derhal tepki verebilecek kapasitede olması gerekmektedir. Ayrıca bu kararda sistemin kurulacağı alanlarda özellikle, yüksek yoğunlukta deniz trafiği, tehlikeli yük taşımacılığı, boğazlar ve kanallar gibi seyri güçleştiren hidrografik ve coğrafi koşullar, çevresel faktörler, söz konusu bölgede meydana gelmiş olan deniz kazalarının istatistikleri dikkate alınır.

Sistemin kurulacağı bölgede ortak çıkarları olan devletler arasında koordinasyonun ve işbirliğinin bulunması gereği de ifade edilmiştir.

Türk Boğazları'nda seyir emniyeti ve çevre güvenliğini sağlama yönünde atılan adımlardan en büyüğünü kurulan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri oluşturmaktadır. Bu bağlamda "Neden Gemi Trafik Hizmetleri?" sorusunu sormamız gerekmektedir.

1950'li yıllardan sonra gelişen dünya ekonomisine ve teknolojisine paralel olarak, deniz yoluyla taşınan yüklerin tonajı ve çeşitleri de giderek artmıştır. Bunun sonucunda gemilerin boyutları büyümüş, taşıdıkları yükler içinde tehlikeli, zararlı, yanıcı, yakıcı, patlayıcı, kimyasal maddeler yer almaya başlamıştır. Dünya üzerinde dolaşan gemi sayısının artması ise özellikle liman yaklaşımlarında, geçit, kanal, boğaz ve dar sularda deniz trafiğinin yoğunlaşmasına ve manevra alanlarının daralmasına, bu da sıklaştıkça artan çatışma ve karaya oturmaya neden olmaya başlamıştır.

Dar sularda, kıyılara ve yerleşim bölgelerine yakın bölgelerde ortaya çıkan gemi kazaları sonucunda, yalnız gemilerin tayfalarının, yüklerinin kaybolmadığı, gerek doğal çevrenin gerekse çevrede yaşayanların da zarar gördüğü anlaşılmıştır. Karaya oturan, batan, yanan gemilerden çevreye yayılan maddeler ve özellikle ham petrol ve ürünlerinin çevre üzerinde giderilmesi olanaksız zararlar yaptığı görülmüştür.

Kısaca, kaza yapan gemilerin kayıpları yanında, hem çevrenin hem de kaza nedeniyle o bölgedeki trafik akışının kesilmesinden ötürü diğer gemilerin uğradıkları zararlar güvenlik sağlanması arayışlarını gündeme getirmiş, ve bu arayışlar basit gelişmelerden başlayarak bugünkü gelişmiş Gemi Trafik Hizmetleri'ni (Vessel Traffic Services- VTS) ortaya çıkarmıştır.

Ancak IMO, ilki 20 Kasım 1985 de [94], ikincisi ise 27 Kasım 1997'de [95] olmak üzere VTS konusunda iki "Ana hatlar" (Guidelines) çıkarmasına rağmen, aslında, VTS konusunun günümüzde de tam anlamıyla gelişmesini tamamlamış ve problemlerinden arınmış olduğu söylenemez. VTS önümüzdeki yıllarda da gelişmesini sürdürmeye devam edecektir.

Dar sularda gemileri kaza yapmaya kadar götüren yaşadıkları zorluklara göz atarsak şunları görürüz:

1. Geminin çevresindeki diğer gemi hareketlerini kendi olanakları ile görememesi (sis, yağmur gibi nedenlerle görüş uzaklığının azaldığı ya da dar su kıvrımları, burunlar gibi yerlerde seyrederken).
2. Yoğun gemi trafiği olan yerlerde, bir geminin kendi olanakları ile çevresindeki tüm hareketleri izlemede yetersiz kalması ile çevresindeki gemilerin niyetlerini bilememesi.
3. Yoğun gemi trafiği olan bir alanda, belirli bir yere giden gemilerle oradan gelenlerin düzenli yollar izlemeyip karışık seyretmeleri yüzünden, karşılıklı seyreden gemilerin sürekli birbirlerine manevra yapmak zorunda kalmaları.
4. Gerek gemi donanımı gerekse personel açısından yetersiz donatılmış gemilerin uygunsuz seyirleri gibi benzeri oluşumlar.

Dünyadaki meslekler de, hizmetler de ihtiyaçlardan doğmuştur. İşte başlangıçta, Gemi Trafik Hizmetleri yukarıda saydığımız gibi zorluklarla karşılaşan gemilerin gereksinim duyduğu bilgileri karşılamak üzere karada kurulan ve trafiği gözle izlendiği bir yerden VHF yardımıyla onlara navigasyon bilgileri aktarımı ile başladı. Daha sonra, karada kurulan bu tip istasyonlar VHF ve radar donanımlarına bağlı olarak gemilere basit ve genellikle sorulduğu zaman söylenen bilgiler vermeye başladılar. Bu tip hizmet veren kara istasyonlarına başlangıçta “Gemi Trafik Sistemleri” (Vessel Traffic Systems) adı veriliyordu. Bu tip hizmet veren istasyonlar gemiler için fenerler ya da şamandıralar gibi “Seyir Yardımcıları” (Navigation Aids) kapsamında sayılabilir.

Fakat yoğunlaşan trafikle artan tehlikeler, tehlikeleri en aza indirebilmek canların, malların ve çevrenin korunabilmesi, deniz taşımacılığının güvenlik içinde ekonomik yapılabilmesi için VTS'ler zaman içinde birçok görevler yüklendiler.

Bugün gelinen noktadan bakarsak, özet olarak, bir VTS'nin aşağıdaki görevleri-hizmetleri yerine getirmesi gerekmektedir [96]:

- Bilgi Hizmeti: Mevki, trafik durumu, diğer gemilerin niyeti, su yolunun durumu, tehlikeler v.b. konuları içerir.
- Navigasyon Hizmeti: Özellikle zor seyir ve meteorolojik koşullar ile gemideki bir arıza ya da eksiklik durumunda önemlidir.

- **Trafik Düzenleme Hizmeti:** Bölgedeki trafiğin belirli bir düzen içinde işlemesi ve karışıklıkların önlenmesi için planlanıp yönetilmesini kapsar. Gemilerin VTS alanı içindeki tehlikeli yerlerde karşılaştırılmamaları gerekir. Bu iki ayrı yolla sağlanabilir. Bunlardan birincisi “Zaman Ayırımı” (Time Separation) olup, değişimli yönlerde sadece tek yönlü trafiğe izin vermek anlamına gelir. İkincisi “Alan Ayırımı” dır (Space Separation). Bu da trafik ayırım düzeni kurarak karşılıklı seyreden gemilerin yollarını birbirinden ayırmaktır. Bu hizmet içinde, VTS alanında seyreden gemilerin Trafik Ayırım Düzenlerine, diğer kurallara uyup uymadıklarının denetlenmesini ve uymalarını sağlamak için de gerekli girişimlerin yapılmasını da sayabiliriz.

- **Bağlaışık Hizmetlerin Desteklenmesi:** Kılavuzluk, Sağlık, Gümrük, Polis, Acente gibi geminin VTS alanından geçişı ile ilgili diğer birimlere gerekli bilgileri aktararak düzenli ve güvenli bir geçişin sağlanmasına yardımcı olur. Ayrıca, bir kaza durumunda kurtarma-yardım hizmetlerinin çabuk, etkin, belirli bir düzen içinde yapılması ve kriz masasından yönetilmesini sağlar.

