TÜRK BOĞAZLARI'NDA UYGULANAN GEÇİŞ REJİMİ VE GÜNCEL SORUNLAR: MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ'NİN FESHİ HALİNDE ORTAYA ÇIKABİLECEK SORUNLARA VE KANAL İSTANBUL PROJESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR

Serkan Kaya
201145106

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü
Danışman: Prof. Dr. Hasan Ünal

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Haziran, 2022

TÜRK BOĞAZLARI'NDA UYGULANAN GEÇİŞ REJİMİ VE GÜNCEL SORUNLAR: MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ'NİN FESHİ HALİNDE ORTAYA ÇIKABİLECEK SORUNLARA VE KANAL İSTANBUL PROJESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR

Serkan Kaya
201145106
ORCID: 0000-0002-9456-2498

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü
Danışman: Prof. Dr. Hasan Ünal

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Haziran, 2022



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

TEŞEKKÜR

Büyük düşünür Voltaire (1694-1778) “en iyi, iyinin düşmanıdır” (Le mieux est l’ennemi du bien) demiştir. Ülkemizde son dönemde var olan ideolojik kamplaşmanın da tesiri ile birçok iyi şey, en iyi/mükemmel ile karşılaştırılmakta ve ne yazık ki hak ettiği değeri görememektedir.

Lozan Barış Anlaşması ve Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi de bunlardan ikisidir. Bu sözleşmeler hakkında zamanın şartları ve mevcut güç dengeleri dikkate alınmadan yapılan değerlendirmeler ile birçok hatalı sonuca ulaşılmaktadır.

Oysa her iki Anlaşma da Türk diplomasi tarihinin yüz aklarıdır. Özellikle Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, planlanması, uluslararası kamuoyunun dikkatine sunulması ve gerçekleşmesi ile bir deha ürünüdür.

O halde en büyük teşekkür bize bu anlaşmaları miras bırakan, başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, cumhuriyetin kurucu kadrolarınadır.

Bu çalışmayı yaparken yol gösterici olarak büyük katkı sunan Prof. Dr. Hasan Ünal hocama, her aşamada destek veren Dr. İnayet Burcu Akyürek hocama ve yolumu aydınlatan arkadaşlarıma çok teşekkür ederim.

Ayrıca onlara ayırmam gereken zamanımın önemli bir kısmını bu çalışmaya ayırmama rağmen beni teşvik etmekten geri durmayan aileme ve dostlarıma da minnettarım.

Serkan Kaya

Haziran, 2022

ÖZ

TÜRK BOĞAZLARI'NDA UYGULANAN GEÇİŞ REJİMİ VE GÜNCEL SORUNLAR: MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ'NİN FESHİ HALİNDE ORTAYA ÇIKABİLECEK SORUNLARA VE KANAL İSTANBUL PROJESİ'NE İLİŞKİN TARTIŞMALAR

Serkan Kaya
Yüksek Lisans Tezi
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Yüksek Lisans
Danışman: Prof. Dr. Hasan Ünal
Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2022

Türk Boğazları tarih boyunca stratejik ve jeopolitik olarak büyük bir öneme sahip olmuştur. Bu nedenle Boğazlar konusunda tarih boyunca büyük bir mücadele yaşanmıştır. Aynı zamanda Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliği açısından da büyük bir önemi haizdir. Boğazlar'da Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ile kurulan rejim, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini doğrudan etkilemektedir. Büyük diplomatik başarılar ile elde edilen bu rejimin yeterince iyi anlaşılması ve anlatılması gerekmektedir. Montrö ile kurulan denge düzeni sayesinde Boğazlar'dan geçiş rejimi 86 yıldır değişmemiştir. Ancak Türkiye'nin bu sözleşmenin feshini uzak olmayan bir ihtimal olarak değerlendirmesi ve buna hazırlıklı olması gerekmektedir. Zira Türkiye'nin yeniden 1936 şartlarına uygun bir zemin bulması ve benzer yeni bir anlaşma tesis edebilmesi yakın vadede çok mümkün görünmemektedir.

Anahtar Sözcükler: Montrö, Boğazlar, Uluslararası Seyrüsefer, Güvenlik, Kanal İstanbul, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin Feshi, Karadeniz.

ABSTRACT

THE TRANSITIONAL REGIME APPLIED IN THE TURKISH STRAITS AND CURRENT PROBLEMS DISCUSSIONS ABOUT THE PROBLEMS THAT MAY OCCUR IN THE TERMINATION OF THE MONTRÖ TURKISH STRAITS CONTRACT AND THE CHANNEL ISTANBUL PROJECT

Serkan Kaya
Master Thesis
Department of Political Science and International Relations
MA in Political Science and International Relations
Advisor: Prof. Dr. Hasan Ünal
Maltepe University Graduate School, 2022

The Turkish Straits have been of great strategic and geopolitical importance throughout history. For this reason, there has been a great struggle over the Straits throughout history. At the same time, it is of great importance for the security of the states bordering the Black Sea. The regime established in the Straits with the Montreux Convention on the Turkish Straits directly affects the security of Turkey and the states bordering the Black Sea. This regime, which has been achieved with great diplomatic success, needs to be understood and explained well enough.Thanks to the balance system established with Montreux, the transit regime through the Straits has not changed for 86 years. However, Turkey should consider the termination of this agreement as a possibility and be prepared for it. Because it does not seem very possible for Turkey to find a suitable ground for 1936 conditions and to establish a similar new agreement in the near term.

Keywords: Montreux, Straits, International Navigation, Security, Kanal Istanbul, Termination of Montreux Convention on Turkish Straits, Black Sea.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
TEŞEKKÜR iv
ÖZ v
ABSTRACT vi
TABLOLAR LİSTESİ xii
KISALTMALAR xiii
ÖZGEÇMİŞ xiv
GİRİŞ 1
BÖLÜM 1. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE TÜRK BOĞAZLARI VE LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ 7
BOĞAZ KAVRAMI, MİLLİ VE MİLLETLERARASI BOĞAZLAR 7
1. BOĞAZ KAVRAMI 7
1.1. Boğaz Türleri 9
1.1.1. Ulusal Boğazlar 9
1.1.2. Uluslararası Boğazlar 9
1.2. Türk Boğazları 10
1.2.1. İstanbul Boğazı 10
1.2.2. Marmara Denizi 11
1.2.3. Çanakkale Boğazı 11
1.3. Boğazlar'ın Stratejik Ve Jeopolitik Önemi 11
1.3.1. Boğazlar'da Türk Egemenliği 13
1.3.2. Türk Egemenliğinde Boğazlar'dan Geçiş Rejimi 13
1.3.2.1. Kayıtsız Egemenlik Dönemi (1453-1809) 13
1.3.2.2. 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması 14
1.3.2.3. 1798 İstanbul Antlaşması 14
1.3.2. İkili Antlaşmalarla Düzenleme Devresi (1809-1841) 15
1.3.2.1. Kale-İ Sultaniye (Çanakkale) Anlaşması 15
1.3.2.2. Edirne Anlaşması 16

1.3.2.3. Hünkâr İskelesi Anlaşması 17
1.3.3. Çok Taraflı Anlaşmalarla Düzenlenme Dönemi 17
1.3.3.1. Londra Boğazlar Sözleşmesi 17
1.3.3.2. Paris Anlaşması Ve Paris Boğazlar Sözleşmesi 18
1.3.3.3. Karadeniz Hakkında Londra Anlaşması 19
1.3.3.4. Berlin Anlaşması 20
1.4. Birinci Dünya Savaşı Dönemi 22
1.4.1. Birinci Dünya Savaşı'nda Boğazlar'ın Durumu 22
1.4.2. Mondros Ateşkes Anlaşması 24
1.4.3. Sevr Anlaşması 25
1.5. Türkiye Döneminde Boğazlar 27
1.5.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi 27
1.5.1.1. Tarafların Görüşleri 29
1.5.1.1.1. İngiltere'nin Görüşü 29
1.5.1.1.2. Sovyetler Birliğinin Görüşü 30
1.5.1.1.3. Türkiye'nin Görüşü 31
1.5.1.2. Lozan Barış Konferansında Boğazlarla İlgili Tartışmalar 32
1.5.1.3. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle Oluşturulan Yeni Rejim 36
1.5.1.3.1. Ticaret Gemileri Bakımından 37
1.5.1.3.1.1. Barış Zamanında 37
1.5.1.3.1.2. Savaş Zamanında 37
1.5.1.3.2. Savaş Gemileri 38
1.5.1.3.2.1. Barış Zamanında 38
1.5.1.3.2.2. Savaş Zamanında 39
1.5.1.3.3. Boğazların Silahsızlandırılması 39
1.5.1.3.4. Boğazlar Komisyonu'nun Kurulması 39
1.5.1.3.5. Boğazlar Rejiminin Teminatı 40
1.5.2. Sevr Antlaşması İle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Karşılaştırılması 41
BÖLÜM 2. MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ 43
2.1. Hazırlık Aşaması 43
2.1.1. Sözleşmeye Giden Yol 43
2.1.2. Dünya Barışının Yeniden Tehlikeye Girmesi 43
2.1.3. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne Taraf Devletlere Gönderdiği Nota 46

2.1.4. Türkiye'nin Notasına Diğer Devletlerin Yaklaşımı 48
2.2. Montrö Konferansı'nın Toplanması 49
2.3. Tarafların İleri Sürdüğü Görüşler 51
2.3.1. Türkiye'nin Görüşleri 51
2.3.2. Sovyetler Birliği'nin Görüşü 53
2.3.3. İngiltere'nin Görüşü 54
2.4. Montrö'de Kurulan Düzenin Esasları 54
2.4.1. Boğazlar'ın Yeniden Silahlandırılması 55
2.4.2. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması Ve Yetkilerinin Türkiye'ye Devri 57
2.4.3. Boğazlar'dan Geçiş Rejimi 58
2.4.3.1. Ticaret Gemilerinin Geçiş Rejimi 58
2.4.3.1.1. Barış Zamanında 59
2.4.3.1.2. Savaş Zamanında 59
2.4.3.1.2.1. Türkiye'nin Savaşan Olmaması Halinde 60
2.4.3.1.2.2. Türkiye'nin Savaşan Olması Halinde 61
2.4.3.1.2.3. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde 61
2.4.3.2. Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi 62
2.4.3.2.1. Barış Zamanında 63
2.4.3.2.1.1. Boğazlardan Geçişe İlişkin Sınırlamalar 64
2.4.3.2.1.1.1. Formalitelere İlişkin Sınırlamalar 64
2.4.3.2.1.1.2. Gemilerin Sınıflarına İlişkin Sınırlamalar 64
2.4.3.2.1.1.3. Gemilerin Tonajlarına İlişkin Sınırlamalar 65
2.4.3.2.1.1.4. Gemilerin Sayılarına İlişkin Sınırlamalar 65
2.4.3.2.1.2. Nezaket Ziyaretleri 65
2.4.3.2.1.3. Karadeniz'e Kıyıdaş Olan Devletlere Tanınan İstisnalar 65
2.4.3.2.1.4. Karadeniz'de Bulunmaya İlişkin Sınırlamalar 66
2.4.3.2.2. Savaş Zamanında 67
2.4.3.2.2.1. Türkiye Savaşan Değilse 67
2.4.3.2.2.2. Türkiye Savaşan İse 68
2.4.3.2.3. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde 69
2.4.3.2.4. Uçaklar 70
2.4.3.3. Altın-Frank Esası 70
2.4.3.4. Sözleşme'nin Sona Erdirilmesi Yöntemi 73
2.4.3.5. Sözleşme'nin Değiştirilmesi Yöntemi 74

2.4.3.6. Sözleşme'nin Feshi Halinde Uygulanacak Yeni Rejim Nasıl Belirlenecektir 75
BÖLÜM 3. MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ'NİN İMZALANMASINDAN SONRAKİ DÖNEM 82
3.1. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ 82
3.2. Yalta Ve Potstam Konferansları'nda Türk Boğazlar'ı 86
3.2.1. Yalta Konferansı 86
3.2.2. Potsdam Konferansı 88
3.2.2.1. Abd Ve İngiltere Notaları 89
3.2.2.2. Sovyetler Birliği Notası Ve Türkiye'nin Cevabı 90
3.2.2.3. İkinci Sovyet Notası Ve Türkiye'nin Cevabı 92
3.3. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Türk Boğazları'nda Yaşanan Sorunlar 95
3.3.1. Artan Deniz Trafiğinin Oluşturduğu Riskler 95
3.3.1.1. Kazak Ve Bakü-Hazar Petrollerinin Taşınması 96
3.3.1.2. Main-Tuna, Tuna-Ren İç Suyollarının Bağlanması 97
3.3.1.3. Dünya Ticaretinde Meydana Gelen Artış 97
3.3.2. Artan Deniz Trafiğinin Sonuçları 99
3.3.2.1. Can Güvenliğine İlişkin Riskler 99
3.3.2.2. Çevre Güvenliğine Yönelik Riskler 101
3.4. 1994 Boğazlar Tüzüğü 103
3.4.1. Yapılan Çalışmalar 103
3.4.2. Tüzüğün Yürürlüğe Girmesi 104
3.4.2.1. 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün Getirdiği Kurallar 104
3.4.2.2. Tüzüğün Yürürlüğe Girmesi İle Birlikte Ortaya Çıkan Uluslararası Tartışmalar 107
3.4.2.2.1. Imo Onayına Sunulması Nedeniyle Yaşanan Tartışmalar 107
3.4.2.2.2. Yeni Tüzüğe Uluslararası Muhalefet 108
3.4.2.2.3. Türkiye'nin Muhaliflere Cevapları 109
3.4.2.2.3.1. Tüzüğün Montrö Sözleşmesi'ne Aykırı Olduğuna İlişkin İtirazlara Cevaplar 109
3.4.2.2.3.2. Türkiye'nin Petrol Naklini Engellemeye Çalıştığı İtirazlarına Karşı Cevapları 111
3.5. 1998 Boğazlar Tüzüğü 112
3.6. Yeni Kanal Projeleri Ve Montrö Sözleşmesi'ne Olası Etkileri 114
3.6.1. Kanal İstanbul Projesi 114

3.6.1.1. Kanal İstanbul'un Hukuki Değerlendirmesi 116
3.6.1.2. Kanal İstanbul Projesi'nin Montrö Sözleşmesi Kapsamında Değerlendirilmesi 117
3.6.1.2.1. Savaş Gemileri Açısından 118
3.6.1.2.2. Ticaret Gemileri Açısından 119
3.6.1.2.3. Geçen Tankerlerin Kanala Yönlendirilmesi 119
SONUÇ 127
EKLER 136
KAYNAKÇA 153

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Konteyner Taşımaları

Tablo 2. Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)

Tablo 3. İstanbul Boğazı Kaza Ayrıntıları

Tablo 4. Yıllara göre kaza yüzdeleri

Tablo 5. İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemi Sayıları

Tablo 6. İstanbul ve Çanakkale Boğazları Tanker Trafiği

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

BMDHS : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

IMF : International Money Fond (Uluslararası Para Fonu)

IMO : International Maritime Organization(Uluslararası Denizcilik Örgütü)

km : kilometre

m. : metre

Mad : Madde

NATO : North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)

Osmanlı : Osmanlı İmparatorluğu

s. : sayfa

SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

UAD : Uluslararası Adalet Divanı

VTS : Vessel Traffic System

93 Harbi : 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı

USD : Amerikan Doları

LPG : Likit petrol gazı

TTA : Taktik tekerlekli araç

TCH : Chemical (kimyasal) tanker

ÖZGEÇMİŞ

Serkan Kaya

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2020	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Ls.	1996	İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi
Lise	1994	Kurtköy Lisesi

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2001-	Avukat

GİRİŞ

Türk Boğazları, dünyada deniz trafiğine açık boğazlar arasında siyasi, ekonomik ve stratejik açıdan en önemli boğazlardan ikisidir. Prof. Dr. Cemil Bilsel 1948 yılında yazdığı "Türk Boğazları" adlı yapıtında "*Yıl geçmez ki, onun birçok günlerinde Boğazlar'a dair bir haber, bir demeç veya bir yazı bu basında yer almasın. Bununla beraber Boğazlar'ın gerçek durumunu ve Türkiye için önemini dünyanın gereği gibi kavrayabilmiş olduğunu sanmıyorum*" demiştir. Aradan geçen 74 yıla rağmen aynı cümleleri bugün de kurmak mümkündür.

700 yıla yakın zamandır Türk egemenliğinde olan Çanakkale ve İstanbul Boğazları, tarihin her döneminde olduğu gibi bugün de stratejik önemlerini korumaya devam etmektedir. Sahip olan devlete büyük avantajlar sağlayan bu eşsiz Boğazlar, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin hemen her devirde uluslararası ilişkiler stratejisini doğrudan etkilemiştir.

Boğazlar, İstanbul'un fethinden 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar mutlak Türk egemenliğinde kalmıştır. Bu dönemde İmparatorluğun kadim kuralı olarak da bilinen "Boğazlar'ın yabancı gemilere kapalılığı" ilkesi uygulanmıştır. Her ne kadar Osmanlı İmparatorluğu, yabancı devletlere tanıdığı kapitülasyonlar nedeniyle zaman içinde yabancı ticaret gemileri Boğazlar'dan geçebilmiş ise de, bu egemen bir devletin kendi yetkileri ile aldığı bir karar olduğu için mutlak egemenliği değiştirmemiştir.

Küçük Kaynarca Anlaşması ile kadim kural değişmeye başlamış ve Boğazlar'da yabancı ticaret ve savaş gemileri görünmeye başlamıştır. Boğazlar'da kadim kuralın zaman zaman yeniden uygulanacak olması, Osmanlı İmparatorluğu'nun yeniden mutlak egemen olmasından değil yabancı güçlerin bu şekilde olmasını istemesinden kaynaklanmıştır.

İkili ve çok taraflı anlaşmalarla düzenlenen ve Osmanlı'nın yabancı güçler arasında bir denge rejimi kurmasının en önemli argümanı olan Boğazlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun uzun süre ayakta kalmasının da en önemli sebebidir. Zira İngiltere, Rusya ve zaman zaman da Fransa Boğazlar'ı paylaşamamışlardır. Bu bölgeyi kendisi ele

geçiremeyecekse Osmanlı'da kalmasını istemiş ve başka bir güçlü devletin burayı ele geçirmesini engellemek istemişlerdir. Denilebilir ki Osmanlı'nın uzun yıllar başarı ile sürdürdüğü yabancı güçler arasında denge kurma politikasının hem anahtarı hem de amacı Boğazlar'dır.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar bu şekilde devam eden süreç, İngiltere ve Rusya'nın büyük savaş öncesinde Osmanlı'yı paylaşmak konusunda anlaşması ile yeni bir döneme girmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşta yenilmesi ile Boğazlar 1453'den beri ilk kez Osmanlı egemenliğinden çıkmıştır. Mondros ile başlayan ve Sevr ile devam eden karanlık günlerde Boğazlar, yabancı güçlerin kontrolü altındadır. Tarihi bir vesika olarak her Türk gencinin bilmesi gereken Mustafa Kemal'i Samsun'a götürecek olan Bandırma vapurunun İstanbul'dan çıkışı İngiliz generalin imzaladığı bir vize ile olmuştur. Sevr her ne kadar onaylanmamışsa da, Sevr de öngörülen rejim Boğazlar'da bir süre fiilen uygulanmıştır. Türk Boğazları yabancı gemilerin sınırsız geçişine açılmıştır. Geçişleri uluslararası bir komisyon düzenlemiştir.

Her ne kadar Mustafa Kemal Atatürk liderliğinde başlatılan Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması ile birlikte Boğazlar Bölgesi yeniden Türk egemenliğine girmiş ise de Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar'dan geçişi kontrol etme görevi Türk Hükûmetine verilmemiş yetkileri Sevr'e göre azaltılmış yeni bir uluslararası komisyona verilmiştir. Ayrıca Boğazlar bölgesinin askerden arındırılması hükme bağlanmıştır. Lozan Barış Anlaşması'na ek olarak düzenlenen Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazlar konusunda Türkiye'yi tatmin etmeyecek şekilde düzenlenmesinin birçok sebebi vardır. Dünyanın en güçlü devletlerinin ısrarlı tavırları, Türkiye'nin uluslararası arenada yaşadığı yalnızlık, uzun süren savaş sonrası toplumun maddi ve manevi olarak çok yıpranmış olması ve masaya oturan tarafların önceliklerinin farkı olması gibi sebepler bu durumun nedenleri arasında sayılabilir.

Türkiye için kabul edilmesi çok zor olan bu durum, öncesi ve sonrası ile Cumhuriyet tarihinin en büyük diplomatik başarısı olan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin yapılması ile değişmiştir. Türkiye, yaklaşan yeni Dünya Savaşı'nın ayak seslerini bütün dünyanın duymasını sağlamış ve Boğazlar'ın bu hali ile kalması halinde mütecaviz güçlerin burayı çok kolay geçeceğini büyük bir kararlılıkla dünya kamuoyuna anlatmıştır. Nitekim Türkiye, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ile sadece geçişi kontrol

etmeyi ve Boğazlar Bölgesi'ni askerileştirmeyi sağlamakla kalmamış, aynı zamanda kıyı devletine günümüzde en fazla yetki veren bir sözleşmeyi kotarmayı başarmıştır.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi aynı zamanda savaş gemileri için getirdiği düzenleme ile Karadeniz'i bir barış denizi haline getirmiştir. Nitekim sadece 20 yıl için yapılan ve süresi 1956 yılında dolan Sözleşme, getirmiş olduğu denge rejimi sayesinde 86 yıldır uygulanmaya devam etmektedir. Üstelik bu dönemde İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş yaşanmıştır. Gücünün zirvesinde Boğazlar'a göz diken, açıkça Türkiye'den Boğazlar'da üs ve geçiş rejimini birlikte belirlemeyi isteyen Stalin'in arzuları da Türkiye'nin diplomatik başarısı ile engellenmiştir.

Türkiye, Stalin'in mütecaviz taleplerini batılı güçler ile yakınlaşarak dengelemeyi başarmıştır. Bu yakınlaşma Türkiye'nin Kuzey Atlantik Paktı (NATO) üyesi olmasına kadar devam etmiştir. Türk askeri ve siyasi hayatının en önemli kırılmalarından biri olan NATO üyeliği de Türkiye'nin Boğazlar'ı koruma refleksinin bir neticesinden başka bir şey değildir.

Türk Boğazları için özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra yeni bir tehdit ortaya çıkmıştır: Ticaret gemileri. Bu gemiler, geçiş sayılarının artması ve yüklerinin tehlikeli olmaya başlaması ile Boğazlar'da can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye düşürmeye başlamıştır. Daha önce asker gücüyle ve diplomasi ile Boğazlar'ı egemenliği altında tutabilen Türkiye, trafik sorununu da bir şekilde çözmeyi başarmış ve riskleri en aza indirebilmiştir. Bunu da yeni bir Boğazlar Tüzüğü hazırlayarak başarmıştır. Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki mutlak egemenliğinin bir tecellisi olarak kabul edilmesi gereken Boğazlar Tüzüğü, Boğazlar'da meydana gelen kazaları büyük oranda azaltmıştır. Tüzük sayesinde Türkiye, Boğaz trafiğini kontrol altına almayı başarmıştır. Başta Rusya olmak üzere, Boğazlar'ı kullanan büyük güçlerin ve küresel şirketlerin baskıları ile tüzüğün kısmen değiştirilmiş bir hali 1998 yılında yeniden yapılmış ise de Türkiye'nin mutlak egemenliğine halel gelmemiştir.

Yakın zamanda ortaya atılan Kanal İstanbul projesi de, esasen İstanbul Boğazı'nın trafiğini azaltmayı amaçlamaktadır. Ancak böyle bir kanalın yapılması halinde Montrö ile kurulan rejimin tartışmaya açılması ihtimali vardır. Çünkü NATO güçlerinin Karadeniz'e girmesi Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ile engellenmektedir. Ve batılı

devletler Karadeniz'e girecek bir gedik açmayı dört gözle beklemektedirler. Diğer taraftan Kanal İstanbul'un yapılması halinde Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin uygulanmasına ilişkin birtakım sorunların çıkma ihtimali de vardır. Tüm bu potansiyel sorunlar nedeniyle Türkiye'nin son derece dikkatli olması gerekmektedir.

Her ne kadar Kanal İstanbul projesini savunanlar İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısının yıllar içinde çok artacağını ve Boğaz trafiğinin bu yükü kaldıramayacağını iddia etmekteseler de yıllar içinde tespit edilen gemi geçiş sayıları bunun tersini söylemektedir. Gemi geçişleri azalmaktadır. Bu belli ölçüde gemi boylarının büyümesi ile alakalıdır. Ama bunda petrol boru hatlarının da etkisi vardır.

Yine Kanal İstanbul'un yapılması halinde Türkiye'nin gemi geçişlerinden büyük bir gelir elde edebileceği de bir tez olarak ileri sürülmektedir. Oysa hemen yanında ve daha kısa ve geniş bir doğal geçit varken gemilerin Kanal İstanbul'u tercih etmeleri pek öngörülebilir bir durum değildir. Kaldı ki, Boğazlar'ı kullanan gemilerin önemli bir kısmı, ücretli olduğu için kılavuz kaptan almayı bile tercih etmemektedir. Bu gemilerin yüksek geçiş ücreti ödemelerini beklemek pek mantıklı değildir.

Diğer taraftan daha fazla gelir elde etmek için bile olsa, bu kadar çok geminin İstanbul'dan geçmesinin ne kadar doğru olabileceği de başka bir tartışma konusudur. Zira geçen her gemi, taşıdığı yük ve bıraktığı atıklar dışında bile karbon salınımı ve kimyasal açıdan çevreye zarar vermeye devam etmektedir. Yani geçen her gemi Marmara Denizi ve Karadeniz'i biraz daha kirletmektedir. Bu da göz önünde bulundurulması gereken çok önemli bir sorundur.

Yine Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin olası feshi halinde Türk Boğazları'nda nasıl bir rejimin uygulanması gerektiği de Türkiye'nin her zaman üzerinde düşünmesi ve hazırlık yapması gereken konulardan biridir. Türkiye uzun yıllardır bu konuya hazırlık yapmakta ve mutlak egemenliğini vurgulayan adımları atmaktan geri durmamaktadır. Bundan sonraki süreçte de bu tarihi birikim perspektifinde hareket edilmesi bir zorunluluk olarak karşımızda durmaktadır.

Zira uzun yıllardır Boğazlar konusunda büyük bir sorun yaşamayan Türkiye'de halk Boğazlar'ın önemini dikkatlerden kaçırmaktadır. Genç kuşaklara bu durum yeterince

iyi anlatılmamaktadır. Sözleşme'nin Türkiye'ye sağladığı avantajlar ve Boğazlar'ın önemi dar bir kesim tarafından bilinmekte ancak toplumun büyük bir kısmı bunlardan bihaber davranmaktadır. Toplumun önemli bir kısmı, suyun her iki kıyısına da sahip olmakla sanki Boğazlar'da kıyıdaş devletin bütün yetkileri haiz olduğunu/olması gerektiğini düşünmekte ve durumu buna göre değerlendirmektedir. Bu bakış açısı ile Boğazlar'dan geçen gemilerden ücret alınmaması büyük bir eksiklik olarak kabul edilmekte ve sanki bu Sözleşme'yi imzalayanların bu konuda basiretsiz davrandıklarını düşünmektedir.

