

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ MADDE 35 (C) KAPSAMINDAKİ BOĞAZLAR (TÜRK BOĞAZLARI HARIÇ)*

Öğr. Gör. Deniz DOĞAN**

Öz

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'ne göre, uluslararası seyrişerferde kullanılan boğazlardan temel geçiş rejimi, transit geçiş rejimi olarak belirlenmiştir. Ancak Sözleşmenin 35 (c) maddesi uyarınca, geçişlerin yürürlükte olan ve uzun süredir devam eden uluslararası sözleşmelerle tamamen veya kısmen düzenlendiği boğazlarda transit geçiş rejimi ve zararsız geçiş rejimi uygulanmayacaktır. Uluslararası sözleşmelerin önceliğini tanıyan bu hüküm, deniz hukukunun her zaman katı kurallarla değil, tarihsel birikimi ve devletler arasındaki çıkar dengeleri gözетerek şekillendiğini göstermektedir. Bu madde temelinde, kendi özel rejimlerini koruyan ve genel kuralardan sapan az sayıda boğazın varlığı dikkat çekmektedir. Bu çalışma, BMDHS'nin 35 (c) maddesi kapsamında bulunan Danimarka, Macellan ve Åland Boğazlarının hukukî statüsünü ve geçiş rejimlerini incelemekte ve hukuki statüsü tartışmalı olan Cebelitarık Boğazı'nı ele almaktadır.

Anahtar Kelimeler

• Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Madde 35 (c) • Danimarka Boğazları • Macellan Boğazı • Åland Boğazı • Cebelitarık Boğazı.

* Bu makale 23.06.2025 tarihinde Dergimize ulaşmış olup, 02.07.2025 tarihinde birinci hakem; 04.07.2025 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Öğretim Görevlisi, İzmir Bakırçay Üniversitesi, deniz.dogan@bakircay.edu.tr, ORCID No: 0000-0001-8103-9457.

Straits within the Scope of Article 35 (c) of the United Nations Convention on the Law of the Sea (Except Turkish Straits)

Abstract

According to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the basic regime for straits used for international navigation is the transit passage regime. However, by virtue of Article 35 (c) of the Convention, in straits in which passage is regulated in whole or in part by long-standing international conventions in force specifically relating to such straits, the transit passage regime and the innocent passage regime shall not apply. This provision, which recognizes the primacy of international demonstrates that is not always shaped by rigid rules but rather by historical developments and the balance of interests among the states. Based on this article, the existence of a limited number of straits that maintain their own special regimes and derogate from general rules is noteworthy. This study examines the legal status and transit regimes of the Danish, Magellan, and Åland Straits, which fall under Article 35 (c) of the UNCLOS, and addresses the Strait of Gibraltar, whose legal status is controversial.

Key Words

• United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Article 35 (c) • Danish Straits • Strait of Magellan • Åland Strait

GİRİŞ

Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazların rejimi, uluslararası iletişim ve deniz taşımacılığının sağlanmasının yanı sıra devletlerin gittikçe artan siyasi, askeri ve ekonomik çıkarları açısından da büyük önem arz etmektedir. Bu tür boğazların, tarihin eski zamanlarından beri birçok ihtilâflara ve hatta savaşlara neden olduğu söylenebilir.¹ Bu nedenle, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar uluslararası hukukta ve deniz hukukunda tartışılan temel konulardan biri olmuştur. Bu tartışmalar ve sorunlar ışığında hazırlanan ve uluslararası seyrüseferi düzenleyen en önemli antlaşma hiç şüphesiz 10 Aralık 1982 tarihli

¹ Truva Savaşı'nın nedenlerinden birinin, Truvalıların İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kontrol etme isteği ve ayrıca Roma ve Kartaca arasındaki savaşlarda Messina, Sicilya ve Cebelitarık Boğazları'nın önemli bir etken olduğu söylenebilir. Ana G. López Martín, *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage* (1st edn, Springer 2010) Giriş.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi² ve özellikle Sözleşmenin III. Kısımıdır.

BMDHS’de yer alan “uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar” ifadesinin analizi önemlidir çünkü Sözleşmede bu ifadenin kesin bir tanımı bulunmamaktadır. BMDHS kapsamında uluslararası boğazlar, uluslararası seyrüseferde kullanılan, bir açık denizi veya münhasır ekonomik bölgeyi başka bir açık denize veya münhasır ekonomik bölgeye ya da başka bir devletin karasularına bağlayan, ilgili kıyı devletlerin karasuları genişliğinin iki katından yani 24 deniz milinden geniş olmayan doğal bir su yolu olarak tanımlanabilir.³

BMDHS yürürlüğe girmeden önce, karasularının uluslararası teamüle göre genellikle üç deniz mili olarak uygulanması nedeniyle, kıyı devletleri arasında açık deniz alanları korunuyor ve gemilerin bu alanlardan serbestçe geçişi mümkün oluyordu.⁴ Üç deniz mili genişliğinde karasuları ile, uluslararası seyrüsefer için kullanılan sadece birkaç boğaz, kıyı devletlerinin karasuları içinde kalmakta ve bu

² “BMDHS” olarak anılacaktır. Sözleşme metni için bkz. “United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)” <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2025.

³ Martin (n 1) 61. Anıl Çamyamaç, *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Hukuki Durumu* (1st edn, Adalet Yayınevi, 2012) 276. Ulusal boğaz ise, üçüncü devletleri açık denize bağlamayan ve sadece boğaz devletin deniz trafiği bulunan boğazlardır. Çamyamaç, (n 3) 278 (dn 1160). Boğazların tanımı yapılırken, coğrafi, hukukî ve işlevsel kriterler önem arz etmektedir. Bu kriterler hakkında detaylı açıklama için bkz. Martin (n 1) 45-61. İşlevsel açıdan değerlendirildiğinde, uluslararası boğazların kullanımının sadece kıyı devletleri için değil, dünya toplumu için de bir miktar önemli olması ve genel olarak hukukî rejimin ve özel olarak geçişin, kıyı devletlerinin ulusal yargı yetkisinden belirli yönlerden bağımsız olması gerekir. Eddy Somers, ‘The Legal Regime of the Danish Straits’ (Paper presented at the Symposium on the Straits Used for International Navigation, İstanbul, 16–17 November 2002) 12. Uluslararası olma kriteri açısından bilim dünyası ve uluslararası mahkemeler birçok kriter tespit etmiştir. Örnek olarak, Uluslararası Adalet Divanı (UAD), 1949 Korfı Boğazı davasında verdiği kararda, bu kriterleri boğazlardan geçen toplam gemi sayısı ve bu gemilerin temsil ettikleri bayrak devletlerinin çeşitliliği olarak belirlemiştir. İşlevsellik kriteri açısından ayrıntılı değerlendirme için bkz. Anıl Çamyamaç, ‘Japon Boğazları’ (2014) 16 DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi 4399, 4425-4427.

⁴ Üç deniz mili kuralı (three-mile rule), deniz hukuku tarihinde uzun bir süre boyunca uluslararası teamül olarak uygulanmıştır. Bu sınırın kökeni askeri bir gerekçeye dayanır; bir kıyı topunun menziline eşdeğer olduğu için “cannon-shot rule” (top atımı kuralı) olarak da adlandırılmıştır. 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında, birçok devlet karasularını bu üç deniz mili sınırıyla sınırlı tutmuştur. Bu uygulama hem deniz yetki alanlarının belirlenmesinde hem de uluslararası seyrüsefer serbestisinin korunmasında istikrar sağlamıştır. Ancak teknolojik gelişmelerle birlikte deniz altı kaynaklarına erişimin kolaylaşması ve kıta sahanlığı ile ekonomik münhasır bölge taleplerinin artması, bu dar karasuları sınırının yetersiz olduğu yönündeki tartışmaları gündeme getirmiştir. W. E. Hilbert, ‘The Three-Mile Limit of Territorial Waters’ (1938) 64(6) US Naval Institute Proceedings 804, 804-821 <<https://www.usni.org/magazines/proceedings/1938/06/three-mile-limit-territorial-waters>> Erişim Tarihi : 17 Temmuz 2025; Heinz Sigfrid Koplowitz Kent, *The Historical Origins of the Three-Mile Limit* (1954) 48(4) American Journal of International Law 537–553. Ayrıca karasularının 3 deniz mili olarak sınırlandırılmasının askeri ve teknik nedenleri, özellikle de kıyı topçuluğu bağlamında nasıl uluslararası hukuka yerleştiğine ilişkin daha fazla bilgi için bkz. Sayre Archie Swartrauber, *The Three-Mile Limit of Territorial Seas: A Brief History* (American University 1970) 46–62.

boğazlardan geçişte askıya alınamayan zararsız geçiş rejimi uygulanmaktaydı. BMDHS ile karasularının âzamî genişliğinin 12 deniz miline çıkarılması sonucu, genişliği 24 deniz miline kadar olan boğazların tamamen kıyı devletlerinin karasularına girmesi ve çok sayıda önemli boğazda⁵ hava ve deniz altı geçişinin engellenmesi endişesi doğmuştur.⁶ Bu endişelerin giderilmesi için, III. Deniz Hukuku Konferansı'nda uzun süren tartışmalar sonunda kabul edilen BMDHS ile uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar için ayrı bir bölüm oluşturulmuş ve bu bölümde boğazlardaki geçiş rejimlerine ilişkin ayrıntılı düzenlemelere yer verilmiştir.⁷ Sözleşmenin III. Kısımında yer alan geçiş rejimine ilişkin düzenlemeye göre, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan temel geçiş rejimi transit geçiş rejimidir. Bu geçiş rejimi bir sonraki başlıkta ana hatları ile ele alınacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki transit geçiş rejiminin Sözleşmede belirtilen birtakım istisnaları bulunmaktadır. Bunlardan biri ve makalenin konusu olan istisna, geçişin yürürlükte olan ve uzun süredir devam eden sözleşmelerle düzenlendiği boğazları muaf tutan 35 (c) maddesinde yer almaktadır.

I. ULUSLARARASI SEYRÜSEFERDE KULLANILAN BOĞAZLARA İLİŞKİN GENEL DÜZENLEME

BMDHS'de boğazlara ilişkin düzenleme seyrüsefer temelinde yapılmıştır. Boğaza kıyısı olan devlet, boğaz alanında seyrüsefere ilişkin konular dışında, karasuları, bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge gibi o su alanına ilişkin kuralları uygulamakta ve bu kurallar çerçevesinde düzenlemeler yapabilmektedir.⁸

BMDHS madde 34-45 arasında düzenlenen "Uluslararası Seyrüsefer İçin Kullanılan Boğazlar" başlıklı III. Kısımda transit geçiş rejimi, askıya alınamayan

⁵ Karasularının 3 milden 12 mile çıkartılması ile uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan geçen yaklaşık 126 deniz yolunun kıyı devletlerinin karasularına gireceği tahmin edilmektedir. Satya N Nandan, 'Legal Regime for Straits Used for International Navigation' in John Smith (ed), The Straits Used for International Navigation (Proceedings of the Symposium, İstanbul, 16–17 November 2002) 4.

⁶ Lewis M Alexander, 'International Straits' (1991) 64(1) International Law Studies 91, 96. 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 16/4 'e göre, açık denizlerin bir bölümü ile açık denizlerin bir başka bölümü veya bir ülkenin karasuları arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan yabancı gemilerin zararsız geçişi askıya alınamaz. Bu askıya alınamayan zararsız geçiş rejimi, denizaltıların yüzeyde seyretmesi gerekmesi ve uçakların gemiler gibi zararsız geçiş hakkıyla karşılaştırılabilecek genel bir üst uçuş hakkına sahip olmaması nedeniyle kritik iletişim hatlarını korumak için yeterli olmayacağı konusunda devletler açısından endişelere yol açmıştır. Sözleşme metni için bkz. "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone" <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21> Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2025.

⁷ Çamyamacı (n 3) 278-280.

