



İstanbul Boğazi'ndeki riskleri azaltmak için boru hatları ve iç su yolları gibi projeler geliştirilmesi gerekiyor.

Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi

The Canal İstanbul and Montreux Convention

Dr. Jale Nur Ece

Abstract

The Bosphorus has a quite risky structure and carries a strategic importance in terms of its geographical features; and it is an important energy corridor in terms of the transportation of the Caspian Oils to the world markets. In order to minimize the oil tanker traffic in the Turkish Bosphorus, the possible maritime accidents, and to reduce the waiting line in the cost-increasing shipping; projects such as pipelines and water courses should be developed and these projects should be put into practice. However, the aforesaid projects are supposed to be feasible in scientific, technical, environmental, financial and legal aspects. Besides, the influences of the legal regulations, related to the new canal projects to be carried out, on the Montreux Convention having major contributions to our country, Black Sea, regional security and peace in the course of 75 years should be deeply examined in legal and technical aspects. And the aforesaid legal regulations are supposed to be carried out by protecting our rights in the Montreux Convention, in accordance with the international law, the nature of international relations, and mores by not giving any harm to the Montreux Convention and the international conventions in which it was a side.

Türk Boğazları'ndaki tanker trafiğini, olası deniz kazalarını ve maliyeti arttıran gemi trafiğinde beklentileri azaltmak için projeler hayata geçirilmelidir. Ancak söz konusu projelerin bilimsel, teknik, çevresel, mali ve hukuki olarak fizibil olması gerekmektedir.

Giriş

İstanbul Boğazı coğrafi özellikleri bakımından çok riskli bir yapıya ve stratejik öneme sahip olup, Hazar petrolünün dünya pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir enerji koridorudur. İstanbul Boğazı'ndan 2010 yılında 50 871 gemi, 9 274 tanker geçmiş olup yılda yaklaşık 150 milyon ton tehlikeli yük taşınmaktadır. Boğazdan geçen gemilerin 2010 yılında kılavuz kaptan alma oranı %51'dir. Lloyd's List tanker izleme servisine göre, İstanbul Boğazından 2010 yılında günde 2,1 milyon varil petrol ve türevi madde geçmiş olup, bunların %91'ini ham petrol oluşturmuştur. Küresel denizyolu petrol ticaretinin 2010 yılında 2,3 Milyar ton, Karadeniz petrol ticareti 108 Milyon ton civarında olduğu ve küresel petrol taşınma hacminin ancak %4,5'ünü oluşturduğu belirtilmektedir (www.lloydlist.com; www.denizhaber.com).

Uluslararası Enerji Ajansı'nın verilerine göre; Hazar Bölgesi toplam ham petrol üretiminin, 2020'de 308 milyon/yıl ton ve 6,5 milyon varil/gün düzeyine çıkacağı ve bu miktara yakın petrol eşdeğeri doğalgaz üretileceği belirtilmektedir. Bölgenin ham petrol ihracatının da hızla artarak, 2020 yılında 180 milyon ton civarına ulaşması beklenmektedir (Pala,C.: 2002).

Türk Boğazları'nda şimdiye kadar can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye sokan ve petrol kirliliğine neden olan birçok kaza meydana gelmiştir. İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük taşıyan gemi sayısında ve taşınan tehlikeli yük miktarı-

daki artış Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından ciddi bir tehdit oluşturmaktadır.

Hazar Bölgesi petrolünün ve doğal gazının Avrupa ve dünya pazarlarına Türk Boğazları üzerinden taşınması Boğazların daha fazla enerji köprüsü haline gelmesine neden olacak ve bu da İstanbul Boğazı'nın ekonomik ve stratejik önemini daha da artırmakla birlikte Türk Boğazlarının trafiğini ve dolayısıyla kaza riskini arttıracaktır. Ayrıca, Tuna-Ren, Tuna-Main Main-Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu ve kanallarının açılmasıyla trafik yoğunluğunun ve Boğaz kullanıcılarının sayılarının artması da Türk Boğazları'ndaki kaza riskini arttıracaktır.

Türk Boğazları'ndaki artan gemi özellikle tanker trafiğini azaltmak için boru hatları ve su yolları projeleri geliştirilmelidir. Bu yazıda tanker trafiğini ve gemi beklentilerini azaltmak ve İstanbul Boğazı'nın emniyetini arttırmak amacıyla yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi ve Montrö Sözleşmesine etkilerine ilişkin genel bir değerlendirme yapılmış olup bu hususta hukukçular ve ilgili uzmanlarca cevaplandırılması gereken sorular yer almaktadır.

1. Montrö Sözleşmesi

Türk Boğazlarından hem ticari hem harp gemilerinin duraksız geçişi 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesi'nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi 20 Temmuz 1936'da Türkiye Cumhuriyeti, Avustralya, Bulga-

ristan, Büyük Britanya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından imzalanmış olup, 31 Temmuz 1936'da 3056 sayılı yasa ile TBMM tarafından onaylanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. Montrö Sözleşmesi 29 maddeden oluşmakta olup hem ticari hem harp gemilerinin geçişini düzenlemektedir. Montrö Sözleşmesi ile ticaret gemileri için aşağıda belirtilen temel hak ve yükümlülükler öngörülmüştür (Akten, N.:2005):

- Sözleşmenin getirdikleri dışında herhangi bir formalite gerektirmeksizin, bayrağı ve yükleri ne olursa olsun, ticaret gemileri için gece-gündüz uğraksız ve deniz navigasyonu serbestisi tanınması,
- Gemilerin bu serbestiyeye karşılık fener, tahlisiye ve patente ücreti (sağlık resmi) ödeme zorunluluğu.

Montrö sözleşmesi kendine münhasır özel bir rejim olup, yani benzeri olmayan-hukuk dilinde "sui generis" diye adlandırılan bir sözleşmedir. Türk Boğazlarının konumu Marmara Denzinin yapısı itibariyle dünyadaki hiç bir milletlerarası boğaza benzememektedir. Kıyılarının tamamı Türk toprakları ile çevrili Marmara Denzinden geçişle geçit veren ve tamamen millî boğaz özelliğine sahip İstanbul ve Çanakkale Boğazları Montrö Sözleşmesi doğrultusunda milletlerarası ulaştırmada kullanılmaktadır.

Türk Boğazlarında ticaret gemilerine tanıyan geçiş serbestisinin temel ölçüsü Montrö Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerine göre seyir ve sefer (navigasyon) serbestisidir. Ancak, günümüzde bu serbesti, çevre, sağlık ve can güvenliği unsurları ile bütünleşik olarak *zararsız geçiş hakkı* (zararsız geçiş) şeklindedir. Türk Boğazları, Montrö Sözleşmesi uyarınca uluslararası seyir-sefere açık olup söz konusu sözleşmenin 2. Maddesine göre, duraksız geçen gemilerin, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsa "tam serbest" geçiş hakkına sahip olduğu belirtilmektedir.

Zararsız geçişe getirilen bu kısıtlamaların dün-



Kanal İstanbul projesi, Boğazlardaki yükün azaltılması açısından umut vaat ediyor.

yada sadece Türk Boğazlarında uygulanması, geçiş rejiminin kendine münhasır veya *sui generis* olduğunu göstermektedir. Bu kısıtlamaların önemi 1990'lı yıllarda daha da ortaya çıkmıştır. Çünkü, uluslararası hukukta ve bilhassa 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'deki transit geçiş rejiminde, ticaret ve savaş gemilerine geçiş şartı olarak önden rapor vermek, harç ve vergi kesmek veya sağlık muayenesi yapmak için geçişlerini durdurma gibi şartlar bulunmamaktadır. Montrö Sözleşmesi sayesinde Türkiye, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne tabii olan diğer boğaz kıyıdaş ülkelere nazaran çok daha geniş haklara sahiptir. Böylece Ankara, Montrö Sözleşmesi'nin sağladığı bu haklara dayanarak 1994'te ve daha sonra 1998'de "Türk Boğazları Tüzüğü"nü uluslararası alanda kabul ettirebilmiştir. Türkiye 1982 BMDH'ne taraf değilse de Türk Boğazlarını Montrö Sözleşmesi sayesinde 1982 BMDHS'nin öngördüğü *transit geçiş* rejiminin dışında tutabilmiştir (Ece, J.,N., Akten, N., Oral N., Kanbolat H.: 2007).