VTS'ler belirli bir alandaki deniz kazalarının en aza indirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Ancak bir VTS, bir geminin kendisinde oluşabilecek dümen arızası, makine arızası, yangın, patlama, su alma gibi nedenlere bağılı olarak ortaya çıkacak kazaları önleyemez.

Ayrıca bir VTS, geminin hareketinin düzeltilmesine elverecek yeterli zamanda ve doğrulukta bilgilerin verilemeyeceğı ve yanaşma-kalkma gibi manevralarda yararlı olamaz ve kazaları önleyemez.

Günümüzde Avrupa'da; Belçika ve Yunanistan'da birer, Danimarka, Norveç, Portekiz ve Finlandiya'da ikişer, Fransa, Almanya ve İspanya'da toplam 12, Hollanda ve İsveç'te 8 bölgede VTS hizmeti verilmektedir. [44]

7.13.2. Türk Boğazları'nda VTS Sistemi Kurulması Yönünde Yapılan Çalışmalar

Söz konusu sistemin inşası ile ilgili çalışmalara 1985 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde başlanmış olup sistem ihalesinin yapılması ve hizmete başlatılması maksadıyla TDI Genel Müdürlüğü sorumlu kuruluş tayin edilmiştir. Ancak çeşitli sebeplerle sistemin kurulumu sonuçlandırılmamıştır.

Türkiye Ocak 1998 den itibaren VTS sistemi ile ilgili çalışmalarına hız vermiş ve bu konuyla ilgili çalışmaları yürütmek üzere başbakanlık talimatları ile proje ofisini

(Türbo Proje Ofisi) kurmuş ve 05.02.1998 tarih ve PPG.0.12.320 – 01893 sayılı talimatta, Boğazlarla ilgili güvenlik sisteminin etkin bir şekilde işletilebilmesi için gerekli projeleri hazırlamak üzere Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığının, İstanbul Teknik Araştırma Vakfı Savunma Araştırmaları Merkezi (İTÜV/ SAM)' dan hizmet desteği alacağı, İTÜV/SAM'ın bu maksatla Türk Boğazları Yönetim ve Bilgi Sistemi Proje Ofisi (TURBO proje ofisi)'ni kurduğu açıklanmıştır.

Proje çalışmaları Deniz Kuvvetleri eski Komutanı Oramiral (E) Güven ERKAYA başkanlığında kurulan Türk Boğazları Proje Ofisi'nce yürütülmüş ve tamamlanmıştır. İhale ve ihale sonrası çalışmalar da bu ofis tarafından yürütülmüş ve takip edilmiştir.

Yine aynı talimatta TÜRBO proje ofisinin görevleri de aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

1. Devamlı ve doğru bir bilgi akışıyla Boğazlar'da etkin seyir güvenliği sağlayacak "gemi trafik yönetim ve bilgi sistemi " kurulması,
2. Bu sistemi etkin bir şekilde işletebilecek şekilde yeniden yapılanma ve teçhizatlanma,
3. Bir kaza vukuunda, kazadan doğabilecek olaylara etkin ve süratli bir şekilde müdahale ederek emniyeti sağlayacak şekilde yapılanma ve teçhizatlanma.

Bu talimat doğrultusunda çalışmalarına başlayan Türbo Proje Ofisi. VTS sistemini bir bütün olarak ele alınmıştır. Türbo'da Teknik I, Teknik II, Teknik III, Emniyet ve Harekat grupları ile Hukuk Müşavirliği olmak üzere altı grup çalışmalarını 6 ayrı konuda sürdürmüşlerdir.

Birinci teknik grup VTS sisteminin tasarımını mühendislik projelerini ve teknik şartnamelerini hazırlamıştır. Proje Ofisinin ikinci teknik grubu da, VTS sisteminin verimli bir şekilde etkinleştirilebilmesi için gerekli olacak, yeniden planlama, personel kadroları, personel görev tanımları, personel yeterlilik standartları, işletme usulleri, personel eğitim programları, teçhizat ve malzeme kadroları üzerinde çalışmıştır. Diğer taraftan ne kadar, modern, çağdaş, etkin bir sistem kurulursa kurulsun, bu sistem ne kadar etkin işletilirse işletilsin, kaza riski tamamen önlenememekte sadece asgariye indirmektedir. Kurulması planlanan teşkilatın bir kazadan doğabilecek sonuçlarla – yangın, deniz kirlenmesi, can ve mala gelebilecek hasar ve kayıplar – mücadele etmeye hazır olması gerekmektedir. Proje ofisinin üçüncü teknik grubu yangınla mücadele, çevrenin korunması, can ve malın kurtarılmasıyla

ile ilgili teşkilatlanma, personel kadroları personel görev tanımları, personel yeterlilik standartları, işletme usulleri, personel eğitim programları, teçhizat, araç, malzeme detay üzerinde çalışmıştır. İşletilecek sistemin, kılavuz motorları, sağlık kontrolü personeli için motorlar, yangın söndürme araçları, deniz temizleme araçları, bariyerler, deniz ambulansları, helikopterler gibi araçlara da ihtiyacı olacağı düşünülmektedir. Projen ofisinin dördüncü grubu, bu araçların kullanım maksadına, ihtiyaca uygun çalışma şartları ile teknik şartnameleri üzerinde çalışmıştır.

Bu çalışmalar sonucunda kısa sürede hazırlanan proje uyarınca "Gemi Trafik Ve Bilgi Sistemi " (VTMS – GTYBS) T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığınca ihaleye çıkmış olup ilanları 17 Temmuz 1998 tarihinde yayınlanmıştır. İhaleyi 5 Ekim 1999 tarihinde Lockheed Martin Overseas Co. adlı bir ABD şirketi kazanmıştır.

Sistemde bir bütün olarak projelendirme, imalat, montaj, test ve kabul, personel eğitimleri dahil tüm çalışmalar Nisan 2003 tarihinde tamamlanmış, Ekim 2003 tarihinden itibaren test süreci başlamış ve 1 Ocak 2004 tarihinde sistem işletilmeye başlanmıştır.

VTS'in yaygınlaşmasından sonra AB bir de "gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Hizmetleri" adlı ikinci bir hizmet tanımı getirmiştir. Bilgi Hizmetleri VTS'in gerçekleştirilmesini sağlayacak kamu ve özel sektörün taleplerini karşılamaya yönelik verilen bir hizmettir. Bilgi hizmetleri belirlenmiş bir alanda ihtiyaç duyulan bilgilerin gerçek zamanlı veya istenilen zamanlı olarak dağıtılması hizmetini içerir.

7.13.3. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

TBGTH, Türk Boğazları'nda ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak ve teknolojinin sağladığı imkanlardan faydalanılarak seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması amacıyla tesis edilmiştir. TBGTH alanında seyreden ve bu hizmetlerden yararlanacak olan gemilere ihtiyaç duyacakları bilgileri sağlamak ve tabi olacakları usul ve esasları belirtmek üzere kullanıcı rehberleri hazırlanmıştır.

İşletim konusunda IMO'nun A.857(20) ve A.827(19) nolu kararlarına atıfta bulunulmuştur. Yetkili otorite olarak Ulaştırma Bakanlığı, idare olarak Denizcilik Müsteşarlığı, TBGTH Otoritesi olarak da Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü sorumlu kılınmıştır [97].

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri sisteminde verilen hizmetler, IALA'nın Gemi Trafik Hizmetleri ile ilgili karar ve tavsiyeleri dikkate alınarak belirlenmiş olup, Bilgi Hizmeti, Seyir Yardımı Hizmeti ve Trafik Organizasyon Hizmetlerini kapsamaktadır.

Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS), aşağıdaki cihaz ve sistemlerden oluşmaktadır.

- Radar
- Radio Direction Finder
- Bilgisayar kontrollü VHF telsizler (Digital kanal seçim özellikli)
- Diferansiyel GPS
- Gemilerde kılavuzluk hizmeti verecek olan kılavuzlar tarafından taşınarak kullanılacak olan transponderler
- Boğazlar'ın muhtelif bölge ve derinliklerinde akıntı ölçüm cihazları (Doppler Current Meter)
- Boğazlar'ın muhtelif bölgelerinde rüzgar ölçen anemometreler
- Elektronik harita (Electronics Display Chart - EDICS)
- Enfraruj ve düşük ışıktaki çalışabilen uzaktan kumandalı kameralar

Deniz ortamı ve suüstü gemi trafiği hakkında bilgi toplama işlemi maksadıyla çeşitli tip algılayıcıların kombinasyonundan oluşan sistem, İstanbul ve Çanakkale'de bulunan birer Gemi Trafik Kontrol Merkezi (GTKM) tarafından yönetilmektedir. GTKM'lerine ilaveten 13 adet insansız Trafik Gözetleme İstasyonu (TGI) bulunmaktadır. Bu istasyonlardan 8 adedi İstanbul ve 5 adedi Çanakkale gemi trafik hizmetleri bölgesinde bulunmaktadır.

Çanakkale için ise; Zincirbozan, Umurbey, Poyraztepe, Kepez ve Kumkale mevkileridir.

Yukarıda belirtilen tüm sistemler entegre bir bilgisayar programı ile işletilmekte ve monitörlerde sergilenmektedir. Sistem tarafından takip edilmeye başlanan gemiler mevcut bir çok sensörden elde edilecek bilgilerin korelasyon edilmesi ile izlenmektedir. İzlenen gemilerin çatma, trafik ayırım düzeni dışına çıkma gibi

hareketleri kolaylıkla takip edilebilmekte ve güvenli seyir yapabilmeleri için gerekli bilgiler gemilere bildirilmektedir. Ayrıca, ilgili tüm bilgisayar ekran görüntüleri, telli ve telsiz muhabere, pasif sensör bilgileri trafik kontrol sistemine kayıt edilebilecek ve gerektiğinde delil olarak kullanılabilir.

TBGTH benzeri sistemler halen Fransız sahillerinde, Anvers Limanında, İsrail'de, New York Limanında (Lockheed Martin tarafından kurulmuştur) kullanılmaktadır.

Yakın bir gelecekte Marmara Denizi de sisteme dahil edilerek Türk Boğazları'nın tamamı hizmet alanı içine alınacaktır.

Sitemde aktif ve pasif katılımcı deniz araçları tanımlamaları yapılmış olup, boyu 20 metreden küçük gemilerle, yerel trafik kapsamındaki gemiler pasif katılımcı olarak tanımlanmıştır.

Sistem içerisinde kullanılan haberleşme dili İngilizce'dir. Doğru bir haberleşme yapılabilmesi için SMCP (Standart Maritime Communication Procedures) kullanılması öngörülmüştür. Türk gemileri ve kılavuz kaptanlı gemiler ile haberleşmede Türkçe kullanılabileceği de ayrıca belirtilmiştir.

Çalışma kanalları olarak kanal 11, 12, 13 ve 14. Belirlenmiştir. Bu kanallar üzerinden seyir güvenliği dışında herhangi bir haberleşme yapılmaması yönünde katılımcılar uyarılmıştır. VHF 06 acil müdahale kanalı olarak ayrılmış, VHF 67 ise meteorolojik yayın amacı ve gerektiğinde genel duyuru maksatlarına tahsis edilmiştir.

VHF çıkış yapan tüm istasyonların mevkisi sistem de tespit edilebilmektedir. Her sektöre ayrı bir çalışma kanalı tahsisi yapılmıştır.

Verilen Hizmetler aşağıdaki şekilde sıralanabilir;

1. Bilgi Hizmeti

- Deniz trafiği bilgisi
- Gemilerin diğer gemilere göre mevki bilgisi
- Bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkileri, rota ve yere göre hız bilgisi
- Diğer gemilerin olası hareketlerinin bilgisi

- Denizcilere uyarılar
- Hidro-Meteorolojik bilgi
- Seyir yardımcılarının durumu hakkında rapor edilen bilgiler
- TBGTH tarafından gerekli görülen diğer bilgiler

2. Seyir Yardımı Hizmeti

Seyir yardımı hizmeti zor seyir ve meteoroloji koşullarında, geçiş sırasında arıza veya bir eksiklik söz konusu olduğu durumlarda, gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde veya TBGTH operatörü tarafından gerekli görüldüğünde verilecektir. TBGTH operatörü gemilere aşağıdaki bilgileri sağlayarak gemi kaptanının, gemisinin seyir emniyetiyle ilgili kararını oluşturmaya katkıda bulunabilir:

- TAD içinde gemilerin emniyetli seyir yapabilmelerini sağlamak için pozisyon bilgisinin aktarılması
- Çevresindeki diğer gemilerle ilgili bilgi verilmesi
- Oluşabilecek tehlikeli durumlarla ilgili uyarılar

3. Trafik Organizasyon Hizmeti

- Geminin seyir planı, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giriş izni, tarihi ve zamanı
- Geminin seyir planındaki olası bir değişiklik
- Boğazlara giriş yapmadan önce gemilere Trafik Yönetim Planıyla ilgili gerekli operasyonel bilgiler
- Boğazlardaki tüm gemilere Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'ne göre operasyonel bilgiler

TBGTH sistemi içinde çalışan tüm Baş Operatör ve Operatörler ehliyetli, IALA kriterlerine göre eğitim almış uzak yol kaptanlarıdır.

Yakın ve kaçınılmaz bir seyir tehlikesi ihtimalinin belirmesi durumunda, kuralların ihlal edildiği saptandığında veya acil ve görünür bir tehlikenin katılımcı gemi tarafından fark edilmediği veya fark edilemediği düşünüldüğünde ya da TBGTH

tarafından yapılan uyarıların dikkate alınmadığı durumlarda TBGTH tarafından gemilere talimat verilebilir. Gemi kaptanları bu talimatlara uyup uymamakta serbesttirler.

Sistemde ayrıca demirleme ve demir yerinden ayrılma, Boğazlar içerisinde herhangi bir limana yanaşma veya kalkma, balıkçı tekneleri, yerel deniz trafiği ve bunker gemileri ile ilgili düzenlemeler ve kurallarda getirilmiştir. Bu kurallar Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü ile genel hatları belirlenmiş düzenlemelere aykırı değil ancak tamamlayıcıdır. Düzenlemelerin Türk Boğazları'nda seyir ve çevre emniyetini sağlamaya yönelik olarak alınan en kapsamlı önlemler olduğu söylenebilir.

Sistemde İstanbul Boğazı 4 sektöre ayrılmıştır. İstanbul Boğazı Karedeniz girişinde Türkeli Sektör, Marmara denizi girişinde ise Kadıköy sektör görev yapmaktadır. Diğer sektörler ise Kandilli sektör ve Kavak sektörüdür. Çanakkale Boğazı'nda ise kuzey girişinden itibaren Gelibolu Sektör, Nara Sektör ve Kumkale Sektör görev yapmaktadır.



8. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Karadeniz ile Ege Denizi arasındaki geçişi sağlayan, Avrupa ve Asya kıtaları arasındaki bağlantıda stratejik bir öneme sahip olan, tarih boyunca uğrunda çeşitli boyutlarda krizlerin ve çatışmaların yaşandığı Türk Boğazları, Karadeniz'in öneminin artışına paralel olarak dünya jeopolitiğinde daha da hassas bir konuma gelmiştir ve gelecekte de bu konumunu koruyacaktır.

Yeterli seviyede doğal gaz ve petrol boru hatları tesis edilinceye kadar Kafkaslar ve Hazar bölgesi hidrokarbon zenginliklerinin dünya pazarlarına sevkinde Karadeniz güzergahının kullanılacak olması, Ren – Main - Tuna su yolu sayesinde Kuzey ve Orta Avrupa devletleri için Köstence Limanı üzerinden Süveyş Kanalı güzergahının yaklaşık 1600 deniz mili kısalması Türk Boğazları'nda ki gemi trafiğinde büyük artışlara yol açmıştır. Bu artan gemi trafiği içerisinde yer bulan petrol ve LNG/LPG tankerleri, nükleer artık ve kimyasal madde taşıyan gemilerin sayılarının artması çevreye ve insan sağlığına büyük zararlar verebilecek deniz kazalarının olma ihtimalini de arttırmıştır.

Boğazlar'da meydana gelebilecek bir deniz kazasının ne tür tehlikeli madde taşıyan gemiler arasında olabileceğinin önceden söylenmesi mümkün değildir. Bir tanker diğeri ile çarpışabileceği gibi, bir kuru yük gemisinin bir kimyasal yük taşıyan gemi veya bir sıvılaştırılmış petrol gazı tankeri ile çarpışma olasılığı da vardır. Bu durum alınacak önlemlerin çok farklı kısıtlara tabi, detaylı değerlendirmelere ihtiyaç duyulan bir yapıda olduğunu teyit etmektedir.

Diğer taraftan Karadeniz sahilı ülkeler ile bölgeyi önemli ölçüde kullanan kolay bayrak ülkelerinin Türkiye'nin Boğazlar'a yönelik yaptığı her düzenlemeyi petrol tankerlerinin geçişinin kısıtlanması amacıyla yönelik eylemler olarak değerlendirdikleri bu düşüncelerinin özellikle önemli ölçüde ticari filoya sahip denizci ülkeler ve çok uluslu petrol şirketleri ve bağlı kuruluşlar tarafından desteklenmesi sağlanarak esas siyasi ve ekonomik çıkar isteklerini gizledikleri gözlemlenmiştir.

Türk Boğazları'ndan istifade eden bir geminin uygulamada karşılaşacağı konuların bir çoğu da işletimi bakımından uluslararası normların gelişmiş bulunduğu alanlardır: çevre koruma, güvenlik, kirlenme mücadelesi, muhabere, tehlike ikazlarının yayımı, trafik yönetimi, gemi kurtarma, pilotaj, römorkaj, yangın söndürme, tehlikeli yüklerin taşınması, can kurtarma, tazminat, sigortalama, yargılama gibi. Bu uluslararası normlardan ve kabullerden uzak bir yönetim şeklinin Türk Boğazları'nda uygulanamayacağı aşîkardır.

Türkiye, Türk Boğazları'nın uluslararası deniz ticaretine açık ancak Türkiye'nin egemenliğinde bulunan önemli bir su yolu olması düşüncesinden hareketle bölgenin düzen ve güvenliğinin tesisi edilmesine yönelik bir çok önlemler dizisini 1993 yılından itibaren uygulamaya koymuştur. Uluslararası alanda ve özellikle IMO'da başlayan tartışmalar, sırasıyla yeni düzenlemeleri, Gemi Trafik Hizmetlerinin yürürlüğe sokulmasını ve en önemlisi sonucunda Boğazlar'da kaza oranının düşürülmesini beraberinde getirmiştir.

Bu önlemler dizisini birbirine entegre şekilde yürürlüğe sokmak, Boğazlar'ı kullanan dünya devletlerinin bu kurallar dizisine uymasını beklemek, çok zor ve uzun süreli çabayı gerektirmiştir ve bu çabanın devamlı olarak sürdürülmesi de zorunludur.

Boğazlar'dan geçiş yapan gemilerin bu eylemi esnasında bir çoğu uluslararası hukuki düzenlemelerle saptanmış çeşitli kurallara uymak yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu hukuki unsurların uygulanmasında geçiş yapan bir geminin muhatabı olarak ülkemizde seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili bir çok kamu kuruluşunun olduğu görülmektedir. Uygulamayı sağlayacak çeşitli görevlerin olan bu kamu kuruluşları ise farklı bakanlıklar bünyesinde toplanmıştır. Yetkili bakanlık sayısı 9 kuruluş sayısı 18'dir. Devletin bu 27 biriminden oluşan kurumların birbirleriyle uyum içerisinde çalıştırılması da önemli ve zorlu bir mesaiyi gerektirmektedir.

1994 yılında uygulanmaya sokulan Boğazlar ve Marmara Bölgesi Tüzüğü, dünyada yüzyıllar boyu tartışma konusu olmuş ve geçiş rejimi nihai olarak 1936 Montrö antlaşmasıyla belirlenmiş Türk Boğazları'nda Türkiye'nin hükümlerlik yetkisini kullanarak elde ettiği en büyük kazanımdır. Ancak 1998 tarihli tüzüğün yürürlükten kaldırılan Boğazlar ve Marmara Denizi'nde mevcut deniz trafiğini düzenleyen 1994 tüzüğüyle kazanılan geniş denetim yetkisi bir ölçüde kaybedilmiştir.

IMO'da Türk Boğazları konusunda yaşanan gelişmeler Türkiye'nin Trafik Ayrım Şemaları kurma fikrini IMO'ya iletmesi ile başlamıştır. Yaşanan gelişmelere bağlı

olarak, yapılan düzenlemeler daha sonra daha ayrıntılı olarak IMO'ya sunulmak zorunda kalmıştır. Türkiye'nin bu girişimi getirilen düzenlemelerin uluslararası alanda kabulü yönünde atılan ilk adımdır. Bu adım Boğazlar'ın seyir ve çevre güvenliğinin sağlanmasının yanı sıra politik gerekçelerle de atılmıştır. Bu yönde bir davranışta bulunmasa bile uygulamaya koyduğumuz bu düzenlemeler IMO platformuna getirilebilecek, yapılan tartışmaların sonucu belki de kazanımlarımızın kaybedilmesine sebep olabilecek şekilde gelişecekti.

MSC 71'de Türk Boğazları ile ilgili olarak yapılan tartışmaların sonucunda ortaya çıkan karar her ne kadar Türk Boğazları'na ait çalışmaların IMO platformlarında durdurulmasına ait ise de söz konusu kararın içerisinde yer alan ve Türkiye'nin de toplantıda ifade ettiği üzere VTS'nin kurulmasına ait gelişmeler hakkında IMO'ya bilgi verilmesi pilotaj hizmetleri ile ilgili uygulamalar deniz çevresinin korunması ve seyir güvenliğinin artırılmasına dair sarf edilen çabaların da söz konusu bilgilendirmeye dahil olduğunun yer alması geçmişte olduğu gibi gelecekte de muhalif durumda bulunan ülkelerce sürekli istismar konusu yapılabilecektir.

Türk Boğazları'nı gündeme getirmek isteyen muhalif ülkeler grubu IMO sekreteryasında görevli bazı yetkililerin rehberliğinde uygun ortama bağlı olarak halen yürürlükte olan IMO kural ve işlemlerinin de öngördüğü üzere sözlü ve / veya yazılı olarak Türk Boğazları'ndaki gelişmelerden bilgi sahibi olmak istediklerini toplantı gündeminde ifade edebileceklerdir.