⁸ ibid 281.

zararsız geçiş rejimi ve madde 35 (c) kapsamında değerlendirilecek boğazlar olmak üzere üç farklı geçiş rejimi bulunmaktadır.⁹ Sözleşmenin uluslararası boğazlar açısından getirdiği en önemli yenilik, karasuları genişliğinin 12 deniz miline çıkarılması karşısında boğazlardan liberal bir geçiş sistemi öngören transit geçiş hakkının temel geçiş rejimi olarak benimsenmesidir.¹⁰ Transit geçiş rejimini düzenleyen BMDHS'nin 38 ve 39. maddelerine ek olarak, 44. madde uyarınca, bu rejim kapsamında uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkı askıya alınamaz. Bu kural askeri ve ticari tüm gemiler ve boğaz üzerindeki hava sahasını kullanan uçaklar için geçerlidir. Ayrıca denizaltıların transit geçiş hakkını kullanırken su altında kalmalarına izin verilmektedir.

Boğazlardan bir diğer geçiş rejimi olan zararsız geçiş rejimi ise, iki istisnai durumda söz konusudur. Bunlardan ilki Sözleşmenin 38(1). maddesine göre, bir devletin anakarası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, adanın açık deniz tarafında seyrüsefer bakımından aynı uygunlukta başka bir yol mevcut olduğu durumlardır. İkinci durum ise, 45. madde kapsamında bir devletin karasularını, bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeye bağlayan boğazlar için geçerlidir.¹¹ BMDHS 45(2). maddesine göre, boğazlardan zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için dâhi durdurulamamaktadır. Bu bağlamda boğazlardan zararsız geçiş hakkı ile karasularından zararsız geçiş hakkı arasındaki en önemli fark, karasularından zararsız geçiş hakkı kıyı devleti tarafından askıya alınabilirken boğazlardaki zararsız geçiş hakkının askıya alınamamasıdır.¹²

Kıyı devletlerinin transit geçiş rejimi ile ilgili yetkileri Sözleşmenin 41. ve 42. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre, devletler, boğazda seyrüsefer emniyetinin sağlanması amacı ile gidiş-geliş yolları tespit etme ve trafik ayırım düzeni belirleme (ancak bu yapılırken, Uluslararası Denizcilik Örgütü'yle iş birliği gerekmektedir), seyrüsefer emniyeti ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, deniz kirliliğinin önlenmesi, balık avcılığının yasaklanması, boğaza sahilardan devletlerin gümrük, maliye, sağlık ve göç konularında mevzuatına aykırı olarak gemilere kişi ve mal alınması veya gemiden indirilmesi konularında kanun ve kuralları koyma yetkilerine sahiptir.

⁹ Anıl Çamyamaç, 'İtalya'nın Boğazları' (2017) 8(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 53, 61 -62.

¹⁰ ibid 61.

¹¹ Bu istisnalardan ilkinde Messina Boğazı, ikincisine ise Tiran Boğazı örnek gösterilebilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çamyamaç, İtalya'nın Boğazları (n 9) 63 (dn 33-34) ve 77-82.

¹² Çamyamaç, Japon Boğazları (n 3) 4423.

Kıyı devletlerinin yükümlülükleri ise, yapacağı düzenlemeler ile transit geçişi engellememe, transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için dahi durdurumama, boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup bilgileri dahilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan etme ve gemiler arasında hukuki veya fiili herhangi bir ayırım yapmamak olarak sıralanabilir.¹³ Son olarak, transit geçiş hakkını kullanan deniz ve hava araçlarının yükümlülükleri ise 39. maddeye göre, boğazda ve boğazın üzerindeki hava sahasında gecikmeksizin ilerlemek, boğaza kıyıdaş devletlerin egemenliklerine, ülke bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya BM Şartında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınmak ve Sözleşmenin III. Kısımında belirtilen diğer kurallara uymak olarak sıralanabilir.¹⁴

II. MADDE 35 (C)' NİN DEĞERLENDİRİLMESİ

BMDHS'nin 35 (c) maddesine göre, uzun süreden beri yürürlükte olan uluslararası bir antlaşmayla hukukî statüsü belirlenmiş ve geçiş rejimi kısmen veya tamamen düzenlenmiş boğazlar açısından, bu antlaşma ile getirilen rejimin devam edeceği¹⁵ yani 1982 Sözleşmesinin III. Kısımının bu boğazların hukukî rejimini etkilemeyeceği belirtilmektedir. Sözleşmenin 35 (c) maddesi kapsamında değerlendirilecek, III. Deniz Hukuku Konferansı'ndaki birçok delege ve genel olarak yazarlar tarafından kabul edilen boğazlar şunlardır: Türk Boğazları (İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı), Danimarka Boğazları (Storebælt, Lillebælt ve Øresund), Macellan Boğazı ve Åland Boğazı.¹⁶

BMDHS'de düzenlenen transit geçiş rejimine bir istisna getiren bu maddenin yorumu konusunda bazı sorular akla gelmektedir. İlk olarak maddede belirtilen “uzun süredir” ifadesi kesin bir süre belirtmemektedir. Ancak süre net olmasa da Sözleşmenin yapıldığı sırada boğazlardan geçişi düzenleyen antlaşmaların var olması ve bu boğazlardan geçiş düzenlemesinin uzun süredir

¹³ BMDHS, madde 42 ve 44.

¹⁴ Bu hak ve yükümlülüklerle ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. Çamyamaç, Japon Boğazları (n 3) 4427-4430. Ayrıca uluslararası boğazlar hakkında daha fazla bilgi için bkz. Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk (Turhan Kitabevi 2010) 271-276; Melda Sur, Uluslararası Hukukun Esasları (Beta Yayınevi 2013) 326-342.

¹⁵ Çamyamaç, Japon Boğazları (n 3) 4423.

¹⁶ Dolunay Özbek, 'Article 35 (c) Straits of the UN Law of the Sea Convention' in Thomas M Franck and Mary Ellen O'Connell (eds), Navigating Straits (Brill Nijhoff 2014) 180, 180. Belirtmek gerekir ki, 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi uzun süredir kendine özgü üzerinde anlaşmaya varılmış, hukukî bir rejime sahip boğazlar ile ilgili hüküm içermemektedir. Martin, s. 65. Türk Boğazları'nın hukuksal rejimi için bkz. Pazarcı (n 14) 276-280; Sur (n 14) 329-342; Jon M Van Dyke, 'Transit Passage through International Straits' in Aldo Chircop, Ted L McDorman and Susan J Rolston (eds), The Future of Ocean Regime-Building (Brill 2009) 175, 203-206.

uygulanıyor olması gerektiği söylenebilir.¹⁷ İkinci olarak, boğazları düzenlemesi gereken antlaşmaların türleri belirtilmemiştir. Bu nedenle, maddede belirtilen uluslararası antlaşmaların ikili veya çok taraflı olabileceğini ve herhangi bir tür antlaşma olabileceğini söylemek yerinde olur.¹⁸

Son olarak, ilgili maddede, yürürlükte bulunan uluslararası antlaşmanın boğazın hukukî rejimini kısmen veya tamamen olmak üzere iki şekilde düzenleyebileceği belirtilmiştir. Yani BMDHS madde 35 (c) kapsamına giren antlaşmalar geçişin tüm yönlerini düzenleyen ya da yalnızca bazı yönlerini düzenleyen antlaşmalar olabilir. Geçişin tüm yönleri ile ayrıntılı düzenleyen antlaşmalar açısından uygulanacak rejim nettir. Ancak geçişin kısmen düzenlendiği antlaşmalar açısından, bu antlaşmanın geçişin düzenlenmeyen kısmı ile ilgili hangi hukukî rejimin uygulanacağı sorusu gündeme gelmektedir. Bu konuda iki farklı yorum bulunmaktadır. Bunlardan ilkinde göre, hiçbir durumda geçiş rejimi Kısım III'te yer alan hükümlere dayanılarak düzenlenemeyecektir. Çünkü, madde 35 (c)'nin varlığının anlamlı bir işleve hizmet etmesi için, belirli bir geçiş anlaşmasında düzenlenmemiş olanlar da dâhil olmak üzere, geçişin tüm yönlerinin transit geçiş hükümlerinden muaf tutulacak şekilde yorumlanması gerekmektedir.¹⁹ Bu, geçişin uzun süredir devam eden Sözleşme tarafından düzenlenmeyen yönlerinin, uluslararası hukukun geleneksel kuralları tarafından düzenlenmesi anlamına gelmektedir.²⁰ İkinci yoruma göre ise, Kısım III'te yer alan rejimin madde 35 (c) kapsamında düzenlenen istisnası, yalnızca uzun süredir devam eden Sözleşmelerdeki geçiş kurallarına atıfta bulunmaktadır. Dolayısıyla, ilgili boğaza ilişkin sözleşmede düzenlenmeyen hususlara Kısım III uygulanmalıdır.²¹ Yani, geçiş rejimi bazı gemi türleri için düzenlenirken diğerleri için düzenlenmiyorsa, hakkında hüküm bulunmayan gemi türleri transit geçiş rejimine tabi olmalıdır.²²

Ayrıca belirtmek gerekir ki, madde 35 (c) kapsamında geçişin tamamen bir sözleşme ile düzenlendiği boğazlarda bile, rejimi özellikle kıyı devletinin yasama

¹⁷ Satya N Nandan and Shabtai Rosenne, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, vol II (Martinus Nijhoff 1993) 307 (as cited in Martin (n 1) 77).

¹⁸ *ibid.*

¹⁹ Özbek (n 16) 187.

²⁰ *ibid.* 187.

²¹ Martin (n 1) 77.

²² Özbek (n 16) 184.

veya uygulama yetkisi ile ilgili olarak yorumlamak için, ilgili uluslararası hukuk kurallarının belirlenmesine ihtiyaç duyulabilir. Çünkü antlaşmanın açık hükümleriyle çelişmemek kaydıyla, teâmülî uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak ele alınması gereken yeni konuların ortaya çıkma ihtimali her zaman bulunmaktadır.²³

III.MADDE 35 (C) KAPSAMINDA BULUNAN BOĞAZLAR

A. Danimarka Boğazları

Danimarka Boğazları, Danimarka yarımadasının topraklarını kateden ve çevresinde bulunan boğazları kapsamaktadır. Danimarka sınırları içinde bulunan veya Danimarka'ya bitişik olup Baltık Denizi'ne açılan tüm boğazlar için ise genel olarak Baltık Boğazları terimi kullanılmaktadır.²⁴ Danimarka'da uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar, İsveç ile Danimarka arasında bulunan Øresund (Øresund) Boğazı²⁵ ile Danimarka sınırları içinde bulunan Storebælt ve Lillebælt Boğazlarıdır.

Baltık Denizi, Danimarka Boğazları yolu ile Kattegat'a, ardından Kuzey Denizi'nin bir körfezi şeklinde değerlendirilebilecek Skagerrak aracılığıyla Kuzey Denizi'ne ve oradan Atlantik Okyanusu'na ulaşır. Kattegat oldukça sığ bir denizdir ve çok sayıda kumlu ve taşlı resif ve sıklıkla yer değiştiren zorlu akıntılar nedeniyle seyrüsefer açısından zorluklara sebep olmaktadır.

Øresund Boğazı'nın asgarî genişliği 2,1 mil ve âzamî genişliği 25 mil olup boğaz 58 mil uzunluğundadır ve doğu ucunda, en derin kısmı 26 fittir.²⁶ Ven Adası ve Saltholm Adası boğazı iki kanala bölmektedir. Kopenhag'ın bulunduğu Sjælland Adası ile ve Odense'nin bulunduğu Fyn Adası'nın arasında bulunan Storebælt Boğazı'nın genişliği 10 mil ile 15,5 mil arasında ve âzamî derinliği 197 fit olup boğazın ortasında yer alan Sprogø isimli küçük bir ada, boğazı her ikisi de benzer genişliğe sahip iki kanala ayırmaktadır. Son olarak Lillebælt Boğazı, Danimarka'ya ait Fyn ile Jylland Yarımadası arasında, ortalama 15 mil genişliğe, 31 mil uzunluğa

²³ Bir antlaşmanın geçişi bir bütün olarak düzenlemesi, boğazlarla ilgili olası her yönün (örneğin kıyı devletin yasama ve uygulama yetkisi) münhasıran ve ayrıntılı olarak ele alındığı anlamına gelmez. ibid 192.

²⁴ Baltık Boğazları, Åland Boğazı da dahil olmak üzere Baltık'taki tüm boğazlar için kullanılan bir terimdir. Baltık Denizine kıyısı olan ülkeler: Almanya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, İsveç, Letonya, Litvanya, Polonya ve Rusya'dır.