Montrö Sözleşmesi'nin savaş gemilerini düzenleyen kısmı 2. Bölüm 8-22 maddelerini kapsamaktadır. Montrö Sözleşmesi hem ticaret gemileri için hem de savaş gemilerinin geçişini barış zamanı, savaş zamanı ve Montrö Sözleşmesi'ne münhasır *olarak yakın bir savaş tehlikesi tehdidi* diye üç ayrı sınıfa böler. Uluslararası teammül hukukunun savaş gemilere tanıdığı *zararsız geçiş* haklarından çok farklı olarak, 1936 Montrö Sözleşmesi yabancı bayraklı gemilerin hem Türk

Son dönemlerde Karadeniz’de yaşanan gelişmeler dikkate alınarak, Karadeniz bölgesinde AB ulaşım alanında birtakım inisiyatiflere girilmesi bahse konu bölgede bugüne kadar sahip olduğumuz ayrıcalıklı statünün muhafaza edilmesine katkı sağlayacaktır.

Boğazlarından geçişlerine hem de Karadeniz’de bulunmalarına önemli kısıtlamalar getirmiştir. Montrö Sözleşmesi’nin yabancı bayraklı savaş gemilerine getirdiği başlıca kısıtlamalar; a) Geçiş öncesinde Türkiye’ye bildiri vermek zorunluğu; b) Toplam tonaj sınırlandırılması (Madde 14’e göre Sözleşmenin III. maddesinde ve III sayılı Ek’inde öngörülen koşullar dışında Boğazlar’da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır). Savaş gemilerinin türü (Uçaksavar gemilerinin Türk Boğazlardan geçişini izin verilmiyor.) denizaltı gemilerinin gündüz ve su üstünden geçme zorunluluğu (Boğazlardan denizaltı geçişine sadece Karadeniz sahil devletlerine sınırlı haklar tanınmıştır) ve Karadeniz’e sahil olmayan savaş gemilerinin Karadeniz’de kalma ve toplam tonajın sınırlandırılması (Madde 18’e göre Karadeniz kıyı dışı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı Sözleşmede belirtilen şartlar dışında 30.000 tonu aşmayacaktır, fakat her halükarda 45.000 tonu aşmayacaktır). Savaş durumunda Türkiye savaşan ise Türkiye dilediği gibi hareket edebilir ve Boğazları tüm yabancı savaş gemilerine kapatabilir. Ancak, bu hak, Türkiye kendisini *pek yakın bir savaş tehlikesi* tehdidi karşısında sayarsa tanınmaktadır ve Türkiye’nin Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri göndermesi ve Milletler Cemiyeti Konseyi’nin üçte iki çoğunlukla onaylaması gerekmektedir. Ayrıca, Montrö Sözleşmesi uçak geçişlerini de düzenlemiştir. Bu nedenle, sivil uçaklara geçiş ayrılmış hava koridorlarını göstermelidir (Ece, J., N., Akten, N., Oral N., Kanbolat H.:2007).

Görüldüğü gibi, Montrö Sözleşmesi hem Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı ticaret gemilerinin geçiş haklarını hem de Karadeniz’e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki haklarını belirleyen dünyadaki tek sözleşmedir.

Kısaca, yukarıda belirtildiği üzere Montrö Sözleşmesi’ne göre bir takım savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemiler 15 bin tonun üzerindeki, Karadeniz’e kıyı dışı olmayan devletlere yasaktır. Montrö Sözleşmesi’nin 21. maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti, Türk Boğazlarından savaş gemilerinin geçişini dilediği şekilde düzenleyebilir. Söz konusu Sözleşmenin 20. maddesine göre Türkiye savaş durumunda savaşan taraf ise Boğazları harp gemilerine kapatabilir veya Montrö hükümlerinde öngörülmesi olan Karadeniz’e kıyı dışı olmayan ülkelere getirilen tonaj sınırını tamamen kaldırabilir.

Montrö Sözleşmesinin Türkiye’ye bu hakları sadece “savaş durumunda iken” değil “*pek yakın bir savaş tehdidi*” altında olması durumunda da tanınması gibi bir düzenleme, uluslararası hukukta bir istisna olarak yalnızca Türk Boğazları için “Montrö Anlaşması” ile yapılmıştır.

Montrö Sözleşmesi, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları düzenlememektedir. Montrö Sözleşmesi, Türkiye’nin Boğazlar Bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin “Zararsız Geçiş” başlıklı 17. maddesine göre; bü-



Türk Boğazlarının uluslararası statüsü Montrö Sözleşmesi hükümleriyle belirlenmiş durumda.

tün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanma hakkına sahiptir. Zararsız olmayan geçişi devletin önleme hakkı vardır. Bu hak, Deniz Hukuku Sözleşmeleri ile getirilmiştir. Montrö Sözleşmesinde bu hak, söz konusudur. Montrö Sözleşme'sindeki hükümlere ters düşmemek, genel uluslararası ilkelere bağlı kalmak ve Boğazlardan geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla; deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi Sözleşmede düzenlenmeyen konularda, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkileri saklıdır (Toluner, S.:1996).

Montrö Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten itibaren her 5 yıllık dönemin sona ermesinde, Bağıtlı Yüksek Taraflardan her biri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Söz konusu Sözleşmede Bağıtlı Yüksek Taraflardan biri nedeniyle Sözleşmenin feshi durumunda 28. Maddeye göre Sözleşmenin 1. Maddesine sözü geçen "liberté de passage et de navigation" (geçiş ve seyrisefer serbestisi) *sonsuz* bir süre devam edecektir. Montrö Sözleşmesine göre Türk Boğazları uluslararası seyrü sefere kapatılamaz (Ece, J.,N., Akten, N., Oral N., Kanbolat H.:2007)

Dünyada tüm boğaz, nehir ve kanallardan geçişe ilişkin hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Kanal İstanbul'dan geçişin hukuki statüsü ne olacaktır? Kanal İstanbul için Montrö Sözleşmesi'ne benzer bir sözleşme Kanal İstanbul Konvansiyonu mu vb. uygulanacaktır? Kanalın hukuki statüsü belirlenirken önümüzdeki 24 Temmuz'da 75. yılını dolduracak olan her beş yılda bir imzalanan, sözleşmeyi imzalayan devletlerden Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunulmadığı sürece süresi beş yıl daha uzayan Montrö Sözleşmesi ile Boğazlarda kazanılmış haklar korunacak mı? Söz konusu hakların mutlaka korunması gerekmektedir.

Montrö Sözleşmesi Karadeniz güvenliği ve bölge barışını sağlaması açısından da oldukça önemli bir sözleşmedir. Kanal İstanbul'dan sadece ticari gemiler mi geçecek? Söz konusu Kanal'dan savaş gemilerinin geçmesi halinde Kanalın geçiş rejiminde Montrö Sözleşmesi'nde olduğu gibi bir takım savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemiler 15 bin tonun üzerindeki gemilerin Kanal'dan geçebilecek mi? Söz konusu gemilerin Kanaldan geçmesi Montrö Sözleşmesini etkileyecek mi?