Geçmişte IMO'da yaşanan tartışmalarda Türk Boğazları'na ait gelişmelerin sonuçları itibariyle değerlendirilmesiyle Türk Boğazları konusunda IMO'da mevcut ortamın ne derece hassas dengeler üzerinde bulunduğunu görülmektedir.

Çalışma sonunda Türkiye'nin, Türk Boğazları konusunda IMO'da aldığı kazanımları şu şekilde özetleyebiliriz;

1. Boğazlar'ın Türkiye'nin egemenliği altında uluslararası deniz trafiğine açık bir su yolu olduğu ve Türkiye'nin egemenlik alanındaki bu su yolunda düzenlemeler yapabileceği bir kez daha teyit edilmiştir.

2. Seyir emniyeti ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak yapılan trafik ayırım düzeni IMO tarafından onaylanmıştır.

3. Montrö Sözleşmesi sonrası Boğazlar'ın geçişe kapatılabilmesine yönelik önemli kazanımlar elde edilmiştir.

4. Boğazlar'dan geçişin bazı hal ve şartlarda sadece gündüz vakti ile kısıtlanabilmesi yönünde karar alınmıştır.

5. IMO platformunda alınan kararlar Boğazlar'dan özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişlerine dair yeni düzenlemeler yapılabilmesine imkan vermiştir.

6. Kılavuzluk hizmetleri tüm ticari gemilere önemle tavsiye edilmiştir. Gelecekte zorunlu kılavuzluk hizmetleri konusunda yapılabilecek çalışmalarda bu yönde bir karar olumlu olarak değerlendirilebilir. Ayrıca raporlama sistemleri konusunda da aynı yöndeki yaklaşımın sonucu olarak gelecekte daha fazla kazanım elde etmemiz mümkündür.

7. Türkiye, IMO platformunda yapılan bu tartışmalarda sergilediği tutumun da etkisi ile Konsey üyeliğine seçilmiş, bir çok ülkenin desteğini almıştır.

8. IMO platformunda yapılan tartışmalar kendi ulusal düzenlemelerimizi tekrar gözden geçirmemiz yolunda da yararlı olmuş, çalışmalarına daha önceden başlanmış olan VTS sisteminin faaliyete geçirme süresini olumlu yönde etkilemiştir.

9. Tartışmalar Türkiye genelinde kamuoyunun bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi bağlamında olumlu etki yapmıştır.

Türkiye'nin elde ettiği kazanımların devam ettirilmesi bağlamında, IMO platformunda öne sürdüğü görüşler devamlı suretle göz önünde bulundurulmalı ve ısrarla savunulmalıdır. Bu görüşler şu şekilde özetlenebilir :

1. Türk Boğazları'nın güvenliği hem Türkiye hem de uluslararası denizcilik camiası için hayati öneme sahiptir.

2. Boğazlar'ın dünyada en zor seyir yapılan su yollarından biridir Trafik Ayrım Şemaları;

Uluslararası ve lokal trafik yoğunluğundaki artış,

Gemilerin boylarının/büyükliklerinin artması,

Deniz yoluyla taşınan tehlikeli maddelerin tiplerinde ve tonajlarındaki artış,

Kıyı şeritlerinde yaşayan nüfusun birkaç katına çıkması nedeniyle uygulamaya sokulmuştur.

3. Boğazlar'da büyük kazalar;

Uygun olmayan meteorolojik koşullarda seyir yapmakta ısrar etmek,

Uygun olmayan vasıfsız veya hasarlı ekipman ile seyir,

Uygun trafik kurallarının olmayışı,

Kılavuz kaptan almayan gemiler sebebiyle yaşanmıştır.

4. Türkiye'nin dünyada dar su yollarında uygulanan hemen hemen bütün uygulamaları gözden geçirerek uygulamaya soktuğu düzenlemeler kaza nedenlerinin elimine etmek maksadını taşımaktadır.

5. Her ülke kendi karasuları/yargı denetimi olan sularında deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması maksadıyla düzenleme yapma hakkına sahiptir.

6. Ulusal düzenlemeler, IMO tarafından onaylanan Kural ve Tavsiyelerle uyum içindedir, Montrö Konvansiyonu dikkate alınarak hazırlanmıştır ve Boğazlar'dan geçiş özgürlüğüne kısıtlama getirmemektedir.

7. Boğazlar'da trafiğin geçici olarak durdurulmasına yönelik uygulamalar kısa periyotlarla zorunlu ve mantıklı nedenlere dayanmaktadır.

8. Türkiye'nin Boğazlar ve Marmara Denizi Bölgesi için kabul ettiği Deniz Trafik Tüzüğü'nü iyi niyetli olarak seyir ve çevre güvenliğini ön planda tutarak yürürlüğe sokmuştur.

9. Ticari gemilerin geçişine hiçbir tip ve tonaj için sınırlama getirilmemekte, önceden istenen bilgiler ve raporlar ise trafiği düzenlemeye yönelik olarak istenmektedir.

10. Türkiye'nin uygulamaya soktuğu düzenlemeler Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin yanı sıra dört önemli sözleşme SOLAS 74, MARPOL 73, STCW 78 ve COLREG 72 ile de uyumludur.

11. Trafik ayırım düzeni Türkiye'nin hükümrancılık alanındaki deniz bölgesinde tesis edilmiştir.

12. Türkiye konuyla ilgili tek kıyı devletidir ve Türk Boğazları'nda rotalandırma konusunda hareket etmek, gerektiğinde geliştirmek ve IMO'ya sunma konusunda önemli yükümlülükleri vardır.

13. Uygulanmakta olan trafik ayırım düzeninde değişiklik yapılması veya yeni ayırım düzeni tesis edilmesini isteme hakkı yalnız Türkiye'ye aittir. IMO'nun hareketi bu bağlamda 3. ülkeler tarafından başlatılamaz.

14. Deniz Güvenliği Komitesinin faaliyet alanı seyir güvenliği ile ilgili teknik konularla sınırlıdır.

15. Hukuksal ve Boğazlar'la ilgili trafik yönetim sisteminin uygulanmasına yönelik şikayetler olağan diplomatik kanallar yoluyla Türkiye'ye iletilmelidir.

16. IMO ilgili kıyı devletinin onayını almaksızın herhangi bir rotalandırma sistemini benimseyemez veya değiştiremez.

17. Kazanılan güvenli trafik yönetiminden dolayı bekleyen gemilerin şikayet etmelerine bir anlam verilememektedir.

18. İstanbul kültürel değerleri ve 3000 yıllık tarihi geçmişi ve UNECO tarafından kabul görmüş kültür mirasıyla çok önemli bir şehirdir. Olası kazalarda bu kültür miraslarının yanı sıra turizmin de etkilenecektir. Dünyada bu yoğunlukta insanların yaşadığı bir kıyıda 100 -200 metre açıkta on binlerce ton tehlikeli yük taşıyan gemilerin seyir yaptığı başka bir bölge yoktur.

19. "Trafik ayırım düzeninin yeniden gözden geçirilmesi ve gerekli görülürse değiştirilmesi" kararı hiçbir şekilde kabul edilemez ve bu karar COLREG kural 10 (b) (i) alt paragraf ile uyumlu değildir.

20. Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Kural 9 Boğazlar'da güvenliğini sağlamak için yeterli değildir.