²⁵ Bu boğaz Danimarka'nın başkenti Kopenhag'ın da bulunduğu Sjælland adasını İsveç'ten ayırmaktadır. Genişliği ortalama 4 kilometre kadar olan boğazın en dar noktası Helsingør – Helsingborg arasındaki kısımdır. Øresund Boğazı, Baltık Denizi'ni Kattegat aracılığıyla Atlas Okyanusu ile bağlayan üç boğazdan biridir.

²⁶ Martin (n 1) 79.

sahip ve âzamî derinliği 266 fit olan boğazdır.²⁷ Adalar, boğazı birkaç kanala bölmektedir ve seyrüsefer için en çok kullanılan güzergâh, Jylland ve Årø kıyıları arasında bulunan bir su yolu olan Årø sund'dır. Øresund Boğazı, Baltık Denizi ile Kattegat arasındaki en kısa ve küçük gemiler tarafından sık kullanılan bir rota olmasına rağmen, Storebælt Boğazı, Øresund Boğazı'nın Kopenhag ve Malmö'nün güneyindeki yetersiz derinliği nedeniyle daha büyük gemiler tarafından en sık kullanılan güzergahtır.²⁸

Danimarka, 15. ve 19. yüzyıl arasında bu üç boğazdan geçen gemilerden vergi almıştır.²⁹ Bu vergiler, diğer devletler ve tüccarların tepkilerine yol açmış ve hatta Kopenhag tüccarları da bu vergilerden rahatsızlık duymuşlardır.³⁰ Özellikle 19. yüzyılda bu boğazlardan ücretli geçiş uluslararası bir sorun haline gelmiştir.³¹ Amerika Birleşik Devletleri ile Danimarka arasında 1826 yılında Ticaret ve Seyrüsefer Sözleşmesi imzalanmış ve ABD boğazlardan geçişlerde vergi ücretlerini ödemeyi kabul etmiştir.³² Ancak, Danimarka'nın açık denizlere bağlanan ve uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş ücreti istemesinin uluslararası kamu hukukuna aykırı olduğu gerekçesi ile ABD, 1856 yılında 1826 Sözleşmesini feshettiğini bildirmiştir.³³

Danimarka Boğazlarından geçiş ücretlerine ilişkin uygulama, 1857 yılında imzalanan Kopenhag Antlaşması ile sona ermiştir. Antlaşma, Avusturya, Belçika, Büyük Britanya, Danimarka, Fransa, Hannover, Hanse Birliği, Hollanda, İsveç, Mecklenburg-Schwerin, Norveç, Oldenburg, Prusya ve Rusya arasında

²⁷ Storebælt ve Lillebælt Boğazlarına ilişkin daha fazla coğrafi bilgi için bkz. ibid 79.

²⁸ Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 16) 198.

²⁹ Alınan bu ücretler, bir dönem Danimarka bütçesinin yaklaşık üçte ikisini oluşturmaktadır. Gunnar Alexandersson, The Baltic Straits, vol 6 (Martinus Nijhoff Publishers 1982) 70 (as cited in Van Dyke, 'Transit Passage Through International Straits (n 16) 198). Ayrıca bkz. Passage through the Great Belt (Finland v Denmark) (December 1991) Memorial of the Government of the Republic of Finland, International Court of Justice, 16 <<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/86/6885.pdf>> Erişim Tarihi 16 Haziran 2025.

³⁰ İngilizler 1801'de Kopenhag'ı bombalayarak ve 1807'de Danimarka filosuna saldırarak yüksek ücretlere karşı tepkilerini göstermişlerdir. Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 16) 199.

³¹ Bu konuda genel bilgi için bkz. Gunnar Alexandersson, The Baltic Straits, vol 6 (Martinus Nijhoff Publishers 1982).

³² 26 Nisan 1826 tarihinde Washington'da imzalanan antlaşmayı yürürlükten kaldıran ve yalnızca 8., 9. ve 10. maddelerinin geçerliliğini koruyan hükmü içeren antlaşma hakkında bilgi için bkz. Treaty of Friendship, Commerce and Navigation (with Protocol and minutes of interpretation) between the United States of America and Denmark (signed Copenhagen, 1 October 1951) <<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20421/volume-421-i-6056-english.pdf>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

³³ Nandan (n 5) 16.

imzalanmıştır.³⁴ Bu antlaşmaya göre gemiler herhangi bir gerekçe ile, Øresund, Storebælt ve Lillebælt Boğazlarından geçişte herhangi bir engellemeye tabi tutulamayacaktır.³⁵ Aynı yıl, ABD ile Danimarka arasında Washington'da imzalanan bir antlaşma ile 393 milyon dolar karşılığında Danimarka, ABD gemilerine sürekli olarak ücretsiz geçiş hakkı vermiştir.³⁶

Kopenhag Antlaşmasının dibacesinde, Antlaşmanın amacı, âkit devletler arasında veya onlar aracılığıyla mevcut olan ticaret ve denizcilik ilişkilerinin kolaylaştırılması ve Øresund, Storebælt ve Lillebælt Boğazlarından geçişlerde yabancı gemiler ve yüklerinden alınan tüm vergilerin tamamen ve kalıcı olarak kaldırılması olarak belirtilmiştir.³⁷ Kopenhag Antlaşması'nın konu ve amacının giriş bölümündeki tanımından, hükümlerinin ticaret gemilerini ilgilendirdiği anlaşılmaktadır. Bu, doğrudan dibacede kullanılan "yabancı gemiler ve yükleri" ve "ticari ilişkilere" yapılan atıftan kaynaklanmaktadır.³⁸

Antlaşmanın birinci bölümüne göre, Danimarka Kralı Kuzey Denizi'ne giderken veya Kuzey Denizi'nden gelirken Øresund, Storebælt ve Lillebælt Boğazlarından geçen gemilerden herhangi bir gümrük veya tonaj ücreti, deniz feneri ücreti, demirleme ücreti veya diğer herhangi bir gemi veya kargo ücreti almamayı taahhüt eder. Danimarka'ya yapılan bu ekonomik darbeyi yumuşatmak için, Antlaşma tarafları Danimarka'nın yıllık gelirine tekabül eden cari değerde bir tazminat ödemişlerdir.³⁹ İkinci bölüm, boğaz sularının ücretsiz olarak aydınlatılması ve işaretlenmesinin şimdiye kadarki koruma ve bakımı ile ilgilidir. Üçüncü bölüm, şimdiye kadar olduğu gibi gelecekte de Danimarka ve yabancı gemiler için Kattegat'ta kullanımı gönüllü olacak ve makul bir ücret karşılığında gerçekleştirilecek olan kılavuzluk hizmetini ele almaktadır. Dördüncü bölüm, âkit devletlerin boğazlara römorkörleri yerleştirme hakkıyla ilgili iken 5. ve 6. bölümler, Kuzey Denizi ve Baltık arasındaki karayolları veya kanallarla yapılan taşımalara

³⁴ Counter-Memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark (May 1992) Passage through the Great Belt (Finland v Denmark) ICJ, 118 para 379. <<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/86/6893.pdf>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025. Hanse Birliğinin üyeleri günümüzde dokuz ayrı ülkeye yayılmaktadır. Mecklenburg-Schwerin ve Oldenburg isimli bölgeler günümüzde Almanya sınırları içindedir.

³⁵ Copenhagen Treaty of 14 March 1857 for the Redemption of the Sound Dues, 116 C TS 357. Antlaşma hakkında bilgi için bkz. <<https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law-ohr/law-ohr-116-CTS-357.regGroup.1/law-ohr-116-CTS-357>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

³⁶ U.S. Department of State. (1951). Foreign Relations of the United States, 1951, Volume V, Document 287 s. 588. <<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1951v05/d287>> Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2025.

³⁷ Counter-Memorial Submitted by the Government of the Kingdom of Denmark, 223, para 662.

³⁸ Counter-Memorial Submitted by the Government of the Kingdom of Denmark, 277 para 680.

³⁹ Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 15) 199, fn 95.

ilişkin transit vergileri ele almaktadır. Son olarak, yedinci bölüm, İsveç ve Norveç ile imzalanacak olan Øresund Boğazı hakkındaki antlaşmayla ve Kattegat'taki aydınlatmanın bakımıyla ilgili özel düzenlemelerle ilgilidir.⁴⁰

Kopenhag Antlaşması (1857) ve aynı amaca yönelik ikili bir Antlaşma olan Washington Antlaşması ile Danimarka'nın Boğazlarda kullandığı özel haklar sona erdirilmiş, bunun sonucunda Danimarka boğazlarının hukukî durumu uluslararası hukukun yerleşik ilkeleri ile desteklenen özel rejimle düzenlenmiştir. Görüleceği üzere, Kopenhag Antlaşması'nın 1. maddesi münhasıran ticaret gemileri ve yükleri üzerindeki vergilerin kaldırılmasıyla ilgili iken, 2. madde ve devamındaki hükümler vergi uygulamasının sona erdirilmesinden bağımsız olarak, Danimarka tarafından seyrüsefer güvenliğine ilişkin üstlenilen diğer idari ve teknik sorumluluklarla ilgilidir.

Antlaşma ile ticaret gemileri için getirilen bu geçiş hakkı kapsamında, Danimarka boğazlarının hukukî statüsü, 1958 Sözleşmesi'ndeki zararsız geçiş kavramı ve savaş gemilerinin geçişi ile ilgili uluslararası teamül hukuku kurallarıyla tamamlanmıştır.⁴¹ Bu bağlamda, Kopenhag Antlaşması kapsamında olmayan savaş gemilerinin geçişlerinde, boğazlardan zararsız geçişe ilişkin uluslararası teamül hukuku kuralları uygulanır. Barış Zamanında Yabancı Savaş Gemilerinin ve Askeri Uçakların Danimarka'ya Kabulüne İlişkin Kararname'ye göre,⁴² diplomatik kanallardan izin alınması veya durma ya da demirlemenin zorunlu olduğu mücbir sebep ve diğer tehlikeli haller dışında, yabancı savaş gemilerinin Danimarka karasularında durmalarına veya demirlemelerine izin verilmemektedir.⁴³ Savaş gemilerinin, Danimarka karasularındayken ulusal bayraklarını göstermeleri ve denizaltılarının zararsız geçiş kurallarına uygun olarak yüzeyde seyretmeleri

⁴⁰ Counter-Memorial Submitted by the Government of the Kingdom of Denmark 224 para 664.

⁴¹ Counter-Memorial Submitted by the Government of the Kingdom of Denmark, 241, para 740.

⁴² Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace (May 1999) National Legislation-Doalos/Ola-United Nations

<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025. Yabancı Savaş Gemilerinin Kabulüne İlişkin 27 Şubat 1976 tarih ve 73 Sayılı Kraliyet Kararnamesi (Royal Ordinance No. 73 of 27 February 1976, Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace) bu kararname ile yürürlükten kaldırılmıştır. Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, Part 4, art 9(2).

⁴³ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, Part 2, art 3.

gerekmektedir.⁴⁴ Savaş gemileri, diplomatik kanallardan geçiş veya konaklama için önceden izin alınması halinde iç sulardan geçebilir veya iç sularda kalabilir.⁴⁵ Tehlikede olan gemiler için ise belirtilen izin ve bildirimler aranmaz. Tehlike durumunda, gemi uluslararası tehlike sinyali verecek ve Danimarka Deniz Otoritesini (muhtemelen bir Danimarka sahil radyo istasyonu aracılığıyla) bilgilendirecektir.⁴⁶ Ancak bu hükümlere, uluslararası teâmül hukukuna aykırı olduğu ve savaş gemilerinin boğazlardan su üstünden veya altından geçişi ve üst uçuşun alışılmış bir transit geçiş rejimine tâbi olması gerektiği gerekçeleri ile bazı yazarlar tarafından eleştirilerde bulunmaktadır.⁴⁷ Bu bağlamda, 1857 yılında imzalanan Antlaşma ile Danimarka Boğazlarından geçiş için kurulan rejimin, o dönem için görünüşte mümkün olan en geniş rejim olduğu ve günümüzde uluslararası teamül hukukunun müteakip gelişmeleri ışığında yorumlanması gerektiği savunulmaktadır.⁴⁸ Bu görüşlere karşıt olarak ise, bazı hukukçular, 1857 Antlaşmasının yalnızca ticari gemileri kapsadığını ve Danimarka Boğazları'nda askıya alınamayan bir zararsız geçiş rejiminin var olduğunu ifade etmişlerdir.⁴⁹ Öte yandan bazı yazarlar ise, Danimarka ve genel olarak Baltık Boğazları için uzun süredir devam eden uluslararası sözleşmeler tarafından oluşturulan ve madde 35 (c) kapsamında tanınan özel bir rejimin var olup olmadığı konusunda tartışmalarda bulunmuşlardır.⁵⁰ Ancak III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında Finlandiya, İsveç ve Danimarka delegeleri ile genel olarak hukukçular, Baltık Boğazlarının madde 35 (c) kapsamında olduğu ve hukukî statülerinin değişmeden kalması gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir.