Oysa gerçek bu değildir. Gerçek üstte de vurgulandığı üzere, uluslararası seyrüseferde kullanılan hiçbir boğazda Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi kadar kıyı devletine yetki veren bir sözleşme yoktur. Bu büyük ve mutlaka sahip çıkılması gereken bir diplomatik başarıdır.

Bu çalışma bu amaçla 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ne kadar gelen süreçte Boğazlar'da ortaya çıkan sorunlar ve bunlara karşı Osmanlı İmparatorluğu'nun geliştirdiği stratejiler ortaya konmaya çalışılmıştır. Osmanlı'nın Boğazlar'a sahip olma ve sahip kalabilmeye devam etme dönemi olarak adlandırılan bu dönem, ikili ve çok taraflı anlaşmalar perspektifinde değerlendirilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin yeniden mutlak egemenliği sağladığı ancak geçiş rejimi konusunda istediği neticeleri ele alamadığı dönem de bu bölüm içindedir.

İkinci bölümde Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi incelenmeye çalışılmıştır. Sözleşme'nin yapılması için bir konferans toplama çalışmaları, toplanan konferansta ortaya çıkan metin detaylı bir şekilde incelenmeye çalışılmıştır. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin getirdiği denge rejimi ve Sözleşme'nin değiştirilme ve sona erme halleri değerlendirilmiştir. Burada Sözleşme'nin sona ermesi halinde nasıl bir geçiş rejimin belirlenmesi gerektiği tartışılmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde ise Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra ortaya çıkan sorunlar ve Türkiye'nin bu sorunları ne şekilde çözmeye gayret ettiği ortaya konmaya çalışılmıştır. İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan sorunlar, sonrasında Sovyetler Birliği'nin talepleri ve Türkiye'nin bu mütecaviz talepleri püskürtme yöntemine dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin NATO üyesi olmasına kadar

uzanan sürecin, büyük oranda Boğazlar'ı savunmak için geliştirilmiş bir strateji olduğu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Daha sonra Boğaz trafiğinin artma nedenleri ve Türkiye'nin buna getirdiği çözümler incelenmiştir. Burada Türkiye'nin ortaya koyduğu 1994 Boğazlar Tüzüğü detaylı bir şekilde incelenmiş ve daha sonra 1998 Tüzüğü ile farkları ortaya konmaya çalışılmıştır. Yine Kanal İstanbul Projesi de Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın temel metinlerinden biri olan Sözleşme, metin içinde Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi olarak adlandırılmıştır. Burada Boğazlar'a ilişkin milli bir vurgu yapılmak istenmiştir. Diğer taraftan Sözleşme'nin önemi ve Sözleşme'yi ortaya çıkaran iradenin olağanüstü ileri görüşlülüğü dilimiz döndüğünce ifade edilerek takdir edilmeye çalışılmıştır.

BÖLÜM 1. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE TÜRK BOĞAZLARI VE LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

Boğaz Kavramı, Milli ve Milletlerarası Boğazlar

1. Boğaz Kavramı

Yeryüzünde ismi nasıl belirlenirse belirlensin farklı deniz alanlarından oluşan tek bir Dünya denizi bulunmaktadır. İşte tek bir büyük Dünya denizini bağlayan dar suyolları boğazlardır (Karan, 2017, s. 424). Denizleri bağlayan bu suyollarının bir kısmı doğal bir kısmı ise yapaydır. Doğal olan suyollarına "boğaz", yapay olanlara ise "kanal" denilmektedir. Başka bir tanıma göre de boğazlar; iki farklı deniz bölgesini birleştiren doğal ve dar suyollarıdır (Meray, 1960, s. 425). Bu birleştirme doğal olarak değil de insan gücüyle yapılır ise bu suyolu da "kanal" olarak tanımlanır.

"Boğaz", iki kara arasından geçen ve farklı iki deniz alanına doğal seyrüsefer bağlantısı sağlayan dar suyoludur. Bu tanıma göre boğazdan bahsedebilmek için, iki kara arasında yer alan bir "suyolu" olmalı, bu suyolu iki deniz alanını, üzerinde "seyrüsefere imkân verebilecek şekilde" birbirine bağlamalı, bu bağlantı "doğal" ve suyolu da "dar" olmalıdır (Karan, 2017, s. 424).

Buna benzer şekilde boğaz kavramını, "boğaz iki kara arasında bulunan deniz parçasıdır (Akipek, 1964, s. 47)", ya da "boğaz, iki deniz parçasını birleştiren, bir denizden diğerine geçmek için kullanılması zorunlu olan, iki kara parçası arasında kalarak darlaşan deniz yoludur (Çelik, 1982, s. 149)" veya "Boğazlar iki deniz parçasını birleştiren doğal ve dar suyollarıdır (Bilsel M. C., 1998, s. 299)" şeklinde tanımlayanlar olmuştur.

Boğaz ve kanalların önemleri uluslararası deniz trafiğinde kullanılıyor olup olmamasına göre değişmektedir. Çok taraflı anlaşmalara konu olan boğazlar, uluslararası deniz trafiğinde kullanılan boğazlardır. Bu boğazlar, hem ekonomik hem de stratejik önemi haizdir.

Aynı şekilde, boğazların genişliğinin, kıyı devletinin veya devletlerinin karasularından geniş olup olmamasına göre de önemi ve geçiş rejimi değişmektedir. Eğer boğazların genişliği, karasularının genişliğinden fazla ise, burada bir açık deniz alanı bulunmaktadır ve açık denizlerde her gemi sınırlama olmaksızın geçiş hakkına sahiptir. Ancak boğazların genişliği, kıyı devletinin veya devletlerinin karasularının genişliğinden az ise, burada ya Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) belirlediği geçiş rejimi ya da özel bir sözleşme ile belirlenmiş bir rejim varsa o uygulanacaktır.

Dünyada stratejik ve ekonomik önemi haiz 30 kadar boğaz bulunmaktadır. Akdeniz ile Atlantik Okyanusunu birbirine bağlayan Cebelitarık Boğazı, Pasifik Okyanusu ile Atlantik Okyanusunu bağlayan Magellan Boğazı, Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan Sund ile Küçük Belt ve Büyük Belt Boğazları en meşhur olanlardır (Güngör, 1999).

Ancak dünyada "boğaz" veya "boğazlar" denilince ilk akla gelen Türk Boğazları'dır. Yine Boğazlar Meselesi denilince ilk akla gelen husus da Türk Boğazları'nın hukuki ve siyasi statüsüdür. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleşme noktasında yer alan Türk Boğazları, diğer boğazlardan farklı olarak iki açık denizi bir iç deniz olan Marmara Denizi yoluyla birbirine bağlamaktadır.

Doğal suyolları olan boğazlar dışında, yapay (suni) suyolları olan kanallar da bulunmaktadır. Kanallar zaten önemli bir ihtiyacın giderilmesi için inşa edilmelerinden dolayı doğal olarak stratejik öneme sahiptirler. Bunlar arasında en önemlileri 1869 yılında Mısır'da yapılan Süveyş kanalı, 1896 yılında Almanya'da yapılan Kiel Kanalı ve 1914 yılında Orta Amerika'da yapılan Panama Kanalı'dır.

Boğazlar üzerindeki güç mücadelesi kıyılara sahip olan devletler ile bu boğazları kullanmak isteyenler arasında gerçekleşmektedir. Kıyı devletleri genel olarak, boğazlara hâkim olmak, geçişleri kontrol etmek ve bundan ekonomik fayda elde etmek istemişlerdir. Buna karşılık, boğazları kullanan devletler veya gemi sahipleri ise buralardan en az kontrol ve en düşük maliyet ile en hızlı ve güvenli şekilde geçmek istemişlerdir. Nitekim bu mücadelelerin sonucunda, stratejik öneme sahip boğaz ve kanallardan geçişler genellikle bir uluslararası sözleşme ile düzenlenmiştir. Özel bir sözleşmesi bulunmayan boğazlarda önceleri teamül haline gelmiş kurallar daha sonra da

uluslararası sözleşmeler uygulanarak geçiş rejimi belirlenmiştir. Günümüzde özel sözleşmesi bulunmayan boğazlar Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine tabidir. Türkiye bu sözleşmenin tarafı olmadığı gibi istikrarlı bir şekilde itiraz eden devlet durumundadır.

1.1. Boğaz Türleri

1.1.1. Ulusal Boğazlar

Boğazlar genel olarak ikiye ayrılmaktadır: ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar. Bir boğazın ulusal ya da uluslararası olması onun coğrafi ve hukuksal özellikleri nedeniyledir. Eğer bir boğaz, tek bir devletin kıyıları arasında ise ve genişliği o devletin karasularının genişliğinin iki katından daha dar ise bir açık denizi bir iç denize ya da kapalı bir denize bağlıyor ise o ulusal bir boğazdır (Pazarcı, 1999). Bu tür boğazlara verilebilecek en güzel örnek Karadeniz'i Azak Denizi'ne bağlayan Kerç Boğazı'nın dağılan Sovyetler Birliği dönemindeki durumudur.

Bu tür boğazlarda geçiş rejimi kıyı devleti tarafından belirlenir. Ancak bir boğaz, tümüyle ulusal boğaz özellikleri taşımasına rağmen, uluslararası bir anlaşmaya konu olmuşsa ve geçiş rejimi bir uluslararası anlaşma tarafından belirleniyorsa o halde o bir uluslararası boğazdır. Burada boğazın statüsünü değiştiren şey coğrafi koşullar değil, hukuki koşullardır.

1.1.2. Uluslararası Boğazlar

Uluslararası boğazlar ise, birden fazla devletin kıyıdaş olduğu, suları kıyıdaş devletlerin karasuları sınırlarında kalan boğazlardır. Yukarıda da belirtildiği gibi, eğer bir boğazın geçiş rejimi uluslararası sözleşmeler ile belirleniyorsa, coğrafi durumu ne olursa olsun bu boğazlar da uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir. Coğrafi ve hukuki durumun belirlenmesi İkinci Dünya Savaşı sonrasında Arnavutluk ve İngiltere arasında Korfu Boğazı'nda çıkan bir uyuşmazlık nedeniyle Uluslararası Adalet Divanı (UAD) tarafından verilen bir karar ile ortaya çıkmıştır (Vank, 1998). 9 Nisan 1949 tarihli "Korfu Boğazı Davası" olarak bilinen uyuşmazlıkta, Uluslararası Adalet Divanı, uluslararası

boğazı şu şekilde tarif etmiştir: "Açık denizin iki parçasını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılmakta olan" boğazlar, uluslararası boğazlardır. Bu tanım daha sonra BMDHS'de de yer almış ve sözleşmenin 37. Maddesi uluslararası boğazları; "*açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar*" olarak tarif etmiş ve bu boğazlarda "transit geçiş rejiminin" uygulanacağını belirtmiştir (Vank, 1998).

Türk Boğazlar'ı, tek bir devletin kıyılarına hâkim olduğu, genişliği karasularının genişliğinden dar olan, bu nedenle coğrafi açıdan ulusal boğaz statüsünde bulunması gereken boğazlardır. Ama hukuki açıdan, uluslararası bir sözleşme ile düzenlenmiş olması ve iki açık denizi birleştirmiş olması nedeniyle, uluslararası boğaz statüsündedir.

1.2. Türk Boğazları

1.2.1. İstanbul Boğazı

Çok eski zamanlarda bir akarsu vadisi olan İstanbul Boğazı, zamanla deniz suyu ile dolmak suretiyle bugünkü halini almıştır. Karadeniz Boğazı da denilmektedir. Karadeniz ile Marmara Denizi arasındadır ve bu iki denizi bağlamaktadır. Yani esasen bir iç deniz olan Marmara Denizi ile bir açık deniz olan Karadeniz'i bağlamaktadır. Coğrafi açıdan ulusal bir boğaz olarak adlandırılabilecekken, geçiş rejimi uluslararası bir sözleşme olan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ile düzenlendiği için "uluslararası boğaz" statüsündedir.

İstanbul Boğazı'nın uzunluğu 27 km'dir. Kuzey girişi Türkeli Feneri ile Anadolu Feneri'ni birleştiren hattan; güney girişi ise Kadıköy İnciburnu Feneri ile Ahırkapı Feneri'nin birleştiği hattan oluşur. Kuzey girişinin genişliği yaklaşık olarak 3350 metre, güney girişinin genişliği ise yaklaşık olarak 2850 metredir. En dar yeri Rumeli Hisarı ile Kandilli arasındadır ve yaklaşık 698 metredir. En geniş yeri ise Umuryeri ile Büyükdere arasındadır ve yaklaşık 3600 metredir (Yaycı, 2021, s. 23). Yüzey ve dip akıntısı, sisler ve 85 dereceyi bulan keskin dönüşleri ile gemiciler için dünyanın en zor geçiş noktalarından biridir (Yerel Deniz Trafigi Rehberi).

1.2.2. Marmara Denizi

Marmara Denizi bir iç denizdir, zira bütün kıyıları Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği altındadır. Ancak Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Türk Boğazları'nı tarif ederken İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'ni de bir bütün olarak kabul etmiş ve düzenlemiştir. Bu haliyle Marmara Denizi uluslararası seyrüseferde kullanılan bir iç deniz statüsündedir. 11.500 km² büyüklüğündeki Marmara Denizi, doğudan batıya 275 km, kuzeyden güneye ise 75 km uzunluğundadır (Güngör, 1999).

1.2.3. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı da tıpkı İstanbul Boğazı gibi bir akarsu yatağı iken suların yükselmesi ve deniz suyunun dolması ile bugünkü halini almış çok önemli bir boğazdır. Çanakkale Boğazı Truva Savaşı'na da konu olan, stratejik önemi en eski olan boğazdır. Tarihte İstanbul Boğazı'ndan daha önemli ve stratejik olmuştur. Yakın zamanda da, 1915'de, Birinci Dünya Savaşı sırasında, bu boğazı geçmek için verilen mücadele ve sonuçları neredeyse tarihin akışını değiştirmiştir.

İstanbul Boğazı'na göre daha az girintiye sahip olan Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ile Ege Denizi'ni birleştirmektedir. Tek başına düşünüldüğünde bir iç deniz ile açık denizi birleştirmesi nedeniyle ulusal bir boğaz olarak adlandırmak mümkünken, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ile düzenlendiği için uluslararası bir boğaz niteliğindedir.

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu 37 mildir. Kuzey girişinin genişliği 5120 m, güney girişinin genişliği ise 4333 m'dir. En dar yeri 1250 m ile Çanakkale ile Kilitbahir arasında kalan kısım iken, en geniş yeri ise 7778 m ile İntepe limanı önleridir (Yaycı, 2021, s. 23; Ece N. J., 2011). Ortalama derinliği 65 m'dir.

1.3. Boğazlar'ın Stratejik ve Jeopolitik Önemi

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, jeopolitik ve jeokültürel bakımdan bir köprü niteliğindedir. Sahip oldukları eşsiz konum nedeniyle de dünyanın en önemli suyollarından biridir. Sadece jeopolitik

bakımdan değil, askeri, stratejik, siyasi ve ekonomik bakımından da büyük bir öneme sahiptir. Asya ve Avrupa kıtalarını birleştiren Türk Boğazları, birçok ülkenin Afrika ile bağlantı kurmasını da sağlamaktadır. Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin dünya ile bağlantı sağladığı, önce Akdeniz'e sonrasında ise okyanuslara ulaşabildiği tek giriş-çıkış kapısı durumundadır. Bu yönüyle sadece Türkiye için değil Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliği açısından da kritik bir öneme sahiptir. Bu önemleri nedeniyle de tarihin hemen her döneminde, büyük devletlerin sahip olmak veya kontrol etmek istedikleri bir yer olmuştur. Dünyada bu kadar önemi haiz başka bir bölge bulmak pek mümkün değildir.

Uluslararası jeopolitik açısından bu kadar önemli olmasının yanında Karadeniz, Marmara ve Ege bölgeleri arasındaki bağlantıyı sağlaması ve ülke içinde hammadde, yarı mamul ve mamullerin ulaştırılması açısından Türkiye için de Boğazlar büyük önemi haizdir.

Askeri açıdan da çok önemli bir konumda olan Türk Boğazları, sahip olan askeri güce büyük avantajlar sağlamaktadır. Nitekim Birinci Dünya Savaşı sırasında dünyanın en güçlü orduları ve donanmaları Çanakkale Boğazı'nı geçememişlerdir. Böylesine önemli boğazlara sahip olmak, o boğazları savunmak konusunda kıyı devletini her zaman teyakkuzda bulunmaya sevk etmektedir. Buna karşılık, böylesine önemli bir geçite sahip olan devlet, diğer devletler için dostluğu ve muteber bir devlet olarak saygı duyulmasına da sebebiyet vermektedir.

Napolyon Bonaparte'ın "*O dar Boğazları Rusya'ya bırakmaktansa Dünya'nın yarısını bırakmayı tercih ederim*" (Yaycı, 2021, s. 13) ve Çar I. Alexandre'ın "*Coğrafya benim Boğazlar'a sahip olmamı emrediyor eğer Boğazlar başkasının elinde ise kendi evimin sahibi olmam olanaksızdır* (Doğru, 2013, s. 134-135)" mealindeki sözleri Boğazlar'ın önemini ortaya koyan tarihi delillerdir.

Yakın zamanda yaşanan, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları, Soğuk Savaş ve hatta Sovyetler Birliği'nin dağılması gibi birçok önemli olaydan sonra Boğazlar'ın önemi daha da artmıştır. Kimi zaman askeri kimi zaman ekonomik önemi öne çıksa da Boğazlar öyle görünüyor ki tarih boyunca önemli kalmaya devam edecektir.

Günümüzde özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında bağımsızlıklarını kazanan devletlerin keşfettikleri petrol ve doğalgaz yataklarından çıkan ürünlerin Batı pazarlarına ulaştırmasında en uygun yolun deniz yolu olması, Boğazlar'ın önemini daha da artırmıştır. Diğer taraftan Tuna ve Ren nehirlerinin birleşmesi Avrupalı birçok devletin Karadeniz'e inebilmesine olanak vermiş bu durum Karadeniz'in ve Boğazlar'ın gemi trafiğini artırmıştır. Bütün bunlar önemli riskleri de beraberinde getirmiştir. Türkiye bu riskleri azaltmak için egemen devlet olarak önemli düzenlemeleri yürürlüğe koymuştur. Trafik geçiş düzeni kurmuş, geçişi güvenli kılmak için teknolojik birtakım desteklerle trafiği düzenlemiştir. Alternatif bir İstanbul kanalı da bu riskler ve başka sebeplerle gündeme gelmiştir.

Diğer taraftan Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, NATO'nun genişleme çalışmaları Karadeniz'e kıyıdaş birçok ülkeyi NATO üyesi haline getirmiştir. NATO ve Rusya'nın Karadeniz'e kıyıdaş olması, bu bölgede yaşanan gerginliklerde, askeri gemilerin Boğazlar'dan geçişine ilişkin sorun ve talepleri ortaya çıkarmıştır. Türkiye, şimdiye kadar Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ni titizlikle uygulamak suretiyle bu türlü talepleri geçiştirmeyi ve Karadeniz'i gerginliklerden uzak tutmayı başarmıştır.

1.3.1. Boğazlar'da Türk Egemenliği

Boğazlar tarih boyunca Eski Yunanların, İranlıların, Makedonyalıların, Romalıların ve Bizanslıların egemenliğinde kalmıştır. Çanakkale Boğazı, 1354 yılında Osmanlı Padişahı Orhan Bey'in Gelibolu'yu fethi (Uzunçarşılı, 1998, s. 156) ile İstanbul Boğazı ise 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi ile tamamen Türk egemenliğine geçmiştir (Erkin, 1968, s. 19).

1.3.2. Türk Egemenliğinde Boğazlar'dan Geçiş Rejimi

1.3.2.1. Kayıtsız Egemenlik Dönemi (1453-1809)

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra Türk Boğazları Bölgesi olarak adlandırılan bölgenin tamamı yani Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı Türk egemenliğine girmiştir. İstanbul'un fethinden sonra Osmanlı İmparatorluğu

Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmeye çalışmış ve 1459'da Amasra'nın, 1460'da Sinop'un, 1461'de Trabzon'un, 1477'de Kırım'ın ve 1484'de Kili ve Akkirman'ın fethi ile Karadeniz bir Türk gölü haline gelmiştir (Tukin, 1947, s. 30). Bu durum 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması'na kadar devam etmiştir. Her ne kadar bu dönem içerisinde 1535 yılında Fransızlara, 1579 yılında İngilizlere ve 1612 yılında Hollandalılara kapitülasyonlar verilmek suretiyle, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişine izin verilmiş ise de bu dönem "mutlak Türk egemenliği" dönemidir. Bu dönemde "Boğazlar'ın kapalılığı" temel ilke haline gelmiş ve Boğazlar tüm yabancı savaş gemilerine kesin olarak kapatılmıştır (Ökten, 2008, s. 16). Uzun yıllar devam eden bu kural "İmparatorluğun kadim kaidesi" halini almıştır. Bu dönemde tanınan kapitülasyonlar iradi olup, devletin ticaret merkezi olmak ve batılı devletlerle iyi ilişkileri devam ettirmek için izlediği stratejinin bir parçasıdır.

1.3.2.2. 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması

1774 yılında Rusya ile imzalanan bu anlaşma Karadeniz ve Boğazlar için bir dönüm noktasını ifade etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasında 1768 ile 1774 yılları arasında süren savaşı sona erdiren anlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu, Rus ticaret gemilerine Karadeniz ve Akdeniz'de bulunma serbestisi vermiş ve Boğazlar'dan geçmelerine müsaade etmek zorunda kalmıştır. Bu anlaşma aynı zamanda Karadeniz'in bir Türk gölü olma vasfını da ortadan kaldırmıştır.

Küçük Kaynarca Anlaşması ile Rus ticaret gemilerine Boğazlar'dan serbestçe geçiş hakkı tanınmıştır. (Madde 11) Böylece Osmanlı İmparatorluğu, ilk kez bir uluslararası anlaşma ile yabancı bir devletin ticaret gemilerine Boğazlar'dan serbest geçiş hakkı tanımıştır (İnan, 1995, s. 8). Bu aynı zamanda kadim ilkenin (Boğazlar'ın yabancı devlet gemilerine kapalılığı) sonu olarak da kabul edilmektedir.

1.3.2.3. 1798 İstanbul Antlaşması

Küçük Kaynarca Anlaşması sonrasında Rusya, büyük bir güç haline gelmiş ve Avrupa'yı ele geçirmenin planlarını yapmaya başlamıştır. Aynı dönemde Fransa İmparatoru Napolyon da gözünü İstanbul'a dikmiştir. Napolyon bu dönemde yaptığı

askeri hamlelerle bütün Avrupa'yı tedirgin etmiş ve önlem almaya yönlendirmiştir. Osmanlı ve Rusya da bu sebeple bir yardım anlaşması imzalamışlardır. 1798 yılında sekiz yıl süreli olarak imzalanan İstanbul Antlaşması'nın gizli 2 ve 4. maddeleri gereğince Karadeniz, tüm yabancı savaş gemilerine kapatılmıştır. Bu kuralın ihlali ise savaş sebebi kabul edilmiş ve olası bir savaşın ortak yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Yani olası bir savaş durumunda Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçebilmesi hakkının tanınması hüküm altına alınmıştır (Belik, 1962, s. 8). Rusya ile yapılan 1805 tarihli İttifak Anlaşmasının gizli 1. maddesiyle bu hak teyit edilmiştir. Gizli 7. maddesi ile de Osmanlı'ya yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'ı geçmeme yükümlüğü getirilmiştir. Fakat bu yükümlülükler o devrin siyasi gelişmeleri nedeniyle uygulanamamıştır. Zira aynı dönemde Fransa ile yakınlaşma siyasetinin bir sonucu olarak Boğazlar, Rus gemilerine kapatılmıştır. Rusya bu durumu anlaşmanın ihlali kabul ederek savaş nedeni saymıştır. 1806 yılında bu nedenle Osmanlı'ya savaş açmıştır. Bu arada Fransa ile Rusya arasında yapılan 1808 Erfurt görüşmelerinde, Rusya'nın Boğazlar'ı istediği duyulunca Osmanlı İmparatorluğu İngiltere ile ittifak yapmak zorunda kalmıştır (Toluner S. , 1996, s. 150).

1.3.2. İkili Antlaşmalarla Düzenleme Devresi (1809-1841)

Osmanlı İmparatorluğu'nun güç kaybetmesi ile Boğazlar konusunda mutlak Türk hâkimiyeti Kale-i Sultaniye Anlaşması ile ortadan kalkmıştır (Belik, 1962, s. 9). Bu dönemde Boğazlar'dan geçiş rejimi konusunda Osmanlı İmparatorluğu ikili anlaşmalar imzalamış ve bu durumu bir denge rejimi ile devam ettirmeye çalışmıştır (İnan, 1995, s. 9).

1.3.2.1. Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Anlaşması

Rusya ile Balkanlarda savaşa devam edebilmek için 5 Ocak 1809 tarihinde İngiltere ile imzalanmıştır (Erim, 1953, s. 125). Bu anlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu barış zamanında Boğazlar'ı hiçbir yabancı devletin savaş gemisine açmamayı taahhüt etmiştir. Bu anlaşma ile "kapalılık ilkesi" ilk kez bir "uluslararası yükümlülük" haline gelmiştir (Belik, 1962, s. 9). Bu anlaşma aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'da mutlak egemenliğine son veren anlaşmadır. Bundan sonra Boğazlar'da geçiş

rejimi Osmanlı İmparatorluğu'nun taraf olduğu ikili anlaşmalarla düzenlenmeye başlanmıştır. Fransa ve Rusya'nın yakınlaşması ve yaptıkları görüşmelerde Rusların Boğazlar'la ilgili temennilerini ortaya koymasının anlaşılması üzerine, Osmanlı İmparatorluğu da İngiltere ile yakınlaşma stratejisi izlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu sayede Rusya'ya karşı bir denge kurmayı ve Rusya'nın geri adım atmasını sağlamayı amaçlamıştır. Buna karşı İngiltere ise Rusya'ya karşı Boğazlar'ı kapatmak suretiyle Hindistan ticaret yollarını güvencede tutmayı amaçlamıştır.

Anlaşma Çanakkale'de imzalanmıştır. 12 maddelik anlaşmanın 11. maddesine göre, Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçmesi yasaklanmıştır. İngiltere de bu kurala uymayı taahhüt etmiştir. Esasen İmparatorluğun kadim kuralını tekrar eden bu anlaşma, o tarihe kadar egemen bir devlet olarak Osmanlı'nın tek başına sürdürdüğü "Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini" uluslararası bir yükümlülüğe dönüştürmüştür (Belik, 1962, s. 9; Özersay, 2003, s. 48). Ve "Boğazlar meselesi" uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Anlaşma aynı zamanda İngiltere ve Rusya arasında Boğazlar konusunda yaşanan rekabeti gün yüzüne çıkarmıştır.