Türkiye Cumhuriyeti'nin Kanal'dan ticari ve savaş gemilerinin geçişini Montrö Sözleşmesindeki gibi düzenlemesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Kanal İstanbul'a ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Montrö Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslararası sözleşmelere halel getirmeden, uluslararası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına uygun olarak yapılmalıdır.

Kanal İstanbul'un uzunluğunun Süveş Kanalı uzunluğunun yaklaşık dörtte biri olduğunu düşünürsek gemilerin bu kanaldan geçme süresi 3-4 saat olacaktır. Kanal İstanbul'da da çatışma, karaya oturma, makine arızası gibi kazalar söz konusu olabilecektir.

Söz konusu hususlar hukukçular ve ilgili uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.

2. Türk Boğazları'nda Trafik Düzeni ve Emniyet Sistemleri

Türk Boğazları'nda seyir güvenliğinin, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacı ile Boğazlarımızdaki kaza nedenlerini ortadan kaldırmaya yönelik kurallardan oluşan bu bölgede deniz trafiğinin düzenlenmesini gerçekleştirmek için 1994 yılında bir Boğazlar Tüzüğü hazırlanmıştır. Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsayan söz konusu Tüzük 01.07.1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 1998 yılında birtakım değişiklikler yapılarak Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü olarak uygulamaya yeniden konulmuştur. Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10. Kuralına göre düzenlenen ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda trafiği düzenlemek, gemilerin Gemi Trafik Ayırım Şemaları içerisinde seyirlerini sağlamak ve Boğazlardaki meteorolojik ve oşinografik verilerin anında gemilere verilmesini sağlamak vb. gibi hizmetlerin verilmesi amacıyla İstanbul Boğazı'nda Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYS-VTMIS) tesis edilmiş olup Sistem 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyonel olarak hizmet vermeye başlamıştır.

Söz konusu Sistem bilgi hizmetleri, seyir yardımı hizmetleri, trafik düzenleme hizmetini vermekte ve ayrıca, kılavuzluk, sağlık, gümrük, polis, acen-

te gibi geminin VTS alanı ile ilgili diğer birimlere gerekli bilgileri aktararak düzenli ve güvenli geçişin sağlanmasına yardımcı olmak, arama-kurtarma-yardım hizmetlerinin çabuk, etkin, belirli bir düzen içinde yapılmasını sağlamak gibi benzer etkinlikleri desteklemektedir. Türk Boğazları Tüzüğü'nün ve Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)'in uygulanmasıyla Türk Boğazları'nda meydana gelen kazalar büyük ölçüde azalmıştır.

Dünyada yapılan araştırmalar neticesinde deniz kazalarının %80-85'i insan hatası nedeniyle meydana gelmektedir. İnsan hatasından kaynaklanan kaza riski dar kanallardan geçerken tolere edilmemeli ve mutlaka minimize edilmelidir. Gemi trafiğinin emniyetli seyrini sağlamak amacıyla "Kanal İstanbul Deniz Trafik Tüzüğü"nün oluşturulması ve İstanbul Türk Boğazları, Süveş Kanalı ve Panama Kanalı'nda da tesis edilen VTS'in Kanal İstanbul'da da tesis edilmesi gerekliliği söz konusudur. Söz konusu Tüzüğün Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO)'ya sunulması gerekir. Bu durum Montrö Sözleşmesini etkiler mi?

3. Zararsız ve Transit Geçiş

Türkiye'nin Ege sorunları nedeniyle taraf olmadığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS(UNCLOS)) uluslararası seyrüsefere açık boğaz sularının hukuki rejimi 24. Maddesi'nde düzenlenmiş olup Deniz Hukuku Sözleşmesi ile uluslararası hukuk alanında ilk kez boğazlarda "transit geçiş" rejimi kabul edilmiştir. UNCLOS'un 37. maddesine göre "açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında

uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara transit geçiş uygulanır. UNCLOS'un 38. Maddesine göre 37. maddede öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar.

“Transit geçiş” hakkı savaş gemilerini de kapsayan yani bütün gemiler için geçerli olan bir haktır. Geçişin, masum geçişteki gibi kesintisiz ve hızlı yapılması gerekir. Ancak Transit rejimi zararsız geçişe göre gemilere daha geniş haklar tanımakta bu nedenle, kıyı devletinin yetkilerini biraz daha kısıtlayan bir seyir normudur.

“Zararsız geçiş”, geçen gemiye bir takım haklar tanımakta; bazı yükümlülükler yüklemektedir; buna karşılık olarak da, kıyı devletine bazı yükümlülükler yüklemekte ve bazı haklar tanımaktadır. Transit geçiş durumunda, geçen geminin hakları zararsız geçişe oranla genişlemekte ve yükümlülükleri daralmakta olup kıyı devletinin transit geçen gemiye karşı hak ve yükümlülüklerinin–zararsız geçişe oranla–daha dar olmasıdır”. (Tarkanlı, T. A.: 2000). Montrö Sözleşmesi’nde Türk Boğazları 1982 BMDHS’nin öngördüğü transit geçiş rejiminin dışında tutabilmiş olup Türk Boğazları’nda seyrü sefer Türkiye’ye bazı haklar tanıyan geçiş zararsız geçiştir.

Kanal İstanbul’da geçiş zararsız mı, transit mi olacaktır? Geçişin zararsız olacağı düşünülürken olup transit geçiş olması halinde Türkiye’nin hakları kısıtlanacaktır.

4. Avrupa Birliği Trans-Avrupa Ulaşım Şebekeleri

Avrupa Birliği (AB)’nin Trans-Avrupa Ağları politikası ulusal çıkarlar doğrultusunda inşa edilmiş olan ulaşım ve enerji şebekelerini, Avrupa çapında etkin ve sürdürülebilir bir ulaşım ve enerji altyapısına dönüştürerek, temel ulaşım ve enerji altyapıları ağını bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Söz konusu ulaşım ağı, 27 AB ülkesinin birbirlerine ve Avrupa Komşuluk Politikası kapsamında AB’yi, AB’nin komşu ülkelerine bağlayan ve otoyollar, demiryolları, suyuolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir ağıdır. Trans-Avrupa

Ulaşım Ağları kapsamında AB, kendi bütçesinde yer alan fonlardan mali desteğin sağlanacağı 30 adet öncelikli koridor belirlemiş bulunmaktadır. Bu 30 öncelikli koridor projesi, AB Üye Devletleri arasında 2020 yılına kadar öngörülen taşıma trafiği artışı temel alınarak belirlenmiştir (Sektörel Dernekler Federasyonu: (2008).

Avrupa Birliği’ne katılım sürecimiz çerçevesinde, Ülkemizin Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerine (TEN-T) eklenmesi amacıyla Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (TINA) Çalışması 2 Aralık 2005 tarihinde fiilen başlatılmış, Mayıs 2007 tarihinde tamamlanmış ve 10 Temmuz 2008 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile Nihai Raporu onaylanmıştır. Söz konusu çalışma ile Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde AB’nin TEN-T sisteminin Türkiye’ye uzantısı niteliğinde çok modlu (multimodal) bir ulaştırma ağının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede, Ülkemizin bütününe yönelik olarak ve TEN-T Rehber İlkelerinde (TEN-T Guidelines) ortaya konan kriterler göz önünde bulundurularak, karayolları, demiryolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir çekirdek ağ (core network) tanımlanmış ve değerlendirilmesi yapılmıştır. TINA Projesi kapsamında Çok Kriterli Analiz uygulanan 43 ulaştırma projesi arasından 33 öncelikli projenin 13’ü demiryolları, 15’i karayolları, 5’i de liman projesi olarak belirlenmiştir (Yaman, S: 2009).