⁴⁴ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, Part 2, art 6(2)-6(3).

⁴⁵ Hollænderdybet/Drogden ve Lillebælt'ten geçişe ve bununla bağlantılı olarak, Fyn, Endelave ve Samsø arasındaki iç sularda en kısa yoldan gerekli seyrüsefere ancak diplomatik kanallardan önceden bildirilmek kaydıyla izin verilmektedir. Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace Part 2, art 4.

⁴⁶ Özel izin olmaksızın savaş gemileri, Danimarka karasularında bilimsel veya askeri faaliyetlerde bulunamazlar. Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, Part 2, art 6.

⁴⁷ ABD de bu hükümlere benzer gerekçeler ile itiraz etmektedir. Rainer Lagoni, 'Straits Used for International Navigation: Environmental Protection and Maritime Safety in the Danish Straits' (Proc. of the Symposium on the Straits used for International Navigation, 16–17 November 2002, İstanbul – Turkey) 173.

⁴⁸ Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 16) 200.

⁴⁹ Lagoni (n 47) 170–171. Andreasen, Brüel, Lagoni, Vitzthum'ın bu konudaki görüşleri için şu kaynaklar incelenebilir: Andreasen IR, 'Commentary' in Park C (ed), The Law of the Sea in the 1980s (Law of the Sea Institute, Honolulu), 597 vd.; Erik Brüel, International Straits: A Treatise on International Law, vol 2 (Nyt Nordisk Forlag 1947); Vitzthum WG, 'The Baltic Straits' in Park C (ed), The Law of the Sea in the 1980s (Law of the Sea Institute, Honolulu 1983), 537, 542.

⁵⁰ Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 16) 201.

Danimarka Boğazlarını geçen askeri uçakların üstten uçuşu izne tâbi olmakla birlikte, Danimarka toprakları içinde uçuş veya iniş izni, yalnızca uçuştan önce yetkili Danimarka hava trafik kontrol kuruluşuna olağan bir uçuş planının sunulması halinde verilecektir.⁵¹ Ancak bu hüküm tehlikede olan hava araçlarına veya Danimarka makamlarının onayı ile insani amaçlarla uçuş gerçekleştiren hava araçlarına uygulanmamaktadır. Askeri hava araçları, sabit tesislerde ancak mühimmatsız olarak silah taşıyabilir. Uçağın seyrüseferi için gerekli olanlar dışındaki elektronik teçhizatların ise, Danimarka toprakları üzerinde askeri uçaklar tarafından kullanılmasına izin verilmemektedir.⁵²

Kopenhag Antlaşması sadece ticaret gemilerinin geçişini düzenlediğinden, Danimarka Boğazlarının geçiş rejiminin, yürürlükte olan ve uzun süredir devam eden bir sözleşme ile yalnızca kısmen düzenlendiği söylenebilir. Bununla birlikte, BMDHS'nin 35 (c) maddesi uyarınca, Danimarka Boğazları, III. Kısımın (35 (c)'nin kendisi hariç) tamamının dışında tutulmaktadır ve tüm gemi ve uçakların boğazlardan geçişi III. Kısımın kapsamı dışındadır. 1857 Antlaşması ile düzenlenen rejim, kıyı Devletinin yargı yetkisine ilişkin meseleleri de ulusal mevzuat ve teâmülî hukuka bıraktığı için bütüncül bir düzenleme niteliği taşımamaktadır.⁵³ Ancak, BMDHS'nin 35 (c) maddesi tarafından hariç tutulmayan diğer bölümleri, boğazların özel rejimini tamamlamak için uygulanabilir. Bu bağlamda, deniz seyrüseferinin güvenliğini sağlamak için kıyı devletlerine özel niteliklere sahip gemiler için deniz şeritleri ve trafik ayırım şemaları belirlemelerine izin veren II. Kısımdaki 22. madde gündeme gelebilir. Yine, Danimarka boğazlarında, kıyı devletinin çevre yasalarını zararsız geçişte bir gemiye karşı uygulama yetkisine ilişkin BMDHS madde 220 (2) geçerlidir.⁵⁴ Bu hüküm uyarınca Danimarka makamları, boğazlardan geçen bir ticaret gemisini muayene ederek Çevrenin

⁵¹ Uçuş, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından belirlenen yönergeler ve Danimarka havacılık otoriteleri tarafından belirlenen yönergelerle ilişkin hükümlere uygun olarak gerçekleştirilecektir. Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, Part 3, art 7(1)-(2).

⁵² Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, Part 3, art 7(2).

⁵³ Lagoni (n 47) 171.

⁵⁴ ibid.

Korunması Hakkında Kanunun (Miljøbeskyttelsesloven)⁵⁵ 42. maddesi uyarınca gerekli tedbirleri alabilir.

BMDHS'nin 233. maddesi uyarınca, uluslararası seyrüsefer için kullanılan bir boğaza kıyısı olan Devletler, seyir güvenliğine veya boğazdaki çevrenin korunmasına ilişkin yasaları ihlal eden yabancı gemilere karşı gerekli yaptırımlarda bulunabilirler. Bu hüküm Sözleşmenin III. Kısımında yer almadığından, resmi olarak 35 (c) maddesinin uygulama kapsamına girmemektedir. Ancak, hükmün başlığı sistematik olarak uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarla ilgili olup, III. Kısımda düzenlenen transit geçiş hakkına atıfta bulunmaktadır. Bu nedenle, III. Kısımın, bu Kısım dışında kalan boğazların rejimini dolaylı olarak etkilemesini önlemek için, madde 233'ün madde 35 (c)'ye dâhil olan boğazlar için geçerli olmadığı varsayılmalıdır.⁵⁶

Kopenhag Antlaşması ve sonrasında ABD ile imzalanan ikili Antlaşmadan bugüne kadar, tüm ulusların Baltık Denizi'ne serbest geçişini sağlamak için bir hüküm içeren Versailles Antlaşması⁵⁷ dışında, Baltık Boğazlarını ele alan başka hiçbir ikili veya çok taraflı antlaşma yapılmamıştır.⁵⁸ Danimarka Boğazlarından serbest geçiş hakkı için, 1857 yılında ABD ve diğer devletlerin tek seferlik ödediği yüksek meblağlar göz önüne alındığında, bu geçiş hakkını süresiz olarak satın aldıkları ve bu nedenle geçiş hakkının mutlak ve karşılıksız bir serbest geçiş olarak nitelendirilemeyeceği ileri sürülebilir. Bu bağlamda, savaş gemilerinin Baltık Boğazlarından serbest geçiş hakkı olup olmadığı veya gemilerin geçişi öncesinde bildirim ve yetkilendirme gerekip gerekmediği konusundaki tartışmalar devam etmektedir.⁵⁹

Sonuç olarak Danimarka'nın 1857 Kopenhag Antlaşması'nda düzenlenmeyen savaş gemileri ve deniz altılarının geçişi gibi konuları, BMDHS'de bulunan zararsız geçişle ilgili kurallara benzer olarak düzenlediği söylenebilir. Bu Antlaşmanın, kıyı devletinin yasama veya uygulama yetkileri üzerinde sınırlamalara sahip olup olmadığı konusunda ise, Antlaşmanın "herhangi bir

⁵⁵ Danish Environmental Protection Act (Miljøbeskyttelsesloven), Consolidated Act No. 241 of 13 March 2019, art 42 <<https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2019/241>> Erişim Tarihi: 21 Temmuz 2025.

⁵⁶ Lagoni (n 47) 171.

⁵⁷ Antlaşmanın 195. maddesinde, Baltık Denizi'nde serbest geçişle ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Antlaşma metni için bkz. Treaty of Peace with Germany (Treaty of Versailles) 128, art 195 <https://www.census.gov/history/pdf/treaty_of_versailles-112018.pdf> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

⁵⁸ Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 16) 199.

⁵⁹ ibid.

alıkoyma veya engellemeyi” yasaklayan 1. maddesi, Danimarka’nın karasularındaki yargı yetkisine böyle bir kısıtlama getiriyor gibi görünmektedir.⁶⁰

B. Macellan Boğazı

Güney Amerika’nın güney kesiminde okyanuslar arası bir rota olan Macellan Boğazı, doğuda Dungeness Burnu’ndan batıda Pilar Burnu’na kadar, Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu arasında yaklaşık 311 mil boyunca uzanan bir su yoludur. Boğazın genişliği yaklaşık 1,5 mil ile 22 mil arasında değişmekte olup, ortalama 4 mildir. Bu uzun su yolunda mevcut olan gelgit akıntılar, rüzgarlar, derinlik ve darlıklar gemilerin sularda gezinmesini zorlaştırmaktadır.⁶¹

Macellan Boğazı’nın geçiş rejimine ilişkin düzenlemenin temeli, Arjantin ve Şili arasında imzalanan Sınır Antlaşması’dır.⁶² 1984 yılında ise iki devlet arasında Barış ve Dostluk Antlaşması⁶³ imzalanarak, boğazlardan geçiş rejimine ilişkin durum teyit edilmiş ve boğazın doğu ağzında sınır çizgisini oluşturmuştur. 1881 tarihli Antlaşmaya göre, boğazdan geçişe ilişkin üç temel unsur bulunmaktadır. Bunlar, serbest seyir, tarafsızlaştırma ve bu amaca aykırı olabilecek tahkimat veya askeri savunma inşasının yasaklanması şeklindedir.⁶⁴

Sınır Antlaşması’nın 5. maddesi ile, Macellan Boğazı ebediyen tarafsız hâle getirilmiş ve boğazdan serbest seyir bütün milletler için güvence altına alınmıştır. Ayrıca söz konusu serbestlik ve tarafsızlığın sağlanması maksadıyla kıyılarda bu maksadı engelleyebilecek hiçbir tahkimat ve askeri savunma yapılamayacağı belirtilmiştir. Maddede belirtilen serbest seyrin geçiş özgürlüğü mü yoksa engelsiz zararsız geçişi mi ifade ettiği açık değildir.⁶⁵ Boğazlarda tarafsızlaştırma ve

⁶⁰ Özbek (n 16) 195.

⁶¹ Suyun derinliği, boğazın batı kısmında (80 ila 100 metre), doğu kısmına (50 ila 70 metre) göre daha fazladır. 1914 yılında açılan Panama Kanalı ile birlikte Atlas Okyanusu ve Büyük Okyanus arasındaki seyrüseferde kullanılan Macellan Boğazı’nın yoğunluğu büyük ölçüde azalmıştır. Zeki Koday, Saliha Koday and Çağlar Kıvanç Kaymaz, ‘Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri’ (2017) 21(3) Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 879, 899.

⁶² Antlaşma hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Boundary Treaty (Argentina–Chile) (23 July 1881) 45-46 <https://legal.un.org/riaa/cases/vol_ix/29-49.pdf> Erişim Tarihi: 15 Haziran 2025. Bu antlaşmanın özü, Şili’nin tüm Macellan Boğazı ve onun altındaki topraklar üzerindeki egemenliğinin tanınması karşılığında Patagonya’nın büyük bir kısmı üzerindeki iddialarından vazgeçmesidir.

⁶³ Antlaşma metni için bkz. Treaty of Peace and Friendship between Chile and Argentina (signed 29 November 1984, entered into force 2 May 1985) 1395 UNTS 101 <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201399/volume-1399-I-23392-English.pdf>> Erişim Tarihi 16 Haziran 2025.

⁶⁴ María Teresa Infante, ‘Straits in Latin America: The Case of the Strait of Magellan’ (1995) 26(2) Ocean Development & International Law 175, 175-176.