1.3.2.2. Edirne Anlaşması

14 Eylül 1829 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında imzalanmıştır (Erim, 1943, s. 279-286). Rusya ve İngiltere'nin kışkırtması ile Mora'da başlayan isyan sonunda Londra Antlaşması ile Yunanistan'ın bağımsızlığına karar verilmiştir. Londra Anlaşması sürecine Osmanlı İmparatorluğu itiraz etmiştir. Bu nedenle İngiltere, Rusya ve Fransa'dan oluşan müttefik kuvvetler, Navarin'de Osmanlı donanmasını yakmışlardır. Bir savaş yokken donanması yakıldığı için Osmanlı İmparatorluğu tazminat talep etmiş ve aynı zamanda Boğazlar'ı bütün gemilere kapatmıştır. Boğazlar'ın kapatılması üzerine Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında savaş çıkmıştır. Bu sırada Fransa ise Mora'yı işgal etmiş, Avrupa devletleri bağımsız Yunanistan devletini kurmuştur. Kurulan devleti Avrupa'nın seçtiği bir prensin yönetmesine ve Osmanlı İmparatorluğu'na vergi vermesine karar verilmiştir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu bu kararları reddetmiştir. Fakat diğer taraftan da Rusya ile savaş halinde olması ve savaşı kaybediyor olması nedeniyle anlaşmaya mecbur kalmıştır. Bu anlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu, barış halinde bulunduğu bütün devletlerin ticaret gemilerine Boğazlar'ı açmayı taahhüt etmiştir

(Toluner S. , 1996, s. 160). Bu anlaşma ile Boğazlar konusundaki kadim kuraldan büyük bir taviz verilmiş ve Boğazlar'ın barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ilkesi uluslararası bir taahhüt haline gelmiştir (İnan, 1995, s. 10).

1.3.2.3. Hünkâr İskelesi Anlaşması

Edirne Anlaşması ile Rusya Boğazlar'dan ticaret gemilerinin serbest geçişini sağlamış ve psikolojik üstünlük elde etmiştir. Bu dönemde, 1831 yılında, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa yeni bir isyan çıkararak Suriye'yi işgal etmiştir. Daha sonra Mehmet Ali Paşa'nın kuvvetleri Konya'da Osmanlı ordularını yenip Kütahya önlerine kadar gelmiştir. Bunun üzerine Sultan II. Mahmut, batılı devletlerden yardım istemiş ancak bu talebe sadece Rusya olumlu cevap vermiştir (İnan, 1995, s. 11). Ancak Rus donanmasının yardım maksadı ile de olsa 12 bin asker ile İstanbul Boğazı'na gelmesi hem Osmanlı'yı hem de İngiltere ve Fransa'yı rahatsız etmiştir. Bunun üzerine İngiltere ve Fransa Mehmet Ali Paşa'ya baskı yaparak geri çekilmesini sağlamışlardır. Ancak II. Mahmut, Mısır tehlikesini bertaraf etmek için Rusya ile stratejik bir savunma anlaşması olan Hünkâr İskelesi Anlaşması'nı imzalamıştır. Anlaşma, 8 Temmuz 1833 tarihinde Rusya ile sekiz yıllık süre için yapılmıştır (Erim, 1953, s. 297-299). Bu anlaşma ile bir savunma ittifakı kurulmuştur. Buna göre taraflardan biri saldırıya uğrar ise diğeri ona kara ve deniz kuvvetleri ile yardımda bulunmayı taahhüt etmiştir. Anlaşmanın gizli maddesine göre ise Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yapacağı yardıma karşılık, Rusya'nın yardım talep etmesi halinde Osmanlı İmparatorluğu da Çanakkale Boğazı'nı Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt etmiştir (Toluner S. , 1996, s. 160). Bu anlaşma esasen Boğazlar'ın geçiş rejiminde bir değişiklik yapmamıştır; ancak bu anlaşma nedeniyle Boğazlar'ın hukuki statüsünün çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmesinin önü açılmıştır.

1.3.3. Çok Taraflı Anlaşmalarla Düzenlenme Dönemi

1.3.3.1. Londra Boğazlar Sözleşmesi

Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu ile Mısır arasında yaşanan sorunlardan faydalanarak imzaladığı Hünkâr İskelesi Anlaşması başta İngiltere olmak üzere Avrupalı

Devletler tarafından endişe ile karşılanmıştır. Özellikle, Rusya'nın talep etmesi halinde Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapatılacak olması, bu endişenin en temel sebebidir. Diğer taraftan Rusya, Boğazlar'ı korumak bahanesi ile bölgeye yerleşmiş ve nüfuzunu artırmıştır. Bu genel durum karşısında Avrupa Devletleri harekete geçmişlerdir (Toluner S. , 1996, s. 160). Bu amaçla Avrupa Devletleri, yanlarına Rusya'yı da alarak, Osmanlı'ya bir nota vermişlerdir. Bu notada; Osmanlı'nın Mehmet Ali Paşa'ya taviz vermemesini ve Mısır için müdahale etmeye hazırlandıklarını beyan etmişlerdir. Bunun üzerine Londra Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır (Erim, 1953, s. 309). Sözleşme'ye göre Mehmet Ali Paşa tarafından bir saldırı olursa müttefik devletler Osmanlı Devleti'ni korumayı taahhüt etmişlerdir. Buna karşılık barış zamanı Osmanlı İmparatorluğu, Boğazlar'ı hiçbir yabancı devletin savaş gemisine açmamayı taahhüt etmiştir. Savaş halinde ise geçişe karar verme yetkisi Osmanlı İmparatorluğu'na ait olacaktır. Ve nitekim Osmanlı İmparatorluğu, 1853-1856 Kırım savaşı sırasında bu yetkisini kullanmıştır.

Bu sözleşme, Boğazlar üzerinde imtiyazlı bir durumda olan ve onları ele geçirme hayali kuran Rusya'ya karşı İngiltere'nin kazandığı diplomatik bir başarıdır (İnan, 1995, s. 14). Bu anlaşma ile geçiş rejimi uluslararası bir statü kazanmıştır. Her bir devletin ayrı bir sözleşme yaparak Boğazlar konusunda yeni bir hak elde etmesi engellenmiş, ticaret gemileri için ise barış zamanında geçiş serbestisi getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu anlaşma ile Boğazlar'daki geçişi tek taraflı olarak belirleme imkânı kalmamıştır. Buna karşılık Boğazlar'ı savunmak için özellikle İngiltere'nin desteğini almıştır. Rusya bu anlaşma ile Akdeniz'e inme imkânını kaybetmiş, diğer taraftan gemileri Karadeniz'e hapsolmuştur. Ticaret gemileri için açıklık, savaş gemileri için kapalılık rejimi getiren bu andlaşma (Özersay, 1999, s. 49), Birinci Dünya Savaşı'na kadar temel anlaşma olarak uygulanmıştır. Diğer taraftan Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa devleti olarak kabul edildiği ilk anlaşmadır. Bu anlaşma aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikası izleyen İngiltere'nin bu yolda attığı ilk önemli adımdır (Erkin, 1968, s. 29).

1.3.3.2. Paris Anlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Karadeniz'e hapsolan Rusya, bu durumu değiştirmek için İngiltere ile ittifak kurmak ve bu surette Osmanlı'nın paylaşılmasını

istemiştir. İngiltere ise bu teklifi kabul etmemiş ve hatta tehlikeli bulmuştur. Bu teklifin kabul edilmemesi üzerine Rusya, Fransa'nın da iç karışıklık yaşadığı bir dönemde Osmanlı'nın Tuna eyaletini işgal etmiş ve Osmanlı egemenliğindeki Ortodoksları kışkırtmak suretiyle iç savaş çıkarmak istemiştir.

1853-56 yılları arasında gerçekleşen Kırım Savaşı'nda Batılı Devletlerin de desteği ile Osmanlı, Rusya'yı yenmiştir. Ancak bu galibiyet, Osmanlı'nın da çöküşünü hızlandıracak kadar büyük maliyetlere neden olmuştur. Rusya ise daha büyük kayıplar vermiş, kısa sürede onarılmayacak bir yara almıştır. Savaş sonunda her iki devlet de iflasın eşiğine gelmiştir.

Paris Sözleşmesi, Kırım Savaşının sonunda, 30 Mart 1856 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu, Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rusya ve Sardunya arasında imzalanmıştır (Erim, 1953, s. 341-353). 1841 Londra Sözleşmesi ile getirilen düzen burada da tekrarlanmıştır. Ancak farklı olarak, Karadeniz'in tarafsızlaştırılması hükmü getirilmiştir (İnan, 1995, s. 15). Sözleşmenin 11. Maddesi ile Karadeniz, bütün devletlerin ticaret gemilerine açık, kıyıdaş devletler de dâhil olmak üzere bütün devletlerin savaş gemilerine ise yasak ve kapalı hale getirilmiştir. Savaş gemileri ile ilgili bu düzenleme Birinci Dünya Savaşı'na kadar Boğazlar'da geçerli geçiş rejimi olmuştur (Toluner S. , 1996, s. 161).

Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya'nın Karadeniz'de askeri tersane kurmaları yasaklanmıştır. Ancak kıyıları savunmak için hafif savaş gemisi bulundurulabilecektir. Osmanlı kıyıları tersane kurmaya çok elverişli olmadığı için bu hüküm özellikle Rusya'nın aleyhine olmuştur. Bu düzenleme ile Rusya'nın Karadeniz'de Osmanlı'yı tehdit etmesi önlenmek istenmiştir (İnan, 1995, s. 16).

1.3.3.3. Karadeniz Hakkında Londra Anlaşması

1841 yılında imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan geçiş rejimin getirdiği düzen ve denge, 1856 Paris Sözleşmesi ile Rusya'nın aleyhine olacak şekilde değişmiştir (İnan, 1995, s. 16). Özellikle, Karadeniz'in tarafsız bir deniz haline getirilmesi ve bu denizde bulunan tersanelerin kapatılması, Rusya açısından katlanılması mümkün olmayan bir durum yaratmıştır. Her ne kadar Rusya aleyhine, Osmanlı, İngiltere ve

Fransa başarılı bir anlaşma ortaya koymuş ise de kurulan düzen sadece on beş yıl devam edebilmiştir. Zira stratejik olarak sadece bir tarafa yarar sağlayan, zafer mahsulü bir düzenden ileri gidememiştir (Erkin, 1968, s. 31).

Boğazlar ve Karadeniz'de içinde bulunduğu olumsuz koşulları değiştirmek isteyen Rusya, panslavist bir politika izlemeye ve Balkanlar'da yaşayan Slavları kışkırtmaya başlamıştır. Bu politika ile Rusya hem Slav halkları kendi öncülüğünde bağımsızlığa kavuşturarak nüfuz alanına almak hem de Paris Sözleşmesi ile içinde bulunduğu olumsuz koşulları değiştirmek istemiştir. Fransa-Avusturya ve Fransa-Prusya savaşları nedeniyle Avrupalı Devletlerin içinde bulunduğu durumdan da faydalanmak isteyen Rusya, Paris Sözleşmesi'ni feshettiğini açıklamıştır (Tukin, 1947, s. 289). Her ne kadar İngiltere bu duruma itiraz etmiş ise de Prusya lideri Bismarck'ın çabaları ile Londra'da yeni bir konferans toplanmasına karar verilmiştir.

Londra Sözleşmesi, 13 Mart 1871 yılında Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Avusturya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya arasında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Karadeniz'in tarafsızlığı kaldırılmıştır. Osmanlı ve Rusya'nın, Karadeniz'de donanma bulundurma ve tersane kurma hakkı yeniden tanınmıştır. Ancak, barış zamanı Boğazlar'ın ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine ise kapalılığı ilkesi devam etmiştir. Osmanlı Devleti'ne, barış zamanı dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmek konusunda muhtariyet tanınmıştır (Erim, 1953, s. 369-371).

1.3.3.4. Berlin Anlaşması

1871 Londra Antlaşması ile Rusya yeniden Boğazlar'ı kullanmaya ve Karadeniz'de savaş gemisi inşa etmeye başlamıştır. Yine bu dönemde Ruslar, Boğazlar konusunda istediğini elde etmek ve "hasta adam" Osmanlı'nın mirasından daha fazla pay almak için Panslavist politikalara da hız vermiştir. Oysa 1841 Londra Antlaşması'na giden yolda Rusya, diğer devletlere gönderdiği notada bir "Doğu Sorunu" çıkarmayı amaçlamadığını, sadece Boğazlar ve Karadeniz konusunda ortaya çıkan durumu kabul etmesinin mümkün olmadığını ortaya koymuştur (İnan, 1995, s. 18). Ancak gerçek Rus stratejisinde Boğazlar konusunda kazanılan her başarı, yeni bir adımın sıçrama taşıdır (Erkin, 1968, s. 33).

Rusya'nın niyetinin gerçekte bu olmadığı kısa sürede ortaya çıkmıştır. Nitekim 01 Ağustos 1875'te Bosna Hersek'te başlayan isyan ateşi kısa süre içinde bütün Balkan topraklarını sarmıştır. Bunun sonucu olarak İstanbul'da 1876 yılında "Tersane Konferansı" toplanmış ve konferansa katılan büyük devletler Osmanlı'ya bu topraklardan vazgeçmeyi de içeren ağır bir reçete dayatmışlardır.

Bu durumu fırsat bilen Ruslar ise "93 Harbi" olarak bilinen savaşı başlatmış ve Karadeniz'i bir Rus denizi haline getirmek istemişlerdir. Nitekim bunda başarılı olmuş ve İstanbul önlerine kadar gelmeyi başarmış ve Osmanlı'yı, kendisi için çok ağır şartlar içeren, Ayestefanos Antlaşması'nı imzalamaya mecbur bırakmıştır.

Ayestefanos Antlaşması'nın 24. maddesine göre Boğazlar, gerek savaş gerekse barış döneminde Rus limanlarından gelen veya bu limanlara giden tarafsız devletlerin ticaret gemilerine açık olacaktır (Erim, 1953, s. 387-400). Sırbistan, Romanya ve Karadağ bağımsızlığını kazanmış, geniş bir toprak parçası üzerinde Bulgaristan Prensliği kurulmuştur. Osmanlı, bu andlaşma ile Balkanlarda, Arnavutluk dışında tüm topraklarını kaybetmiştir. Doğu Anadolu'da ise Kars, Ardahan ve Batum'u Rusya'ya bırakmak zorunda kalmıştır.

Rusya'nın Osmanlı topraklarından böylesine bir pay alması ve nüfuz alanını bu kadar fazla genişletmesi Batılı Devletlerin tepkisine neden olmuştur. Ayestefanos Anlaşması ise Rusya'ya özellikle Boğazlar konusunda sağladığı büyük avantajlar nedeniyle yürürlüğe girmemiştir (Özersay, 1999, s. 50). Batılı devletlerin baskısı ile toplanan Berlin Konferansı'nda Boğazlar konusunda Londra Andlaşması ile getirilen düzeni tekrar edecek olan Berlin Antlaşması imzalanmıştır (Erim, 1953, s. 403-424). Boğazlar'ın ticaret gemilerine açıklığı ve savaş gemilerine kapalılığı şeklinde özetlenebilecek bu düzen Birinci Dünya Savaşı'na, hatta sonrasında imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar devam etmiştir (İnan, 1995, s. 19).

1.4. Birinci Dünya Savaşı Dönemi

1.4.1. Birinci Dünya Savaşı'nda Boğazlar'ın Durumu

Osmanlı İmparatorluğu, Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte, Trablusgarp ve Balkan savaşlarının yol açtığı ağır yaraları sarmaya çalışmakta ve ufukta görülen büyük savaş için çözümler üretmeye çalışmakta idi. Avrupa'nın iki bloka ayrıldığı ve savaş çanlarının çalmaya başladığı bu dönemde, Osmanlı İmparatorluğu da özellikle İtalya tehdidine karşı önlem almaya çalışmıştır. Bir yandan ordu ve donanma ıslah edilmeye çalışılmış, bir yandan da yeni ittifaklar geliştirilmeye çalışılmıştır. Ancak bu dönemde, o tarihe kadar Osmanlı'nın başarı ile yürüttüğü denge politikasını yürütme imkânı kalmamıştır. Zira İngiltere ve Rusya, "hasta adam"ın ölüm fermanını imzalamışlar, Osmanlı'nın yıkılması ve sonrasındaki paylaşım planlarını yapmaya başlamışlardır. Nitekim Osmanlı'nın ittifak teklifini önce İngiltere sonrasında ise Rusya ile olan güvenlik anlaşması nedeniyle, Rusya'nın onaylamadığını ileri sürerek, Fransa reddetmiştir. Bu durumda Osmanlı'nın Avrupa'da Almanya'dan başka ittifak yapabileceği bir devlet kalmamıştır.

Aynı dönemde Ayestefanos Anlaşması ile neredeyse avucunun içine kadar gelen Boğazlar'ı elinden kaçıran Rusya, çıkacak büyük savaşta bu bölgeyi kesin olarak alabileceğini düşünmekte ve tüm planlarını bir genel harbe ve bu sırada Boğazlar'ın işgaline göre yapmakta idi. Zira ihracatının yüzde 90'ını Boğazlar yolu ile yapan ve askeri savunması açısından Boğazlar'a çok ihtiyacı olan Rusya, diplomatik yollarla bu bölgeye hâkim olacağına olan inancını kaybetmiştir (Erkin, 1968, s. 42).

Elbette tarihte hiçbir olay tek bir sebepten meydana gelmemiştir. Hele devletler arasındaki ilişkiler çok daha girift ve karmaşıktır. Birinci Dünya Savaşı gibi, tarihin o zamana kadar görmediği bir büyük felaketin de tek bir nedeni vardır diyemeyiz. Ama şunu kesinlikle ifade edebiliriz: Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasının en önemli nedenlerinden biri Rusya'nın Boğazlar'ı ele geçirme iştahıdır. Nitekim dönemin Rus Dışişleri Bakanı Sazanof 6 Aralık 1913 tarihinde Çar'a verdiği raporda Boğazlar için söyle demiştir: "*Herhangi bir hükümetin ve örnek olarak Bulgaristan'ın İstanbul'a yürümesi ihtimali vardır. Böyle bir girişimin meydana gelmesinde Rusya'nın daha önce*

hedeflerine pençesini atabilmesi için hazırlıkça acele olunmalıdır. Bununla beraber bir dünya harbi çıkmadan önce İstanbul ve Boğazlar sorununun bir adım ilerlemeyeceği de düşünülmelidir" (Karabekir, 2002, s. 45).

Nitekim Savaş başladıktan sonra Rusya, İstanbul şehrini ve Boğazı'nı, İzmit Körfezi'ne kadar olan Anadolu topraklarını, Marmara Denizi'ndeki adalar ile Çanakkale Boğazı'nın dışındaki İmroz ve Bozcaada'yı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nin batı kıyılarını talep etmiştir. Rusya'nın baskısı ile İngiltere ve Fransa bu talepleri kabul etmiştir (Tukin, 1947, s. 364-365).

Bu şartlarda başlayan savaşa Osmanlı İmparatorluğu, Fransız sahillerini bombalayan iki Alman savaş gemisi Goeben ve Breslau'nun kendisine sığınması ve donanmasına katılması, sonrasında ise bu gemilerin 29 Ekim 1914'de Rus gemilerine saldırması ile girmek zorunda kalmıştır. Savaşın başlaması ile Osmanlı İmparatorluğu, Boğazlar konusunda daha önce yapılan tüm anlaşmaları feshettiğini açıklamıştır (İnan, 1995, s. 20). Alman güçleri Boğazlar'ı savunmak için İstanbul'a ve Çanakkale'ye gelmiştir. İtilaf Devletleri'nin Rusya ile bağının kesilmesi nedeniyle, İngiltere için Boğazlar'a saldırmak bir zorunluluk haline gelmiştir. O dönemde İngiltere, dünyanın en büyük devleti ve tartışmasız en büyük donanmasının sahibidir. İngiliz ve Fransız donanmaları önce denizden Çanakkale'ye saldırmış ama başarılı olamamışlardır. Daha sonra bu kez karadan teşebbüs etmişlerdir. Tarihin gördüğü en kanlı cephelerden biri olan Çanakkale'de, Türk askerinin çelikten iradesi Çanakkale'yi geçilmez yapmış ve dünyanın en büyük donanmaları ve orduları bu savaşta yenilmişlerdir. Çanakkale zaferi ile yardım götürülemeyen Rusya'da Bolşevik Devrimi olmuş ve Çarlık rejimi sona ermiştir. Rusya, 3 Mart 1918'de "Brest Litowsk Antlaşması'nı imzalayarak savaştan çekilmiş ve Boğazlar konusundaki taleplerinden vazgeçtiğini ilan etmiştir.

Artık Boğazlar'da rejimi belirleme gücü savaşın galipleri İngiltere ve ABD'ye geçmiştir. İngiltere, Boğazlar'ın uluslararası geçişe açık olmasını ve bir uluslararası komisyon tarafından yönetilmesini savunmuştur. ABD ise Başkan Wilson'un Wilson İlkeleri'nin 12. maddesinde dile getirdiği şekliyle "Çanakkale Boğazı devamlı surette açık tutulacak ve uluslararası garantiler altında bütün milletlerin gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçiş teşkil edecektir" (Erkin, 1968, s. 52).

1.4.2. Mondros Ateşkes Anlaşması

Osmanlı İmparatorluğu, savaş sırasında kendisinden beklenilenden daha büyük başarılar göstermesine ve Çanakkale zaferi ile tarihin akışını büyük ölçüde değiştirmesine rağmen Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetmiştir. 1918 yılında, Bulgaristan, Avusturya Macaristan ve sonra Almanya'nın barış istemeleri ile yalnız kalmış ve 5 Ekim 1918'de barış istemek zorunda kalmıştır.

Ateşkes görüşmelerinde Osmanlı İmparatorluğu'nu Rauf (Orbay) Bey temsil etmiştir. Görüşmeler İngiliz zırhlısı Agememnon'da yapılmıştır. 25 maddeden oluşan çok ağır barış şartları, Yunanların Boğazlar'da bulunan istihkâmların işgaline katılmaması koşulu ile 30 Ekim 1918'de kabul edilmiştir. Anlaşmada, İngiltere'nin Boğazlar ile ilgili önerileri kabul edilmiş ve Türk Boğazları'nda yeni bir dönem başlamıştır.

Mondros Ateşkes Anlaşması'nın Boğazlar'a ilişkin düzenlemelerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Boğazlar tüm gemilerin geçişlerine açılacak, Boğazlar'da bulunan istihkâmlar İtilaf Devletleri tarafından işgal edilecektir.
- Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'da yaptığı tüm torpil tarlaları ve tüm güvenlik tedbirleri gösterilecek, bunların temizlenmesine de yardım edilecektir.
- Karadeniz'de bulunan tüm torpil tarlaları ve askeri tedbirlerin haritaları teslim edilecektir.
- İtilaf Devletleri, güvenliklerinin tehlikede olduğunu düşünmeleri halinde istedikleri noktayı işgal edebilecektir.

6 Kasım 1918'de Boğazlar'da bulunan Osmanlı askerleri çekilmeye başlamıştır. 7 Kasım 1918'de ise İtilaf Devletlerinin askerleri bölgeye yerleşmeye başlamıştır. 13 Kasım 1918'de 55 gemiden oluşan İtilaf Devletleri donanması İstanbul limanına demirlemiştir. Demirleyen gemiler arasında anlaşmaya aykırı olarak Yunan gemileri de yer almıştır.

Mondros Ateşkes Anlaşması ile İstanbul ve Boğazlar, mücadelesiz olarak İtilaf Devletleri'nin eline geçmiştir. Boğazlar'ın geçiş rejimi konusunda Anlaşma'da bir madde

bulunmamaktadır. Ancak, Anlaşma büyük oranda Wilson İlkeleri'nden esinlenerek hazırlandığı için sonrasında açıklık rejimin uygulanacak olması beklenen bir gelişmedir. Nitekim devam eden süreçte Boğazlar'da açıklık rejimi uygulanmıştır. Boğazlar'ın uluslararası statüsü ve yıllardan beri uygulanan "kapalılık rejimi yerine "açıklık" rejimin getirilmesi ile Mondros, Boğazlar konusunda tarihi dönüm noktalarından biridir (İnan, 1995, s. 21).

1.4.3. Sevr Anlaşması

İtilaf Devletleri, Mondros Mütarekesi ile fiilen uyguladıkları düzeni hukuki bir zemine oturtmak için Sevr Anlaşması'nı hazırlamışlardır. Birinci Dünya Savaşı'nın galipleri, Osmanlı topraklarını savaş öncesi yaptıkları planlara ve anlaşmalara bağlı olarak paylaşmışlardır. Ancak Boğazlar'ın paylaşılması konusunda anlaşmazlık çıkmıştır. Hiçbir devlet Boğazlar'ın, başka bir devlet tarafından kontrol edilmesini veya işgal edilmesini kabul etmemiştir (Erkin, 1968, s. 53). Yukarıda etraflıca değindiğimiz üzere Boğazlar'ın sahip olduğu büyük önem nedeniyle anlaşmazlık baş göstermiştir. İtilaf Devletleri'nin lideri durumundaki İngiltere, Boğazlar'ın, Panama Kanalı gibi ABD tarafından manda idaresi ile yönetilmesini teklif etmiştir. Diğer devletlerin ABD mandasını kabul etmemesi üzerine de Boğazlar'ın Milletler Cemiyeti tarafından yönetilmesi kararı verilmiştir (Kocabaş, 1994, s. 135).

Bu sırada Ulusal Kurtuluş Savaşı'nı başlatan Mustafa Kemal'in yönlendirmesi ile 28 Ocak 1920'de Osmanlı Mebuslar Meclisi "Misâk-ı Millî" metnini yayınlamıştır.

Misâk-ı Millî'de Boğazlara ilişkin rejim şu şekilde ifade edilmiştir: "*Makarrı hilafeti islamiye ve payitahtı saltanatı seniye ve merkezi hükümeti Osmaniye olan İstanbul şehri ile Marmara denizinin emniyeti, hertürlü halelden masun olmalıdır. Bu esas mahfuz kalmak şartile, Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarının, ticaret ve münakalatı aleme küşadı hakkında bizimle sair bilumum alakadar devletlerin müttefikan verecekleri karar muteberdir"*[1] (Soysal, 1989, s. 15).

[1] "İslam Halifeliği'nin ve Yüce Saltanat'ın merkezi ve Osmanlı Hükümeti'nin başkenti olan İstanbul ile Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlikeden uzak tutulmalıdır. Bu ilke saklı kalmak şartı ile Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaretine ve ulaşımına açılması konusunda bizimle birlikte öteki tüm Devletlerin oybirliği ile verecekleri karar geçerlidir"

Mustafa Kemal, Boğazlar'ı bütün gemilere kapatmanın mümkün olmadığını, bunun (Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkelerin başka bir giriş-çıkışlarının olmaması nedeniyle) hakkaniyete de uygun olmayacağını düşünmüş ve günün şartlarına göre gerçekçi bir hedef belirlemiştir. Atatürk'ün temel stratejisi, Türkiye'nin güvenliğinin korunması şartıyla serbest geçişin kabul edilebileceği şeklindedir (Pazarcı, s. 853-854).

İtilaf Devletleri'nin Misak-ı Milli'ye cevabı 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgal edilmesi ve Meclis-i Mebusan'ın dağıtılması şeklinde olmuştur. Bu durum direnişin merkezinin Anadolu'ya kaymasına ve Ankara'da 23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin (TBMM) açılmasına sebep olmuştur. Paris ve Londra Konferanslarında bir araya gelen İtilaf Devletleri Osmanlı İmparatorluğu ile yapacakları anlaşmaya son şeklini vermiş ve hazırlanan anlaşma Padişah'a sunulmuştur. 10 Ağustos 1920 tarihinde Sevr Anlaşması Padişah tarafından imzalanmıştır. Osmanlı için her anlamıyla bir yıkım belgesi olan ve Türkleri Anadolu'nun ortasında küçük bir coğrafyaya hapseden bu anlaşma Boğazlar için de kabulü mümkün olmayan çok ağır şartlar taşımaktadır.