Pan-Avrupa ulaştırma sisteminin temelini oluşturan ulaşım koridorlarından ülkemizi Pan-Avrupa ulaşım sistemine dahil edecek olan Berlin-Prag-Budapeşte karayolu üzerinden, bir kolu Köstence’ye diğer kolu ise, Selanik ve İstanbul’a bağlanan 4. Koridor; Adriyatik ve İyon denizleri ile Karadeniz arasında Doğu-Batı intermodal bağlantısı olarak tanımlanan (Durrës-Tiran-Üsküp-Sofya-Varna) 8. koridor ve eski Yugoslavya Cumhuriyetlerini Kuzey’de Avusturya, Güney’de ise Yunanistan’a bağlayan 10. Koridor’un (Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Belgrad, Niş, Üsküp, Velle, Selanik güzergahı), 10. koridordur.

AB Trans-Avrupa ulaşım koridorlarından Adriyatik ve İyon denizleri ile Karadeniz arasında



Kanal İstanbul, İstanbul'un yerleşim ve ulaşım düzenine olumlu katkılar yapma noktasında iddia bir proje.

Doğu-Batı intermodal bağlantısı olan 8. koridorun uzatılarak Kanal İstanbul'unda dahil edilmesi ihtimali olabilir mi? Kanalın sözkonusu koridora dahil edilmesi durumunda Kanalın hukuki statüsü AB'nin iç su yolları hukuki statüsüne mi dahil olacak? AB'nin iç su yolları taşımacılığı ile ilgili yasal çerçevesi İç Su Yolları Direktifleri (Inland Waterway Directions) ile oluşturulmuştur. Avrupa Birliği'ne üye olmamız halinde ortak bir hukuki mevzuatın uygulanması sorun olmayabilir ancak AB'ye üye olunmaması durumunda Kanalın sözkonusu koridora dahil edilmesi durumunda Kanalın hem maliyeti AB tarafından karşılanmayacak ve hem de Kanalın hukuki statüsü Türkiye tarafından belirlenemeyebilir. Bu hususların AB ve ilgili diğer uzmanlarca incelenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

5. Deniz Kazaları ve Çevre Güvenliği

Karadeniz ve Akdeniz seviye ve tuz bakımından farklı olduğu için söz konusu iki deniz arasında

İstanbul Boğazı'nda birbirlerine ters yönde ilerleyen yüzey ve dip olan altlı üstlü iki tabakalı akıntı sisteminin olduğu görülmekte olup zaman zaman hızı saatte 7-8 knota (mil/saat) (mile) ulaşmaktadır. Yüzey ve dip akıntılarının dinamik etkileri birbirinden farklı olup dip akıntısının temel etkisi Ege Denizi ile Karadeniz arasındaki su yoğunluğu farkı iken, yüzey akıntılarının ana etkisi söz konusu iki deniz arasındaki su düzeyinin farklı olmasıdır. İstanbul Boğazı'nda az tuzlu ve yoğun olan yüzey suları, Karadeniz'den İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı yolunu takip ederek, Ege Denizi'ne doğru akarken; çok tuzlu, yoğun ve deniz yüzeyinin 10 m. altında bulunabilen dip suları, tam ters yönde Karadeniz'e doğru ilerler. Karadeniz ile Marmara arasında Karadeniz daha yüksek olmak üzere 25 cm.lik düzey farkı vardır. (İstikbal, C.:2000; Kara,S.: 2004).

Akıntının seyretken etkisi kaza nedenlerinden olup İstanbul Boğazı'nda üst akıntılarının

Dünyada deniz ticareti artışına paralel olarak büyüyen gemi boyları ve genişlikleri nedeniyle kanal genişletme ve derinleştirme yatırımları yapılmaktadır. Olası Kanal İstanbul'un ileride daha fazla genişletilmesi ve derinliğin artırılması ihtiyacı gerekebilir.

kuzeyden güneye olması nedeniyle genellikle Karadeniz'den Marmara'ya gelen gemilerin kazaya uğradığı görülmektedir. Kuzeyden gelen gemi Marmara'ya çıkana kadar arkadan gelen akıntının etkisi altında kalmakta anaförlerin ana akıntıya karışması nedeniyle Boğazda yol alan gemilerin başları ve kıçlarının farklı yönde ve hızda akıntı etkilerine uğradığından sürüklenme ve savrulmalarına dolayısıyla kazalara neden olmaktadır. Ayrıca söz konusu akıntı ile geminin aynı yönde gitmesinden dolayı geminin hızı artacağı için karaya oturma ve karşı şeride geçerek gelen bir gemi ile çatışma tehlikesi daha fazladır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 13. maddesine göre gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Buna göre gemiler Boğazda akıntı hızına göre hız yapmak durumundadır. Bu durumda gemiler yeterli büyüklükte dümen dinleme kuvvetleri elde edemeyebilir bu nedenle de özellikle keskin dönüşleri yapamayabilir ve bunun sonucunda da kazalara neden olabilir. İstanbul Boğazı'nda rüzgarın lodostan kuvvetli esmesi halinde orkozlar oluşması durumunda akıntının güneyden kuzeye yön değiştirmesi kaza riskini arttırmaktadır.

Kanal İstanbul'da seyir emniyetini sağlamak ve kazaları önlemek amacıyla Karadeniz'deki akıntıların şiddetinin Kanal İstanbul'a etkisinin ne olacağı, Kanaldaki akıntı hızının kaç knot olacağı ve akıntı sisteminin nasıl olacağına ilişkin çalışmaların yapılması gerekmektedir. Kanal İstanbul'u akıntı sistemi ve Karadeniz ve Marmara arasındaki düzey farkı nasıl etkileyecek? Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı gibi

Karadeniz'i Marmara Denizine bağlayacak olup Boğazdaki akıntı rejiminin üstten seviye akıntısı, alttan da yoğunluk akıntısı olarak daha güçlü şekilde kanalda akacağı belirtilmektedir (Akten, N.: 2011). Kanalın ekolojik etkileri açısından da değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda belirtildiği üzere kazaları azaltmak amacıyla Kanal İstanbul'da Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve VTS'in oluşturulması gerekmektedir.

Karadeniz'e; Dinyester, Dinyeper, Volga ve Tuna nehirleri ile Türkiye'den ve Bulgaristan'dan diğer nehirler akmakta olup söz konusu nehirler Karadeniz'in su seviyesini yükseltmekte ve kirlilik oranını arttırmaktadır. Söz konusu nehirler kanalın akıntı hızını ve dolayısıyla kaza riskini arttırabilir ve ayrıca Kanalın kirlilik oranını arttıracığı düşünülmektedir. Tuna ve Ren nehirlerinde deniz kazaları sonucunda tehlikeli madde ve petrol kirliliğini önlemek, Karadeniz'den gelen kirliliği azaltmak ve eko-sistemi geliştirmek amacıyla 29 Haziran 1994'de Danube River Protection Convention ve 12.04.1999'da Convention on the Protection of the Rhine yürürlüğe girmiştir. Kanal İstanbul için de trafiği düzenlemek ve çevre güvenliği ve ekolojik dengeyi sağlamak için söz konusu konvansiyonlara benzer bir düzenleme gerekebilir. Böyle bir konvansiyon düzenlenmesi halinde Kanalın hukuki statüsü ve Montrö'ye etkisi ne olacaktır?

Kanalın iki yakası arasında sıklıkla yer alan köprülerin ve enerji nakil hatlarının tesis edilmesi gemilerin radarlarında, tam pruvada bir başka gemi varmış gibi "yalancı eko" oluşmasına ve kazaya neden olabilirler.