⁶⁵ Hugo Caminos and Vincent P Cogliati-Bantz, The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions (Cambridge University Press 2014) 98.

seyrüsefer serbestisine ilişkin Şili Dışişleri Bakanı Ibáñez tarafından 1873'te yayımlanan beyannâmeye göre, Şili seyrüseferi kalıcı bir niyet ile serbest hale getirmiştir. Bu bağlamda, deniz fenerlerinin bakımı ile denizcilerin emniyeti ve güvenliği için gerekli olan denetimler dışında hiçbir ücret veya vergi olmaksızın, Macellan Boğazı'ndan geçiş tüm ulusların gemileri için serbest olacaktır.⁶⁶ Arjantin ise, 1881 yılında imzalanan Antlaşma ile zararsız geçiş rejimini kabul ettiğinde, serbest seyrüsefere yapılan atfın, yalnızca geçiş için uluslararası genel bir kuralın olmadığı bir zamanda taraflara haklar verme amacıyla yapıldığını beyan etmiştir.⁶⁷

Antlaşmadaki seyir özgürlüğü kavramının kapsamı konusunda yazarlar farklı görüşler beyan etmişlerdir. Abribat, bu kavramın boğazdan geçen gemilerin yalnızca vergi veya harç ödeme yükümlülüğünü yasakladığını ileri sürmekte, Brüel ise kavramın anlamının daha geniş yorumlanması gerektiği fikrindedir. Ona göre, barış zamanında sadece ticari gemileri değil, savaş gemileri için de seyir özgürlüğü bulunmakta ve hatta kıyı devleti ile savaş halindeki devletlere ait savaş gemileri hariç olmak üzere, savaş zamanında da gemilerin serbest geçiş hakkı bulunmaktadır.⁶⁸

1881 Antlaşmasında belirtilen geçiş rejimi uçaklar için geçerli değildir. Boğaz üzerinden yapılan sivil uçuşlar, Şili ve Arjantin arasında, Patagonya/Magallanes bölgesinin tamamını kapsayan belirli hava trafik yönetimi anlaşmalarına tâbidir. Askeri uçuşlar için önceden özel izin talep edilmelidir. Denizaltılar açısından ise, maddede geçen serbest seyrüsefer ilkesinin denizaltılara su altından geçiş izni sağladığına ilişkin bir emare bulunmamaktadır.⁶⁹

BMDHS'nin 35 (c) maddesi kapsamında değerlendirilebilecek bir diğer antlaşma olan Barış ve Dostluk Antlaşması'nın 10. maddesi, Macellan Boğazı'nın

⁶⁶ ibid.

⁶⁷ Özbek (n 16) 195.

⁶⁸ Infante (n 64) 181. Abribat, maddede geçen tarafsızlaştırma kavramının, tarafsız bir bölge oluşturmadığını, sadece Şili ile Arjantin arasında bir yükümlülük oluşturduğunu ve Antlaşmanın yalnızca taraflar için geçerli olduğunu ileri sürmektedir. Brüel ise, bu maddeyi iki devlet arasında veya içlerinden birinin savaşan taraf olduğu üçüncü devletlerle olan savaşlarda, Arjantin ve Şili'nin birbirlerine karşı düşmanca eylemlerde bulunmalarını yasaklayan bir hüküm olarak yorumlamaktadır. Yorumlar için bkz. Erik Brüel, *International Straits: A Treatise on International Law*, vol 2 (Nyt nordisk Forlag 1947) 236-238; Jean Marie Abribat, *Le Détroit de Magellan au Point de vue International* (A Chevalier-Marescq & Cie 1902) 280.

⁶⁹ Boğazda tahkimat veya askeri savunma yapılmasına ilişkin yasaklamalar, tarafsızlaştırma ve serbest seyrüsefer ilkesi bağlamında değerlendirilmiş; bu tür yasaklamaların, denizcilik özgürlüğü üzerinde kısıtlayıcı bir etkisi olabileceği ileri sürülmüştür. Infante (n 64) 182.

doğu ucundaki geçiş rejimi ile ilgilidir. Bu maddeye göre, Arjantin herhangi bir zamanda ve hangi koşulda olursa olsun, tüm bayraklara sahip gemilerin kendi yetki suları boyunca Macellan Boğazı'na erişimi ve Boğaz'dan hızlı ve engelsiz bir şekilde seyir hakkını korumayı taahhüt eder. Maddeye göre, bu antlaşmada anlaşılan sınır, hiçbir şekilde 1881 Sınır Antlaşması'nın hükümlerini değiştirmez. Antlaşmanın 5. maddesinde belirtildiği üzere Macellan Boğazı, belirtilen şartlar altında tüm ulusların gemileri için serbest dolaşım güvencesi sağlamaktadır.

1984 Antlaşması'nın 10. maddesine göre hem Şili hem de Arjantin'in boğazdan geçiş özgürlüğünü koruma yükümlülüğünün yanı sıra Macellan Boğazı'na hızlı ve engelsiz geçişin sağlanması için Arjantin'in kendi karasularından yabancı gemilerin geçiş hakkına saygı gösterme yükümlülüğü bulunmaktadır. Ancak bu yükümlülüğün, karasularından zararsız geçiş hakkından daha geniş haklar içerdiği kesin olarak söylenmez.⁷⁰ Yine Antlaşmada, Macellan Boğazı ile Beagle Kanalı'ndaki Arjantin limanları arasındaki seyirde Şili iç suları üzerinden yapılan deniz ulaşımı için, gemilerin seyrüsefer için izleyeceği güzergâh ayrıntılı olarak belirlenmiştir.⁷¹ Bu güzergahtan geçiş, geminin kaptanına teknik danışman olarak hareket edecek olan Şilili bir kılavuz kaptan tarafından yönlendirilmelidir.

Antlaşmada öngörülmeleyen durumlarda, Arjantin gemileri uluslararası hukuk kurallarına tabi olacaktır. Gemiler geçiş sırasında, silahla tatbikat veya geçişle doğrudan ilgisi olmayan her türlü faaliyetten kaçınmalıdır.⁷² Denizaltılar ve diğer su altı araçlarının yüzeyde seyretmesi zorunludur; tüm gemiler, ışıkları açık ve bayraklarını göstererek seyretmelidir; üçten fazla Arjantin savaş gemisi tarif edilen rota boyunca aynı anda seyredemez ve gemide iniş birimleri taşıyamaz.⁷³

⁷⁰ Özbek (n 16) 196.

⁷¹ Bu güzergâh, Magdalena Kanalı, Cockburn Kanalı, Paso Brecknock veya Ocasin Kanalı, Ballenero Kanalı, O'Brien Kanalı, Paso Timbales, Beagle Kanalı'nın kuzeybatı kolu ve Beagle Kanalı meridyeni arasındadır. 1984 Treaty of Peace and Friendship between Chile and Argentina (n 61), Annex II, art 1. Marcelo Gustavo Kohen, 'Is the Internal Waters Regime Excluded from the United Nations Convention on the Law of the Sea?' in Lilian del Castillo (ed), Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea (Brill Nijhoff, 2015) 110, 116 fn 20.

⁷² Bu faaliyetler, uçak veya askeri teçhizatın gemiye indirilmesi, inmesi veya teslim alınması, kişilerin gemiye bindirilmesi veya gemiden indirilmesi, balıkçılık faaliyetleri, hidrografik araştırmalar ve Şili Cumhuriyeti'nin güvenlik ve iletişim sistemlerini bozabilecek faaliyetler olarak sıralanabilir. 1984 Treaty of Peace and Friendship between Chile and Argentina (n 63), Annex II, art 4.

⁷³ 1984 Treaty of Peace and Friendship between Chile and Argentina (n 63), Annex II, art 5-7. Ek-2 detaylandırılan bu rejim aslında yabancı bir devletin iç sular geçiş hakkına ilişkindir ve dolayısıyla boğaz rejimi ile Antlaşmanın ekinde belirtilen bu güzergahtan geçiş rejimleri aynı statüde değildir.

Sonuç olarak Sınır Antlaşması ve onu teyit eden Barış ve Dostluk Antlaşması, Macellan Boğazı'nda serbest seyir olarak nitelendirilen özel bir seyir rejimi oluşturmuştur. Arjantin ve Şili'nin BMDHS'yi onaylamadığı göz önüne alındığında, Sözleşmenin 3. Bölümünde belirtilen transit geçiş rejimi ile ilgili ilkelerin Macellan Boğazı'na ne ölçüde ve hangi koşullar altında uygulanabileceği konusunda sorular ortaya çıkabilir.⁷⁴ Bu bağlamda, Arjantin ve Şili'nin Antlaşma rejimini yorumlamak ve Antlaşmada düzenlenmeyen kısımları tamamlamak için transit geçiş kurallarının uygulanmasını kabul etmek konusunda istekli olmadıkları söylenebilir.⁷⁵

C. Åland Boğazı

Åland Boğazı, Åland Adaları ile İsveç arasında bulunmaktadır. Åland Adaları ise, Bothnia Körfezi'nin girişinde Finlandiya ve İsveç arasında yer alır ve Finlandiya'nın özerk, askerden arındırılmış bir bölgesidir.⁷⁶ Åland Denizi'ndeki İsveç kıyıları ve takımadaların batı kesiminden oluşan coğrafi boğaz ve Finlandiya kıyıları ile Takımadalar Denizi'ndeki Åland Adaları'nın oluşturduğu coğrafi boğaz, Baltık Denizi'ni Bothnia Körfezi'ne bağlar.⁷⁷

Åland Boğazı, BMDHS'nin 35 (c) maddesi uyarınca, geçiş rejimi yürürlükte olan ve uzun süredir devam eden bir sözleşme tarafından düzenlenen boğazlardan biridir. Bu nedenle, ilgili sözleşme hükümlerinin geçerliliği korunmakta ve BMDHS hükümleri bu boğaz için doğrudan uygulanmamaktadır. Finlandiya, 1996 yılında BMDHS'yi onayladığı zaman, sözleşmenin 35 (c) maddesinde öngörülen boğazlardaki transit geçiş rejimi istisnasının, Finlandiya (Åland Adaları) ve İsveç arasındaki boğaz için geçerli olduğunu teyit etmiştir.⁷⁸

⁷⁴ Infante (n 64) 185.

⁷⁵ Özbek (n 16) 196.

⁷⁶ Åland 6.700'den fazla adadan oluşmaktadır ancak mevcut 30.000'in üzerindeki nüfusun yaşadığı ada sayısı 100'ün altındadır. Navigational Regimes of Particular Straits, Åland Case Study (International Institute for Law of the Sea Studies, 2021) <<http://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-aland-case-study/>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025. Åland Adaları'nın Tahkim Edilmemesine ve Tarafsızlaştırılmasına ilişkin Sözleşmenin (n 80) amacı, Åland Adaları bölgesinin Baltık Denizi devletleri ve özellikle İsveç için bir tehdit oluşturmamasını sağlamaktır. Kleemola-Juntunen P, The Legal Regime of the Åland Strait in Oral N (ed), International Straits of the World Series (Brill Nijhoff 2019) 122, 144.

⁷⁷ Caminos ve Cogliati-Bantz (n 65) 112. Bu boğaz Ahvenanrauma Boğazı olarak da adlandırılmaktadır.

⁷⁸ Navigational Regimes of Particular Straits, Åland Case Study (n 76). Finlandiya'nın 10 Aralık 1982'de BMDHS'yi imzalarken bulunduğu beyan şu şekildedir: "Finlandiya Hükümeti, Sözleşmenin 35 (c) maddesinde öngörülen boğazlardaki transit geçiş rejimi istisnasının, Finlandiya (Åland Adaları) ve İsveç arasındaki boğaz olduğunu belirtir. Bu boğazdan geçiş, kısmen yürürlükte olan uzun süredir devam eden bir uluslararası sözleşme ile düzenlendiğinden, bu boğazdaki mevcut rejim, Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra değişmeden kalacaktır." Bahsedilen uzun süredir devam eden sözleşme, Åland Adaları'nın Tahkim Edilmemesine ve Tarafsızlaştırılmasına ilişkin 20 Ekim 1921 tarihli Sözleşmedir (n 80). Caminos ve Cogliati-Bantz (n 65) 112.

İsveç de benzer şekilde, BMDHS'yi onaylarken transit geçiş rejiminin bir istisnası olarak, bu boğazdaki geçişin kısmen de olsa 1921 Sözleşmesi ile düzenlendiğini belirtmiştir.⁷⁹ Sonuç olarak, bu boğazdan geçiş uzun süredir yürürlükte olan bir uluslararası sözleşme ile kısmen de olsa düzenlendiğinden, boğazın mevcut rejimi, BMDHS'nin yürürlüğe girmesinden sonra değişmeden kalmıştır.