21. Boğazlar'dan geçen gemilerin büyük çoğunluğu 150 metreden küçüktür ve sadece %3.95'i 200 metreden büyüktür, geçen gemilerin büyük çoğunluğu Trafik Ayırım Düzeni'nden faydalanmaktadırlar ve bu sistem güvenli olduğunu kazaların azalması ile kanıtlamış bulunmaktadır. Başarısını kanıtlamış olan halihazır trafik ayırım düzenine dokunulması doğru olmayacaktır.

Yeni bir tüzük hazırlanması yönünde çalışmalar yapıldığı bu dönemlerde Boğazlar'da seyir emniyeti ve çevre güvenliğine müspet katkıları olabilecek aşağıda belirtilen hususların göz önünde bulundurulması faydalı olacaktır;

1. Boğazlar konusunda bir devlet politikası belirlenmeli ve uygulanmalıdır, bu politikalarda taviz verilmemeli ve hükümetlerce kısa dönemli değişiklikler yapılmamalıdır.

2. IMO'da Türkiye'nin temsilinin devamlı suretle iyi eğitilmiş, hukuk ve denizcilik konularına hakim personelle yapılmalı ve bu personele kritik personel statüsü kazandırılmalıdır. Özellikle yoğun tartışmaların yaşandığı 1994 - 1999 döneminde IMO'da Türkiye'yi temsil eden personelin tecrübelerinden yararlanılmalıdır.

3. IMO'ya sunulacak belgeler de teknik konular ilgili birimlerce hazırlanmakta ancak son şekil Dış İşleri Bakanlığınca verilmektedir. Bu konuda koordinasyonun kurumsallaştırılması büyük önem arz etmektedir.

4. IMO'ya sunulacak metinlerde ve önümüzdeki dönemde yapılabilecek düzenlemelerde "transit geçiş" ibaresinin mutlak suretle kullanılmaması sağlanmalıdır.

5. Her platformda "Türk Boğazları" ibaresinin kullanılmasına özen gösterilmelidir. Bu bağlamda medyanın, denizcilik şirketlerinin, gemi adamlarının bu tanımı kullanması yönünde teşvik edilmesi sağlanmalı, kamuoyu oluşturulmalıdır.

6. Rusya Federasyonu başta olmak üzere ikili müzakereler arzu eden diğer ülkelerle de (sadece ikili bazda) sürdürülmelidir.

7. Tüzükte mevcut "büyük gemi", "yedekte geçilen gemi", "tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişlerine" dair hükümlerin, yapılan istatistiki çalışmaların sonuçlarına göre, gelişen siyasi ortam paralelinde hangi ölçüde değiştirilebileceğinin tespiti gereklidir.

8. İstanbul Boğazı için LPG, Crude Oil gibi tehlikeli ve yanıcı maddeler başta olmak üzere zehirli atıklar vb. için çevreye verilecek zararın boyut analizi yaptırılmalı ve sürekli olarak gemi boyları ve tonajlarındaki değişimler dikkate alınarak güncellenmelidir.

9. Geçiş yapan gemiler için özel bir sigorta poliçesi zorunluluğu (limitsiz yada limitli) getirilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

10. Türkiye'nin bölgedeki egemenliğinin işareti olarak zaman zaman Paşaeli - Türkeli hattının kuzeyi ile Mehmetçik - Kumkale hattının güneyinde yapılan denetimler artırılmalıdır.

11. Dünyada bulunan diğer boğaz veya dar geçitlerle benzer özelliklere haiz su yolları ile ilgili olarak uluslararası alanlarda ve IMO'da yapılan/yapılabilecek her türlü tartışma ve değerlendirme dikkatle izlenerek, ulusal çıkarlarımıza ve büyük bir emekle tesis ettiğimiz güvenli geçiş ve çevrenin korunmasına yönelik düzenlemelerimizi değiştirebilecek olanlara çıkarlarımız doğrultusunda müdail olmamız gerekmektedir.

12. Nükleer güç ile çalışan ve/veya nükleer yük taşıyan gemi geçişlerinde uluslararası atom enerji ajansı ve IMO ortak çalışma gruplarında kabul edilen kararların (güvenlik standartları - özel uygulamalar ve temel uygulama ilkeleri) uygulamalarının denetlenmesi hususu üzerinde önemle durulmalıdır.

13. Kılavuz kaptanların gemilere trafik ayırım düzenine giriş öncesinde bindirilebilmesi için gerekli olan pilot botlarının hizmet kapsamına alınması gereklidir. Avrupa Deniz Kılavuz Kaptanlar Birliği (EMPA) ve Uluslararası Deniz Kılavuzları Birliği (EMPA) belirli bölgede gemileri kılavuzlama yeterliliğine sahip bir kimse tarafından, gemiye çıkmadan yapılan söz konusu geminin güvenli seyrini amaçlayan kılavuzluk faaliyetini uzaktan kılavuzluk (shore based pilot) olarak tanımlamışlardır. Bu tanım dahilinde halen dünyanın çeşitli bölgelerinde uygulanan bu kılavuzluk hizmetinin boğaz içine göre nispeten daha az tehlikeli yaklaşma bölgelerinde kılavuz kaptan gemiye bininceye kadar uygulanması hususu değerlendirilebilir.

14. Boğazlar'da trafik hizmetlerinin herhangi bir nedenle kesintiye uğraması durumunda güvenli geçişe yönelik alınabilecek tedbirlerin devamlı suretle güncel tutulması gerekmektedir.

15. Hazırlanabilecek yeni tüzük öncesi yapılacak çalışmalarda tüzükle getirilebilecek yeni düzenlemelerin halihazır kazanımlarımızın kaybedilmesini gündeme getirebilecek düzenlemeler olmamasına özen gösterilmeli daha önceki tüzükler ve uygulama sonuçları dikkate alınmalıdır.

16. Her şartta Boğazlar'dan geçecek gemilerin teknik kriterlerinin düzeltilebilmesi için IMO platformunda girişimlerde bulunulmalıdır.

17. Çevre güvenliğine yönelik olarak Boğazlar'dan çift cidarlı tankerlerin geçişini teşvik edecek düzenlemeler yapılmalı bu yönde tavsiye kararlarının IMO platformunda alınmasına yönelik çalışma yapılmalıdır.

18. Boğazlar'dan sık geçiş yapan bayrak devletleri bazında girişimlerde bulunularak bu ülkelerin denizlerde kirlenme ile mücadele konusunda uluslararası anlaşmalara taraf olmaları sağlanmalıdır.

19. Özellikle Karadeniz'de, Boğaz girişinden 12 mil önce başlayan karasularına giren yabancı ticaret gemilerine karşı münhasır yetkilerin kullanılması sağlanmalıdır.

20. Boğazlar'dan uğraksız geçen gemilerin kılavuz kaptan almalarının teşvik edilmesini sağlayacak tarzda düşük cretlendirme politikası uygulanabilir.

21. Boğazlar'a ilişkin i içe geçmiş konularda oldukça geniş bir yelpazede görevli olan kamu kurum ve kuruluşlarının koordinasyonu sağlanmalı veya bu yetki ve görevler tek bir kuruluş yetki alanına verilmelidir.

22. Tzklerde ve uygulama esaslarında yapılacak değişikliklerin uygun süre önceden denizcilere ilanlar yoluyla yayınlanmalı, haritalar ve notik neşriyatlarda düzeltmeler zaman geçirmeden yapılmalıdır.

23. Türk Boğazları zerinde Türk devleti varlığını ve hükümranlığını daima hissettirmelidir. Bunun için Boğazlar'da verilecek her türlü hizmetin kamu tarafından verilmesi gerekmektedir.