Gidilen rota üzerindeki çevresel koşullar geminin emniyetli seyri açısından önem taşımaktadır. Dar kanallar deniz kazası riskini arttıran faktörlerden biridir. İstanbul Boğazı'nın en dar yeri Aşiyen Kandilli arasında olup 698 m olup bu bölge Boğazın en fazla kazaların meydana geldiği bölgelerinden biridir. Kanal İstanbul'un genişliğinin 150 m .olması planlanmakta olup, Kanalın İstanbul Boğazı ve söz konusu bölgeye göre çok daha dar olması nedeniyle kaza riski artabilir.

İstanbul Boğazı'nda kazaları azaltmak amacıyla öncelikli olarak tam teşkilatlı bir Deniz İtfaiyesinin tesis edilmesi ve Acil Müdahale Merkezlerinin bir an önce hizmete girmesi gerekmektedir.

6. Dünyadaki Boğaz ve Kanallar ile Alınan Emniyet Önlemleri

İstanbul Boğazı dışındaki dünyada diğer boğaz ve kanallar aşağıda verilmektedir:

6.1. Çanakkale Boğazı

Marmara'yı Ege'ye bağlayan Türk Boğazları'ndan biri olan Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı gibi stratejik öneme haiz olup tarihte önemli savaşlara sahne olmuş, dünyanın en önemli su yollarından biridir. Çanakkale Boğazı 68 km. uzunluğunda, kuzey girişinde 5.120 metre, güney girişinde ise 4 334 metre genişliğinde olup ortalama derinlik 65 m'dir. Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri 1250 m. (Kilitbahir Kalesi-Çimenlik Kalesi arası) olup, Nara Burnu'ndaki 70 derecelik keskin rota değişikliği ile gemiler için seyir açısından çeşitli zorlukları bulunan bir su yoludur (www.denizcilik.gov.tr).

6.2. Süveyş Kanalı

Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan yapay su yolu olup Kanalın Kuzeyinden Akdeniz'e, güneyinden de Kızıl Deniz'e petrol taşımacılığı yapılmaktadır. Süveyş Kanalı 193,3 km. uzunluğunda, 205-225 m. genişliğinde ve 24 m. derinliğindedir (www.suezcanal.gov.eg: 2010):

Süveyş Kanalı'nın Trafik Sistemi aşağıda belirtilmektedir:

-Gemilerin belirli bir hızda ve her iki gemi arasında belirli bir mesafede konvoy halinde Kanalı geçmesine izin verilmektedir.

-Tankerler ve büyük boyda gemiler için hız limiti 13-14 km/saat , diğer gemiler için 16 km/saat'dir.

-Gemilerin Kanalı transit geçme süresi 12-16 saat'dir.

-Konvoy halindeki gemiler arasındaki mesafe 2-3 km'dir (10-16 dak).

-Kanalda 14 adet kılavuzluk istasyonu mevcuttur.

-Transit geçen gemiler için kılavuzluk zorunlu olup Süveyş Kanal İdaresi tarafından her transit gemi için dört farklı noktada kılavuz kaptan verilmektedir.

Süveyş Kanalı'nda başlıca riskler; çatışma, karaya oturma, makine arızası, kaza sonucunda petrol kirliliği, düşük düzeyde deniz haydutluğu ve terörizmdir.

Süveyş Kanalı'nda emniyet ve güvenliğine ilişkin alınan başlıca önlemler seyir yardımcılarının iyileştirilmesi, Gemi Trafik Sistemi (VTS), Trafik Ayırım Şemaları, 300 tonun üzerindeki gemiler ve tüm transit geçen gemiler için kılavuzluk zorunludur (Suez Canal Guide: 2010). Süveyş Kanalı'nda 2009'da kanal derinliği 18 metreden 20 metreye çıkarılmıştır.

Süveyş Kanalı tanker trafiğine alternatif yol olarak Suudi Arabistan'dan Akdeniz'e uzanan 200 mil uzunluğunda ve 4,5 milyon varil/gün kapasiteye sahip Sumed (Suez-Mediterranean) boru hattı inşa edilmiş olup 1977 yılında işletmeye alınmıştır.

6.3. Panama Kanalı

Panama Kanalı, Orta Amerika'nın en güney ülkesi Panama topraklarında yer alan Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'unu birbirine bağlayan su yoludur. Panama Kanalı 77 km. uzunluğunda,

91-300 m. 12,5-13,7 m. derinliğindedir. Panama Kanalı'ndan 2009'da 12 855 gemi geçmiş olup bunun 2 156'i tankerdir. Panama Kanalı'ndan günde 0,5-1 milyon varil taşınmaktadır (www.pancanal.com: 2010).

Panama Kanalı'nda emniyet ve güvenliği sağlamak amacıyla alınan başlıca önlemler aşağıda verilmektedir:

- Seyir yardımcılarının iyileştirilmesi
- Kilit sistemlerinin iyileştirilmesi ve yeni kilit inşaatı
- Gemi Trafik Sistemi (VTS)
- Kanalın genişletilmesi
- Pasifik ve Atlantik girişini derinleştirme
- Petrol Kirliliği Acil Eylem Planı vb.

Panama Kanalı'nda petrol trafiğine alternatif yol 1982'de inşa edilen 130 km. uzunluğunda ve günde 860 bin varil kapasiteye sahip Trans Panama boru hattıdır (Lehman Brothers: 2008)..

6.4. Malaka Boğazı

Malakka Boğazı, Malezya Yarımadası (Batı Malezya) ve Endonezya'ya bağlı Sumatra adası arasında 960 km uzunluğunda dar bir boğazdır. Malakka Boğazı 50-320 km. genişliğinde ve 11-200 mil derinliğindedir. Malakka Boğazı'ndan yılda yaklaşık 94 000 gemi, günde 189 gemi geçmekte olup günde 12-15 milyon varil petrol taşınmaktadır. Söz konusu Boğaz'ın Dünya petrol talebindeki pay: %20'dir (Lehman Brothers: 2008; www.nippon-foundation.or: 2010).

Malakka Boğazı'ndaki başlıca kaza riskleri; çatışma, karaya oturma ve bunun sonucunda petrol kirliliğidir.

Malakka ve Singapur Boğazları'ndan çok sayıda büyük petrol tankeri geçmektedir. Boğazlarda 1978-2003 arasında 888 kaza, 2001-2007 arasında ise yaklaşık 237 kaza meydana gelmiştir. Bu kazalardan sonra Endonezya, Malezya ve Singapur tarafından 1 Mayıs 1981'de "Trafik Ayırım Şemaları" tesis edilmiş olup 1997 yılında VTS işletmeye alınmıştır.

Malakka Boğazı'nda emniyet ve güvenliği sağlamak amacıyla birçok önlem alınmış olup başlıca önlemler aşağıda verilmektedir:

- Gece/gündüz gözlem sistemleri
- Gemi rotalandırma sistemleri
- Seyir yardımcılarının iyileştirilmesi
- Gemi Trafik Sistemi (VTS)
- Trafik Ayırım Şemaları
- Zorunlu Raporlama Sistemi
- Deniz Çevresi ve Kıyıları Koruma Eylem Planı
- Petrol Kirliliği Yayılım Modeli
- Deniz Otoyollarının oluşturulması
- Denizcilik Fonu (Navigation Fund) deniz emniyeti ve çevre güvenliğini arttırmak, seyir yardımcılarının iyileştirmek amacıyla 2008'de oluşturulmuştur.