Boğazın geçiş rejimini düzenleyen Åland Adaları'nın Tahkim Edilmemesi ve Tarafsızlaştırılmasına ilişkin Antlaşma'nın⁸⁰ 2. maddesinde detaylı olarak belirtilen bölgeye savaş gemilerinin girişi yasaklanmıştır.⁸¹ Bu maddeye göre, Adaların karasuları, en düşük cezir çizgisinden itibaren üç deniz mili mesafeye kadar uzanmaktadır. 4. madde uyarınca, hiçbir Devletin hiçbir askeri, deniz veya hava kuvveti, Sözleşmede tanımlanan bölgeye giremez veya burada kalamaz. 5. maddede ise bu yasağın karasularından zararsız geçiş özgürlüğüne halel getirmeyeceği belirtilmiştir. Bu bağlamda, Åland Adaları çevresinde karasuları mesafesi üç deniz mili oluşturmakta ve Antlaşma Boğazın sadece Finlandiya kısmını kapsamaktadır. Boğazın uluslararası statüsü ve 1921 Åland Sözleşmesi hükümleri nedeniyle, Finlandiya ve yabancı savaş gemilerinin bölgeye girişine belirli sınırlamalar getirilmiş ve yabancı askeri uçakların üstten uçuşu yasaklanmıştır. Ayrıca, 1921 Åland Sözleşmesi yabancı savaş gemilerine zararsız geçiş hakkı vermektedir.⁸²

Bazı yazarlar Åland Adaları'nı çevreleyen özel deniz alanı rejiminin Åland Boğazı'nı oluşturan tüm sular için geçerli olmadığını iddia etmektedir. Adaların karasularının en düşük cezir çizgisinden üç deniz miline kadar uzandığı ve bu

⁷⁹ ABD ise Åland Boğazı'nın BMDHS'nin 35 (c) maddesi kapsamına girdiğini hiçbir zaman kabul etmemiştir. Navigational Regimes of Particular Straits, Åland Case Study, 2021; Finlandiya ve İsveç, BMDHS'nin müzakereleri sırasında, transit geçiş rejimine ilişkin güvenlik endişelerini ve en dar noktasi altı deniz milini geçmeyen Åland Boğazı'ndan geçiş rejiminin zararsız geçiş hakkı çerçevesinde devam etmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Bu endişeler özetle, tüm gemiler ve uçakların, Bothnia Körfezi'nin en kuzey kısmına kadar uzanan denizin büyük bir bölümüne Åland Boğazı üzerinden geçebilecek, denizaltıların boğazda su altında seyretmesine izin verilecek, askeri uçakların üstten uçuşa hakkı olacak ve uçak gemileri faaliyetlerini kısıtlamadan icra edebilecek olmasıdır. Kleemola-Juntunen, P., 2019, s. 142.

⁸⁰ Antlaşma metni için bkz. Convention Relating to the Non-Fortification and Neutralisation of the Åland Islands (signed 20 October 1921) <<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2526&context=ils>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025. Geçiş hakları açısından Finlandiya ile ilgili "uzun süredir devam eden sözleşmeler", Åland Adaları'nın Askersizleştirilmesine İlişkin Sözleşme, Åland Adaları'nın Tahkim Edilmemesi ve Tarafsızlaştırılmasına İlişkin Antlaşma (1921) ve Sovyetler Birliği ve Finlandiya arasındaki Åland Adaları ile ilgili Antlaşma (1940)'dır. Kleemola-Juntunen (n 76) 140.

⁸¹ Bölge, Sözleşmede tanımlanan koordinatlar ve bunların karasuları ile sınırlanan adalar, adacıklar ve resiflerden oluşur ve bu sular hiçbir zaman koordinatlarla belirlenen çizgilerin ötesine geçmeyecektir.

⁸² ibid.

nedenle 1921 Åland Sözleşmesi tarafından belirlenen düz çizgi bölümlerinin dış sınırlarının ötesine geçmediği gerekçesi ile Sözleşmenin uluslararası boğazı oluşturan kalan deniz alanında etkisi olmadığını savunmuşlardır.⁸³ Buna göre, coğrafi olarak Åland Boğazı'ndan geçen ana deniz yolu İsveç'in karasuları içinde yer almaktadır. Bu nedenle geçiş, İsveç mevzuatı tarafından düzenlenir ve bu çerçevede tüm yabancı gemilerin İsveç karasularının kapsadığı Åland Boğazı'ndan zararsız geçiş hakkı vardır. Märket Resifi'nin doğusunda ise, askerden arındırılarak tarafsızlaştırılmış ve yabancı gemilerin geçişinin yapıldığı Finlandiya'nın iç sularına ait bir bölge bulunmaktadır ve bu bölgenin geçiş rejimi Sözleşme kapsamında düzenlenmektedir.

Bununla birlikte, geçişin uzun süredir devam eden sözleşmelerle tamamen veya kısmen düzenlendiği boğazlara 35 (c) maddesinin uygulanacağı ve 1921 Sözleşmesinin Åland Boğazı'nın bir bölümünü kapsayan düzenlemeler içerdiği göz önüne alındığında, boğazın tümünün transit geçiş rejiminden hariç tutulması gerektiğini belirtmekte fayda vardır.⁸⁴

IV.MADDE 35 (C) KAPSAMINDA OLUP OLMADIĞI TARTIŞMALI OLAN BOĞAZLARA ÖRNEK OLARAK CEBELİTARİK BOĞAZI

Cebelitarık Boğazı, uluslararası seyrüseferde kullanılan ana boğazlardan biridir ve ayrıca Atlantik ve Kuzey Avrupa limanları ile Akdeniz'deki limanlar arasında zorunlu bir geçiş oluşturmaları nedeni ile dünya çapındaki deniz trafiği en yoğun olan boğazlar arasındadır. Coğrafi açıdan bakıldığında Cebelitarık Boğazı, Atlantik Okyanusu ile Akdeniz'i birbirine bağlayan Avrupa ve Afrika kıtalarının uçları arasında akan su yolundan oluşur. Boğaz, İspanya'nın en güney ucu ile Fas'ın kuzey ucu arasında yer alır; 58 km (36 deniz mili) uzunluğundadır ve 12,5 km'ye kadar daralır. Boğazın kuzey doğu ucunda, Birleşik Krallık tarafından yönetilen Cebelitarık bölgesi bulunur.⁸⁵

⁸³ Bu görüşte olan yazarlara Roach, Smith ve Heintschel von Heinegg örnek verilebilir. Caminos ve Cogliati -Bantz da 1921 tarihli Sözleşmenin Boğazda mekânsal etkilerinin olmadığı sonucuna varmışlardır. Kleemola-Juntunen (n 76) 141.

⁸⁴ Ayrıca BMDHS'nin imzalanması üzerine yapılan beyanlarda yeniden teyit edilen bu yorum, diğer devletler tarafından protesto edilmemiştir ve bu nedenle Boğaz, transit geçiş rejiminin gelecekteki herhangi bir uygulamasının dışında tutulmalıdır. Kari Hakapää, 'National Interests and Policies of Finland in the Baltic Sea: A Law of the Sea Perspective' in Stiftung Wissenschaft und Politik (ed), The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation (Martinus Nijhoff Publishers 1996) 382, 396-397.

⁸⁵ Dolayısıyla şu anda boğaz üzerinde doğrudan çıkarları olan ve boğaz suları üzerinde yetki veya egemenlik iddiasında bulunan devletler Fas, İspanya ve Birleşik Krallık'tır. Víctor Luis Gutiérrez Castillo, 'Legal Regime on Navigation through the Strait of Gibraltar: The Role of its Coastal States' (2017) Terza Serie, Fascicolo II, Aprile-Giugno, Rivista Trimestrale di Dottrina Giurisprudenza Legislazione 349, 351.

Cebelitarık Boğazı, açık deniz koridorunun bulunmadığı bir boğaz olduğundan Üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'ndaki müzakereler sırasında odak noktası olan boğazlardan olmuştur. Bu bağlamda hem İspanya hem de Fas, 12 mil olarak tespit edilen karasularının kapsadığı tüm boğazlarda zararsız geçiş rejiminin geçerli olması gerektiğini savunmuşlar ve ayrıca zararsız geçiş rejiminin yalnızca ticari gemilere uygulanması gerektiğini, savaş gemileri ve denizaltılarının ise kıyı devletlerinin düzenlemelerine tabi olması gerektiğini beyan etmişlerdir.⁸⁶

Cebelitarık Boğazı'ndan geçiş rejiminin, BMDHS'nin 35 (c) maddesi kapsamında yani uzun süredir yürürlükte olan bir anlaşma ile düzenlenmiş olması durumunda, bu anlaşma hükümlerinin uygulanacağı boğazlardan biri olduğu iddiası, iki ayrı belgeye dayandırılmaktadır. Bunlardan ilki, 1865 Bildirisi'dir. Ancak bu Bildiride boğaz geçişine ilişkin açık bir rejime yer verilmemiş olup, bu nedenle söz konusu belgeye özel bir önem atfedilmemektedir.⁸⁷ İkincisi ise Cebelitarık Boğazı'nda uluslararası seyrüsefer açısından transit geçiş rejimi değil, İngiltere ve Fransa arasında imzalanan, Boğazın Fas kıyılarında tahkimat yapılmasını yasaklayan ve bu boğazda seyir özgürlüğünü garanti eden 1904 Antlaşması⁸⁸ ve bu Antlaşmanın hükümlerini teyit eden Fransa ve İspanya arasında imzalanan 1912 Antlaşmasıdır⁸⁹. 1904 Antlaşmasının BMDHS madde 35 (c) uyarınca uzun süredir uygulanan ve geçerliliğini koruyan antlaşmalar olup olmadığı tartışmalıdır. Antlaşmanın sadece bir maddesinde Cebelitarık Boğazına ilişkin hüküm bulunmaktadır ve bu hükümde yer alan serbest geçiş ifadesi kesin olarak zararsız geçiş anlamında kullanılmamaktadır. Bu maddede, serbest geçişe yapılan atfın, açık denizlerde olduğu gibi bir seyir serbestisini ifade etmediği, yalnızca boğazlar söz konusu olduğunda güvenlik nedenleriyle kıyı devletinin geçişi yasaklamamasını güvenceye aldığı yani herhangi bir boğazda var olan tüm seyir

⁸⁶ ibid 351.

⁸⁷ Jon M Van Dyke, 'The Legal Regime Governing the Gibraltar Straits' in The Straits Used for International Navigation (Proc. of the Symposium on the Straits used for International Navigation, 16-17 Nov. 2002, Istanbul – Turkey) 72, 77.

⁸⁸ Antlaşma metni için bkz. "The Entente Cordiale Between England and France" <https://avalon.law.yale.edu/20th_century/entecord.asp> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

⁸⁹ Convention between France and Spain respecting Relations in Morocco, signed at Madrid, 27 November 1912 <<https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:ohrt/law-ohrt-217-CTS-288.regGroup.1/law-ohrt-217-CTS-288>> Erişim Tarihi: 29 Temmuz 2025.

haklarını koruduğu yönündeki görüşler çoğunluktadır.⁹⁰ Tüm bunların ışığında, Cebelitarık Boğazı hakkında hüküm içeren ve İngiltere ile Fransa arasında imzalanan 1904 Antlaşmasının BMDHS madde 35 (c) kapsamında değerlendirilebilecek nitelikte özel bir geçiş rejimi öngörmediği söylenebilir. Bu nedenle, Cebelitarık Boğazı'na ilişkin geçiş rejimi, BMDHS'de düzenlenen ve uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlara uygulanan transit geçiş rejimi kapsamında ele alınmalıdır.

V.35 (C) MADDESİNE İLİŞKİN BAZI DEVLET UYGULAMALARI VE AKADEMİK YAKLAŞIMLAR

BMDHS madde 35 (c), 1982 öncesinde uzun süredir yürürlükte olan boğaz sözleşmelerini transit geçiş rejiminin dışında tutan dar ve istisnai bir hüküm olarak öne çıkmaktadır. Bu maddeye göre bir boğazda uygulanacak rejimin doğası yalnızca ilgili sözleşmeye değil, aynı zamanda zaman içinde gelişen devlet uygulamalarıyla şekillenmiş seyrüsefer teamüllerine de bağlıdır. Bu nedenle, 35 (c) kapsamındaki her boğaz sui generis bir niteliğe sahiptir. Eğer sözleşme belirsizse ve boğazda istikrarlı bir seyir teamülü oluşmuşsa, uygulamada benimsenen geçiş rejimi belirleyici hâle gelir. Buna karşın hem kullanım azsa hem de rejim belirsizse, genel uluslararası teamül hukuku devreye girer.