Sevr Anlaşması'nın 37 ila 61. maddeleri Boğazlar'la ilgilidir (Toluner S. , s. 162). Anlaşmaya göre Boğazlar'ın kontrolü geniş yetkilere sahip uluslararası bir komisyona verilecektir. Komisyon'un ayrı bir bayrağı ve bütçesi olacaktır. Osmanlı'nın Komisyon'da temsilcisi bulunmamaktadır.[2] Boğazlar bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine ve askeri uçaklara açık olacaktır (Toluner S. , 1996, s. 162). Boğaz'ın Avrupa tarafında, Çatalca'ya kadar olan kısım Yunanistan'ın kontrolüne bırakılacaktır. Anadolu kıyıları ise Türk egemenliğinde olacaktır. Bu durumda Boğazlar farklı ülkelerin kıyıdaş olduğu bir suyolu haline getirilmek istenmiştir (Pazarcı, s. 349). Bu kadar ağır şartlar içeren Sevr Anlaşması, Ankara Hükûmeti tarafından yok hükmünde kabul edilmiştir. Padişah tarafından imzalanmasına rağmen meclis onayından geçmeyen Sevr Anlaşması hiçbir zaman yürürlüğe girememiştir (Toluner S. , 1996, s. 162). Ancak anlaşma 1920-22 yılları arasında Ulusal Kurtuluş Savaşı döneminde fiilen uygulanmıştır.

[2] Anlaşmanın 40 maddesine göre Komisyon üyeleri, ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Rusya, Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya temsilcilerinden oluşacaktır.

1.5. Türkiye Döneminde Boğazlar

1.5.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

Mustafa Kemal önderliğinde kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), milletin istiklalini yine milletin azim ve kararlığının kurtaracağı düşüncesi ile Sevr'i reddetmiş ve Misak-ı Milli'yi gerçekleştirmek için var gücü ile bir büyük bağımsızlık mücadelesi başlatmıştır (Uçarol, 1992, s. 182).

Bir yandan cephede yapılan savaşa komutanlık eden TBMM, diğer taraftan da diplomatik çalışmalarını yürütmüştür. Birinci İnönü zaferinden sonra Sovyetler Birliği ile imzalanan "Moskova Antlaşması" ile iki ülke arasında dostluk ve iş birliği hedeflenmiştir. Buna bağlı olarak, Karadeniz ve Boğazlar konusunda her iki devlet de ancak kıyıdaş ülkelerin katılacağı bir konferans yoluyla bu işin çözülmesi ve ortaya çıkacak sonucun Türkiye'nin ve başkent İstanbul'un güvenliğine zarar vermemesi gerektiği konusunda mutabık kalmışlardır (Gürün, 1991, s. 69-70). Anılan Anlaşmanın Boğazlar'a ilişkin 5. maddesi şöyledir: "*Boğazların bilcümle akvamın münakalatı ticarisiyle küşadını ve bu hususta serbestii mürruru teminen tarafeyni müteakideyn Karadeniz ve Boğazların tabi olacağı nizamnamenin ihzarı katisini düveli sahiliye murahhaslarından mürekkep olarak bilahare teşekkül edecek bir konferansa tevdie muvafakat ederler. Şu kadar ki mezkûr konferanstan sadır olacak mukarreratın Türkiye'nin hâkimiyet-i mutlakasına ve Türkiye ile payitahtı olan İstanbul Şehrinin emniyetine bir güna halel iras etmemesi şarttır*" (Pazarcı, 2021, s. 349). Benzer hükümler 13 Ekim 1921'de Türkiye, Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan arasında imzalanan "Kars Anlaşması'nda da yer almıştır (Yılmaz V. , 1998, s. 192-194).

30 Ağustos 1922 tarihinde Büyük Taarruz'un zaferle sonuçlanmasıyla, Eylül ayı ortalarında Anadolu tamamen Yunan askerlerinden temizlenmiştir. Kazanılan zafer sonrası telaşa kapılan İtilaf Devletleri, ne olursa olsun Boğazlar'ı bırakmak istememiş ve bunun için gerekirse yeniden savaşmayı göze almışlardır (Atatürk, 1961, s. 677). Ancak İngiltere'nin takındığı tavır Fransa ve İtalya'yı rahatsız etmiş ve bu devletler askerlerini çekmeye başlamışlardır. Diğer taraftan Sovyetler Birliği de İngiltere'ye, Boğazlar konusunda tek geçerli anlaşmanın Moskova Anlaşması olduğunu hatırlatmış ve bu

anlaşmaya göre Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin katılacağı bir konferans toplanması gerektiğini ifade ederek, uyarmıştır. İngiliz kamuoyunda uzun süren savaşlar sonrasında oluşan psikolojik durum ve bozulan ekonomi yeni bir savaş fikrinden uzaklaşılmasına neden olmuş ve taraflar geri adım atmak suretiyle, anlaşma yolunu tercih etmişlerdir.

Bu gelişmeler nedeniyle Türkiye, İngiltere, Fransa ve İtalya temsilcilerinden oluşan bir heyet 3 Ekim 1922'de Mudanya'da toplanmış ve bir ateşkes anlaşması imzalanmıştır. Görüşmelerde Türkiye'yi İsmet Paşa (İnönü) temsil etmiştir. Uzun ve çetin müzakereler sonunda Yunan kuvvetlerinin Meriç Nehri'nin batısına kadar çekilmesi kararlaştırılmış ve boşalan bu bölgeye 8000 askeri geçmeyen bir Türk kuvvetinin yerleşmesi kabul edilmiştir. Ancak, Türk kuvvetlerinin Çanakkale ve İzmit'te belirlenen hattı geçmesine izin verilmemiştir. Bu şekilde Boğazlar Bölgesi'ne Türk askerinin girmesine izin verilmemiştir. Türkiye ayrıca bölgede tahkimat yapmamayı ve topçu birliği bulundurmamayı da taahhüt etmiştir.

Taraflar bu koşullar altında barış anlaşması imzalamayı kabul etmiş ve 20 Kasım 1922'den 24 Temmuz 1923'e kadar süren uzun görüşmeler sonunda Lozan Barış Antlaşması ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Her ne kadar Fransa ayrı bir Boğazlar konferansı toplanmasını istemiş ise de İngiltere Lozan'da her iki konunun da görüşülerek karara bağlanmasını istemiştir (Pazarcı, 2021, s. 349).

Lozan Barış Anlaşması, Birinci Dünya Savaşı'nın galipleri ile Kurtuluş Savaşı'nın galibi Türkiye arasında imzalanan ve bu yönüyle görüşmeler sırasında psikolojik olarak her iki tarafın da moral değerlerinin yüksek olduğu bir anlaşmadır. Taraflar bu yüzden sürekli olarak psikolojik üstünlüğü ellerinde tutmaya çalışmışlardır. Görüşmeler tarafların ortaya koyduğu tezlere göre şekillenmiştir. Tarafların her birinin öncelikleri ve hassasiyetleri farklıdır. İngiltere için anlaşmanın en önemli tarafı Musul meselesi ile birlikte Boğazlar'ın açık kalmasını sağlamaktır (İnönü, 1984, s. 73). Zira Çanakkale Savaşı'nda yaşadığı travmanın etkisi geçmiş değildir. Türkiye'nin önceliği ise yeni kurulmakta olan devletin egemen eşitliğini kabul ettirmek, kapitülasyonları ve yabancı devletlerin Türkiye'deki yargı yetkisini tümüyle ortadan kaldırmak, İstanbul ve Trakya'da kalan İngiliz ve Yunan kuvvetlerinin yeniden savaşa gerek kalmaksızın en kısa sürede çekilmelerini sağlamak olmuştur.

Lozan'da Boğazlar konusunda İngiltere, Sovyetler Birliği ve Türkiye üç farklı tezi savunmuşlardır. Bu arada Boğazlar'a ilişkin sözleşmenin Lozan Antlaşması'nın ana metninde düzenlenmemiştir. Sözleşme'nin eki niteliğinde yeni bir Boğazlar Sözleşmesi şeklinde yapılmıştır. Bunun nedeni, ana metnin sadece savaşan devletler arasında imzalanan ve barışa ilişkin şartları düzenleyen bir metin olmasının istenmesidir. Buna karşılık Boğazlar ile ilgili sözleşmeye savaşta yer almayan devletlerin de katılmasını sağlanmak istenmiştir. Burada amaç Boğazlar konusunda sözleşmeye taraf olmayan devletleri de bağlayan objektif bir hukuk kuralı oluşturmak istenmesidir.

1.5.1.1. Tarafların Görüşleri

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin müzakerelerinde üç farklı görüşün ortaya çıktığı görülmüştür (Bilsel M. C., 1998, s. 348). Genel olarak İngiltere, Rusya ve Türkiye'nin görüşü olarak adlandırılabilecek bu görüşler aşağıdaki gibidir:

1.5.1.1.1. İngiltere'nin Görüşü

Tarih boyunca Boğazlar konusunda dikkatli bir politika izleyen İngiltere, Lozan müzakereleri sırasında da bu tutumunu sürdürmüştür. Boğazlar'da Türk egemenliğinin zayıflamaya başladığı ve uygulanacak geçiş rejimlerinin ikili ve uluslararası sözleşmeler ile belirlenmeye başladığı dönemlerde, İngiltere hemen her zaman sürecin belirleyici aktörlerinden biri olmuştur. İngiltere Osmanlı'nın egemenliğinin zayıfladığı dönemlerde Boğazlar'da olası bir Rus egemenliğine kesinlikle karşı çıkmış ve bu durumu dengelemek istemiştir. Bunda da çoğu kez başarılı olmuştur. İngiltere'nin Boğazlar politikası genellikle Rusya'nın durumuna ve kendi çıkarlarına göre belirlenmiştir. Kendi sömürgelerine giden yolların güvenliğini sağlamak ve en büyük rakiplerinden biri olarak gördüğü Rusya'nın Akdeniz'e inmesini engellemek için genellikle Boğazlar'ın askeri gemilere kapalılığı ilkesini savunmuştur. Buna karşılık Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle ticari ilişkileri olması ve bu bölgelerden hammadde temin ettiği için Boğazlar'ın ticaret gemilerine açık olmasını istemiştir.

İngiltere, Lozan barış görüşmelerinde Boğazlar konusunda çok çetin bir mücadele vermiştir. Ancak bu görüşmeler sırasında geleneksel politikasından uzaklaşmış ve

Boğazlar'ın hem savaş hem de ticaret gemilerine açık olmasını istemiştir. Bu politika değişikliğinin temel sebebi İngiltere'nin Birinci Dünya Savaşı sonrasında gücünün zirvesinde olması ile açıklanabilir. Diğer taraftan rakibi SSCB ise Bolşevik devriminin yaşamış ve savaştan yıpranarak çıkmıştır. Ayrıca ekonomik açıdan oldukça sıkıntılı bir dönemden geçmektedir. SSCB bu dönemde askerî açıdan da zayıf bir durumda bulunmaktadır. Ayrıca İngiltere'nin Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale cephesinde yaşadığı hezimet de Boğazlar politikası konusunda belirleyici faktörlerden biri olmuştur. İngiltere, her ne kadar Osmanlı ile kurduğu ilişkiler ile Boğazlar'ı istediği gibi kontrol edebilmiş ise de ihtiyaç duyduğunda burayı doğrudan zapt edebileceğini tahmin etmiştir. Fakat gücünün zirvesinde olduğu bir dönemde dünyanın en güçlü donanması ve ordusu ile bunu yapamamış ve Çanakkale cephesinde kaybetmiştir. Bundan dolayı Rusya'da çarlık rejimi yıkılmış ve Rusya savaştan çekilmek zorunda kalmış, Romanya'ya da talep ettiği desteği verememiştir. Tüm bunlar savaşın birkaç yıl daha uzamasına sebebiyet vermiştir. Bu da kendisi için büyük külfetlere neden olmuştur. "Çanakkale travması" olarak adlandırılabilecek bu durum İngiltere'nin Boğazlar'da açıklığı savunmasının temel nedenlerinden biridir.

Tüm bu nedenlerle İngiltere, Boğazlar'da Sevr rejiminin devam etmesini, Boğazlar'ın askerden arındırılmasını, uluslararası bir komisyon tarafından yönetilmesini ve askeri ve ticari tüm gemilerin serbestçe geçmesini temin etmeye çalışmıştır (İnan, 1995, s. 27). Bu sayede, güçlü donanması ile Karadeniz'e de hâkim olmayı ve Rusya'yı kontrol altında tutmayı hedeflemiştir (İnönü, 1984, s. 77).

1.5.1.1.2. Sovyetler Birliğinin Görüşü

Esasen Sovyetler Birliği'nin, Birinci Dünya Savaşı'ndan çekildiği için Lozan'daki görüşmelere katılma hakkı bulunmamaktaydı. Ancak Türkiye, İtilaf Devletleri karşısında yalnız kalmamak için öncesinde dostluk anlaşması imzaladığı Sovyetler Birliği'nin de görüşmelere katılmasını istemiştir. Sovyetler Birliği de Boğazlar konusunda söz sahibi olmak istediği için bu konuda istekli davranmıştır. Bu nedenlerle SSCB, yalnızca Boğazlar konusundaki görüşmelere katılmak üzere, Lozan'a davet edilmiştir.

İngiltere'nin aksine Sovyetler Birliği, tarih boyunca Boğazlar'ı doğrudan kontrol etmeyi ya da savaş ve ticaret gemilerine açık olmasını istemiştir. Bu sayede donanmasını

sıcak denizlere indirmeyi ve küresel bir güç olmayı arzulamıştır. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nda yaşadığı ekonomik ve askeri sıkıntılar ve sonrasında gerçekleşen Bolşevik Devrimi'nin etkisi ile önceliğini ülke içinde istikrarı sağlamaya yöneltmiştir. Bu nedenle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin görüşmeleri sırasında geleneksel Boğazlar politikasından farklı bir strateji izlemiştir.

Nitekim Sovyetler Birliği Konferans'tan önce tezini açıklamıştır: Boğazlar'ın Türk egemenliği altında kalmasını ve gerek savaş gerek de barış zamanında savaş gemilerine kapalı tutulması gerektiğini ifade etmiştir. Yani Sovyetler Birliği, Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini savunmaktadır (İnan, 1995, s. 27).

Bunun temelinde en başta kendi güvenliğini sağlamak vardır. Bu arada Türkiye'nin egemenliğini kabul etmiş ve olası bir uluslararası komisyona karşı çıkmıştır. Bu şekilde Türkiye üzerinden bir kalkan oluşturmak istemiştir (Bilsel M. C., 1998, s. 348-350). Savaş gemileri için kesin kapalılık fikrini savunan Sovyetler Birliği, ticaret gemileri açısından ise kesin açıklığı savunmuştur.

1.5.1.1.3. Türkiye'nin Görüşü

Türkiye Lozan'da, Boğazlar konusunda oldukça dikkatli bir politika izlemiştir. Özellikle İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin hassasiyetlerini iyi bildiği için bir denge kurulmasını beklemiş ve kendi fikrini özellikle en başta ifade etmek istememiştir. İngiltere'nin, Türkiye'nin fikrini öğrenmeye yönelik çabalarını, İsmet Paşa ustaca savuşturmuş ve dikkatleri Sovyetler Birliği'nin tezine yöneltmek istemiştir. Türkiye'nin Lozan'da Boğazlar konusunda temel hedefi Boğazlar'da tam egemenliğini sağlamak olmuştur. Bu nedenle, Sevr'de kurulan sistemin kaldırılması ve askersizleştirmenin sona ermesi öncelikli hedef olarak belirlenmiştir. Gemilerin geçişi konusunda ise dengeli bir rejim önermiş, savaş gemilerinin belli sınırlamalar ile geçmesini, ticaret gemilerinin ise serbest geçişini istemiştir. Ancak geçiş rejiminin kendi güvenliğini tehlikeye düşürmemesi konusundaki hassasiyetinin altını her zeminde ortaya koymuş ve dikkat çekmiştir. Güvenlik konusunda en önemli nokta ise Türk askerlerinin Boğazlar bölgesine girebilmesi ve bölgeyi kontrol edebilmesidir (Bilsel M. C., 1998, s. 348-350).

Elbette Konferans'a katılan diğer devletler de Boğazlar konusunda fikirlerini söylemişlerdir. Ama özgün olarak yeni bir fikir ileri sürülmemiştir. Devletlerin görüşleri genel olarak bu üç görüşten birine katılmak veya karşı çıkmak şeklinde olmuştur. Esasen ticaret gemileri konusunda Konferans'a katılan tüm devletlerin fikir birliği içinde olduğunu söylemek mümkündür. Ancak savaş gemileri ve Boğazlar bölgesinin askersizleştirilmesi konusunda tam bir anlaşmazlık söz konusudur.

1.5.1.2. Lozan Barış Konferansında Boğazlarla İlgili Tartışmalar

Boğazlar konusunda yukarıda bahsettiğimiz üç temel tez etrafında çetin tartışmalar yaşanmıştır. Türkiye, Konferans'ta tezini hemen söylemek istememiştir. Hatta İngiltere'nin bu konuda Türkiye'yi eleştirmesine rağmen ısrarla diğer fikirleri görmek istemiş ve kendi tezini sona bırakmak istemiştir. İngiltere de Türkiye'yi beklemiş, o da kendi tezini erken ifade etmekten imtina etmiştir. İsmet İnönü başlangıçta Misak-ı Milli'de Boğazlar konusunda alınan kararı okuyarak başlamıştır. İngiltere ise ilkesel konuşmaların çözüme katkı sunmayacağını ifade ederek Türkiye'yi eleştirmiştir (Özersay, 2003, s. 435).

Türkiye, Karadeniz'e kıyıdaş olan ve bu sebeple Konferans'a katılan Rusya, Ukrayna ve Gürcistan'ın katılımından dolayı memnuniyetini ifade etmiştir. Bu şekilde İtilaf Devletleri karşısında yalnız kalmaktan da kurtulmuştur. Karadeniz'e kıyıdaş olmasına rağmen Romanya bu gruptan ayrılmış ve Boğazlar'ın kayıtsız şartsız açıklığı ilkesini savunmuştur. Buna gerekçe olarak da kendisinin Karadeniz'den tek çıkış yolunun Boğazlar olduğunu hatta bu nedenle Boğazlar'ın askerden de arındırılması gerektiğini ifade etmiştir (Özersay, 2003, s. 437). Daha sonra Bulgaristan da bu fikre katıldığını ifade etmiştir. Bu devletlerin İngiltere'nin etkisiyle böyle bir tavır değişikliğine gittiklerini söylemek kuvvetle muhtemeldir. Zira Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin de kendisi gibi düşünmesi İngiltere'nin tezini güçlendirecektir. İngiltere aynı zamanda Rusya, Ukrayna, Gürcistan ve Türkiye'ye karşı bir blok oluşturmak istemiştir. İngiltere, Rusya'yı Karadeniz'i bir Rus gölü haline getirmeye çalışmakla ve diğer ülkeleri de bu plana alet etmekle suçlarken, kendisi de aynı planı Romanya ve Bulgaristan üzerinden gerçekleştirmiştir. Türkiye ise Romanya'nın önerilerinin ulusal çıkarlarına uygun olmadığını ifade ederek reddetmiştir.

Temel olarak İngiliz tezini destekleyen Amerika Birleşik Devletleri (ABD) de Boğazlar'ın kesin olarak açık olmasını ve askerden arındırılmasını istemiştir. Bu konuda hazırladıkları bir raporu da konferansa sunan ABD, iki sebepten Boğazlar'ın açıklığına vurgu yapmıştır: Birinci olarak Türkiye'nin tarih boyunca başka devletlerin etkisinde kaldığını ve bu nedenle Boğazlar'ın yönetiminin uluslararası bir komisyon tarafından yürütülmesini istemiştir. İkinci olarak da ticari hayatın gereklilikleri nedeniyle Boğazlar'ın mutlaka açık olması gerektiğini ifade ederek Rusların diğer denizlere geçebilmesine karşılık kendilerinin de Karadeniz'e kolayca geçebilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir.

Tüm bu gelişmeler olurken İsmet İnönü sürekli olarak Ankara'ya bilgi vermiş ve Boğazlar konusunun çözümün zorluğunu ifade etmiştir. İngiltere ısrarla Türkiye'nin önerisini duymak istemiş ama İsmet İnönü sürekli olarak bu durumu geçiştirmeyi başarmıştır. Bu kez Rus temsilcisi Çiçerin devreye girmiş ve İtilaf Devletleri'nin önerisini duymak istediğini ifade etmiştir. Hatta bu konuda "büyük devletler sanırım Boğazlar konusu ile artık ilgilenmiyor" diyerek tahrik edici bir beyanda da bulunmuştur.

İngiltere bunun üzerine tezini açıklamıştır. Yukarıda ifade ettiğimiz üzere, Boğazlar'ın açık ve çevresinin askerden arındırılmış olmasını ve Boğazlar'ın bir uluslararası komisyon tarafından yönetilmesini savunmuştur. Yani Sevr rejiminin devamını dilemiştir. Türkiye, bu teze karşı çıkmıştır. Ayrıca Marmara Denizi'nin Boğazlar'la birlikte anılmamasını, zira buranın kendi savunması için stratejik önemi olduğunu beyan etmiştir. İngiltere'nin tezini duyduktan sonra Türkiye de kendi tezini ifade etmiştir.

Kısa bir aradan sonra Boğazlar konusundaki görüşmelere 8 Aralık 1922'de devam edilmiştir. Bu tarihte söz alan İsmet Paşa, İngiltere ve onu destekleyen devletler tarafından ileri sürülen teklifleri değerlendirerek konuşmasına başlamıştır. İsmet Paşa ticaret gemileri için herhangi bir çekinceleri olmadığını, savaş ve barış zamanında serbestçe Boğazlar'dan geçebileceklerini ifade etmiştir. Ancak savaş gemileri konusunda çekinceleri olduğunu, bu gemilerin birtakım sınırlamalar ile Karadeniz'e geçebilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Burada Türkiye'nin güvenliğine vurgu yaparak, kurulacak düzenin bu hassasiyet gözetilerek oluşturulması gerektiğini ifade etmiştir. Marmara'nın stratejik önemi nedeniyle "boğaz" kavramından çıkarılmasını, askersizleştirilecek

yerlerin ise daraltılması gerektiğini ifade etmiştir. Türk Heyeti bu değerlendirmelerin ışığında uygulanmasını istediği rejimi şu şekilde ifade etmiştir:

- Boğazlar, Marmara Denizi ve İstanbul için denizden ve karadan gelecek tehlikelere karşı garanti sağlanmalıdır.
- Karadeniz'de bulunacak ve Boğazlar'dan geçecek savaş gemileri birtakım sınırlamalara tabi olmalıdır.
- Ticaret gemileri için geçiş serbestisi uygulanmalıdır. Ancak Türkiye'nin savaş durumunda denetleme yapma yetkisi olmalıdır.
- Boğazlar teriminin içinden Marmara Denizi çıkarılmalıdır. Çünkü Boğazlar'ın olası bir silahtan arındırılma durumunda bu denize de aynı statünün uygulanması güvenlik zafiyetlerine sebebiyet verebilecektir.
- Askerden arınma değil, tahkimat azaltma gibi bir tedbir daha kabul edilebilirdir.
- Askerden arındırılmış bölge olacaksa da bu dar olmalıdır. İngiltere'nin teklif ettiği bölge çok geniştir.
- Boğazönü adaları (İmroz, Bozcaada, Semadirek) Türk egemenliğinde olmalıdır. Limni Adası'na ise özerklik verilmelidir.
- Gelibolu yarımadasının olası bir baskına uğramasına karşılık burada gerekli tedbirlerin alınmasına izin verilmelidir (Meray, 2020, s. 137).

Türk teklifinde ticaret gemileri için tanınan statü ve askersizleştirmenin kabul edilmesi ve uluslararası komisyona sıcak bakılması genel olarak olumlu karşılanmıştır. Boğazönü adaları konusunda bir uzlaşma sağlanamamıştır. Askerden arındırılacak bölgenin daraltılması fikri ise yeniden gözden geçirilebilir bulunmuştur (Meray, 2020, s. 173-174).

Türkiye'nin teklifini iletmesinden sonra İngiltere ve diğer devletler de tekliflerini gözden geçirmiş ve yeni tekliflerini içeren bir taslağı komisyona vermişlerdir. Yeni taslağa göre müttefikler, Boğazlar'dan geçiş yapacak savaş gemilerinin tonajını sınırlandırmayı, geçişe ilişkin düzenlemeler yapmayı kabul etmişlerdir. İmralı Adası'nı askerden arındırılacak bölge içinden çıkarmayı, askerden arındırılacak bölgeyi daraltmayı da kabul etmişlerdir. Aynı zamanda Türk askerlerinin askerden arındırılan bölgeden transit geçişine izin verilebileceğini de ifade etmişlerdir. Türkiye'nin askerden

arındırılacak bölgede, gözetleme ve haberleşme sistemleri kurabilmesinin mümkün olabileceği, Türk donanmasının Boğazlar bölgesinde gidip gelebileceği hatta zaman zaman demirleyebileceği de müttefik devletlerin tasarısında yer almıştır.

Türkiye bu tasarının bazı bölümlerine önceki teklifleri doğrultusunda itiraz etmiştir. Askerden arındırılacak yerlerde daha fazla yetki ve tedbir uygulamak istediğini belirterek çekince koymuştur. Diğer taraftan Marmara Denizi'nin Boğazlar terimine dâhil edilmemesinde ısrar etmiştir. Trakya sınırına, askerden arındırma nedeniyle, daha fazla güvenlik taahhüdü verilmesini istemiştir. Boğazönü adaları konusundaki hassasiyetini de yenilemiştir (Meray, 2020, s. 237-238). Sovyetler Birliği, Müttefik Devletler'in teklifine Türkiye'den daha fazla itiraz etmiştir. Bu teklifin kendisini silahlanmaya zorlayacağını, tasarının Karadeniz devletleri için bir risk oluşturduğunu ve Karadeniz'de barışı tehlikeye sokacağını iddia etmiştir.

Tarafların karşılıklı ve sert müzakereleri sonucunda İngiltere'nin tezi büyük oranda destek bulmuş ve Türkiye istemeyerek de olsa aşağıda detayları belirtilen bu anlaşmayı kabul etmek zorunda kalmıştır. Türkiye'nin Lozan görüşmeleri sırasında başlangıçta Sovyetler Birliği ile yakınken süreç içinde İngiltere ile yakınlaşması Türk-Sovyet ilişkilerinin bozulmasının temel nedenlerinden biri olmuştur. Bu yakınlıkta ideolojik nedenlerin de etkisi vardır (İnan, 1995, s. 29). Konferansta, Türkiye'nin İngiltere ile yakınlaşmasını İngiliz delegesi Lord Curzon'un zaferi olarak görenler olmuştur. Oysa Türkiye, takındığı bu yeni yaklaşım ile Sovyetler'e tabi olmaktan kurtulmuştur (Gönlübol C. S.-M., 1974, s. 56).