24. Boğazlar'da uygulamaya konulan tüm düzenlemelerin seyir ve evre güvenliğine yönelik olduğu hatırdı tutulmalı, amacın çabuk ve ekonomik geçiş sağlanması olmadığı unutulmamalıdır.

25. Boğazlar bölgesinin IMO şemsiyesi altında özellikle duyarlı bir deniz alanı olarak ilan edilmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Boğazlar Bölgesi'ne böyle bir statünün kazandırılması, Türk mevzuatının bir parçası olan Liman Tüzükleri ve Boğaz Trafik Düzenine ilişkin düzenlemeler konusunda bugüne kadar yaratılmış polemiklere ve yanlış anlamalara son verebilecektir.

26. Türk Boğazları'nda kuzey-güney istikametinde geçen petrolün Rusya'nın ihraç ettiği ürün olduğu ve Rusya'nın ayrıca Türk Boğazları'ndan daha fazla petrol geçirilmesi ile ilgili politik talepleri bulunduğu dikkate alınmalıdır.

Halihazırda, Boğazlar'dan geçirilen petrol miktarının yılda 30-40 milyon ton civarında olduğu kabul edilmektedir. [98] 2010'lu yıllarda Kazakistan 40-45 milyon ton, Rusya Federasyonu 10 milyon ton, Azerbaycan ise 20 milyon ton ham petrol ihraç ettiği taktirde taşınacak petrol miktarı yılda 110 milyon ton civarına ulaşacaktır. Bu

bağlamda tanker trafiğinde beklenen artış en başta dikkate alınması gereken husus olmalıdır. Halihazırda tüm tanker filolarının toplamı olarak karşılaştıkları yılda birkaç yüz saatlik gecikmeyi IMO'da yakınma konusu yapan tanker işletmecileri, devlet ve kurumları, olası kaza durumunda haftalarca tüm gemileriyle geçiş yapamayacak duruma düşebileceklerinin hesabını yaparak, Türk Boğazları'na aşırı tanker trafiğinin yüklenmesinin olumsuz ticari sonuçlarını da dikkate almalıdırlar.

Türk Boğazları'nda seyir ve çevre güvenliğine yönelik alınan ve alınabilecek önlemler dizisi olabilecek kaza oranını sadece azaltabilecek, hiçbir zaman sıfırlayamayacaktır. İnsan, çevre, makine, doğa ve politika ana hatlarından oluşan bu çok tehditli ortamda gelişebilecek her duruma devamlı suretle hazırlıklı olmak gerekmektedir.



KAYNAKLAR

- [1] **T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı**, 1994. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi, İstanbul.
- [2] **T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı**, 1994 2921-A ve 2921-B numaralı seyir haritaları, ölçek 1: 20.000, İstanbul.
- [3] **T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı**, 1997 212-A (plan A) numaralı seyir haritası, ölçek 1: 25.000, İstanbul.
- [4] [www. die. gov. tr](http://www.die.gov.tr)
- [5] **T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı**, 1998, 29 numaralı seyir haritası, ölçek 1: 75.000, İstanbul.
- [6] **Öztürk, R.**, 1993. Tarihi gelişim içinde Türk Boğazları ve yeni oluşumların ışığında geleceği, İstanbul.
- [7] **İnan, Y.**, 1995. Türk Boğazları'nın Siyasal Ve Hukuksal Rejimi, Ankara.
- [8] **Gündüz, A.**, 1998. Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, İstanbul.
- [9] **Tahranlı T.**, 2000. Türk Boğazları'nda denge rejimi: hukuki ve yapısal bir değerlendirme, *Marmara Denizi 2000 sempozyumu*, İstanbul, 11-12 Kasım, s.9-29, Marmara Denizi Sempozyum ve Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayın no:5
- [10] **Toluner, S.**, 1994. Boğazlardan geçiş ve Türkiye'nin yetkileri, Boğazlar'dan geçiş ve Montrö Sözleşmesi, *Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir ÇAĞA'ya saygı semineri*, İstanbul. İ.Ü. Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını.
- [11] **Toluner, S.**, 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi, İstanbul.
- [12] **Gündüz, A.**, 1998. Türk Boğazları Son Gelişmeler Üzerine Bir Deneme, İstanbul.
- [13] **Kurumahmut, A.**, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Ticaret Gemileri İçin Barış Zamanı Geçiş Rejimi.
- [14] **Ünlü, N.**, 2000. Türk Boğazları'nın Hukuki Rejimi ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün Etkileri, *Marmara Denizi 2000 sempozyumu*, İstanbul, 11-12 Kasım, s.38-41, Marmara Denizi Sempozyum ve Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayın no:5.

- [15] **Yüceer, B. S.**, 2001. Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, D.E.Ü. Rektörlük Matbaası, İzmir.
- [16] **Gündüz A.**, 2000. Türk Boğazları Tüzük Yapılan Yanlışlıklar Uygulama Esasları, İstanbul.
- [17] **Aybay, G.**, 1996. *Boğazlar Bölgesi Güvenlik Sorunu*, *İTÜ Vakıf Dergisi*, **21**.
- [18] **Baykal, F. R.**, 2000. Günümüzde deniz Ulaşımındaki gelişmelerin ışığında Türk Boğazları'nın hukuki rejiminin değerlendirilmesi ve milletlerarası hukukta genel olarak kabul görmüş diğer boğazlardan geçiş rejimleri ile kıyaslanması, *Marmara Denizi 2000 sempozyumu*, İstanbul, 11-12 Kasım,s.30-37, Marmara Denizi Sempozyum ve Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayın no:5.
- [19] **IMO**, 1998. Focus on IMO, International Maritime Organization, London.
- [20] **M'Gonigla, M. and Zacher M.W.**, Pollution Politics and International Law Tankers at Sea, University of California Press.
- [21] www.imo.org
- [22] **Oral, N.**, 2000. IMO ve Türk Boğazları, *Marmara Denizi 2000 sempozyumu*, İstanbul, 11-12 Kasım,s.42-54, Marmara Denizi Sempozyum ve Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayın no:5.
- [23] **IMO**, 1986. Convention on The International Maritime Organization, International Maritime Organization, London.
- [24] www.turkishpilot.org
- [25] **IMO**, 1998. 50 Years of IMO, *IMO News*, London.
- [26] İstanbul Liman Tüzüğü, Ekim 1982.
- [27] Dışişleri Bakanlığı, 1996. Safety in The Turkish Straits, Ankara.
- [28] **Ülgen, S. O.**, Eylül/Ekim 1993. *Türk Boğazları Bölgesi Deniz Trafiği ve Alınması Gereken Tedbirler*, *Deniz Ticareti Dergisi*, **Eylül / Ekim**, 33.
- [29] **Dağcı, Y.**, 1996. *Boğazlar'da Trafik Sorunu*, *Deniz Ticareti Dergisi*, **Şubat**, 22.
- [30] **Aybay, G.**, 1996. *Boğazlar Bölgesi Güvenlik Sorunu*, *İTÜ Vakıf Dergisi*, **21**, 25.
- [31] **Ülgen, S. O.**, 1996. *Boğazlarımızda Tehlike Sinyalleri*, *Deniz Ticareti Dergisi* **Temmuz**, 23.
- [32] Dışişleri Bakanlığı, Turkey And Foreign Policy, Ankara.
- [33] **Cerrahoğlu, E.**, 1994. *Türk Boğazları'nda Artan Tehlike*, *Deniz Ticareti*, **2**, 8.
- [34] **Kut, :G.**, 1995. Major users of the Turkish Straits for the protection of life, property and the environment, Turkish Straits New Problems And New Solutions, İstanbul, s.113.