Madde 35 (c) kapsamındaki bir boğazın belirlenmesinde, uluslararası toplumun bu özel rejimi tanıması önemlidir. Ancak bu, tüm devletlerin sözleşmeye taraf olması gerektiği anlamına gelmez. Örneğin, ABD 1936 Montrö Sözleşmesi'ne taraf olmamasına rağmen, hükümlerine riayet etmiş; aynı şekilde 1885 Macellan Boğazı Sözleşmesi yalnızca Şili ve Arjantin arasında imzalanmış olsa da diğer devletlerce geçiş rejimi fiilen kabul edilmiştir.⁹¹ Bu çerçevede, madde 35 (c)'nin nasıl yorumlandığı ve uygulandığı, devletlerin resmî uygulamaları ve fiilî seyrüsefer pratiklerinde daha net biçimde görülebilir.

⁹⁰ Bu çerçevede, Alexander, askıya alınamayan zararsız geçiş rejiminin Korfu Kanalı Davası (1949)'na kadar ortaya çıkmadığına dikkat çekmiştir. Alexander (n 5) 96-97. İspanya, Cebelitarık Boğazı'nda zararsız geçiş rejiminin uygulanması gerektiğini savunmaktadır ve bu tutumunu iç hukuku, uygulamaları ve uluslararası beyanlarında istikrarlı biçimde sürdürmüştür. M Paz Andrés Sáenz de Santa María, 'Spain and the Law of the Sea: Selected Problems' (1994) 32(2) Archiv des Völkerrechts 202, 213; Wolff Heintschel von Heinegg, 'The Law of Naval Warfare and International Straits' (1998) 71 Naval War College International Law Studies 263, 277. Birleşik Devletler ise, 1986 yılı Nisan ayında Libya'yı bombaladığında, BMDHS'de belirlenen transit geçiş rejimini hukukî dayanak olarak göstererek uçaklarını Cebelitarık Boğazı üzerinden uçurmuştur. Van Dyke, Transit Passage through International Straits (n 16) 211.

⁹¹ William L Schachte, 'International Straits and Navigational Freedoms' in Edward L Miles and Tullio Treves (eds), The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries (University of Washington Press 1993) 17, 32-33.

ABD, transit geçiş hakkının BMDHS ile de tedvin edilen uluslararası hukukun bir parçası olduğunu ve bu hakkın ana kural, 35 (c) maddesinin ise dar yorumlanması gereken bir istisna olması gerektiğini kabul etmektedir.⁹² Nitekim ABD Deniz Kuvvetleri hukuk danışmanları, 35 (c) maddesindeki “kısmen veya tamamen” ifadesinin dar yorumlanması gerektiği görüşündedir; buna göre, uzun süredir yürürlükte olan bir sözleşme yalnızca belirli gemi türlerini kapsıyorsa, sadece bu türler 35 (c) kapsamına girer, diğer tüm durumlarda ise transit geçiş rejimi geçerli olur.⁹³ Bu yaklaşımla ABD’nin, 35 (c) maddesinin kötüye kullanılarak transit geçiş serbestisinin aşırı kısıtlanmasına engel olmak istediği söylenebilir.

Denizcilik serbestisini geleneksel olarak güçlü biçimde savunan bir devlet olan Birleşik Krallık, 1936 Montrö Sözleşmesi’ne taraf olup Türk Boğazlarındaki özel rejimi kabul etmekte, 35 (c) kapsamındaki diğer boğazlara ilişkin tarihî rejimleri düzenleyen sözleşmelere taraf olmamakla birlikte, bu rejimlere uluslararası teamül hukuku çerçevesinde saygı göstermektedir. Ancak bunun dışındaki uluslararası boğazlarda transit geçiş hakkının istisnasız uygulanmasından yanadır. Örneğin Cebelitarık Boğazı konusunda, İspanya’nın egemenlik iddialarının transit geçiş rejimini engellemesine izin vermemiş, 1997’de BMDHS’yi onaylarken Cebelitarık üzerindeki egemenliği ve bu egemenliğin bir parçası olan karasuları konusunda herhangi bir şüphe duymadığını ve Sözleşmenin Cebelitarık’a uygulanacağını açıkça beyan etmiştir.⁹⁴ Dolayısıyla Birleşik Krallık, 35 (c) kapsamındaki özel boğazlar dışında kalan tüm boğazlarda BMDHS’nin transit geçiş hükümlerinin uygulanması gerektiğini savunmakta; İspanya’nın Cebelitarık çevresindeki sulara ilişkin olarak, 35 (c) maddesinde öngörülen istisnai rejime benzer bir özel statü iddiasında bulunmasına karşı ise, Sözleşmede bu tür istisnalara yer verilmediği yönünde açık bir beyanda bulunmaktadır.⁹⁵ Bu kapsamda, Birleşik Krallık, 35 (c)’nin yalnızca sınırlı sayıdaki

⁹² İbid 31-32.

⁹³ ABD’nin yaklaşımına göre, Montreux gibi özel rejimlerin daha dar hükümler içerdiği alanlarda, özellikle hava araçlarının geçiş serbestisi gibi durumlarda, kıyı devletleri uluslararası teamül hukukuna uygun şekilde transit geçiş kurallarına riayet etmekle yükümlüdür. Schachte (n 91) 31-32.

⁹⁴ United Nations Treaty Collection. United Nations Convention on the Law of the Sea – Declarations and Reservations <https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&clang=en> Erişim Tarihi: 14 Haziran 2025.

⁹⁵ Alex Calvo, Europe, Territorial and Law of the Sea Disputes: Gibraltar – Legal Advice on Innocent Passage (CIMSEC, 4 September 2015) <<https://cimsec.org/gibraltar-legal-advice-innocent-passage/>> Erişim Tarihi: 14 Haziran 2025.

tarihî sözleşmeyle düzenlenmiş boğazlar için geçerli olduğu, Dover ve Cebelitarık gibi stratejik boğazlarda transit geçiş serbestisinin açık biçimde korunması gerektiği görüşündedir.⁹⁶

Almanya, Danimarka Boğazları konusunda, Kopenhag Sözleşmesi (1857) temelinde ve BMDHS madde 35 (c) çerçevesinde bir istisna tanınmasını kabul ederken, bu istisnanın yalnızca sözleşmede öngörülen sınırlar içinde geçerli olduğunu belirtmekte ve uygulamada transit geçiş rejimini desteklemektedir. Soğuk Savaş sonrasında Danimarka'nın savaş gemilerine yönelik sınırlamalarına itiraz eden Almanya, bu tür tek taraflı düzenlemelerin geçiş serbestisini ihlal edemeyeceğini vurgulamıştır.⁹⁷

Danimarka, 1999 yılında "Barış Zamanında Yabancı Savaş Gemileri ve Askerî Uçakların Danimarka Topraklarına Girişini Düzenleyen Kararname'yi"⁹⁸ kabul etmiştir. Söz konusu düzenleme, Danimarka Boğazlarından aynı anda üçten fazla savaş gemisinin geçişini Danimarka'nın iznine tâbi kılmaktadır. Görüleceği üzere, Danimarka 35 (c) kapsamındaki tarihî rejime dayanmakla birlikte, zaman zaman savaş gemilerine yönelik ek kısıtlamalar getirmiştir; ancak Amerika Birleşik Devletleri gibi devletler, bu yönetmeliği BMDHS ile uyumlu olmadığı gerekçesi ile hukuken tanımamaktadır.⁹⁹

Sonuç olarak, ABD ve Birleşik Krallık gibi devletler, madde 35 (c) kapsamındaki boğazlarda, sözleşmelerin kapsamı dışında kalan hususlarda (örneğin hava sahası kullanımı gibi) BMDHS'nin transit geçiş kurallarının tamamlayıcı olarak uygulanacağını ileri sürerken,¹⁰⁰ sahildevletleri bu boğazlardaki rejimin kendi sözleşmeleriyle tamamen düzenlendiğini savunma eğilimindedir. Bu noktada Finlandiya ve İsveç'in tutumuna bir parantez açmak gerekir. Finlandiya Hükûmeti, BMDHS'yi onaylarken, Åland Boğazı'nda transit geçiş rejimine istisna getiren 35 (c) hükmünün geçerli olacağına dair resmî beyan

⁹⁶ Dover Boğazı (Strait of Dover), İngiltere ile Fransa arasında yer alan, Kuzey Denizi'ni Manş Denizi'ne bağlayan dar su yoludur. Uluslararası deniz trafiği açısından son derece yoğun kullanılan bu boğaz, BMDHS kapsamında transit geçiş rejimine tâbi bir boğazdır ve herhangi bir özel tarihsel sözleşmeyle düzenlenmemiştir.

⁹⁷ United States Navy, United States Marine Corps and United States Coast Guard, The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (NWP 1-14M, MCTP 11-10B, COMDT PUB P5800.7A, March 2022) Chapter 8, 8-11 <https://stjcecmstdusgva001.blob.core.usgovcloudapi.net/public/documents/NWP_1-14M.pdf> Erişim Tarihi: 23 Haziran 2025.

⁹⁸ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace (n 42).

⁹⁹ United States Navy, United States Marine Corps and United States Coast Guard, The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (n 94) Chapter 2, 2-11.

¹⁰⁰ Schachte (n 91) 31.

sunmuş olup¹⁰¹, bu beyan geçiş rejiminin tamamen Åland Sözleşmesi (1921) ile belirlendiği yönündeki tutumunu yansıtır. İsveç de benzer bir tutumla 35 (c)'nin Åland Boğazı'na uygulanacağını beyan etmiş, böylece iki devlet bu boğazı transit geçiş rejiminin dışında tutan özel bir rejimle düzenleme konusunda ortak bir yaklaşım sergilemiştir.¹⁰² Özetle, madde 35 (c) kapsamındaki her boğaz rejimi, söz konusu “uzun süreli sözleşme” altında kurulan rejime bağlı olarak kendine özgü olduğundan, rejimin kesin niteliği, en doğru biçimde, orada geliştirilen seyirsel kullanımın kapsamı ve niteliği ile belirlenebilir.¹⁰³

Bu çerçevede, madde 35 (c) rejiminin nasıl yorumlanması gerektiğine ilişkin öğretide de çeşitli yaklaşımlar öne çıkmaktadır. Tanaka, transit geçiş rejiminin yalnızca uzun süredir devam eden tarihî sözleşmelerle sınırlandırılabilceğini, bu sınırlamanın da sadece ilgili boğaza özgü ve tarihsel bağlamla sınırlı kalması gerektiğini ifade eder.¹⁰⁴ BMDHS'de bu boğazlar tek tek sayılmasa da Türk Boğazları, Danimarka Boğazları, Macellan Boğazı ve Åland Boğazı gibi örnekler madde 35 (c) kapsamında değerlendirilmelidir. Tanaka ayrıca, Cebelitarık Boğazı'nda 1904 ve 1912 Antlaşmaları ile gemi geçiş serbestisinin teyit edilmiş olmasının, bu boğazın da 35 (c) kapsamına alınabileceğini gösterdiğine dikkat çeker.¹⁰⁵ Moore, boğazlar rejimine ilişkin analizinde madde 35 (c)'yi, yalnızca “eskiden beri yürürlükte olan” boğaz sözleşmelerini koruyan dar ve istisnai bir hüküm olarak tanımlar; bu tür boğazlarda transit geçiş hakkı doğrudan uygulanmaz.¹⁰⁶ Ona göre, 35 (c) son derece sınırlı bir istisnadır ve Cebelitarık gibi herhangi bir özel sözleşmeye tâbi olmayan stratejik boğazlarda transit geçiş rejimi tam olarak geçerlidir.¹⁰⁷ Nitekim, BMDHS müzakerelerinde de bu tür boğazların 35 (c) kapsamı dışında bırakıldığı açıkça ortaya konmuştur. Roach'a göre, 35 (c) kapsamındaki boğazlar sayıca sınırlıdır ve her biri kendine özgü (sui generis) tarihî rejimlerle düzenlenmiştir. Kıyı devleti sözleşmeye sadık kaldığı sürece bu istisna geçerli olabilir; ancak sözleşmeye aykırı şekilde geçişi kısıtlayan yeni düzenlemeler getirilirse, 35 (c) istisnası geçerliliğini yitirir ve transit geçiş rejimi

¹⁰¹ United Nations Convention on the Law of the Sea-Declarations and Reservations (n 94).