Türkiye'nin Lozan'da Boğazlar konusunda istediği neticeyi alamamasının birçok nedeni vardır. Bu nedenlerin başında TBMM'nin bir an önce Lozan'da Türkiye'nin tam egemenliğinin tanınmasını istemesi gelmektedir. Zira Türkiye'nin yeniden bir savaşı göze alacak durumu yoktur. Diğer taraftan, yeni devletin inşa edilmesi gerekmektedir. Bunun için de bir an önce, kurulacak devletin tanınması gerekmektedir.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında dünyada esen barış rüzgârları da bir diğer faktördür. Uluslararası kamuoyunda, yaşanan derin acılardan ders çıkarıldığı düşünülmüş ve savaş sonrasında silahlanmanın azalacağı konusunda büyük bir beklenti oluşmuştur. Milletler Cemiyeti'nin de bu amaçla kurulduğunu ve henüz çok yeni olduğunu

düşündüğümüzde bu tezin haklı tarafları vardır. Diğer bir açıdan ise Çanakkale travmasının etkisini atamayan müttefik devletler, Boğazlar konusunu bir kırmızı çizgi haline getirmişlerdir. Onlar için Boğazlar'ın açıklığı olmazsa olmazdır. Ayrıca müttefikler ve ABD karşısında, Türkiye ve Sovyetler Birliği yalnız kalmışlardır. Şunu da unutmamak gerekir: Türkiye, Kurtuluş Savaşı'nı donanması olmadan kazanmıştır. Büyük zafer karada kazanılmıştır yani bir kara zaferidir. Ege Denizi'ne dökülen Yunan askerlerini takip edecek veya ana kıtanın kıyılarının yakınındaki adaları düşmandan temizleyecek bir deniz kuvveti yoktur. Osmanlı'nın son döneminde savaşlarda kaybedilen daha sonra Haliç'te çürümeye terk edilen donanmanın son parçaları da Mondros Mütarekesi ile düşmana teslim edilmiştir. Bu şartlar altında, Türkiye, özellikle tam egemenliğinin tanınması ve kapitülasyonların kaldırılması konusunda istediklerini elde etmek için Boğazlar konusunda geri adım atmak zorunda kalmıştır.

Burada şunu da belirtmek gerekir: Lozan'da Boğazlar Sözleşmesi'nin ayrı düzenlenmesi, sözleşmeye taraf olmayan devletlerin de katılmasını sağlamak ve objektif bir hukuk yaratmak içindir. Aksi durumda sadece Birinci Dünya Savaşı'nın galip devletleri ile Türkiye arasında imzalanan bir sözleşme olarak kalacaktır. Bu ise Karadeniz'e kıyısı olan devletleri doğrudan ilgilendiren böylesine önemli bir anlaşmanın geçerliliğini tartışmaya açacaktır. Bu yüzden Lozan Barış Sözleşmesi'nin 23. Maddesi ile "*Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugün yapılmış Sözleşme'de açıklandığı üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda denizden ve havadan, gerek barış gerek savaş zamanlarında özgürce geçiş ve gidiş – geliş ilkesini kabul ve açıklama konusunda anlaşmışlardır. Bu Sözleşme, buradaki Yüksek Bağıtlı Taraflar için, işbu Andlaşma'da yazılmış olsa idi onun sahip olacağı güç ve değerin tıpkısına sahip olacaktır*." diyerek Boğazlar meselesi genel olarak hükme bağlanmış ama asıl konular ve detaylar ayrı bir sözleşme ile düzenlenmiştir.

1.5.1.3. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle Oluşturulan Yeni Rejim

Çetin tartışmalardan sonra Lozan Boğazlar Sözleşmesi Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Yunanistan, Japonya, Bulgaristan ve Yugoslavya (Sırp-Hırvat-Sloven Krallığı) arasında imzalanmıştır (Soysal, 1989, s. 140-151). Sovyetler Birliği, başlangıçta Sözleşme'yi imzalamamıştır. Rusya, Ukrayna ve Gürcistan adına açıklamalar yapan

Çiçerin, bu sekliyle tasarıyı kabul edemeyeceklerini, buna rağmen tasarı onaylanırsa Boğazlar sorununun "açık kalacağını" bildirmiştir. Curzon ise Rusya'nın olumlu yanıt vermemesi halinde bölgede çıkabilecek olumsuz bir durumun sorumluluğunun Rus Hükümeti'nde olacağını açıklamıştır. Bütün bu gelişmeler sonrasında, Konferans'ın davet mektubu üzerine Rusya 14 Ağustos 1923'te antlaşmayı imzalamıştır (Özersay, 2003, s. 450).

Temel olarak bu sözleşme ile savaş ve barış zamanlarında; denizden ve karadan geçiş serbestisi öngörülmüştür (Toluner S. , 1996, s. 163). Kabul edilen geçiş rejimini şu şekilde açıklamak mümkündür:

1.5.1.3.1. Ticaret Gemileri Bakımından

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde ticaret gemilerinin tanımı yapılmamıştır. Bu konuda sadece 2'nci maddenin ekinde "ticaret gemileri deyimine hastane gemilerinin, yatların, balıkçı gemilerinin ve askeri nitelikte olmayan uçakların da dâhil olduğunu" belirten bir düzenleme yapmıştır (İnan, 1995, s. 31).

Lozan'da Boğazlar'dan geçiş rejimi, barış ve savaş zamanı kıstaslarına göre belirlenmiştir.

1.5.1.3.1.1. Barış Zamanında

Ticaret gemilerinin barış zamanlarında Boğazlar'dan (denizde ve havada) geçişi serbesttir. Burada geminin ülkesi ve yükünün bir önemi yoktur. Genel sağlıkla ilgili haller saklı kalmak kaydıyla geçiş gece veya gündüz yapılabilecektir. Kılavuzluk isteğe bağlı olacaktır. Fener ve römorkörlük resimleri ve doğrudan doğruya yapılan hizmetler için ücret alınabilecektir (Özersay, 1999, s. 54).

1.5.1.3.1.2. Savaş Zamanında

Savaş zamanına ilişkin düzenlemeler ise Türkiye'nin savaşa dâhil olup olmamasına göre düzenlenmiştir.

Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş zamanında da geçişler, barış zamanındaki gibi olacaktır. Kılavuzluk hizmeti yine isteğe bağlıdır.

Türkiye'nin dâhil olduğu savaş durumunda ise savaşa tarafsız kalan devletlerin savaş gemileri ve savaş uçakları, düşman devlete savaş kaçağı, düşman birlikleri veya düşman uyruğundaki kişileri taşımamak koşuluyla Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdir.

Düşman gemilerine karşı ise Türkiye, uluslararası hukukun öngördüğü tüm önlemleri almak hakkını haizdir. Bu hak serbest ulaşım hakkı nedeniyle hiçbir kısıntıya tabi tutulamaz. Türkiye, düşman gemilerinin geçişini önlemek için gerekli gördüğü her türlü önlemi alabilecektir. Ancak bu önlemler, tarafsız devletlere ait gemilerin geçişini engelleyecek nitelikte olmayacaktır (İnan, 1995, s. 32).

1.5.1.3.2. Savaş Gemileri

Sözleşme savaş gemileri tanımına, yardımcı gemiler, asker taşıma gemileri, uçak gemileri ve askeri uçakları dâhil etmiştir. Yabancı devletlere ait savaş gemileri arıza ve deniz riski dışında, geçiş için öngörülen süreden daha fazla Boğazlar'da kalamayacaklardır.

1.5.1.3.2.1. Barış Zamanında

Savaş gemileri barış zamanında hiçbir merasim ve ücrete tabi olmadan gündüz ve gece Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdir. Ancak Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz'e geçirebilecekleri savaş gemileri için tonajla ilgili birtakım kısıtlamalar getirilmiştir. Buna göre; Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devlet, Karadeniz'e gitmek üzere Boğazlar'dan en fazla Karadeniz'de en büyük donanmaya sahip devletin, o sırada Karadeniz'de bulunan savaş gemilerinin tonajını aşmayacak bir kuvveti geçirebilir. Ancak Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler her bir ağırlığı 10.000 tonilatoyu geçmeyen ve üç gemiden fazla olmayan bir kuvveti her zaman Boğazlar'dan geçirmek hakkını haizdir. Türkiye ile barış halinde bulunan devletlerin denizaltıları da su üstünden geçmek koşuluyla Boğazlar'dan geçebilecektir.

1.5.1.3.2.2. Savaş Zamanında

Türkiye'nin savaşan olmadığı bir savaş zamanında savaş gemileri Boğazlar'dan serbestçe geçebilecektir. Yani burada barış durumuna ilişkin rejim uygulanacaktır. Ancak bu hakka sahip savaşan devletlere ait savaş gemileri ve askeri uçakları, Boğazlar'dan geçerken, bir başka devlete ait gemileri yakalamaya kalkamazlar, denetleyemezler ve arayamazlar. Ayrıca geçiş sırasında herhangi bir düşmanca davranışta bulunamazlar.

Türkiye'nin savaşan olma durumunda ise, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve uçakları, düşmana yardım etmemek, harp kaçağı ve düşman birliklerini ve uyruklarını taşımamak koşuluyla barış zamanındaki gibi Boğazlar'dan geçme hakkına sahiptir. Türkiye ise, düşman devletlerin savaş gemilerini geçirmemek için tedbir alabilir ama bu tedbirler tarafsız devletlerin savaş gemilerinin geçişine engel olmamalıdır.

1.5.1.3.3. Boğazların Silahsızlandırılması

Lozan'da, Boğazlar'ın kıyıları ve kıyılardan içeriye doğru 15-20 km'lik bir alan silahsızlandırılmasına karar verilmiştir. Aynı şekilde Marmara Denizi'nde İmralı dışındaki adaların da silahtan arındırılması kararlaştırılmıştır. Türkiye, İstanbul ve çevresinde bir tersane ve askeri deniz üssü ile en fazla 12.000 kişilik bir askeri kuvvet bulundurma hakkına sahip kılınmıştır. Boğazönü adalarının da silahtan arındırılması hükme bağlanmıştır. Ancak Yunanistan ve Türkiye, askerden arındırılacak bölgelerde gözetleme yapabilme hakkına sahiptir (İnan, 1995, s. 37).

1.5.1.3.4. Boğazlar Komisyonu'nun Kurulması

Sözleşmenin 10. Maddesi bir Boğazlar Komisyonu kurulmasını öngörmektedir. Komisyon uluslararası bir niteliğe sahiptir ancak Sevr'de olduğu gibi geniş yetkilere sahip değildir.

Başkanlığını bir Türk temsilci yapacak olan komisyonun temel görevi savaş uçakları ve askeri gemilerin geçiş hükümlerine uyup uymadığını kontrol etmektir. Komisyon, Milletler Cemiyeti'nin himayesi altında çalışacak ve her yıl düzenli rapor verecektir.

1.5.1.3.5. Boğazlar Rejiminin Teminatı

Boğazlar çevresinin ve Boğazönü Adaları'nın askerden arındırması ve İstanbul ve çevresinde bulunabilecek asker sayısının sınırlandırılması nedeniyle bu bölgede bir güvenlik açığı oluşmuştur. Ayrıca Türkiye ile savaşan devletler dışında tüm devletlerin savaş gemileri için de geçiş serbestisi vardır. Bu da riskli bir durumdur.

Boğazlar'dan geçiş rejimi ile ilgili hükümlere aykırı davranılması ya da bu bölgeye bir saldırıda bulunulması halinde ya da savaş veya savaş tehdidi nedeniyle Boğazlar'dan serbest geçiş rejiminin uygulanmasının tehlikeye düşmesi halinde Sözleşme'nin güvence hükümlerinin uygulanmasına karar verilmiştir. Bu durumda Milletler Cemiyeti'nin vereceği her türlü tedbir kararını uygulamak üzere Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya ortak hareket ederek devreye girecek ve tehlikeyi önleyeceklerdir.

Bu güvencenin uygulanabilmesi için Milletler Cemiyeti'nin oy birliği ile karar alması gerekmektedir. Ancak bu kadar büyük bir örgütte herhangi bir kararın oy birliği ile karar alınması pek mümkün olmayacaktır. Bu yüzden bu seçeneğin gerçekleşmesi oldukça güçtür. Bu haliyle bu güvencenin Türkiye için yeterli bir teminat oluşturmadığı açıktır.

1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Boğazlar'la ilgili yapılan düzenlemeyi özetleyecek olursak:

a. Ticaret ve savaş gemi ve uçakları ayrı rejimlere tabi tutulmuştur.

b. Boğazlar bölgesinin askersizleştirilmesi kabul edilmiştir.

c. Boğazlar rejimi, uluslararası bir komisyonun kontrolüne bırakılmıştır.

d. Geçiş rejimi uluslararası garanti altına alınmıştır (Belik, 1962, s. 14).

1.5.2. Sevr Antlaşması ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Karşılaştırılması

Sevr, Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybettiği bir savaştan sonra yapılan ve Osmanlı'nın yıkımını tescilleyen bir antlaşmadır. Buna karşılık Lozan, Türkiye'nin kazandığı bir savaştan sonra imzalanmıştır. Bu nedenle söz konusu sözleşmeler arasında Türkiye lehine büyük farklar bulunmaktadır (Yel, 2009, s. 52).

Boğazlar konusunda her iki antlaşma da Boğazlar Komisyonu'na yer vermekle birlikte, aralarında ciddi farklar bulunmaktadır. Sevr Antlaşması ile Boğazlar, tümüyle Türkiye'nin hâkimiyetinden çıkarılmakta ve İngiltere, Fransa, Sovyet Rusya, Japonya Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya'dan teşkil edilecek olan bir Boğazlar Komisyonu'nun egemenliğine bırakılmaktadır. ABD de istemesi halinde Komisyon'a katılabilecektir. Sevr Antlaşması'na göre Boğazlar Komisyonu'nun kendine ait bayrağı, teşkilatı ve bütçesi olacaktır. Vergi toplayabilecektir. Boğazlar'ın trafiğini düzenleyebileceği için kendisine ait zabıta kuvveti kurabilecektir. Bu haliyle Komisyon adeta bir devlet içinde devlettir.

Diğer taraftan, Sevr Antlaşması ile Boğazlar Komisyonu'na bırakılan alan oldukça geniştir. Bu haliyle mini bir Bizans oluşturma çabası bulunmaktadır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan Boğazlar Komisyonu'nun hâkimiyet alanı daha sınırlı, yetkileri de daha azdır. Ayrıca Lozan'a göre kurulan komisyonda Türkiye de yer almaktadır ve iki oy hakkına sahiptir. Komisyon Başkanlığı da Türkiye'ye verilmiştir. Lozan'da değişiklik yapılan bir husus da Türkiye'ye, İstanbul ve İzmit'te asker bulundurma izninin verilmesi ve Anadolu'ya asker geçirilmesine müsaade edilmesidir. Yine Lozan'a göre kurulan Boğazlar Komisyonu'nun bayrağı, vergi toplama yetkisi ve zabıta teşkilatı kurma yetkisi yoktur. Tek yetkisi, Boğazlar'da deniz trafiğinin düzenlenmesi, ortaya çıkacak problemlerin önlenmesi ve Milletler Cemiyeti'ne raporlanmasıdır. Boğazlar'ın askersizleştirilmesine karşılık Türkiye'ye İstanbul'da 12.000 ve Rumeli'de de ihtiyacı ölçüsünde asker bulundurma hakkı tanınmıştır. Ayrıca Yunanistan'a bırakılan Boğazönü adalarının da silahtan arındırılması kabul edilmiştir.

Lozan'da, Boğazlar konusunda Türkiye istediklerinin tümünü alamamıştır. Bunda İngiltere'nin diğer devletler ile iş birliği yaparak Türkiye'yi yalnız bırakması kadar

Türkiye'nin birtakım tavizler vererek daha elzem gördüğü konularda ilerleme sağlamak istemesi de etkili olmuştur. Türkiye bu anlaşma ile Batılı devletler tarafından tanınmış ve ulusal sınırları kabul edilmiştir. Diğer taraftan o günkü dünya konjonktüründe barışın önemsenmesi ve kurulan yeni sistemin sorunları çözeceğine olan inancın da bu durumda etkili olduğu söylenebilir. İleride görüleceği üzere Boğazlar'da ortaya çıkan bu olumsuz tablo, Türkiye'nin dünya diplomasi tarihine geçecek Montrö Konferansı'ndaki başarısı ile telafi edilecektir.

BÖLÜM 2. MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ

2.1. HAZIRLIK AŞAMASI

2.1.1. Sözleşmeye Giden Yol

Lozan'da, Boğazlar konusunda ortaya çıkan ve tam egemenlik ile bağdaşmayan tablo Türkiye'yi derinden rahatsız etmiştir. Ancak zaman göstermiştir ki, o gün için Lozan'da Boğazlar konusunda verilen tavizlerin daha sonra düzeltilmesi fikri daha ilk andan itibaren Türk devlet adamlarının zihnini meşgul etmeye başlamıştır. Boğazlar gibi, dünyanın stratejik açıdan en önemli noktalarından birinde egemenlikten taviz vermek ve daha da önemlisi savunma zafiyeti oluşturmak kabul edilebilir bir durum değildir. Bu durumun oluşturduğu tehlikeyi fark eden devlet adamları, önce mevcut şartlarda Boğazlar'ın savunulması için gerekli planları hazırlamış, daha sonra uluslararası arenada ilmek ilmek işledikleri bir strateji ile bu durumu değiştirmeyi başarmışlardır. Bölgesel ittifaklarla başlayan proje, nihayet uluslararası bir konferansın toplanması ve bu konferansta ortaya koyulan başarılı strateji ile hedefine ulaşmıştır.

2.1.2. Dünya Barışının Yeniden Tehlikeye Girmesi

Yukarıda da değinildiği gibi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi uzun sürecek bir barış ve işleyecek bir Milletler Cemiyeti sistemi öngörülerek hazırlanmış ve kabul edilmiştir (İnan, 1995, s. 42-43). Zira dünya, o tarihe kadar görülmemiş bir trajediye sahne olmuştur. Milyonlarca insan ölmüş çok daha fazlası sakat kalmıştır. Devletlerin kasaları tamamen boşalmış ve en zengin devletler bile bu süreçten büyük zararlar görerek çıkmışlardır.

Birinci Dünya Savaşı, esasen kazananların bile büyük yıkımlar yaşadığı bir savaştır. Savaş sonrasında kazanan grupta olmasına rağmen, İngiltere'nin dünya liderliği sarsılmış ve kısa süre içinde bu statüsünü ABD'ye kaptırmıştır. Bu büyük trajediye sebep olan devletlerin yöneticileri, ne yazık ki sürdürülebilir bir barış ortamı yaratmayı da başaramamışlardır. Mağlup devletlerle yapılan barış anlaşmalarında belirlenen koşullar, bu devletlerin altından kalkabileceği ağırlıkta değildir. 1815 Viyana Barış Konferansı tecrübesine ve öngörüsüne sahip Avrupalı devletler bir asır sonra aynı basireti ve

öngörüyü gösterememişlerdir. Ve bunun neticesinde gerçek bir barış sağlanamamış ve mağlup devletler statükoyu değiştirmek için çok kısa bir süre içinde mücadeleye başlamışlardır. Statükoyu değiştirme çabalarına karşı koyacak olan devletlerin ise artık savaş istememesi ve zaten aşırı yıpranmış olmaları nedeniyle, yeni savaşın tohumları eski savaşın barış antlaşmaları ile atılmıştır.

Milletler Cemiyeti Misakı'nın 8. Maddesine göre, Milletler Cemiyeti'ne üye olan her devlet, uluslararası barışın korunması ve sürdürülmesi için askeri gücünü, ulusal güvenlik ve uluslararası yükümlülüklerinin gerektirdiği en asgari düzeye indirmeyi kabul ve taahhüt etmişlerdir[3].

Bu dönemde silahların azaltılması ve silahsızlanmanın yayılması amacıyla Milletler Cemiyeti'nin çabaları ve bazı devletlerin gayretleri ile çeşitli konferanslar ve anlaşmalar yapılmıştır. Bu amaçla 1922'de Washington Antlaşması ve Londra Antlaşması, 1927 yılında Cenevre Konferansı, 1930 yılında Londra Antlaşması ve 1932-1934 yıllarında Cenevre Büyük Konferansı toplanmıştır. Ancak bu antlaşmalar ve konferanslar yeterince olumlu sonuçlar doğurmamıştır.

Diğer taraftan Milletler Cemiyeti de kolektif güvenlik konusunda kendisinden beklenen adımları atamamış ve başarısız olmuştur. Nitekim 1931 yılında Japonya Mançurya'yı işgali karşısında Milletler Cemiyeti, Misak'ın ön gördüğü hiçbir tedbiri alamamış ve öngörülen hiçbir yaptırımı Japonya'ya uygulayamamıştır.

Devam eden süreçte Japonya, Milletler Cemiyeti üyeliğinden ayrılmıştır. Japonya'nın Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki garantör dört devletten biri olduğu düşünüldüğü zaman bunun Türkiye ve Boğazlar için ne kadar önemli olduğu açıktır.

---

[3] Madde metni şu şekildedir:

"MADDE 8. 1. Cemiyet Üyeleri, barışın sürdürülmesi için, ulusal silâhların, ulusal güvenlikle ortak bir eylemin gerekli kıldığı uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesiyle bağdaşabilecek en düşük bir düzeye indirilmesi zorunluluğunu kabul ederler."

Bu maddeye göre ülkelerin sahip olabilecekleri askeri kuvvet, ilgili devletin coğrafi konumu ve içinde bulunduğu özel koşullar dikkate alınarak Milletler Cemiyeti Meclisi tarafından belirlenecek ve devletlerin onayına sunulacaktır."

Nitekim bu olaydan sonra 23 Mayıs 1933 tarihinde, Londra'da yapılan silahsızlanma girişiminde Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, silahsızlanma ile ilgili maddelerinin iptalini talep etmiştir. Ama bu talep, silahsızlanma ile doğrudan ilgili olmadığı için reddedilmiştir (İnan, 1995, s. 41).

Milletler Cemiyeti'nin Japonya konusunda takındığı pasif tutum ve çaresizliği, Avrupa'nın fırsat kollayan revizyonist (statükoya karşı çıkan) devletlerini harekete geçirmiştir. Bu dönemde Almanya'da iktidara gelen Hitler, Almanya'yı Versailles anlaşmasının olumsuz koşullarından kurtarmak ve hatta Avrupa'nın kaderine hükmetmek amacındadır. Bu nedenle Almanya, 1934 yılında silahlanmaya başlamıştır. 1935 yılında Almanya, Versailles Anlaşması'na aykırı olarak zorunlu askerlik uygulamasını getirmiştir.

Bu sorunları konuşmak için Milletler Cemiyeti Konseyi olağanüstü toplanmıştır. 17 Nisan 1935 tarihinde yapılan toplantıda söz alan Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin silahsızlanma ile ilgili hükümlerinin ortaya çıkardığı mahzurları ve Türkiye'nin savunmasını nasıl zayıflattığını bir kez daha dünya gündemine taşımıştır. Her ne kadar bu öneriler Sovyetler Birliği tarafından desteklenmiş ise de İngiltere, Fransa ve İtalya; konunun Milletler Cemiyeti ile ilgili olmadığını ileri sürerek, Türk önerisini yine reddetmişlerdir (Başyurt, 1998, s. 56).

Türkiye devam eden süreçte taleplerini, Milletler Cemiyeti'nin 1935 yılının Eylül ayında yapılan toplantısında yine dile getirmiştir. Her ne kadar Türkiye'nin talepleri uluslararası camiada olumlu bir havanın oluşmasına sebebiyet vermiş ise de yine sonuç alınamamıştır (Akşin, 1991, s. 166). Uluslararası camianın bu konuda olumlu düşünmeye sevk eden temel neden, statükodan memnun olmayan devletlerin isteklerini güç kullanma yoluyla yerine getirme isteğine karşılık, Türkiye'nin uluslararası hukuka uygun olarak taleplerini gerçekleştirmek istemesidir.

Ancak İtalya'nın Habeşistan'ı işgali ve Ege Adaları'nı silahlandırmaya başlaması fitili ateşleyen en önemli gelişme olmuştur. O zamana kadar hemen her zeminde mevcut şartlarda Boğazlar'ın korunamayacağını ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan sistemin işlemeyeceğini ileri süren Türkiye, tezlerine taraftar bulmaya başlamıştır. İtalya'nın ardından 1936 yılının Mart ayında Almanya'nın Ren bölgesini Versailes

Anlaşması'na aykırı olarak silahlandırmaya başlaması Avrupa'da yeniden savaş rüzgârlarının esmesine sebebiyet vermiştir.

Dünyada ortaya çıkan bu gelişmelerin yanında, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği geçiş düzendeki eksiklikler de Sözleşme'nin değişmesi için önemli nedenlerden biri olmuştur. Örneğin, Sözleşme'de savaş ve barış hallerine göre getirilen birtakım düzenlemeler mevcut iken, Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehdidi altında görmesi haline ilişkin bir düzenleme yoktur. Bu durumda Türkiye, savaş ilan edinceye kadar yaklaşan ve belki işgale ulaşan bir tehdit için önlem alamayacaktır. Yine Marmara'da tersane kurmanın yasak olması da alınacak önlemlerin etkili olmasına engel bir durumdur.

2.1.3. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne Taraf Devletlere Gönderdiği Nota

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Japonya, İtalya ve Almanya'nın davranışları ve ortaya çıkan yeni tablo, Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümleri ile Türkiye'nin hem kendi hem de Boğazlar'ın güvenliğini sağlayamayacağını net bir şekilde ortaya koymuştur (Erkin, 1968, s. 64).

Ortaya çıkan bu büyük tehditlere karşı, yukarıda da değindiğimiz gibi, Türkiye mevcut durumu güç kullanarak değil, uluslararası hukuka uygun olarak çözmek için üstün bir gayret göstermiştir. Bu konuda ısrarla ve sabırla barışı korumaya ve uluslararası hukuka uygun davranmaya gayret göstermiştir. Türkiye'nin bu iyi niyetli ve barışçıl tutumu, Boğazlar rejiminin değişmesindeki en önemli etkenlerden biri olmuştur.

Türkiye, 11 Nisan 1936 tarihinde, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere bir nota göndermiştir[4]. Bu nota aynı gün Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne ve onun bilgisi dâhilinde Cemiyet üyelerine de gönderilmiştir (Erkin, 1968, s. 65; Soysal, 1981, s. 280-286). Gönderilen notada, Sözleşme'nin günün koşullarına uygun olmadığını, büyük güvenlik riskleri oluşturduğunu ve değiştirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

[4] Notanın tam metni Ek-2'de yer almaktadır.