Deniz Çevresi ve Kıyıları Koruma Eylem Planı bölgedeki deniz çevresi ve kıyı alanlarını geliştirmek ve korumak amacıyla hazırlanmış olup hidrografik, oşinografik, petrol kirliliği ve diğer kirlleticiler ve yayılımları ve etkileri ile ekosistemleri içermektedir.

Malakka Boğazı, bir pilot proje çerçevesinde "Elektronik Deniz Otoyolu (Marine Electronic Highway, MEH)" örnek uygulama alanı olarak seçilmiştir. Projeye Malezya, Endonezya ve Singapur ile birlikte, Uluslararası Hidrografi Dairesi (IHO), Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) de destek vermektedir. Bu sistemde elektronik haritada (ECDIS) geminin gerçek konumu su derinliğiyle ilgili gerçek zamanlı veriler, akıntı ve gel git durumu ve seyirle ilgili riskler gösterilirken AIS alıcısıyla da çevredeki diğer trafikle ilgili bilgiler alınarak kullanıcıya sunuluyor. Bu bilgiler sahilden elde edilen en son elektronik veriler ve uyarılarla birleştiğinde geminin köprüüstündeki karar vericilerin önünde ihtiyaç duydukları bütün bilgiler sunulmaktadır (www.denizhaber.com:2010; www.meh-project.com (2010).

Malakka Boğazı'ndan geçen tanker trafiğini azaltmak amacıyla Malezya'nın kuzeyinden Tayland'ın güney sınırında kadar uzayan 320

Türkiye'nin Boğazları tamamen kapatması ve iç sular rejimine tabi tutması uluslararası hukuk kuralları ve antlaşmalar dikkate alındığında olası görülmemektedir. Montrö Sözleşmesi'nin 28. maddesine göre Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi sonsuz olarak belirlenmiştir.

km'lik Trans-Peninsular (TransPen) boru hattı inşaatı devam etmekte olup boru hattının inşaatı 2014'de tamamlanacaktır. Söz konusu boru hattı Malaka Boğazı'ndan geçen petrolün %20'sini taşıyacak olup kapasitesi 2 milyon (varil/gün)'dir (Lehman Brothers: 2008).

6.5. Babül Mendep Boğazı

Babül Mendep Boğazı, Kızıldeniz'i Hint Okyanusu'na (Aden Körfezi) bağlamakta olup Yemen ile Somali kıyıları arasındadır. Babül Mendep Boğazı 32 km. uzunluğunda olup Perim Adası tarafından iki kanala ayrılmaktadır. Alexander Kanalı'nda genişlik 3 km., derinlik 30 m., Dact El Mayun Kanalı'nda 25 km., derinlik 310 m'dir. Aden Körfezi'nden dolayısıyla Babül Mendep Boğazı'ndan yılda yaklaşık 22 000 gemi geçmektedir. Söz konusu Boğaz'dan günde taşınan petrol miktarı 3,3 milyon varil olup Dünya petrol talebindeki payı %4'dir (Lehman Brothers: 2008).

Babül Mendep Boğazı'nda başlıca riskler; çatışma, karaya oturma ve bunun sonucunda petrol kirliliği, düşük düzeyde deniz haydutluğu ve terörizmdir.

Babül Mendep Boğazı'na alternatif yol olarak Suudi Arabistan'dan geçen 4,8 milyon varil/gün kapasiteli Doğu-Batı (East-West) boru hattı inşa edilmiştir (Lehman Brothers: 2008).

6.6. Hürmüz Boğazı

Tanker trafiği ve denizcilik rotalarının geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı Umman Körfezi ile Basra Körfezi arasındadır. Dünya petrol ticare-

tinin %40'ı Hürmüz Boğazı'ndan geçmekte olup gemi trafiği Asya'da (özellikle Japonya, Çin ve Hindistan) ve batıda (Süveyş Kanalı yoluyla Sumed boru hattına gitmektedir. Hürmüz Boğazı 193 km. uzunluğunda, 54 km. genişliğinde (en dar yeri 34 km. genişliğinde) 70-100 m. derinliğindedir. Boğaz'ın dar geçit, ara bölge iki millik mesafe gemi giriş ve çıkış trafiğine göre düzenlenmiştir (Lehman Brothers: 2008).

Körfez ülkeleri (Bahreyn, İran, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri) dünya petrol üretiminin yaklaşık %30'unu, karşılamakta olup söz konusu ülkeler dünya ham petrol rezervlerinin %57'sine (715 milyar varil) sahiptir.

Hürmüz Boğazı'ndan yılda 14 000 gemi günde 15 tanker geçmektedir. Hürmüz Boğazı'ndan 2006 yılında günde 16,5 milyon varil petrol taşınmış olup 2007 yılında 16 milyon varile düşmüş ve 2008 yılının ilk yarısında tekrar yükselişe geçerek 16,5-17 milyon varil petrol taşınmıştır. Söz konusu Boğaz'dan petrol ve sıvılaştırılmış doğal gaz taşıyan gemilerde de geçmektedir (US Energy Information Administration: 2008; (Lehman Brothers: 2008).

Hürmüz Boğazı'nda başlıca riskler; çatışma, karaya oturma ve bunun sonucunda petrol kirliliği, düşük düzeyde deniz haydutluğu ve terörizmdir.

Hürmüz Boğazı'nda Gemi Trafik Sistemi (VTS) tesis edilmemiş olup Trafik Ayırım Şemaları mevcuttur.

Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol trafiğini azaltmak için Suudi Arabistan ve Kızıldeniz arasında



Özellikle petrol tankeri trafiği Boğazlarda büyük bir tehlike oluşturuyor.

745 mil uzunluğunda, 5 milyon varil kapasiteye sahip Doğu-Batı (East-West Pipeline) boru hattı inşa edilmiştir (Lehman Brothers: 2008).

6.7. Torres Boğazı

Dünyada yukarıda belirtilen enerji koridoru olan dar boğazlar dışında “Özel Duyarlı Deniz Alanı” ilan edilen Torres Boğazı, Papua Yeni Gine ve Avustralya arasında yer almakta olup 90 Deniz Mili genişliğinde ve 150 deniz mili uzunluğundadır. Mercan Resifiyle sahil arasında 600 ada ve adacık yer almaktadır. Büyük Set Resifinde çoğu iç rotayı kullanan yılda 6000 civarında gemi hareketi olmaktadır. Güney Asya ve Avustralya limanları ile Yeni Zelanda, Güney Amerika, Papua Yeni Gine ve Pasifik Adaları arasında yük taşıyan büyük gemiler ile Doğu Avustralya’daki rafinerilere petrol taşıyan tankerler bu rotayı kullanmaktadır (İstikbal, C.: 2010).

Avustralya Doğusundaki Büyük Set Resifi ve Kuzeydoğusundaki Torres Boğazı’nın bir bölümünü içine alan mercan kayalıklarının korunması için IMO’ya başvurmuş olup, 1990 yılında bu bölge IMO tarafından “Özel Duyarlı Deniz Alanı” kapsamına alınmıştır (IMO Assembly Resolution A.472).

Ancak, IMO’nun Torres Boğazı konusunda aldığı kararda zorunlu kılavuzluk kabul edilmedi. Avustralya Hükümeti; IMO’nun Kararını esas alarak 1 Ekim 1991’de kendi limanlarına giden ve gelen gemiler için Torres Boğazı geçişinde zorunlu kılavuzluğu ilan etmiştir (İstikbal, C.: 2005).

Torres Boğazı’nda zorunlu kılavuzluk; 70 metre üzerindeki bütün gemiler ile boyu ne olursa olsun yüklü petrol tankerleri, sıvılaştırılmış gaz taşıyıcıları ve kimyasal madde taşıyıcıları için

geçerlidir. Özel duyarlı deniz alanlarında, eski ve standart altında olan tek cidarlı tankerlere geçiş izni verilmemektedir (İstikbal, C.: 2005; Ece, N.J.: 2007).