- [35] 20-26 Mart 1994, Gemiler Giderek Büyüyor, *Nokta Dergisi*, s.34.
- [36] **Ülgen, S.O.**, 1995. The importance of pilotage services in the Turkish Straits for the protection of life, property and the environment, *Turkish Straits New Problems New Solutions*, İstanbul, s.113.
- [37] **Deniz Ticareti Dergisi**, 1994, Sayı1, s.19.
- [38] **Çandar, C.**, 15 Mart 1994. Boğazlar Petrol Güzergahı Olmaktan Çıkarılmalı...", *Sabah Gazetesi*, s.13.
- [39] **Türkiye Dış İşleri Bakanlığı**, 1996. Turkey and Turkish Foreign Policy, Caspian Sea Oils, Türkiye Dış İşleri Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- [40] **Karaman, M.**, 1996. Türk Boğazları'ndan Geçiş Güvenliğine Yönelik Düzenlemelerin ve Önlemlerin İrdelenmesi, Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri, Gölcük, tebliğ no:11, s.2
- [41] **Aybay, G.**, 1995. On The Power Of Turkey To Regulate Free Passage Through The Straits, *Turkish Straits New Problems New Solutions*, İstanbul, s.53.
- [42] **Vanık M. D.**, 1 Ekim 1994. Boğazlar'ın Hukuki Rejimi, Türk Boğazları ve Seyir Güvenliği, *Milliyet Gazetesi*.
- [43] International Conference On Maritime Safety, 12 November 1992, İstanbul.
- [44] **Asyalı E.**, 2000. Suyolları yönetimi kavramı içerisinde Türk Boğazları bölgesinde seyir güvenliği, *Marmara Denizi 2000 sempozyumu*, İstanbul, 11-12 Kasım, s.161-173, Marmara Denizi Sempozyum ve Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayın no:5.
- [45] **Ersoy, E.**, 1992. Boğazlar Bölgesinde Hukuksal Statü ve Trafik Ayrım Düzeni Kurulması, *Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği Semineri*, İstanbul.
- [46] IMO Documents, SN/Circ.201.
- [47] IMO Documents, SN/Circ.167.
- [48] IMO Documents, A. 620. (15).
- [49] IMO Documents, SN/Circ.186.
- [50] IMO Documents MSC 62 INF.10.
- [51] IMO Documents NAV 39/WP.4.
- [52] 11 Haziran 1994, *Milliyet Gazetesi*, 14.
- [53] **Özkan, İ. R.**, 1996. Dış Politika, İstanbul.
- [54] 17 Haziran 1994, Dış İşlerinin Montrö Açıklaması, *Zaman Gazetesi*, 3.
- [55] 26 Mayıs 1994, Türkiye'nin istekleri kabul edildi, *Cumhuriyet Gazetesi*, 17.
- [56] 30 Haziran 1994, Yunanistan'dan Türkiye'ye nota, *Cumhuriyet Gazetesi*.

- [57] 1 Temmuz 1994, Rusya, Boğazlar'da yumuşadı, *Türkiye Gazetesi*, 6.
- [58] IMO Documents MSC 63/7/2.
- [59] IMO Documents MSC63/WP5.
- [60] IMO Documents MSC 63/W.P.17.
- [61] IMO Documents LEG 71/12.
- [62] IMO Documents LEG 71/12/1.
- [63] IMO Documents NAV 39/31.
- [64] IMO Documents MSC 64/2/2.
- [65] 11 Şubat 1994, Rusya'ya Boğazlar için uyarı, *Cumhuriyet Gazetesi*, s.8.
- [66] **Kabaklı, A.**, 29 Haziran 1994. Boğaziçi'nin kurtuluşu Montrö Sözleşmesinde vardır, *Türkiye Gazetesi*, s. 2.
- [67] **Toluner, S.**, 1995. Rights and duties of Turkey regarding merchant vessels passing through the straits, *Turkish Straits New Problems New Solitions*, İstanbul, s.34.
- [68] **Tahranlı, T.**, 1995. Innocent passage regime and illicit arms trafficking trough the Turkish Strait, *Turkish Straits New Problems New Solitions*, İstanbul, s. 33.
- [69] **Toluner, S.** , 1994. Boğazlardan geçiş ve Türkiye'nin yetkileri, Boğazlar'da geçiş güvenliği ve Montrö sözleşmesi, İstanbul.
- [70] **Meray, S. ve Olcay O.**, 1976. Montrö Boğazlar Konferansı, tutanaklar, belgeler Ankara No 390.
- [71] IMO Documents MSC 64/WP.8.
- [72] IMO Documents MSC 63/23.
- [73] IMO Documents MSC 65/19/2.
- [74] IMO Documents LEG 71/13 paragraf 139.
- [75] IMO Documents MSC 65/19/3.
- [76] IMO Documents C73/d paragraf 5.2 (ii).
- [77] IMO Documents MSC 65/25/Add.2 Anex 38.
- [78] IMO Documents A 19/Res.827.
- [79] IMO Documents MSC 67/7/12.
- [80] IMO Documents NAV 43/INF.5.
- [81] IMO Documents NAV 43/INF.6.

- [82] IMO Documents NAV 43/ WVP.1.
- [83] IMO Documents MSC 69/INF.28.
- [84] 24 March-1 April 1997. The Dire Straits, *Time Weekly Magazine*, 34.
- [85] 23 Kasım 1995, Ruslar Boğaz Tüzüğünden rahatsız, *Cumhuriyet Gazetesi*, 10.
- [86] 3 Aralık 1994, ABD'den Boğazlar için destek, *Hürriyet Gazetesi*,18.
- [87] **Kamaruzaman, R.M.** , 1998. Navigational Safety in the Strait of Malaca, SJICL.
- [88] Lloyd's Ship Manager, Mart 1999, s.29.
- [89] IMO Documents, SN/Circ.146.
- [90] IMO Documents, A.579 (14).
- [91] Fairplay Port's Guide, 1998, s.133.
- [92] IMO Documents, SN/Circ.108.
- [93] **Thomas, S.** , 1998. Vessel Traffic System, Sea Trade Review.
- [94] IMO Documents, A.578 (14).
- [95] IMO Documents, A.857 (20).
- [96] İstikbal, C. 2000. Deniz ulaşımı güvenlik yönetimi ve Türk boğazları, *Marmara Denizi 2000 sempozyumu*, İstanbul, 11-12 Kasım,s.136-146, Marmara Denizi Sempozyum ve Bildiriler Kitabı, TÜDAV yayın no:5.
- [97] Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi.
- [98] **Kutluk, D.** , 2003. Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları Çevresel Tehdit, Tüдав Yayınları No:16.

ÖZGEÇMİŞ

Barış KARAMAN 1975 yılında İzmir’de doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini İstanbul’da tamamlamıştır. 1992 yılında Heybeliada’da Deniz Lisesi’nden, 1996 yılında da Deniz Harp Okulu’ndan mezun olmuştur. Barış KARAMAN Harp Okulu eğitimini Endüstri Mühendisliği alanında tamamlamıştır. Deniz Kuvvetlerinin çeşitli birimlerinde 6 senelik çalışma hayatını müteakip, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programında yüksek lisans eğitimine 2002 yılında başlamıştır. Barış KARAMAN halen Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrinde görevini sürdürmektedir. Evli ve bir kız çocuğu babasıdır.