Türkiye tezlerini "*rebus sic stantibus*" (koşulların önemli ölçüde değişmesi) ilkesine dayandırmıştır[5]. Bu notada Türkiye'nin savunduğu tezleri temel olarak 4 başlık altında ifade etmek mümkündür (İnan, 1995, s. 45):

a) Lozan Boğazlar Sözleşmesi hazırlandığı dönemde, yani 1923'te, bulunulan ve öngörülen durum ile 1936 yılında bulunulan ve öngörülen durum çok farklıdır. Sözleşme yapılırken dünyaya barışın hâkim olacağı ve bu barışın uzun süreceği öngörülmüş iken kısa bir süre sonra büyük bir savaş tehdidi ortaya çıkmıştır.

b) Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin ortaya koyduğu garanti sistemi iflas etmiştir. Milletler Cemiyeti, karşılaştığı sorunlar karşısında çaresiz kalmıştır. Revizyonist devletlerin saldırgan tutumlarına karşı pasif kalınmıştır. ABD, kendi kıtasına çekilmiştir. Avrupa barışı bozulmuştur. Barışı garanti eden devletlerin kendi aralarında savaş tehdidi ortaya çıkmıştır.

c) Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde sadece savaş ve barış hali düzenlenmiştir. Savaş tehdidinin ortaya çıkması halinde uygulanacak bir hüküm bulunmamaktadır. Bu ise ani saldırılara karşı Türkiye'yi çaresiz bırakmaktadır. Bu haliyle Sözleşme'de çok önemli bir boşluk bulunmaktadır.

d) Türkiye, kurulduğu günden itibaren barışçıl bir tutum izlemiş ve uluslararası hukuka uygun davranmıştır. Sözleşmeler ile yüklendiği edimleri harfiyen yerine getirmiştir. Böylesine barışçıl bir devletin, güvenliğinin sağlanması için gerekli önlemleri alması elzemdir. Zira bu durum bölge barışı için de gereklidir. Kendisinin ve bölgesinin

[5] Rebus sic stantibus ilkesi, sözleşmeler hukukunda bir sözleşmesinin değiştirilmesi veya sona erdirilmesine olanak sağlayan bir ilkedir. Bu ilkeye göre, bir sözleşmenin yapıldığı sırada sözleşen devletlerin, sözleşme ile bağlanmalarını gerektiren ana nedenlerde meydana gelen ve önceden öngörülmesi mümkün olmayan birtakım değişiklikler ortaya çıkmış ise, sözleşen taraflar bu değişiklikleri ve ortaya çıkardığı olumsuz durumu ortaya koyarak sözleşmenin değiştirilmesini ve/ya iptal edilmesini "haklı olarak" isteyebilirler. Bunun için elbette sözleşen tarafların bu değişiklik nedeniyle radikal birtakım olumsuzluklar ile karşılaşması gerekmektedir.
Bu ilkeye iki tane istisna getirilmiştir:

1- Sınırları düzenleyen sözleşmeler için bu ilkeden faydalanılamaz.
2- Eğer sözleşen koşulların değişmesine, kendi edimlerini yerine getirmemek suretiyle neden olan bir devlet var ise, bu devlet de bu ilkeden faydalanamaz. Böyle bir durumun ortaya çıkması halinde, öğretide egemen olan görüşe göre ilgili devlet barışçıl yollardan meseleyi çözmek veya yeniden bir anlaşma yapmaya çalışmak zorundadır (Pazarcı, 2021, s. 206).

barışı için hassasiyet gösteren ve bunu hukuka uygun bir şekilde talep eden bir devletin, bu konuları uluslararası bir konferansta dile getirme ve dinlenme hakkı vardır.

Uluslararası ortamda ortaya çıkan konjonktür, Türkiye Cumhuriyeti'nin başarıyla yürüttüğü diplomasi ile birleşince, Lozan'da ortaya çıkan tablonun değişmesi mümkün olmuştur. Türkiye'nin diplomatik yolları ustaca kullanması, uluslararası hukuka gösterdiği saygı ve Lozan Sözleşmesi'nin uygulanması sırasında gösterdiği hüsnüniyet muhataplarını etkilemiştir. Türkiye sorunu bir oldubitti ile çözmek istememiş, muhataplarına gördüğü tehlikeyi anlatarak, hukuk zemininde çözüm üretmeye çalışmıştır. Diğer taraftan sunmuş olduğu öneriler ile makul olmaya çalışmış, yaşadığı sorun ile ölçülü taleplerde bulunmuştur.

2.1.4. Türkiye'nin Notasına Diğer Devletlerin Yaklaşımı

Türkiye notayı Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin tarafı olan devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne göndermiştir.

İtalya, Birinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan statükoyu değiştirmek isteyen ve bu statükoya en az bağlı olan devletlerden biri olmasına rağmen, Türkiye'nin sözleşmeyi değişiklik teklifine olumlu bakmamıştır. Buna gerekçe olarak da kendisinin Habeşistan'ı işgali sırasında Milletler Cemiyeti'nin aldığı zorlama tedbirlere Türkiye'nin katılmasını göstermiştir (İnan, 1995, s. 46).

Buna karşılık Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin müzakereleri sırasında da açıkça Türkiye'nin Boğazlar üzerinde mutlak egemenliğini savunan Sovyetler Birliği, Türkiye'nin notasına olumlu cevap vermiştir. Zira Boğazlar konusunda Sovyetler Birliği kendi menfaatleri ile Türkiye'nin menfaatlerinin ve güvenlik kaygılarının ortak olduğunu düşünmektedir.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan mevcut duruma en fazla bağlı olan devletlerden biri olan Fransa da Sovyetler Birliği ile olan yakınlaşmasının bir sonucu olarak Türkiye'nin talebine olumlu cevap vermiştir. Romanya bu dönemde her ne kadar Türkiye ile Balkan Paktı'nın paydaşlarından biri ise de Birinci Dünya Savaşı sonrası

oluşan statükonun bozulmaması için Türkiye'nin teklifine olumlu yaklaşmamıştır. Türkiye daha sonra Romanya'nın çekincelerini gidermiştir.

Bulgaristan ise Türkiye'nin Boğazlarda mutlak egemenliğini istememekle birlikte, bu vesile ile kendisi açısından da Neuilly Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için bir dayanak teşkil edebileceği düşüncesiyle Türkiye'nin notasına olumlu cevap vermiştir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değişmesini istemeyen ve esasen Sözleşme'nin mimarı olan İngiltere ise, Almanya ve İtalya'nın saldırgan tutumlarına karşı Türkiye'yi yanına çekmek ve Akdeniz'de güvenebileceği bir müttefik kazanmak için Türkiye'nin teklifine olumlu yanıt vermiştir (Erkin, 1968, s. 68).

2.2. Montrö Konferansı'nın Toplanması

Konferans, Türkiye'nin usta diplomasisi ile Avustralya, Büyük Britanya, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya'nın katılımı ile 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montrö kentinde toplanmıştır. Almanya, Lozan'da taraf olmadığı için, Konferans'a davet edilmemiştir. İtalya ise davet edilmesine rağmen toplantının zamanlamasının uygun olmadığını ileri sürerek Konferans'a katılmamıştır. İtalya'ya göre mesele bir Akdeniz meselesidir. Bu durumda kendisi gibi büyük bir Akdeniz devleti olmadan bu konunun görüşülmesi mümkün değildir. Bu nedenle Konferans'ın Habeşistan meselesinin hallinden sonra toplanmasını istemiştir. Ayrıca Türkiye'nin konferansa davet için gönderdiği notada yazılı hususların gerçeği yansıtmadığını da beyan etmiştir.

O dönemde uluslararası toplantılar, genellikle Cenevre'de yapılmasına rağmen, bu defa İsviçre'nin küçük bir kasabası olan Montrö tercih edilmiştir. Daha önceki sözleşmeye ev sahipliği yapan Lozan şehri, Vorovski[6]'nin katledildiği yer olduğu için Ruslar tarafından kabul edilmemiştir. Japonya da o tarihte Milletler Cemiyeti'nden ayrılmış olduğu için Cenevre'de bulunmayı kabul etmemiştir. Bu nedenle sözleşmeye adını verecek olan Montrö kasabası seçilmiştir (Yel, 2009, s. 94).

[6] 1923 yılında Lozan'da Bolşevik Devrimine karşı çıkan kişilerce öldürüldüğü iddia edilen Rus Diplomat.

Türk heyetine konferansta Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras başkanlık etmiştir. Ayrıca heyette, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu, Paris Büyükelçisi Suat Davaz, Londra Büyükelçisi Fethi Okyar, Genel Kurmay II. Başkanı Korgeneral Asım Gündüz, Milletler Cemiyeti sürekli delegesi Sivas milletvekili Necmettin Sadak bulunmuştur. Ayrıca Deniz Filosu Komutanı Binbaşı Fahri Korutürk, Hava Alay Komutanı Kurmay Yarbay Şefik Çakmak, Erkan-ı Harbiye temsilcisi Kurmay Albay Rıfat Mataracı, Kurmay Binbaşı Yusuf Egeli, Hava Binbaşı İhsan Orgun ile Matbuat Umum Müdürü Vedat Nedim Tör, sağlık temsilcisi Hıfzıssıhha Umum Müdürü Dr. Asım Arar, Dışişleri Bakanlığı Baş Hukuk Müşaviri Ziya Kızıltan da heyette yer almıştır (Soysal, 1989, s. 503; Meray, 2020, s. 16-17).

Elbette Türkiye kendisi için böylesine önemli bir konferansa son derece hazırlıklı gitmiştir. Tezlerini genel olarak kararlı ve etkili bir şekilde taraflara aktarmıştır. Konferans'ın toplanması talepleri ile uyumlu olacak şekilde hazırlanmış olan Türk tezleri son derece makul bulunmuştur. Türkiye, genel olarak ticaret gemileri için geçiş serbestisi isterken, harp gemileri için sınırlı bir geçiş serbestisini savunmuştur. Ancak Türkiye'nin en temel talebi, Boğazlar'ın güvenliğinin Türkiye'ye bırakılması ve askersizleştirmenin kaldırılması olmuştur. Yine Boğazlar Komisyonu'na verilen yetkilerin tamamının Türkiye'ye verilmesi istenmiştir.

Buna karşılık Sovyetler Birliği, Boğazlar'ın askerileştirilmesini kabul ediyor ancak Karadeniz'e kıyısı olan devletler dışında tüm devletler için kesin bir kapalılık rejimini savunuyordu. İngiltere ise Boğazlar Komisyonu'nun devam etmesi koşulu ile Boğazlar'a asker konulmasını kabul eden bir tez ortaya koymaktadır. Yine hem ticaret hem de savaş gemilerinin geçiş serbestisi konusunda Lozan'da benimsenen sistemin devam etmesini istemektedir.

Bu şartlar altında 22 Haziran 1936 tarihinde toplanan Konferans 20 Temmuz 1936 tarihinde 29 maddelik sözleşme ve bu sözleşmeye bağlı dört ek ve bir protokolün imzalanması ile sona ermiştir.

2.3. Tarafların İleri Sürdüğü Görüşler

Konferans doğal olarak, Türkiye tarafından hazırlanan sözleşme tasarısının okunması ve müzakeresi ile başlamıştır. Zaman içinde Karadeniz'de kıyısı olan devletler ile kıyıdaş olmayan devletler arasında görüş farkları ortaya çıkmaya başlamıştır. Sovyetler Birliği'nin bayraktarlığını yaptığı görüş ile İngiltere'nin savunduğu görüşün birbirine büyük oranda zıt olduğu anlaşılmıştır. Türkiye'nin görüşü bu iki devletin ortalaması şeklinde olmuştur. Türkiye'nin sunduğu tasarı, her iki devleti de memnun edecek bir tasarıdır. Daha sonra Sözleşme'nin giriş bölümünde de ifade edildiği gibi, temel olarak Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini amaçlayan sözleşme, büyük badireleri atlatarak bugüne gelmiş olmakla, amacına ulaşmış görünmektedir.

2.3.1. Türkiye'nin Görüşleri

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, Türkiye, konferansın açılışında 23 Haziran 1936 tarihinde 13 maddelik bir tasarı sunarak görüşlerini ortaya koymuştur (Meray, 2020, s. 46). Türkiye'nin tasarısı altıncı oturumun başına dek temel alınmıştır. Görüşmeler sırasında Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkeler ile kıyıdaş olmayan ülkeler arasında oluşan derin görüş aykırılıklarını gidermek için, Türkiye'nin sunmuş olduğu tasarının kısmen değiştirilmiş bir şekli İngiltere tarafından 4 Temmuz 1936'da sunulmuştur (İnan, 1995, s. 53). Bu tasarı büyük oranda kabul edilen tasarı olmuştur (Özersay, 1999, s. 63). İngiliz tasarısı, Türk tasarısından farklı olarak Boğazlar Komisyonu'nun devam etmesini öngörmektedir. Ayrıca İngiliz tasarısında Türkiye'nin pek yakın savaş tehlikesi durumuna ilişkin hükümler içermekle birlikte Milletler Cemiyeti'nin Türkiye'yi haksız bulması halinde Türkiye'nin tedbirleri kaldırması gerektiğini içeren hükümler bulunmaktadır (Özersay, 2003, s. 65).

Türkiye'nin tasarısında "Boğazlar'ın yeniden silahlandırılması" ile ilgili bir hüküm bulunmamaktadır. Zira Türkiye yeni bir konferans toplanmış ve yeni bir sözleşme imzalanacak olmakla, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin ortadan kalkacağını ve doğal olarak askersizleştirmeye ilişkin hükümlerin eski sözleşmenin mülga olması ile ortadan kalkacağını düşünmüş ve üzerinde herhangi pazarlık ve müzakere olmaması için

askerileştirme konusuna değinmemiştir. Türkiye aynı mantık ve strateji ile Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması konusuna da tasarıda yer vermemiştir. Türkiye'ye göre Konferans'ın toplanma amacı temel olarak "Boğazlar'ın silahlandırılması" ve "Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması"dır. Türkiye'nin bu şekilde doğru bir yol izlediği açıktır (İnan, 1995, s. 53).

Türk tasarısının getirdiği bir diğer yenilik ise Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda uygulanacak olan bir geçiş rejimi öngörüyor olmasıdır. Böyle bir durumun gerçekleşmesi halinde Türkiye, savaş rejiminin uygulanmasını ve gemilerin geçişine tamamen kendisinin karar vermesini istemiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan sivil ve askeri uçakların Boğazlar üzerinde yapacakları serbest geçiş hakkını ortadan kaldırmak ve Boğazlar'ın üstünden uçak geçişini yasaklamak da Türk tasarısında yer alan önerilerdendir.

Ticaret gemilerinin geçişi konusunda Türkiye liberal bir görüş ortaya koymuş ve yalnızca savaş zamanında uygulanacak bazı sınırlamalar dışında ticaret gemilerinin geçişinin serbest olması esasını savunmuştur. Savaş gemileri konusunda ise Türkiye, Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletleri ayırmayan bir tasarı ortaya koymuştur. Barış zamanında ve kendisinin savaşan olmadığı savaş zamanında denizaltılar ve tonaj sınırlamaları dışında, tüm savaş gemilerinin serbest geçiş hakkını savunmuştur. Türkiye'nin istediği bir diğer sınırlama ise Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri toplam gemi tonajı ve gemilerin kalış süresine ilişkindir. Türkiye'nin Montrö'de Türk Boğazlar'ı konusunda getirmek istediği rejimi şu şekilde özetlemek mümkündür:

1- Ticaret gemileri için büyük bir serbesti getirilmiştir. Ancak savaş zamanında bazı kısıtlamalar uygulanacaktır.
2- Savaş gemilerinin geçişi için bazı kısıtlamalar söz konusudur. Bu kısıtlamaların amacı Türkiye'nin ve Karadeniz'de kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini sağlamak içindir.
3- Milletler Cemiyeti'nin geçiş serbestisi konusunda koyacağı kısıtlamalar dikkate alınacaktır. Esasen geçiş serbestisi hükümleri de Milletler Cemiyeti kurallarına uygun olarak tanzim edilmiştir.
4- Boğazlar Komisyonu kesinlikle kaldırılacaktır (Yel, 2009, s. 95).

Yukarıda da belirtildiği gibi askerden arındırılmış bölgenin statüsünün değiştirilmesi burada sayılmamıştır. Zira Türkiye'nin tezine göre Montrö'de bir konferans toplanmış ise bu durumda zaten amaç askerden arındırılmış bölgenin yeniden askerileştirilmesidir. Bu durum kendiliğinden ortaya çıkan bir sonuçtur. O yüzden bu konuyu yeniden gündem veya tartışma konusu yapmak abesle iştigaldir.

Numan Menemencioğlu bu durumu şu sözlerle ifade etmiştir: "Tasarının çeşitli kesimlerini ele almadan önce, bu tasarının yeniden silahlanma konusuna hiç değinmediğini belirtmeliyim. Böyle olunca, tasarının çeşitli bölümlerini incelerken bu konuya değinmeyeceğim. 1923 Sözleşmesi'nin askersizleştirme hükümlerinin kaldırılması yönünde bizi esinlendiren sebepler üzerinde durmam da şüphesiz gerekmemektedir. Bilindiği gibi, bu hükümlerin kaldırılmasının üstü örtülü olarak kabul edilmesi Montrö Konferansı'nın toplanmasına imkân sağlamıştır."

Numan Menemencioğlu devam eden süreçte bu konuyu gündeme getirmeye çalışan ve konu hakkında soru soran devlet yetkililerine benzer şekilde cevap vermiştir: "Zaten proje metninin başına (23 Temmuz 1923 Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere) ifadesinin yazılmasıyla, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin artık yürürlükte olmadığı vurgulanmak istenmiştir. Bu şartlarda Türkiye, Boğazlar'ı tahkim etme hususunda serbest kalmış olmaktadır (Yel, 2009, s. 96)."

2.3.2. Sovyetler Birliği'nin Görüşü

Sovyetler Birliği, Türkiye gibi ticaret gemilerinin serbest geçmesi ilkesini benimsiyordu. Ancak savaş gemileri konusunda, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin ayrıcalıklı olması gerektiğini savunuyordu. Bu amaçla Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin savaş gemilerini Boğazlar'dan serbestçe geçirmesini savunuyor, buna karşı Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'e tonaj ve tür bakımından sınırlandırılarak girmesi gerektiğini savunuyordu. Askerden arındırılan bölgelerdeki statünün değişmesi ve Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılarak Boğazlar'da Türk egemenliğinin sağlanması konusunda da Türkiye ile benzer düşüncelere sahiptir (İnan, 1995, s. 52).

2.3.3. İngiltere'nin Görüşü

İngiltere, Montrö'de yapılan müzakerelerin ve ortaya çıkan nihai durumun en önemli aktörlerinden biridir. Nitekim 4 Temmuz 1936'da Türk tasarısının değiştirilmiş bir halini kendi tasarısı olarak sunmuş ve müzakere edilmesini sağlamıştır. Hatta İngiliz tasarısının görüşmelerde temel alınmasının Ankara'nın büyük tepkisini çektiği ve bundan dolayı Ankara'nın Türk Heyeti'ne tepki gösterdiği[7] de ifade edilmektedir (Burgaç, 2021, s. 231-234).

İngiltere, askerden arındırılmış bölgelerin ortadan kaldırılması ve Boğazlar ve çevresinin silahlandırılmasını kabul etmektedir. Ancak Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına ve yetkilerinin Türk Hükûmeti'ne devredilmesine karşı çıkıyordu. Ticaret gemileri konusunda diğer devletlerle benzer düşünüyordu. Buna karşılık bazı küçük sınırlamalar dışında savaş gemilerinin de Karadeniz'e serbestçe geçmesi gerektiğini düşünüyordu. Yakın savaş tehdidi konusunda Türkiye'nin görüşlerine katılmakla birlikte, bu konuda birtakım sınırlamalar ve denetimler olması gerektiğini düşünüyordu.

2.4. Montrö'de Kurulan Düzenin Esasları

Montrö Konferansı'nda Türkiye büyük oranda istediklerini elde etmiştir. Çetin müzakereler sonunda taraflar dengeli bir geçiş rejiminde uzlaşmayı başarmışlardır. Türkiye, hem Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin olumsuzluklarından kurtulmuş hem de kendisini ve Karadeniz'i güvende tutacak bir sözleşmenin mimarı olmuştur.

[7] O sırada Başvekil olan İsmet İnönü tarafından Heyet Başkanı Tevfik Rüştü Aras'a şu şekilde bir telgraf çekilmiştir: "İngiliz Projesini Ajans'tan 7.7.1936 öğleye doğru aldık. Üç tane olduğu anlaşılan ekleri henüz görmedik. Kendi projemizi terk ederek İngiliz projesini müzakere mevzuu yapmak hatalı olmuştur. Mahzurlarını göreceğiz" diyor ve bu mahzurları şu şekilde sıralıyordu:
"I- Bu proje tamamen Rusların aleyhindedir. Buna hakkımız ve bir sebep yoktu. Esaslı maddeleri bizim aleyhimizdedir.
II- Muharip devletlerin (Boğazlardan) kayıtsız geçmesi bizi zorla harbe sürükler. Cemiyet-i Akvam taahhüdü teyid edildikten sonra muharip devlet hukuku iyi niyete yorulamaz.
III- İki Boğaz arasında 15.000 ton dedikten sonra, toplam donanmamızın yarısı kaydı fazladır, zararlıdır. Marmara'da kalıp Boğazları beklemek için donanma yapılamaz. ,
IV- Komisyon ebedi oluyor.
V- Yürürlüğe giriş herhangi bir devletin reddiyle menedilebiliyor.
VI- Sözleşmenin geleceği de geçiş serbestisi gibi manasının sınırı malum olmayan bir kayıtla bağlanıyor.
VII- Avrupa'dan Asya'ya ve iki deniz arasında tayyare ulaşımı için lüzumsuz bir prensip taahhüdü alınıyor."

Sözleşme Türkiye, İngiltere, Fransa, Yugoslavya, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Sovyetler Birliği, Japonya arasında imzalanmıştır. Japonya 1952 yılında sözleşmeden çekilmiştir. İtalya ise katılma yoluyla sözleşmeye taraf olmuştur. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Rusya Federasyonu devam eden devlet olarak Sözleşme'nin tarafı olmuştur. Ukrayna ise Karadeniz'e kıyıdaş devlet olarak sözleşmeye katılmıştır. Günümüzde Sözleşme'nin tarafları, Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Rusya ve Ukrayna'dır.

2.4.1. Boğazlar'ın Yeniden Silahlandırılması

Türkiye'nin yeni bir Boğazlar Konferansı toplamak istemesindeki temel amacı, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş bulunan ve Boğazlar'ı askerden arındıran sistemin kendisi için oluşturduğu tehlikedir. Konferans öncesi birçok uluslararası zeminde bu durum dile getirilmiş ve bu hükümlerin acilen değiştirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Nitekim Montrö Konferansı'nın başlaması ile Türkiye'nin çekincelerinin bütün devletler tarafından paylaşıldığı görülmüştür. Türkiye açısından Montrö ile getirilen en önemli yenilik, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile silahtan ve askerden arındırılan bölgenin yeniden Türk kuvvetlerinin kontrolüne girmesinin önünde hiçbir engelin kalmamasıdır.

Yani Türkiye, Montrö ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin silahsızlanmaya ilişkin hükümlerini iptal etmiştir. Esasen bu konuda hiçbir madde bulunmamaktadır (Pazarcı, 2021, s. 357). Ancak sözleşmenin imzalandığı 20 Temmuz 1936 tarihinde yürürlüğe gireceği ifade edilen Ek Protokol ile Türkiye silahtan arındırılmış bölgeyi silahlandırma hakkını elde etmiştir. Esasen aslolan egemen devletin egemenlik sınırları içinde asker ve silahını istediği yere konuşlandırabilmesidir. Buna engel olan hükümlerin lağvolması ile Türkiye bu doğal hakkına kavuşmuştur.

Ek Protokol, yeniden silahlandırılabilecek bölgeyi Sözleşme'nin başlangıç bölümünde yer alan ve Boğazlar Bölgesi olarak adlandırılan bölge olarak açıkça ifade etmiştir. Ve bu bölgenin hemen ve yeniden silahlanmasını kabul etmiştir. Ancak Boğazönü Adaları'na herhangi bir şekilde değinmemiştir. Her ne kadar Yunanistan, Lozan'da silahtan arındırılacak bölge olarak tanımlanan Boğazlar'ın silahlandırılması ile kendisinin de aynı şekilde Boğazönü Adaları'nı silahlandırabileceğini ifade etmiş ise de bu konu Montrö'de hiç gündeme gelmemiştir. Bu konuda hiçbir görüşme yapılmamıştır.

Boğazlar'ın silahlandırılması konusunda Yunanistan dâhil hiçbir devlet bir ihtirazı kayıt koymamışlardır. Bu nedenle Boğazönü Adaları'nın silahsızlık statüsü halen devam etmektedir (Toluner S. , 1987).

Esasen Boğazönü Adalarının askersizleştirilmesi, Türkiye'nin bu adalar üzerinde Yunanistan'ın egemenliğini tanıması karşılığında bir milletlerarası anlaşma ile tesis edilmiştir.

Nitekim Lozan Barış Antlaşması'nın 12. Maddesi de bu durumu teyit etmektedir:

*"**Madde 12** — İmroz ve Bozca Adaları ile Tavşan Adaları dışında, Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni, Semendirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya Adaları üzerinde Yunan egemenliğine ilişkin 17/30 Mayıs 1913 günlü Londra Andlaşmasının beşinci ve 1/14 Kasım 1913 günkü Atina Andlaşmasının on beşinci Maddeleri hükümleri uyarınca 13 Şubat 1914 günkü Londra Konferansında alınıp 13 Şubat 1914 günü Yunan Hükümetine bildirilen karar, işbu Andlaşmanın İtalya'nın egemenliği altına konulan ve on beşinci Maddede yazılı olan Adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak koşulu ile doğrulanmıştır. Asya kıyısından üç milden az uzaklıkta bulunan Adalar, işbu Andlaşmada tersine hüküm olmadıkça, Türkiye egemenliği altında kalacaktır."*

Burada görüleceği üzere metinde "Yunan egemenliği" değil "Yunan egemenliğine ilişkin … karar doğrulanmıştır" denilmek suretiyle Lozan Antlaşması, kendisinden önce imzalanan anlaşmalara atıf yapmıştır. Bu anlaşmalar ise Boğazönü Adaları'nı silahtan arındırmakta ve bu koşulla Türkiye adaların Yunanistan'a devrini kabul etmektedir. Dolayısıyla, Montrö'de Yunan adaları konusu gündeme bile gelmemiştir. Ancak gelseydi bile Yunan adalarının silahsızlanmasına ilişkin hükümler Lozan'da karara bağlanmış olmadığı ve Boğazlar'ın silahsızlanması ile bir alakası olmadığı için dikkate alınmaması gerekecektir (İnan, 1995, s. 55).

Esasen bu adaların silahsızlanmasına ilişkin hükümler sınır anlaşmaları ile getirilmiş olduğundan objektif hukuk kuralı niteliğindedir. Bu yüzden "*rebus sic stantibus*" ilkesine konu olamazlar. Bu durum ancak tarafların anlaşması ile ortadan kaldırılabilir (Toluner S. , 1987, s. 45).

2.4.2. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması ve Yetkilerinin Türkiye'ye Devri

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş bulunan Boğazlar Komisyonu, Montrö Sözleşmesi'nin 24. Maddesi ile kaldırılmış ve yetkileri Türk Hükûmeti'ne devredilmiştir. Böylece Türkiye, Boğazlar'dan geçiş rejimini kontrol etmek ve düzenlemekle yani Montrö'de kurulan düzeni uygulamakla mükellef kılınmıştır.

"Madde 24- Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.

Türk Hükümeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamağı ve gerekli bilgileri vermeği yükümlenir.

Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır. Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan gereceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağıtlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşmede öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağıtlı Yüksek Taraflara sunacaktır."

Ancak burada geçiş yapan gemilerin yanlış bilgi vermeleri nedeniyle Sözleşme'nin hatalı veya yanlış uygulanması halinde Türkiye bundan sorumlu tutulamayacaktır (Çelik, 1982, s. 58-59). Çünkü Türkiye'nin sorumluluğu, kendisine yapılan bildirimlere göre geçişi düzenlemekle ve geçen gemilere ilişkin bilgileri âkit tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirmekle sınırlıdır. Türkiye'nin, bildirimi yapan devletin verdiği bilgileri araştırma ve inceleme yetkisi yoktur.