Sonuç ve Değerlendirme

Dünyada güçlü ülke konumunda olmanın en önemli koşullarından biri teknoloji ve proje üretip hayata geçirmektir. Dünyada gerçekleşen büyük projelerin öncelikle hayal etmek daha sonra inanmak, çalışmak ve 21. yüzyılın en önemli yatırımı olan insan kaynağına önem vererek gerçekleştiğini düşünürsek hedeflerimizi ve önceliklerimizi ne yapabileceğimize göre değil nerelere ulaşmak istediğimizin ötesinde belirlemeli ve bunlara ulaşmak için çaba sarfetmeliyiz. Türk Boğazları'ndaki tanker trafiğini, olası deniz kazalarını ve maliyeti arttıran gemi trafiğinde beklemeleri azaltmak için BTC gibi boru hatları ve su yolları gibi projeler geliştirilmeli ve hayata geçirilmelidir. Ancak söz konusu projelerin bilimsel, teknik, çevresel, mali ve hukuki olarak fizibil olması gerekmektedir. Bahsi geçen projelerde öncelikli olarak ele alınması gereken husus siyasi ve hukuki olmalıdır. Ayrıca yukarıda belirtilen hususların da dikkate alınmasının da uygun olacağı düşünülmektedir.

Dünyadaki boğaz ve kanallara baktığımızda çoğunda Gemi Trafik Sistemi (VTS)'in tesis edildiği, Acil Eylem Planlarının uygulandığını ve alternatif yol olarak boru hatlarının tercih edildiğini görmekteyiz. Ülkemizde inşa edilmiş, devam eden ve planlanan boru hatlarına ilişkin projeler aşağıda yer almaktadır.

Hazar petrolerinin dünya pazarlarına çıkışını sağlayan Boğaza alternatif bir petrol taşıma yolu 1 774 km. uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Boru hattının kapasitesi 50 milyon ton (günde 1 milyon varil)'dur.

Hazar Havzası'nda çıkarılan doğalgazı Avrupa'ya taşıyan diğer bir hat Bakü-Ceyhan-Erzurum Boru Hattı (Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı) olup toplam uzunluğu 970 km, yıllık kapasitesi

30 milyar m³'dür. Boru hattının inşasına 2004 yılında başlanmış ve 2006 yılının sonunda tamamlanmıştır.

Hazar Havzası'nda çıkarılan doğalgazı Avrupa'ya taşıyacak 3 300 km, yıllık 31 milyar m³ doğalgaz kapasitesine sahip Nabucco boru hattı boru projesi Ankara'da 13 Temmuz 2009'da hükümetler arasında imzalanan anlaşmayla başlamıştır. Boru hattının inşasına 2011'de başlanacak olup 2014'de ilk gazın Avrupa'ya verilmesi hedeflenmektedir.

Ayrıca, 555 km uzunluğunda ve 1,5 milyon varil/gün kapasiteye sahip Samsun Ceyhan (Trans Anadolu) projesinin gerçekleşmesi halinde mevcut durumda Boğazlar'dan geçecek tanker yükünün 50 milyon ton azalabileceği belirtilmektedir.

İstanbul Boğazı'ndaki tanker kazaları riskini azaltmak için alternatif diğer bir yol, 1890'larda bir Rus bilimadamı tarafından ortaya atılan geçmişte olan Karadeniz'i Marmara'ya bağlayan İzmit Körfezi, Sapanca Gölü, Sakarya üzerinden bir su yoludur. Karadeniz kökenli midye (molluskların) İzmit Körfezine gelmesi söz konusu su yolunun var olduğunu kanıtlamakta olup ayrıca, 1995 yılında Türk bilim adamlarınca da kanıtlanmıştır. İzmit-Sapanca hattında su yolu açılarak tehlikeli madde taşıyan gemiler Boğaz hattından ya da tersi, tek yönlü olarak Karadeniz'e çıkabilir (Meriç., E: 2000).

Son dönemlerde Karadeniz'de yaşanan gelişmeler dikkate alınarak, Karadeniz bölgesinde AB ulaşım alanında birtakım inisiyatiflere girilmesi bahse konu bölgede bugüne kadar sahip olduğumuz ayrıcalıklı statünün muhafaza edilmesine katkı sağlayacaktır. Bu çerçevede, özellikle Bulgaristan ve Romanya'nın AB üyeliğiyle birlikte Karadeniz'e doğru artan ticaret hacmi dikkate alınarak, bahse konu Ülkelerden geçerek Karadeniz'e ulaşan 8 No'lu (Burgaz, Varna) ve 7 No'lu (Tuna) Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının yapılması planlanan Filyos limanımız veya diğer Karadeniz limanlarımız üzerinden Ülkemize uzatılması, Boğazlarımızın yükünü hafifletebilecek, ayrıca intermodal taşımacılığa imkân vermiş olacaktır (Yaman, S.:2009).

Kanal'ın hukuki statüsüne Montrö Sözleşmesi'nde kazandığımız hakları korumak koşuluyla Montrö Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme getirmenin uygun olacağı ve ayrıca bu şekilde bir düzenlemenin ülkemizin ve Karadeniz bölgesinin barışına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.



Boğazlarla ilgili meselenin önemli bir boyutu da askeri gemilerin geçişi

Yapılması planlanan Kanal İstanbul'un uzunluğunun Süveş Kanalı uzunluğunun yaklaşık dörtte biri olduğunu düşünürsek gemilerin Kanal İstanbul'dan geçme süresi 3-4 saat olacaktır. Kanal İstanbul'da da İstanbul ve Süveş Kanalı'nda meydana gelen çatışma, karaya oturma, makine arızası gibi kazalar söz konusu olabilecektir. Kanalın İstanbul Boğazı'na göre çok daha dar ol-

ması nedeniyle kaza riskinin daha fazla olacağı düşünülmektedir. Kanalda tanker kazası olması durumunda Karadeniz'e; Dinyester, Dinyeper, Volga ve Tuna nehirleri ile kirlenme olasılığı bulunan kanalda petrol kirliliği daha fazla sorun olabilir.

Dünyada deniz ticareti artışına paralel olarak büyüyen gemi boyları ve genişlikleri nedeniyle kanal genişletme ve derinleştirme yatırımları yapılmaktadır. Olası Kanal İstanbul'un ileride daha fazla genişletilmesi ve derinliğin artırılması ihtiyacı gerekebilir. Boğazlara alternatif su yolları projelerinde bu hususlar yatırım planlarında dikkate alınmalıdır.

Montrö Sözleşmesi hem Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen hem yabancı bayraklı ticaret gemilerinin geçiş haklarını ve hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki haklarını belirleyen dünyadaki tek sözleşmedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 75 yıllık süreçte bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuştur.

Yeni bir su yolu olan Kanal İstanbul'un hayata geçirilmesi durumunda Montrö Sözleşmesine olan etkileri her yönüyle irdelenmelidir. Olası Kanal'ın hukuki statüsüne Montrö Sözleşmesi'nde kazandığımız hakları korumak koşuluyla Montrö Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme getirmenin uygun olacağı ve ayrıca bu şekilde bir düzenlemenin ülkemizin ve Karadeniz bölgesinin barışına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

İstanbul Boğazı'nda özellikle tankerlerin beklemeleri maliyete yol açmaktadır. Ancak konuya Kanal trafiği açısından bakarsak İstanbul Boğazı'nda kılavuz kaptan alma oranının 2011 yılı itibariyle %51 olduğu düşünülürse Boğazdan kılavuzluk almadan geçen gemilerin %49'u kılavuzluk ücreti vermeden İstanbul Boğazı'ndan geçmeye devam edecektir. Kılavuzluk hizmeti alan %51 oranındaki gemilerin bir kısmı ve özellikle tankerler Boğazdan emniyetli geçişi sağlayan VTS Sisteminin olması nedeniyle İstanbul Boğazı'ndan geçmeye devam edecektir. Bu durum projenin maliyetini karşılama konusunda sorun olabilir. Bu nedenle, söz konusu kanalda trafik projeksiyonlarının ve kanalı kullanma konusunda pazarlama tahminlerinin yapılması gerekmektedir. Kanaldan geçişi tercih eden daha önce İstanbul Boğazı'nı kullanan gemilerden alınan fener, tahlisiye ve patente ücretleri (sağlık resmi) de alınamayacaktır.