¹⁰² United Nations Convention on the Law of the Sea-Declarations and Reservations (n 94); Schachte (n 91) 35.

¹⁰³ Schachte (n 91) 32.

¹⁰⁴ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3rd edn, Cambridge University Press 2019) 101-12.

¹⁰⁵ *ibid* 101.

¹⁰⁶ John Norton Moore, 'The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea' (1980) 74 *American Journal of International Law*, 77-121 (özellikle 104-106).

¹⁰⁷ *ibid* 104-106.

devreye girer.¹⁰⁸ Tanaka 35 (c) hükmünü tarihî örnekler üzerinden esnek biçimde yorumlarken, Moore bu istisnayı yalnızca açıkça tanımlanmış birkaç sözleşmeyle sınırlayan katı bir yaklaşım öne sürer; Roach ise istisnanın geçerliliğini kıyı devletinin sözleşmeye bağlı kalmasına bağlayarak uygulamaya dayalı ve koşullu bir yaklaşım benimsemiştir. Devletlerin uygulamaları ve akademik görüşler birlikte değerlendirildiğinde, BMDHS madde 35 (c)'nin yalnızca açıkça tanımlanmış ve halen yürürlükte olan özel sözleşmelere dayanan boğazlar için geçerli, sınırlı bir istisna rejimi olarak kabul edildiği görülmektedir. Bu da transit geçişin, sözleşme kapsamında kalan boğazlar için genel kural olarak benimsendiğini; ancak 35 (c) maddesi kapsamına giren boğazlar bakımından bu rejimin doğrudan uygulanabilir bir uluslararası teamül normu olarak değerlendirilemeyeceğini ortaya koymaktadır.

SONUÇ

BMDHS, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan transit geçiş kavramına uygun olarak serbest ve engelsiz geçişi sağlar. Antlaşmaya göre transit geçiş kuraldır ve madde 35 (c) dar bir istisnadır. Bu istisna kapsamında bulunan boğazların kesin bir listesi mevcut değildir. Ancak Türk Boğazları, Danimarka Boğazları, Macellan Boğazı ve Åland Boğazı'nın bu kategoriye dahil edildiği konusunda fikir birliği bulunmaktadır. Bu boğazların geçiş rejimi, BMDHS'nin düzenlediği tarih itibarıyla uzun süredir yürürlükte olan ve geçişi kısmen ya da tamamen düzenleyen hükümler içeren kendi Sözleşmelerine göre yönetilmektedir.

Antlaşmanın boğazdan geçiş rejimini kısmen düzenlediği durumlarda, hakkında hüküm bulunmayan kısımlara ilişkin hangi hukukî rejimin uygulanacağı tartışmalıdır. Ayrıca, geçişi tamamen düzenleyen bir antlaşma olsa bile, bu antlaşmanın nasıl yorumlanacağı ve hangi uluslararası hukuk kurallarına dayanacağı da belirsizliğini korumaktadır. Geçişe dair düzenleme içermeyen konularda doğrudan transit geçiş rejiminin uygulanması gerektiğini savunan yorumlar, madde 35 (c)'nin işlevini zayıflatmakta ve amacını gölgede bırakmaktadır. Böyle durumlarda transit geçiş rejiminin uygulanabilmesi için, öncelikle bu uygulamanın boğaza kıyası olan devletler tarafından kabul edilmiş olması gerekmektedir. Belirtmek gerekir ki, bazı yorumcular ve özellikle ABD'nin

¹⁰⁸ Ashley Roach and Robert W Smith, 'International Straits' in *Excessive Maritime Claims* (Naval War College International Law Studies, vol 66, 1994) 185–194.

karşit görüşlerine rağmen, geçiş rejimini düzenleyen Antlaşmanın hüküm içermediği durumlarda, taraf devletlerin örf ve âdet kuralı olarak transit geçiş rejimini benimsemeye istekli olmadığı görülmektedir. Bu durumda, çoğunlukta olan yorumlar ve devlet uygulamaları da göz önüne alındığında, uygulanacak uluslararası hukukun ilgili kurallarının, kıyı devletinin karasularında bulunan boğazlardan geçişe, yani askıya alınamayan zararsız geçişe ilişkin kurallar olduğu söylenebilir. Bu bağlamda, transit geçişe ilişkin kuralların, özellikle taraf devletler açısından 35 (c) maddesi kapsamına giren boğazlar bakımından tamamlayıcı nitelikte bir uluslararası teamül hukuku kuralı olarak görülemeyeceği açıktır.

KAYNAKÇA

Alexander LM, 'International Straits' (1991) 64(1) International Law Studies 91-108.

Alexandersson, G. (1982). The Baltic Straits, The Hague, M. Nijhoff.

Calvo A, Europe, Territorial and Law of the Sea Disputes: Gibraltar – Legal Advice on Innocent Passage (CIMSEC, 4 September 2015) <https://cimsec.org/gibraltar-legal-advice-innocent-passage/> Erişim Tarihi: 14 Haziran 2025.

Caminos H and Cogliati-Bantz VP, The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions (Cambridge University Press 2014).

Çamyamaç A, 'İtalya'nın Boğazları' (2017) 8(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 53-90.

Çamyamaç A, 'Japon Boğazları' (2014) 16 DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi 4399-4455.

Çamyamaç A, Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Hukuki Durumu (1st edn, Adalet Yayınevi, 2012).

Gutiérrez Castillo VL, 'Legal Regime on Navigation through the Strait of Gibraltar: the Role of its Coastal States' (2017) Terza Serie II Rivista Trimestrale Di Dottrina Giurisprudenza Legislazione 349-365.

Hakapää K, 'National Interests and Policies of Finland in the Baltic Sea: A Law of the Sea Perspective' in Stiftung Wissenschaft und Politik (ed), The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation (Martinus Nijhoff Publishers 1996) 382-398.

Heinz Sigfrid Koplowitz Kent, The Historical Origins of the Three-Mile Limit (1954) 48(4) American Journal of International Law 537–553.

Infante MT, 'Straits in Latin America: The Case of the Strait of Magellan' (1995) 26(2) Ocean Development & International Law 175-187.

Kleemola-Juntunen P, 'The Legal Regime of the Åland Strait' in Oral N (ed), International Straits of the World Series (Brill Nijhoff 2019) 122-145.

Koday Z, Koday S and Kaymaz ÇK, 'Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri' (2017) 21(3) Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 879-940.

Kohen MG, 'Is the Internal Waters Regime Excluded from the United Nations Convention on the Law of the Sea?' in del Castillo L (ed), Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea (Brill Nijhoff 2015) 110-124.

Lagoni R, 'Straits Used for International Navigation: Environmental Protection and Maritime Safety in the Danish Straits' in Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation, 16–17 November 2002, Istanbul – Turkey (2002) 159-173.

López Martin AG, International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage (1st edn, Springer 2010).

M Paz Andrés Sáenz de Santa María, 'Spain and the Law of the Sea: Selected Problems' (1994) 32(2) Archiv des Völkerrechts 202–219.

Moore JN, The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1980) 74 American Journal of International Law 77-121.

Nandan SN, 'Legal Regime for Straits Used for International Navigation' in Smith J (ed), The Straits Used for International Navigation (Proceedings of the Symposium, Istanbul, 16-17 November 2002) 1-11.
Özbek D, 'Article 35 (c) Straits of the UN Law of the Sea Convention' in Franck T M and O'Connell M E (eds), Navigating Straits (Brill Nijhoff 2014) 180-198.

Pazarcı H, Uluslararası Hukuk (Turhan Kitabevi 2010).

Roach A and Smith RW, International Straits in Excessive Maritime Claims (Naval War College International Law Studies vol 66 1994) 177-229.

Sayre Archie Swarztrauber, The Three-Mile Limit of Territorial Seas: A Brief History (American University 1970).

Schachte WL, International Straits and Navigational Freedoms in Miles EL and Treves T (eds), The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries (1st edn, University of Washington Press 1993) 17-37.

Somers E, 'The Legal Regime of the Danish Straits' (Paper presented at the Symposium on the Straits Used for International Navigation, Istanbul, 16-17 November 2002) 12-19.

Sur M, Uluslararası Hukukun Esasları (Beta Yayınevi 2013).

Tanaka Y, The International Law of the Sea (3rd edn, Cambridge University Press 2019).

Van Dyke JM, 'The Legal Regime Governing the Gibraltar Straits' in The Straits Used for International Navigation (Proc. of the Symposium on the Straits used for International Navigation, 16-17 November 2002, Istanbul – Turkey) 72-85.

Van Dyke JM, 'Transit Passage through International Straits' in Chircop A, McDorman TL and Rolston SJ (eds), The Future of Ocean Regime-Building (Brill 2009) 175-232.

W. E. Hilbert, 'The Three-Mile Limit of Territorial Waters' (1938) 64(6) US Naval Institute Proceedings
<<https://www.usni.org/magazines/proceedings/1938/06/three-mile-limit-territorial-waters>> Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2025.

Wolff Heintschel von Heinegg, 'The Law of Naval Warfare and International Straits' (1998) 71 Naval War College International Law Studies 263-292.

Antlaşmalar ve Diğer Belgeler

Boundary Treaty (Argentina–Chile) (23 July 1881)
<https://legal.un.org/riaa/cases/vol_IX/29-49.pdf> Erişim Tarihi: 15 Haziran 2025.

Convention between France and Spain respecting Relations in Morocco, signed at Madrid, 27 November 1912
<<https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:ohrt/law-ohrt-217-CTS-288.regGroup.1/law-ohrt-217-CTS-288>> Erişim Tarihi: 29 Temmuz 2025.

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone”
<https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21> Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2025.

Convention Relating to the Non-Fortification and Neutralisation of the Aaland Islands (signed 20 October 1921) <<https://digital->

commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2526&context=ils> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Copenhagen Treaty of 14 March 1857 for the Redemption of the Sound Dues, 116 C TS 357 <<https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:ohrt/law-ohrt-116-CTS-357.regGroup.1/law-ohrt-116-CTS-357>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Counter-Memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark (May 1992) Passage through the Great Belt (Finland v Denmark) ICJ <<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/86/6893.pdf>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Navigational Regimes of Particular Straits, Åland Case Study (International Institute for Law of the Sea Studies, 2021) <<http://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-aland-case-study/>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace (May 1999) National Legislation-Doalos/Ola-United Nations <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1_999_Ordinance.pdf> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Passage through the Great Belt (Finland v Denmark) (December 1991) Memorial of the Government of the Republic of Finland, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/86/6885.pdf>> Erişim Tarihi 16 Haziran 2025.

The Entente Cordiale Between England and France <https://avalon.law.yale.edu/20th_century/entecord.asp > Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Treaty of Friendship, Commerce and Navigation (with Protocol and minutes of interpretation) between the United States of America and Denmark (signed Copenhagen, 1 October 1951) <<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20421/volume-421-i-6056-english.pdf>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Treaty of Peace and Friendship between Chile and Argentina (signed 29 November 1984, entered into force 2 May 1985) 1395 UNTS 101

<<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201399/volume-1399-I-23392-English.pdf>> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

Treaty of Peace with Germany (Treaty of Versailles) 128
<https://www.census.gov/history/pdf/treaty_of_versailles-112018.pdf > Erişim Tarihi: 16 Haziran 2025.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)
<https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> Erişim Tarihi: 15 Haziran 2025.

United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea – Declarations and Reservations (Montego Bay, 10 December 1982, entered into force 16 November 1994, 1833 UNTS 3, UN Reg No 31363, extended to Gibraltar by the Government of the United Kingdom)
<https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&clang=_en> Erişim Tarihi: 14 Haziran 2025.

United States Navy, United States Marine Corps and United States Coast Guard, The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (NWP 1-14M, MCTP 11-10B, COMDTPUB P5800.7A, March 2022) Chapter 2 and 8.
<https://stjececmsdusgva001.blob.core.usgovcloudapi.net/public/documents/NWP_1-14M.pdf> Erişim Tarihi: 23 Haziran 2025.