2.4.3. Boğazlar'dan Geçiş Rejimi

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine yürürlüğe girmiştir. Her iki sözleşme arasında Türkiye lehine çok önemli farklar bulunmaktadır. Bunlardan biri Lozan'da Boğazlar'dan geçiş ile hem havadan hem de denizden geçiş kastedilmiş iken, Montrö'de sadece denizden geçiş düzenlenmiş ve havadan geçiş serbestisinin kaldırılmış olmasıdır (İnan, 1995, s. 56).

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Boğazlar kavramının tanımını değiştirmemiştir. Yani tıpkı Lozan'da olduğu gibi Boğazlar ile kastedilen yerin Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı olduğu belirtilmiştir.

Sözleşme'nin birinci maddesi ile geçişin serbest olduğu hüküm altına alınmıştır. Ancak bu özgürlüğün Sözleşme'de yer alan maddeler çerçevesinde kullanılacağı belirtilmiştir. Sözleşme'nin ifade ettiği geçiş serbestisi bugün uluslararası suyollarında geçerli olan "transit geçiş" ve karasularında geçişte geçerli olan "zararsız geçiş"ten farklıdır. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi nev'i şahsına münhasır (sui generis) bir geçiş rejimi ihdas etmiştir. Amacı geçiş serbestisinin yanında en az onun kadar önemli olan Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliğini sağlamaktır. Bunda büyük oranda başarılı olduğunu söylemek mümkündür.

Ayrıca Sözleşme, gemileri ticaret ve savaş gemileri olarak ayırmış ve her bir gemi türünün barış zamanında ve savaş zamanında ayrı ayrı düzenlemiştir. Savaş zamanına ilişkin düzenlemeleri ise Türkiye'nin savaşan olduğu ve Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş zamanı olarak ayırmıştır. Ayrıca Lozan'dan faklı olarak Türkiye'nin kendisini savaş tehlikesi altında hissetmesi hali de gemi türlerinin geçişlerinde ayrıca düzenlenmiştir.

2.4.3.1. Ticaret Gemilerinin Geçiş Rejimi

Öncelikle belirtmek gerekir ki Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, ticaret gemilerinin açık bir tanımını yapmamıştır. Bunun yerine savaş gemilerini tarif etmiş ve savaş gemisi tanımına uymayan tüm gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmiştir (Özersay, 1999, s. 56). (Sözleşme madde 7)

2.4.3.1.1. Barış Zamanında

Sözleşmenin 2. Maddesi, barış zamanında ticaret gemilerinin, gece ve gündüz, bayrakları ve taşıdıkları yük ne olursa olsun serbestçe geçebileceklerini düzenlemiştir (Belik, 1962, s. 18). Bu özgürlükten yararlanırken hiçbir formaliteye tabi olmadıklarını da ayrıca belirtmiştir. Türkiye, kural olarak bu gemilerin yükünü kontrol edemeyecektir. Sağlık nedeniyle Sözleşme'nin 3. maddesinde sayılan durumlar bu kuralın istisnasıdır. Ancak bu sağlık denetiminin gemilerin seyrine zarar vermeyecek bir hızda yapılması gerektiği de ifade edilmiştir. Sözleşme, ticaret gemileri için kılavuzluk ve römorkörlüğün (yedekçilik) isteğe bağlı olduğunu ifade etmiştir.

Bu şekilde Boğazlar'dan uğraksız geçiş yapan gemilerden hizmet karşılığı olarak alınacak ücretten başka herhangi bir ücret alınamayacaktır. Ücret karşılığı yapılacak hizmetler ise sağlık denetimi, fener ve şamandıra hizmetleri ve kurtarma hizmetlerdir. Bu hizmetlerin bedeli geminin tonajına göre altın-frank esasına göre belirlenmiştir.

Sözleşme'nin 1 Sayılı Ek'inde bu ücretlerin nasıl alınacağı belirtilmiştir.

Kılavuzluk ve yedekçilik ise ancak geminin talebi olursa ve bedeli Türkiye tarafından yayınlanan tarifeye göre belirlenen ücret mukabilinde verilebilecektir.

Geçiş sırasında alınacak vergi ve harçlar geminin Boğazlar'dan geçiş ve dönüşünü kapsamakta olup, altı aylık süreyi kapsayacaktır. Yani bir gemi altı ay içinde yapacağı dönüş için ayrıca bir ücret ödemeyecektir. Sürenin altı ayı geçmesi halinde yeniden ücret ödeyecektir (İnan, 1995, s. 56).

Türkiye'nin geçiş sırasında verilen hizmetler nedeniyle aldığı ücretleri bayrak farkı gözetmeden uygulaması da Sözleşme'nin gereklerinden biridir.

2.4.3.1.2. Savaş Zamanında

Ticaret gemilerinin savaş zamanında Boğazlar'dan geçişine ilişkin düzenlemeyi üç farkı duruma göre değerlendirmek gerekmektedir. Bu farklı durumlara ilişkin geçiş rejimleri Sözleşmenin 4,5 ve 6. Maddelerinde ayrı ayrı düzenlenmiştir.

2.4.3.1.2.1. Türkiye'nin Savaşan Olmaması Halinde

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değil ise ticaret gemileri bayrak ve yükleri ne olursa olsun, barış zamanında öngörülen koşullara göre serbestçe geçebileceklerdir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri yine isteğe bağlı verilecektir (Özersay, 1999, s. 68). (Madde 4)

Sözleşme'de "tarafsız" terimi yerine "savaşan değil ise" tabirinin kullanılması bilinçli bir tercihtir. Zira "tarafsız" terimi "savaşan olmayan" terimine göre daha geniş bir anlama sahiptir ve yoruma açıktır. Sözleşme, bu şekilde dar bir anlamı ve anlaşılır olmayı tercih etmiştir.

Burada "savaş zamanı" kavramından ne anlaşılması gerektiğini de biraz açmak gerekmektedir. Bilindiği üzere Birleşmiş Milletler Şartı'nın 2. Maddesine göre kuvvet kullanmak hatta kuvvet kullanma tehdidinde bulunmak yasaktır. Bu durumda devletler birbirine savaş ilan etmemektedirler. Dolayısıyla Sözleşme'nin savaş haline ilişkin hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağı konusunda tereddütler oluşmaktadır. Nitekim 2022 yılında Rusya'nın, Ukrayna topraklarına uyguladığı askeri gücü, hem kendisi hem de Türkiye başlangıçta askeri operasyon olarak adlandırmışlardır.

Ancak daha sonra Türk Dışişleri Bakanlığı yaptığı değerlendirme sonrası bu durumun savaşa dönüştüğüne karar vermiş ve Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin "Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş hali"ne ilişkin hükümlerinin şeffaf bir şekilde uygulanacağını ifade etmiştir. (https://tr.euronews.com/2022/02/27/cavusoglu-ukrayna-daki-durum-savasa-donustu-montro-hukumlerini-seffaf-sekilde-uygulayacag-)

Türkiye'nin yorumu doğrudur. Zira bir devlet (Rusya Federasyonu) başka bir devletin (Ukrayna) topraklarına düzenli birliklerini sokmak suretiyle, kendi stratejik amaçları doğrultusunda zor kullanarak bir fiili saldırı gerçekleştirmiştir. Burada hukuken olmasa bile fiilen bir savaş söz konusudur. BM Şartı hükümleri doğrultusunda Montrö hükümlerinin amaca uygun yorumunun bizi götüreceği sonuç budur.

Nitekim Türkiye'nin bu yorumuna diğer devletlerden itiraz gelmemiştir. Ve Türkiye, Montrö'nün "kendisinin savaşan olmadığı" savaş durumuna ilişkin hükümlerini uygulamıştır.

2.4.3.1.2.2. Türkiye'nin Savaşan Olması Halinde

Türkiye'nin savaşan olması halinde ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin hükümler sözleşmenin 6. Maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; Boğazlar'dan geçiş hakkından, Türkiye ile savaş halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri, Türkiye'nin düşmanlarına yardım etmemek koşulu ile yararlanabilirler. Buna karşı, Türkiye ile savaş halinde olan devletlerin gemileri Boğazlar'dan geçemez (Vank, 1998, s. 65).

Savaş zamanında geçiş yapabilecek gemilerin, Türkiye'nin düşmanlarına yardım etmemesi koşulu olduğu için, Türkiye bu gemilerin Boğazlar'dan geçişi sırasında denetim yapma hakkını haizdir (Toluner S. , 1996, s. 169). Bu hem sözleşmenin amaca uygun yorumundan hem de savaşan devletlere savaş hukukuna göre tanınmış bir hak olması nedeniyle böyledir.

Sözleşmeye göre geçiş yapan gemilerin gündüz geçmeleri ve kendileri için belirlenen rotayı takip etmeleri de zorunludur.

2.4.3.1.2.3. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde

Yukarıda belirtildiği üzere, savaş ve barış halleri dışında Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehdidi altında hissetmesi hali daha önce Boğazlar'dan geçişi düzenleyen sözleşmelerde yer almayan bir durumdur. Esasen bu durum uluslararası ulaşım için kullanılan hiçbir boğazda kıyı devletine tanınmayan bir yetkidir. Bu haliyle Montrö'nün ülkemiz lehine en büyük kazanımlarından biridir.

Böyle bir durumun vukû bulması halinde esasen henüz ortada bir savaş olmadığı için barış düzenine ilişkin hükümler uygulanacaktır (Toluner S. , 1996, s. 169). Ancak buna ilişkin birtakım kısıtlamalar bulunmaktadır. Sözleşmenin 6. Maddesine göre bu durumda tıpkı savaş halinde olduğu gibi gemiler gündüz ve belirlenen rotayı takip etmek koşulu ile serbestçe geçebileceklerdir. Türkiye bu halde kılavuzluk halini zorunlu tutma hakkını haizdir. Ancak bunu ücretsiz yapması gerekmektedir (İnan, 1995, s. 63).

Türkiye'nin bu rejimi uygulaması durumunda, Sözleşme'nin taraflarına ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne konu hakkında bir bildirimde bulunması gerekmektedir. Milletler Cemiyeti Konseyi üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin aldığı önlemlerde haklı olmadığına karar verirse ve Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin taraflarının çoğunluğu da aynı görüşte olurlarsa, Türk Hükûmeti bu uygulamaları kaldırmak zorundadır.

2.4.3.2. Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin en önemli hükümleri savaş gemilerinin geçişine ilişkin olanlardır. Sözleşme'yi bir güvenlik ve denge sözleşmesi haline getiren ve çok uzun yıllardır ortadan kalkmasını engelleyen savaş gemileri için getirilen düzenlemelerdir.

Taraf devletler çok hassas bir denge gözeterek bu hükümleri ortaya koymuşlardır. Hem Türkiye'nin hem de Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini amaçladığını ortaya koyan Sözleşme (Belik, 1962, s. 20), savaş gemileri için yaptığı düzenleme ile bu amacına büyük oranda ulaşmış görünmektedir.

Sözleşme'nin 8-22. maddeleri (bu maddeler dâhil) yani toplam 15 maddesi savaş gemilerinin geçiş rejimine ayırmıştır. Sözleşmenin toplam 29 madde olduğu düşünüldüğünde yarısından çoğunun buna ilişkin olduğu görülmektedir. Bu durum dahi konunun ne kadar önemsendiğini ve ne kadar titizlikle düzenlendiğini ortaya koymaya yetmektedir.

Sözleşme savaş gemilerinin geçiş rejimini gemilerin türleri, nitelikleri ve tonajlarını gözeterek bir düzenlememiştir. Ve bunları Sözleşme'nin II sayılı ekinde ayrıntılı olarak düzenlemiştir (Toluner S. , 1996, s. 160). II sayılı Ek'te savaş gemileri, savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler olmak üzere altı sınıfa ayrılmıştır (İnan, 1995, s. 64). Gemilerinin tonajının hesaplanması için de türlerinin belirlenmesinde olduğu gibi 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Anlaşması esas alınmıştır. Buna göre bir geminin ağırlığı, yapımı tamamlanmış ve denize açılmaya hazır halde iken yakıt ve yedek yakıt ihtiyacı hariç, geminin makinaları, tüm silah ve cephanesi, donatımı, bütün gemi

personeli, gemi personelinin kumanyası ve tatlı su ihtiyacı ve personelin savaş sırasında taşıyacağı her türlü araç ve gereç göz önünde bulundurularak hesaplanır. (Ek II paragraf A)

2.4.3.2.1. Barış Zamanında

Barış zamanında savaş gemileri, Sözleşme'nin barışı ve güvenliği koruma amacı uyarınca, birtakım sınırlamalara bağlı olarak Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

Öncelikle savaş gemilerinin geçişi için bir ön bildirim şartı getirilmiştir. Buna göre devletler savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmeden sekiz gün önce geminin, adını, tipini, sayısını, tonajını, gidecekleri yeri, gidiş ve dönüş tarihlerini Türkiye'ye bildirmek zorundadır. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler için bu bildirimin on beş gün önceden yapılması tercih edilmektedir (Belik, 1962, s. 21). Bildirim yapıldıktan sonra Türkiye, kendisine bildirilen bu gemilerin kuruluşunu, tonajını ve öngörülen geçiş tarihini Montrö Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin Ankara'da bulunan temsilcilerine bildirmekle yükümlüdür.

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı olsun olmasın tüm devletlerin hafif su üstü gemileri[8], küçük savaş gemileri[9] ve yardımcı gemiler[10] ön bildirim koşulunu yerine getirmiş ise, Boğazlar'a gündüz girmek şartıyla, Boğazlar'dan serbestçe geçebilirler (İnan, 1995, s. 65). Bu geçişler nedeniyle herhangi bir ücret ödeme yükümlülükleri de yoktur (Toluner S. , 1996, s. 170).

[8] Hafif su üstü gemileri Sözleşme Ek-II'de şu şekilde tanımlanmıştır: *Uçak gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler dışında kalan ve 100 tondan ağır 10 bin tondan hafif olan ve 203 mm çapından büyük top taşımayan su üstü savaş gemileridir.*

[9] Küçük savaş gemileri Sözleşme Ek-II'de şu şekilde tanımlanmıştır: *Yardımcı gemiler dışında kalan ve 100 tondan ağır 2 bin tondan hafif olan ve 155 mm çapından büyük top taşımayan, torpil atamayan ve 20 milden daha süratli gidemeyen su üstü savaş gemileridir.*

[10] Yardımcı gemiler Sözleşme Ek-II'de şu şekilde tanımlanmıştır: *Donanmaya bağlı olup 100 tondan daha ağır olan, ancak genel deniz kuvvetleri ve asker taşıma hizmetinde kullanılmayan, savaş gemisi olarak kullanılmak için yapılmamış olan ve 155 mm çapında büyük çaplı topu almayan 76 mm'den büyük 8'den fazla topu olmayan torpil atmak amacıyla yapılmamış, zırhı olmayan, 28 milden fazla sürat yapamayan ve özel olarak uçakların inmesi veya kalkması için yapılmamış olan su üstü gemileridir*.

Ön bildirim koşulunun istisnası, savaş gemilerinin yakıt ihtiyacı için geçiş yapan gemilerdir. Bu gemiler Boğazlar'dan bildirimsiz geçebilirler. Ayrıca bu gemiler, Karadeniz'de bulunabilecek gemilerin tonaj sınırlamasında da dikkate alınmayacaklardır.

Barış zamanında hangi gemilerin geçebileceğini bu şekilde belirttikten sonra Sözleşme'nin bu gemilerin geçişine getirdiği sınırlamalara da dikkat çekmek gerekmektedir. Sözleşme geçişe ilişkin iki temel sınırlama getirmiştir. Bunlardan birincisi Boğazlar'dan geçiş sırasında uygulanacak sınırlamalar diğeri de Karadeniz'de bulunmaya ilişkin sınırlamalardır.

2.4.3.2.1.1. Boğazlardan Geçişe İlişkin Sınırlamalar

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin dört sınırlama bulunmaktadır.

2.4.3.2.1.1.1. Formalitelere İlişkin Sınırlamalar

Yukarıda da belirtildiği gibi savaş gemileri ancak ön bildirim yapmak koşulu ile Boğazlar'dan geçebilirler. Ön bildirim izin anlamına gelmemektedir, ihbar anlamına gelmektedir. Geçişten sekiz gün önce yapılması zorunludur. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin gemileri için 15 gün önceden yapılması arzu edilmektedir. Yardımcı tankerler için ihbar mecburiyeti bulunmamaktadır. Gemiler hasar ve avarya istisna olmak üzere, geçiş için öngörülen süreden daha fazla Boğazlar'da kalamazlar (Belik, 1962, s. 21).

2.4.3.2.1.1.2. Gemilerin Sınıflarına İlişkin Sınırlamalar

Boğazlardan, barış zamanında yapılacak geçiş serbestisinden ancak, hafif su üstü gemileri, yardımcı gemiler ve küçük savaş gemileri yararlanabilir (Toluner S. , 1996, s. 170). Bunlar dışında kalan ve sözleşmede sayılan hattıharp[11] gemileri, uçak gemileri[12] ve

[11] Sözleşmeye göre hattı harp gemileri, iki alt gruba ayrılır: Bunlardan ilki, uçak gemileri, yardımcı gemiler ya da hattı harp gemilerinin ikinci alt-grubuna giren gemiler dışında kalan ve taşırdığı su ağırlığı 10.000 tondan çok olan veya 203 mm. çapında büyük bir top taşıyan su üstü savaş gemileridir. İkincisi ise, uçak gemileri dışında, taşırdığı su ağırlığı 8.000 tondan çok olmayan ve 203 mm. çapından büyük bir top taşıyan su üstü savaş gemileridir (Ek-II-B/1).

[12] Sözleşmeye göre uçak gemileri; taşırdığı su ağırlığı ne olursa olsun, özellikle uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek amacıyla yaptırılmış ya da donatılmış su üstü savaş gemileridir. Eğer bir gemi yukarıda belirtilen amaçlar için yaptırılmamışsa, bir gemide inme ya da havalanma güvertesinin bulunması onun uçak gemisi olmasını gerektirmez (Ek-II-B/2).

denizaltılar[13] prensip olarak Boğazlar'dan geçemeyeceklerdir (Belik, 1962, s. 21). Nezaket ziyaretlerine ve Karadeniz'e sahildar olan devletlere ilişkin istisnalar vardır. Geçiş hakkına sahip gemilerin gündüz Boğazlar'a giriş yapması zorunludur.

2.4.3.2.1.1.3. Gemilerin Tonajlarına İlişkin Sınırlamalar

Boğazlar'dan geçiş sırasında aynı anda Boğazlar'da bulunabilecek yabancı gemilerin toplam tonajı 15.000'den fazla olamayacaktır. Hasar gördüğü için kalan gemiler tonaj hesabında dikkate alınmayacaktır (Belik, 1962, s. 22).

2.4.3.2.1.1.4. Gemilerin Sayılarına İlişkin Sınırlamalar

Geçiş sırasında Boğazlar'da aynı anda en fazla dokuz adet yabancı devlet gemisi bulunabilecektir. Hasar gördüğü için kalan gemiler sayı hesabında da dikkate alınmazlar (Belik, 1962, s. 22).

Görüldüğü gibi, Türkiye'nin güvenliği gözetilerek geçiş sırasında Boğazlar'da bulunacak gemilere önemli sınırlamalar getirilmiştir. Bu sınırlamaların iki istisnası vardır:

2.4.3.2.1.2. Nezaket Ziyaretleri

Türkiye Hükumetinin daveti nedeniyle, herhangi bir yabancı devlete ait savaş filosu, sayı ve tonaj sınırlamasına bağlı olmaksızın, Boğazlar'da bulunan limanları ziyaret edebilirler. Ancak bu gemiler geldikleri rotayı takip ederek geri döneceklerdir. Diğer taraftan bu gemiler serbest geçiş hakkını haiz ise başka bir rotayı da kullanarak geri dönebilirler.

2.4.3.2.1.3. Karadeniz'e Kıyıdaş Olan Devletlere Tanınan İstisnalar

Sınırlamaların, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere aynen uygulanması, onların deniz kuvvetlerinin tam olarak Karadeniz'e hapsolması sonucunu doğuracaktır. Bu

[13] Sözleşmeye göre denizaltılar, deniz yüzeyi altından yüzmek üzere yapılmış tüm gemilerdir (Ek-II-B/4).

nedenle bu devletler lehine de bazı istisnalar getirilmiştir. Bunlardan biri bu devletlerin on beş bin tondan büyük olsa dahi hattıharp gemilerini teker teker ve en çok iki torpido refakatinde Boğazlar'dan geçirebilme olanakları vardır.

Diğer bir istisna ise Karadeniz'e kıyısı olan devletler, dışarıdan satın aldıkları veya yaptırdıkları denizaltıları, Türkiye'ye zamanında haber vermiş olmaları koşuluyla, Karadeniz'de bulunan limanlarına götürmek için Boğazlar'dan geçirebilirler. Karadeniz'de bulunan denizaltıları da, tamir ettirmek için Boğazlar'dan geçirebilirler. Bu denizaltılar teker teker, su üstünden ve gündüz geçmek koşulu ile bu hakkı kullanabilirler (İnan, 1995, s. 70).

2.4.3.2.1.4. Karadeniz'de Bulunmaya İlişkin Sınırlamalar

Boğazlar'dan geçişe ilişkin sınırlamalar daha çok Türkiye'nin güvenliği gözetilerek düzenlenmiştir. Buna karşı sözleşmenin amacı sadece Türkiye'nin güvenliği değil, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin de güvenliğini sağlamaktır. O yüzden Karadeniz'de bulunmaya ilişkin de birtakım sınırlamalar getirilmiştir (Belik, 1962, s. 23).

Bu konuda birinci sınırlama, Karadeniz'e, bu denize kıyıdaş olmayan devletlerin hattı harp gemileri, uçak gemileri ve denizaltıları giremeyecektir.

Bir diğer sınırlama gemilerin ağırlıklarına ilişkindir. Buna göre Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı 30 bin tonu aşmayacaktır. Ancak herhangi bir zamanda Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin savaş filolarının ev kuvvetlisi (şu an için Rusya Federasyonu'dur) Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihte en kuvvetli olan devletin savaş filosunu 10 bin ton aşarsa, bu durumda yabancı devletlerin bulundurabileceği tonaj da o nispette artacaktır. Ancak ne kadar artarsa artsın 45 bin tonu geçmeyecektir. Günümüzde uygulanması gereken tonaj sınırı 45 bindir. Yine sözleşmeye göre bir devlet toplam tonajın en fazla 2/3'ü kadar gemi bulundurabilecektir. Bu durumda, Karadeniz'de kıyısı olmayan bir devletin bu denizde bulundurabileceği savaş gemisinin tonajı 30 bin tonu geçemeyecektir (Belik, 1962, s. 24).

Üçüncü sınırlama ise zamana ilişkindir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler, Karadeniz'de savaş gemilerini en fazla yirmi bir gün tutabilirler. Burada şunu vurgulamak gerekir: Türkiye'nin sorumluluğu Boğazlar'dan geçiş düzeni ile sınırlıdır. Yani Sözleşme hükümlerine uygun bir biçimde Karadeniz'e çıkan bir savaş gemisinin orada 21 günden fazla kalması halinde Türkiye'nin özel bir sorumluluğu yoktur (Aybay P. D., 2019, s. 2739).

Bu sınırlamalara, insani yardım[14] amacıyla doğal afet veya siyasi çalkantı nedeniyle yardım gönderilmesi halinde sekiz bin tonu aşmayacak bir istisna getirilmiştir. Yani Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkeler sekiz bin tonluk insani yardım gemisini Karadeniz'e gönderebileceklerdir (Toluner S. , 1996, s. 175).

2.4.3.2.2. Savaş Zamanında

2.4.3.2.2.1. Türkiye Savaşan Değilse

Türkiye'nin savaşan olmadığı bir savaş zamanında, savaşan devletlere ait savaş gemileri hariç, diğer devletlere ait savaş gemileri, barış zamanındaki koşullar ile Boğazlar'dan geçiş serbestisinden yararlanacaklardır (Toluner S. , 1996, s. 175). Savaşan devletlere ait savaş gemilerinin ise Boğazlar'dan geçişi yasaklanmıştır.

Bu kurala da bazı istisnalar getirilmiştir: Bunlardan biri savaşan devletlerin, savaş gemileri, savaş başlamadan önce bağlı oldukları limandan ayrılmışlarsa, bağlı oldukları limana dönmek için Boğazlar'dan geçebilirler. Ancak bu gemiler Boğazlar'dan geçerken, savaş hukukunun savaşan devletlere tanıdığı yetkileri kullanamazlar. Yani geçiş sırasında diğer devletlere ait gemilere el koyma girişiminde bulunmazlar, bu gemileri denetleyemez veya herhangi başka düşmanca bir harekette bulunamazlar (Belik, 1962, s. 26).

Bir diğer istisna ise Milletler Cemiyeti'nin aldığı bir zorlama kararı nedeniyle, bu karara katılan devletlerin savaş gemileri Boğazlar'dan geçebileceklerdir. Böyle bir

[14]Konferansta bu deyimin kapsamı konusunda görüş birliğine varılamamıştır. İngiltere bu deyimi geniş yorumlayarak, yalnız doğal afetler nedeniyle değil, siyasi nedenlerle de, örneğin vatandaşlarının can ve mal güvenliğinin sağlanması ve korunması için gerekli olduğu durumlarda da bu hükmün uygulama alanı bulacağı görüşünü ileri sürmüştür. Romanya ve SSCB bu görüşe karşı çıkmıştır.

durumda cins ve tonaj istisnası dışında diplomatik ön bildirim kuralı da dikkate alınmayacaktır. Burada Milletler Cemiyeti'nin ortadan kalkmış olması nedeniyle bu istisnanın uygulanmayacağı ileri sürülebilecektir. Ancak hem sözleşmeye taraf olan ülkelerin tamamının Birleşmiş Milletler (BM) üyesi olması hem de halefiyet ilkesi ile Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama tedbirlerine uyulması gerekmektedir. Tüm bunlardan başka BM üyesi devletlerin BM Anlaşması'ndan doğan yükümlülükleri ile diğer sözleşmelerden doğan yükümlülüklerinin çatışması halinde BM Anlaşması'ndan doğan yükümlülüklerinin üstün olduğuna ilişkin (BM Anlaşması md 103) hüküm gereğince bu istisnanın uygulanabileceği konusunda güçlü bir eğilim vardır (Toluner S. , 1996, s. 176).

Yine aynı şekilde Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılan ve Türkiye'nin taraf olduğu bir yardım anlaşmasına göre saldırıya uğrayan bir devlete yardım etmek için, anlaşmaya taraf olan devletlere ait savaş gemileri Boğazlar'dan geçebilirler. Türkiye'nin halen taraf olduğu böyle bir yardım anlaşması olmadığı için bu istisnanın bugün için uygulanma imkânı kalmamıştır (Toluner S. , 1996, s. 176). Ancak Türkiye'nin taraf olduğu bir yardım anlaşmasının ortaya çıkması halinde bu istisnanın da yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. (İnan, 1995, s. 74)

2.4.3.2.2.2. Türkiye Savaşan İse

Türkiye'nin savaşan olması durumunda, yabancı devletlere ait gemilerin Türk Boğazları'ndan geçip geçmemesi konusunda karar verme yetkisi tamamen Türkiye Cumhuriyeti Hükûmetine aittir. Yani bu durumda Türkiye sınırsız bir takdir hakkını haizdir. İstediği devletin savaş gemisine geçiş hakkı verebilecekken, istemediği devletin savaş gemisine geçiş izni vermeyebilir (Erkin, 1968, s. 111).