Sonuç olarak; İstanbul Boğazı'ndaki özellikle tanker kazaları riskini azaltmak ve çevre güvenliğini sağlamak için boru hatları ve iç su yolları gibi projeler geliştirilerek hayata geçirilmelidir. Ancak, söz konusu projeler hayata geçirilirken Boğazlardaki egemenlik haklarımızı aldığımız, gerek ülkemiz ve gerekse Karadeniz güvenliği için çok önemli ve Türkiye'nin dış politikasını güçlendiren Montrö Sözleşmesinde kazandığımız hakları korumaya devam etmemiz gerekmektedir. Kanal İstanbul'da hangi gemilerin geçeceği, zorunlu kılavuzluk ve alınacak ücretlerin Montrö'ye etkileri hukuki ve teknik boyutları ile çok iyi irdelenmelidir. Yeni kanal projelerine ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Montrö Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslararası sözleşmelere hâle getirmeden, uluslararası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına, örf ve adetine uygun olarak yapılmalıdır. Ayrıca, Montrö Sözleşmesine göre Türk Boğazları'ndan geçemeyen askeri gemilerin bu Kanaldan geçip geçemeyeceği ve bunun Montrö Sözleşmesine etkileri, ülkemiz ve Karadeniz güvenliği açısından siyasi ve hukuki olarak detaylı irdelenmelidir.

Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı ve tehlikeli yük miktarında artış Boğazların çevre güvenliğini tehdit etmektedir. 1994 yılında uygulamaya konulan ve 1998 yılında revize edilen Türk Boğazları Tüzüğü ve 31.12.2003 yılında tesis edilen Gemi Trafik Sistemi (VTS) özellikle İstanbul Boğazı'ndaki kaza riskini önemli ölçüde azaltmıştır. İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin 2010 yılında kılavuz kaptan alma oranı %51 olup kılavuz kaptan alınması teşvik edilmelidir.

İstanbul Boğazı'nda çevre güvenliğini büyük ölçüde tehdit eden 1979 yılında 95.000 petrolün denize döküldüğü ve 43 denizcinin öldüğü Independenta ve 1994 yılında 5000 ton petrolün denize dökülerek bir hafta yandığı ve 30 kişinin öldüğü Nassia kazaları meydana gelmiştir. İstanbul Boğazı'nda tanker kazalarını ve çevreye verdiği riskleri azaltmak amacıyla söz konusu projelerin hayata geçirilmesinden daha önce öncelikle ele alınması gereken konu Türk Boğazları özellikle İstanbul Boğazı'nda 'Deniz İtfaiye Teşkilatının tesis edilmesi, Acil Eylem Planlarının ve özellikle Panama Kanalı'nda uygulandığı gibi Petrol Kirliliği Acil Eylem Planı'nın hazırlanması, Boğaz'ın uygun yerlerinde yeterli malzeme, teçhizat ve deneyimli personel bulunduran Acil Müdahale Merkezlerinin acilen kurulması gerekmektedir. İstanbul Boğazı'nda söz konusu önlemler alınmadan farklı alternatiflerin hayata geçirilmesi İstanbul Boğazı'ndaki kaza riskini arttıracak olup seyir emniyeti önlemlerinin yeterince alınmasına neden olacaktır.

Türkiye'nin Boğazları tamamen kapatması ve iç sular rejimine tabi tutması uluslararası hukuk kuralları ve antlaşmalar dikkate alındığında olası görülmemektedir. Montrö Sözleşmesi'nin 28. maddesine göre Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup bu durum 1982 BMDHS'nin 36/1 ve 45/2 maddelerine de uygundur. Türk Boğazları'nın uluslararası seyir sefere kapatılmasının mümkün olamayacağı dikkate alınarak 20 Temmuz 2011'de 75. yıldönümü olan Montrö Anlaşmasının daha fazla önem arz ettiği, hassasiyet kazandığı ve korunması gerektiği düşünülmektedir.

Kaynakça

Akten, N., "Türk Boğazlarında Seyir Rejimi", *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, , 154: 4-7 (2005).

Akten, N., "Seyir Defteri İstanbul'un Boğazı ve Kanalı (I), Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası (05.05.2011).

Ece, J.,N., Akten, N., Oral N., Kanbolat H. "71. Yıl dönümünde Montrö Boğazlar Sözleşmesi", Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Araştırmalar Dergisi, Avrasya Dosyası, "Karadeniz'in Yeni Jeopolitiği", Cilt 13, Sayı: 1, s. 103- 139 (Ocak-Nisan 2007)).

www.denizcilik.gov.tr

<http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article357662.ece>

<http://www.denizhaber.com/HABER/25258/3/kilavuz-kaptan-istanbul-bogazi.html>

<http://www.pancanal.com:2010>

www.suezcanal.gov.eg:2010

www.denizcilik.gov.tr

(www.denizhaber.com:2010; www.meh-project.com (2010).

<http://www.nippon-foundation.or.jp/eng/news/20090731AidstoNavigation.html>.<http://www.pancanal.com/eng/index.html> (2010).

<http://www.meh-project.com> (2010).

<http://www.denizhaber.com/HABER/20925/1/bogazi-34deniz-elektronik-otoyolu-34-yaptilar.html> (2010).

İstikbal, C., "Türk Boğazları Yoluyla Petrol Taşımacılığı, Güvenliğe Büyük Tehdit", *Deniz Ticareti Dergisi*, 17: 32-36 (2000).

Kara,S., "Akıntılar", <http://www.denizce.com/akintisk.asp>, 1 (08.10.2004).

Suez Canal Authority, <http://www.suezcanal.gov.eg> (2010).Panama Canal Authority.

Lehman Brothers (2008), "Global Oil Choke Points", Global Equity Research Report, s.5-32.

Meriç., E., "Alternatif Geçiş: Sakarya-Sapanca Bağlantısı" *Seminer*" İstanbul, 59, 62 (2000).

Pala, C., (2002), "Avrasya Dosyası, Kazakistan-Kırgızistan Özel", Cilt: 7, Sayı: 4, s.231-252.

Toluner, S., "Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği), İstanbul, 165 (1996).

Suez Canal Authority, <http://www.suezcanal.gov.eg> (2010).Panama Canal Authority.

Tarhanlı, T. A., "Türk Boğazlarında Denge Rejimi,Hukuki ve Yapısal bir Sektörel Dernekler Federasyonu, "Açılabilmiş bir müzakere başlığı: Trans-Avrupa Ağları"(2008).

TEN-T Guidelines; *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network, amended by Decision No 1346/2001/EC regarding seaports, inland ports and intermodal terminals and Decision No 884/2004/EC.*

Yaman, Sevinç., Trans -Avrupa Ulaşım Şebekelerinin (Ten-T) Gelişimi Kapsamında Türkiye'de yürütülen Çalışmalar, Dışişleri, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, No:34, s.37-48, (2009).