Burada Türkiye tercih haklarını kullanırken tamamen politik düşüncelerle hareket edip, politik tercihlerine göre karar verebilecektir (İnan, 1995, s. 74).

2.4.3.2.3. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehdidi altında hissetmesi halinde "Türkiye'nin savaşan olduğu" duruma ilişkin hükümler uygulanacaktır. Başka bir ifadeyle böyle bir durumda yabancı devletlere ait savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirip geçirmeme konusunda Türkiye, sınırsız bir tercih hakkına sahip olacaktır.

Hem Türk Boğazları'nda daha önce uygulanan rejimlerde hem de başka uluslararası suyollarında buna benzer bir hükmün yoktur. Bu hükmün, sahildar devlete geniş yetkiler tanıyor olması nedeniyle, uygulanmasına birtakım sınırlamalar getirilmiştir. Bu şekilde Türkiye'nin kendi güvenliğini öncelemesi ile diğer devletlerin uluslararası bir suyolundan geçişi konusunda bir denge kurulmaya çalışılmıştır.

Öncelikle Türkiye bu hakkı kullanmadan önce, Boğazlar'dan geçmiş olan yabancı devletlere ait savaş gemilerinin bağlı oldukları limanlara dönmeleri için izin verecektir. Ancak yapmış oldukları eylemler ile Türkiye'nin kendisini savaş tehlikesi altında hissetmesine sebebiyet veren devletlerin gemileri Boğazlar'dan geçemeyeceklerdir. Ancak Türkiye'nin izin vermesi halinde bu hakkı kullanabilmeleri mümkündür.

Türkiye'nin pek yakın bir savaş tehdidi nedeniyle Boğazlar'ı kapatabilmesinin birtakım prosedürleri vardır. Öncelikle, Türkiye'nin kendini pek yakın bir savaş tehdidi altında hissetmesine karar verme yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti'ne aittir. Ancak bu kararın yerinde olup olmadığını denetleme yetkisi Milletler Cemiyeti ve Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere aittir.

Türkiye, böyle bir yetkiyi kullanmaya karar verdiği zaman durumu hemen Sözleşme'ye taraf olan devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne bildirmekle yükümlüdür. Bu durumda, Milletler Cemiyeti Konseyi 2/3 çoğunlukla ve Montrö'ye taraf olan devletler salt çoğunluk ile Türkiye'nin aldığı kararın yerinde olmadığına karar verir ise Türkiye aldığı tedbirleri kaldırmak zorundadır. Türkiye bu durumda tekrar barış zamanına ilişkin hükümleri uygulamak zorundadır. Belirtilen ikili denetim sisteminden birinde, aranan çoğunluk sağlanamazsa Türkiye tedbirleri uygulamaya devam edecektir.

Yukarıda belirtildiği gibi her ne kadar Milletler Cemiyeti artık yoksa da Sözleşme'nin bu maddesinde ona tanınan yetkinin Birleşmiş Milletler'e tanınması ve Türkiye'nin yapacağı bildirimin de Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne yapılıp yapılmaması gerektiği konusunda tartışmalar bulunmaktadır. Sevin Toluner BM'ye bildirim yapılmaması gerektiğini savunurken (Toluner S. , 1996, s. 177) Yüksel İnan aksi görüştedir (İnan, 1995, s. 77). Esasen Sözleşme bu konuda ikili bir denetim sistemi getirdiği için Birleşmiş Milletler'in yetkili olmadığı düşünülse bile âkit devletlerin denetim yetkisinin devam ettiği kuşkusuzdur.

2.4.3.2.4. Uçaklar

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre uçaklar da Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını haizdir. Ancak Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi bu hakkı kaldırmıştır. Sadece sivil uçakların Türkiye'nin belirlediği güzergâhı kullanarak geçişine ilişkin hüküm getirmiştir. Askeri uçakların geçişini ise Türkiye'nin iznine bağlamıştır. Diğer taraftan Sözleşme her ne kadar uçak gemilerinin geçişini yasaklamış ise de herhangi bir istisna nedeniyle bir uçak gemisinin geçişi sırasında taşıdığı hava taşıtlarının Boğazlar'ı geçerken havalanmasını yasaklamıştır (Belik, 1962, s. 27).

2.4.3.3. Altın-Frank Esası

Sözleşme'ye göre geçiş sırasında yapılan hizmetlerden alınacak ücretlerin altın-frank esasına göre belirlendiğini yukarıda belirtmiştik. Böyle bir esasın belirlenmesinin amacı paranın değerini korumaktır. Ancak zaman içinde dünyada altın-frank esası terk edildiği için hesaplamada bazı zorluklar yaşanmıştır. Bugün birçok bilim adamı, Türkiye'nin sözleşmenin yapıldığı zamanda öngörülenden daha az ücret aldığını düşünmektedir.

Altın-Frank, Napoleon Bonaparte tarafından geliştirilmiş bir para esasıdır. 1805 yılında ortaya konulmuştur. Altın-Frank esasına göre 900 ayarlık standart bir külçe altının 10/34 gramı, 1 Altın Frank'tır. 900 ayarlık altının 10/34 gramı aynı zamanda 24 ayar altının 0,290323 gramına eşit gelmektedir (Çağa, 2011).

Altın-frank esası uzun süre Milletler Cemiyeti, Dünya Posta Birliği gibi uluslararası kuruluşlar tarafından kullanılmıştır. Sözleşmenin imzalandığı 20 Temmuz 1936 tarihinde 2,5 Altın-Frank 1 Türk Lirasına eşittir.

Günümüzde Altın-Frank esasının parasal karşılığını tespit etmek için 24 ayar altının 0,29 gramının karşılığını bulmak gerekmektedir. Türkiye bu yöntemi kullanmamaktadır. Bunun yerine uzun süre Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından belirlenen 1 ons altının (ki bu 31,736662 gr altına denk gelmektedir) 42,2222 ABD Dolarına eşit olduğu ilkesine göre hareket ederek işlem yapmıştır. Uluslararası Para Fonu 1976 yılında bu ilişkiyi kaldırmıştır. Buna rağmen Türkiye Kasım 1982'ye kadar aynı şekilde uygulamaya devam etmiştir.

Sözleşme'de alınacak ücretlerin Altın-Frank esasına göre belirlenmesinin temel amacı alınacak ücretlerinin değerinin düşmesinin önlenmesi, uzun süre geçerli bir ücret sisteminin tesis edilmek istenmesidir. Türkiye bu amaç doğrultusunda, 1982 yılında, aynı zamanda altın fiyatının dolara bağlı olduğu esasın kaldırılmış olmasını da göz önünde bulundurarak, altının ABD Doları karşısında serbest piyasa göre belirlenen fiyatını benimseyerek işlem yapmıştır.

Bu durum, geçişlerde alınan ücretleri, eski ücretlere göre çok fazla yükselttiği için Boğazlar'ı sık kullanan devletlerin büyük tepkisine yol açmıştır. 1982 yılında Boğazlar'dan 28 bin ticaret gemisi geçmiştir. Bunun yarısı Karadeniz'e kıyısı olan devletlere aittir. Özellikle Sovyetler Birliği, 7500 gemi ile önemli bir sayıya sahiptir. Bu nedenle başta Sovyetler Birliği olmak üzere birçok devlet tepki göstermiş ve alınan ücretlerin düşürülmesini istemiştir.

Tepkiler karşısında geri adım atmak zorunda kalan Türkiye, 1983 yılında aldığı karar ile Boğazlar'dan transit geçen gemilerden aldığı ücreti düşürmüş ve ton başına 0,8063 ABD Doları almaya başlamıştır. Bu bedel belirlenirken 1 ons altın 85,38 ABD Dolarına denk gelmektedir ve bu dikkate alınmıştır.

Geçiş sırasında alınan ücretleri önemli ölçüde düşüren bu fiyat politikasını diğer devletler memnuniyetle karşılamışlardır. Ancak Türkiye alması gerekenin oldukça

altında bir ücret aldığı için zarar etmektedir. Bu satırlar yazılır iken[15] 1 ons altın 1987 ABD Doları'dır. Eğer Türkiye altının dolar karşısındaki artışını dikkate alarak hesaplama yapmış olsa idi geçiş ücretleri 23 kattan fazla artmış olacak idi. Oysa şu anda 0,8063 ABD doları almaktadır. Yani sözleşmeye göre alınması gerekenin oldukça altındadır. Türkiye'nin bu konuyu öncelikleri arasına alarak kademeli bir şekilde geçişte yapılan hizmetlerden alınan ücretleri Sözleşme'nin amacına uygun şekilde revize etmesi gerekmektedir (Yaycı, 2021, s. 73-82).

Günümüzde geçiş sırasında sağlanan hizmetlerin karşılığı olan bedeller aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 1: Montrö Sözleşmesine Göre Günümüzde Alınan Fener ve Tahlisiye Ücretleri

FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ TABLOSU			
YABANCI TİCARET GEMİLERİNE UYGULANAN			
FENERLER			
	DÖVİZ	800 N. TONA KADAR	800 N. TONDAN FAZLASI
1-TRANSİT SEFERLER (GİDİŞ-DÖNÜŞ)	$	0,338646	0,169323
2-ÇANAKKALE BOĞAZI (GİRİŞ)	$	0,216	0,108
3-ÇANAKKALE BOĞAZI (ÇIKIŞ)	$	0,216	0,108
4-İSTANBUL BOĞAZI (GİRİŞ)	$	0,216	0,108
4-İSTANBUL BOĞAZI (ÇIKIŞ)	$	0,216	0,108
6-LİMAN VE İSKELELERE (GİRİŞ)	$	0,192	0,096
7-LİMAN VE İSKELELERDEN (ÇIKIŞ)	$	0,192	0,096
TAHLİSİYE ÜCRETLERİ			

[15] Mart, 2022

	DÖVİZ	BEHER TON İÇİN
1-TRANSİT SEFERLER (GİDİŞ-DÖNÜŞ)	$	0,08063
2-İSTANBUL BOĞAZI (GİRİŞ)	$	0,108
3-İSTANBUL BOĞAZI (ÇIKIŞ)	$	0,108

Kaynak: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

2.4.3.4. Sözleşme'nin Sona Erdirilmesi Yöntemi

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmıştır. Ancak Sözleşme'nin yürürlüğe girmesi için aralarında Türkiye'nin de bulunduğu altıncı onay belgesinin depoziter devlet olan Fransa'ya teslimi gerekmektedir. Bu da 9 Kasım 1936'da gerçekleşmiştir (İnan, 1995, s. 79). Türkiye, ek protokol hükümlerine dayanarak, sözleşmenin imza tarihinden itibaren Boğazlar'ı silahlandırmaya başlamıştır. Diğer yetkilerini de 15 Ağustos 1936 tarihinden 9 Kasım 1936 tarihine kadar geçici olarak uygulamaya başlamıştır.

Sözleşmenin süresi, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yirmi yıl olarak belirlenmiştir. (Madde 28/1) Ancak geçiş serbestisine ilişkin hüküm süresizdir. (madde 28/2) Bu madde ile sözleşmenin amacı doğrultusunda geçiş serbestisine önem atfedildiği vurgulanmak istenmiştir. Esasen kendisi belirli süreli olan bir sözleşmenin herhangi maddesinin süresiz olarak belirlenmesi mantığa ve Viyana Sözleşmeler Hukuku Anlaşması'na aykırıdır. Burada ifade edilen hususu, yeni bir sözleşme yapılmadan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin ortadan kalkması halinde yeni sözleşme yapılıncaya kadar geçiş serbestinin devam etmesi ve bu arada yeni bir sözleşme yapılır ise bu hükmün dikkate alınmasının sağlanması şeklinde yorumlamak doğru olacaktır (Pazarcı, 1986, s. 866). Burada uluslararası hukukta teamül kuralı haline gelmiş serbest geçiş rejimine bir vurgu yapılmak istendiği de açıktır.

Yirmi yıllık sürenin dolmasından iki yıl önce herhangi bir âkit tarafın Sözleşme'yi sona erdirme iradesini ortaya koyması halinde Sözleşme sona erecektir. Ancak hiçbir âkit devlet bu hakkı kullanmamıştır. Bu nedenle Sözleşme yirmi yılı doldurmasına rağmen devam etmiştir. Esasen 20 yılın dolmasından sonra da herhangi bir akit devletin iki yıl

önceden ihbar etmek koşulu ile Sözleşme'yi feshetmesi mümkündür. Ancak seksen altı yıldır bu hakkı kullanan bir devlet olmamıştır (Demir, 2018, s. 338). Elbette bu kadar uzun süre sözleşmenin ayakta kalmasının en önemli nedeni gerçekten hem Türkiye'nin hem Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin hem de bu Boğazlar'ı kullanan diğer devletlerin hak ve menfaatlerini çok iyi bir şekilde dengelemiş olmasındandır.

Sözleşme'yi sona erdirmek isteyen akit devlet bu talebini depoziter devlet olduğu için Fransız Hükûmeti'ne bildirecektir (Toluner S. , 2007). Sonrasında Sözleşme bütün devletler için bildirim tarihinden itibaren 2 yıl geçmekle sona erecektir. Fransız Hükûmeti bu sona erdirme talebini diğer âkit taraflara bildirmekle yükümlüdür. Sözleşme'nin bu şekilde sona erdirilmesi halinde âkit devletler Sözleşme'nin 28/4. Maddesine göre yeni bir sözleşme için bir konferans toplamakla yükümlüdür.

2.4.3.5. Sözleşme'nin Değiştirilmesi Yöntemi

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin kısmen değiştirilmesinin yöntemi de sözleşmede düzenlenmiştir. Böylece, kısmi birtakım değişikliklere ihtiyaç olması halinde Sözleşme'nin feshinin önüne geçilmesi, zaman içinde otaya çıkan sorunların çözülmesi ve yine değişen şartlar karşısında dinamik bir Sözleşme oluşturulmak istenmiştir. Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden sonraki her beş yıllık dönem sonunda ve üç ay önceden haber vermek koşuluyla âkit devletler sözleşmenin değiştirilmesini isteyebilirler. Ancak değişiklik önergesini tek bir devletin vermesi yeterli değildir. Eğer değişiklik 14 ve 18. Maddelere ilişkin ise değişiklik isteyen devletin başka bir devlet tarafından desteklenmesi şarttır. Değişiklik 14 ve 18. Maddeler dışındaki maddelere müteallik ise bu durumda değişiklik isteyen devleti en az iki devletin desteklemesi gerekmektedir.

Bilindiği üzere 14. Madde barış zamanında savaş gemilerinin geçişine ilişkin sayı ve tonajı düzenlemektedir. 18. Madde ise Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlere ait gemilerin Karadeniz'de kalış sürelerini ve toplam tonajlarını düzenlemektedir.

Değişiklik yeter sayısı için de yine bu maddeler için kolaylık sağlanmıştır. Buna göre 14 ve 18. maddeler dışında kalan maddelerin değişikliği için oy birliği şartı aranırken bu maddelere ilişkin değişiklik için dörtte üç çoğunluk yeterli görülmüştür. Ama bu nitelikli çoğunluk içinde Türkiye'nin ve Karadeniz'de kıyısı olan devletin dörtte üçünün

olumlu oy kullanması şartı aranmaktadır. Görüldüğü üzere bu düzenleme ile tüm maddeler için Türkiye'ye veto hakkı tanınmıştır (Toluner S. , 1996, s. 180). Diğer bir ifadeyle, Türkiye'nin onay vermediği hiçbir değişiklik yapılamayacaktır.

Değişiklik için öncelikle diplomasi yolu tercih edilecektir. Bundan sonuç alınamaması halinde bir konferans toplanması öngörülmüştür.

2.4.3.6. Sözleşme'nin Feshi Halinde Uygulanacak Yeni Rejim Nasıl Belirlenecektir

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Sözleşme'nin değiştirilmesine ilişkin olduğu gibi feshine ilişkin hükümleri de ihtiva etmektedir. Sözleşme'nin 28. maddesi fesih usulünü düzenlemiştir. Buna göre Sözleşme'nin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren yirmi yıl olarak düzenlenmiştir. Ancak Sözleşmenin 1. maddesinde tanımlanan geçiş ve geliş-gidiş serbestliğinin süresi "süresiz" olarak belirlenmiştir. Ancak yirmi yıl sonunda sözleşme kendiliğinden sona ermeyecektir. Bu akit taraflardan en az birinin iradesi ile gerçekleşebilecektir. Esasen Sözleşme'nin feshine ilişkin getirilen düzenleme oldukça pratik bir düzenleme olup, bu kadar önemli bir Sözleşme'nin bu kadar kolay feshedilebilmesi ilginçtir. Bu nedenle Sözleşme'yi 86 yıldır ayakta tutan şey feshedilmesinin zorluğu değil, kurduğu barış ve denge düzenidir.

Bu arada ticaret gemileri için serbestlik rejiminin "süresiz" olacağını ortaya koyan hüküm, hukuk tekniği açısından sorunludur. Kendi süresi yirmi yıl olarak belirlenen ve değiştirilmesi ve feshi çok kolay olabilen bir sözleşmenin herhangi bir maddesinin sonsuza kadar yürürlükte kalması mümkün değildir. Bu konuda farklı görüşler olmakla birlikte bu hükmü, yeni bir geçiş rejimi belirleninceye kadar yürürlükte kalacak bir madde şeklinde değerlendirmek en doğru olanıdır.

Buna göre, âkit taraflardan biri, Sözleşme'nin feshini talep ederse 2 yıl içinde âkit tarafların katılacağı bir konferans toplanıp yeni geçiş rejimini belirlenecektir.

Sözleşmenin yapıldığı dönemde, uluslararası boğazlar için belirlenmiş veya teamül halini almış bir geçiş rejimi bulunmamaktadır. Ancak devam eden yıllarda BM tarafından hazırlanan 1958 yılında Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi kabul

edilmiştir. Bu Sözleşme ile o ana kadar teamül kuralı olarak uygulanan ve uluslararası boğazlardan geçiş özgürlüğü olarak kabul edilen geçiş kuralı "zararsız geçiş" olarak düzenlenmiştir (Baykal, 2000). Karasularında da "zararsız geçiş" rejimi uygulanmakta olup, boğazlarda uygulanan zararsız geçiş rejiminde, karasuları rejiminden farklı olarak, kıyı devletinin ayrım gözetmeksizin geçişi askıya alma yetkisi (madde 16/3) uluslararası boğazlardan geçiş sırasında kıyı devletine tanınmamıştır (Pazarcı, 1999, s. 345). Türkiye, bu Sözleşme'yi imzalamamıştır.

1973 yılında BM tarafından yeni bir konferans toplanmış ve bu konferansın çalışmaları sonunda 1982 yılında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) yürürlüğe girmiştir. BMDHS, karasularını 12 mile çıkarmıştır. Bu durumda birçok boğaz, daha önceden açık deniz alanında kalmakta iken, karasuları içinde kalmıştır. Bu durumda deniz ticaretinin egemen devletleri ve küresel şirketlerin baskısıyla, uluslararası boğazlarda "transit geçiş" rejimi yürürlüğe girmiştir. Zararsız geçiş rejimine oranla, gemilere daha fazla özgürlük tanıyan ve kıyı devletinin yetkilerini sınırlandıran bu geçiş rejimi temel kural olarak kabul edilmiştir[16]. Her ne kadar uluslararası sözleşmeler taraf olmayan devletleri bağlamaz ise de, uluslararası teamül haline gelmiş sözleşmeler için taraf olmamak yetmemekte ayrıca ısrarlı itiraz sergilemek gerekmektedir. Türkiye, özellikle karasuları ile ilgili hükümleri nedeniyle uluslararası teamül haline gelmiş olan BMDHS'ni imzalamamıştır. Ayrıca Sözleşme'ye "ısrarlı itirazcı" (*persistent objector*) konumundadır (Demir, 2018, s. 345).

BMDHS hükümleri, haklarında özel bir andlaşma olan uluslararası boğazlarda uygulanmamaktadır. Türk Boğazları hakkında, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi imzalanmış olduğu için BMDHS'nin uygulama alanı dışındadır. Peki, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin olası bir feshi veya ortadan kalkması durumunda, Türk Boğazları'nda BMDHS'de öngörülen "transit geçiş" rejimi mi uygulanacaktır?

Burada şu hususa vurgu yapmak da gerekmektedir. Her ne kadar Montrö'nün ticaret gemilerinin geçişini düzenleyen 2. maddesinin İngilizce çevirisinde "transit" kelimesi yazmakta ise de, bu kelime orijinal metne uygun değildir. Burada kastedilen de

[16] 1958 Cenevre Sözleşmesine 86 devlet katılmışken, 1982 BMDHS'ne 149 devlet davet edilmiş, 138 devlet katılmıştır.

BMDHS'de öngörülen "transit geçiş rejimi" değildir. Zira Sözleşme'nin imzalandığı 1936 yılında "transit geçiş" kavramı deniz hukukunda yoktur ve uluslararası metinlerde geçmemektedir. Montrö'nün orijinal hali olan Fransızca metinde de böyle bir ifade yoktur. Sözleşmenin orijinal metninde geçen kelime "uğraksız geçiş" olarak adlandırılabilir.

Tekrar sorumuza dönecek olursak, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin feshi halinde nasıl bir rejim uygulanacaktır? Burada elbette, birkaç alternatif ortaya çıkacaktır. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Lozan Boğazlar rejimine geri dönülmesi
- Zararsız geçiş rejimi
- Transit geçiş rejimi
- Montrö'nün teamül olarak uygulanması

Bilindiği üzere Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine yapılmış ve onu ortadan kaldırmış bir sözleşmedir. Ancak bu Sözleşme'nin feshedilmesi halinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne yeniden dönülmesi mümkün değildir (Yaycı, 2021, s. 107). Çünkü uluslararası hukukta temel kurallardan biri "sakıt olan şey avdet etmez" kuralıdır. Hiçbir sözleşme yerine getirilen sözleşmenin ortadan kalkması ile yeniden yürürlüğe girmez. Çünkü artık, bu sözleşme tarafların iradesi ile ortadan kaldırılmış ve tarihin tozlu sayfalarında yerini almıştır. Bu bakımdan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin feshi halinde yeniden Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne dönülmesi mümkün değildir.

Bu bölgelerin Türkiye'nin karasuları içinde kalması nedeniyle BMDHS hükümleri gereğince "zararsız geçiş" rejimin uygulanmasını ileri sürenler de bulunmaktadır (Baykal, 1998, s. 262; Özersay, 1999, s. 43). Ancak Türkiye, BMDHS'ne istikrarlı bir şekilde itiraz etmektedir ve Sözleşme'yi imzalamamıştır. Diğer taraftan, Boğazlar ve Marmara Türkiye'nin karasuları değil içsularıdır. Ayrıca her ne kadar transit geçiş rejimine göre zararsız geçiş rejiminde kıyı devletinin yetkisi daha fazla olmasına rağmen, Montrö ile getirilen rejim ile kıyaslandığında her iki rejim de Türkiye'nin aleyhinedir. Bu nedenle zararsız geçiş rejiminin kabul edilmesi de mümkün değildir.

Öncelikle belirtilmelidir ki, zararsız geçiş rejimi, esas itibarıyla karasularından geçişi düzenlemektedir. Zararsız geçiş rejimi, istisnai bazı hâllerde uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda da uygulanabilir. BMDHS m. 45, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan m. 38/1 gereği transit geçiş rejiminin uygulama alanı dışında bırakılan boğazlar ile bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara zararsız geçiş rejiminin uygulanacağını hüküm altına almaktadır. Bu boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için dahi durdurulamaz

Türk Boğazları, bu niteliklerde olmadığı için zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı görüşü, BMDHS'yle dahi çelişmektedir. Ayrıca bu görüşte, Türk Boğazları'nın Türkiye'nin içsularının bir parçası olduğu gerçeği açıkça ihmal edilmektedir. Zararsız geçiş rejiminin uygulanabileceği görüşü, ilk bakışta makul gözükebilirse de Türkiye'nin Boğazlar'da geçişin zararsız olmasını isteme hakkı ile BMDHS'de düzenlenen zararsız geçiş rejiminin birbiriyle karıştırılmaması gerekir (Kurumahmut, 2006, s. 131). Sözleşme'nin feshi durumunda içsular rejimine kıyasla nispeten daha zayıf nitelikteki zararsız geçiş rejiminin uygulanacağının kabulü, Türkiye'nin bu zamana dek ileri sürdüğü görüş ve politikalara aykırı gözükmektedir. Zira mevcut geçiş rejiminde bile Türk Boğazları'nın Türkiye'nin içsularına dâhil olduğu hususunda esaslı bir tartışma bulunmamaktadır. Sözleşme'nin konferans çalışmalarında Türk Heyeti'nin Türk Boğazları'nın Türkiye'nin içsularına dâhil olduğu yönündeki görüşlerine karşı herhangi bir itiraz ileri sürülmemiştir.

Türk Boğazları'nın iki açık denizi (Karadeniz ve Akdeniz) bağlayan uluslararası boğaz olduğu için burada "transit geçiş" rejiminin uygulanması gerektiğini fikri de gündeme gelebilecektir. Anlaşılacağı üzere transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine göre bir hayli serbestiler ihtiva etmekte, boğaz devletinin egemenliğini önemli ölçüde kısıtlamaktadır (Baykal, 1998, s. 262; Ece N. J., 2011, s. 54). Transit geçiş rejimi, boğaz devletleri ile boğazları kullanan devletler arasındaki dengeyi, boğazı kullanan devletler lehine bozmuştur. Bu yönüyle ileride birçok uluslararası uyuşmazlığa sebebiyet verebilir. BMDHS, transit geçiş hakkını kullanan gemilerin uymakla yükümlü oldukları konuları açık olarak belirtmesine rağmen geçiş hakkı sırasında bu yükümlülüklerini ihlal eden gemiler üzerinde boğaz devletinin yetkileri konusunda herhangi bir açıklama

getirmemektedir. Transit geçişe dair bölümde kıyı devletinin zararlı geçişi önlemek yetkisine benzer bir yetki öngörülmemiştir. Bu tür hükümlerin Sözleşme'de bulunmaması bilinçli bir boşluk olarak değerlendirilmektedir (Toluner S. , 1996, s. 146).

Doktrinde Montrö Sözleşmesi'nin feshedilmesi durumunda "transit geçiş" rejimin uygulanması gerektiğini savunan yazarlar bulunmaktadır (Bükülmez, 2007, s. 214; Elekdağ, 2017, s. 18). Özellikle kıyı devletinin yetkilerini çok fazla kısıtladığı için bu rejimin Türkiye tarafından kabul edilmesi mümkün değildir (Demir, 2018, s. 344). Öncelikle belirtilmelidir ki, Türkiye BMDHS'ne taraf olmadığı gibi, bu Sözleşme'ye karşı "ısrarlı itirazcı" (persistent objector) konumunu sürdürmektedir. Dolayısıyla, BMDHS'nin Türkiye için bir örf ve adet hukuku kuralı niteliği hâline geldiği söylenemez. Yine BMDHS'nin transit geçişe ilişkin hükümleri de bir örf ve adet hukuku kuralına dönüşmüş değildir (Baykal, 1998, s. 261). Boğaz devletleri ile boğazı kullanan devletler arasındaki dengeyi boğazı kullanan devletler lehine bozan transit geçiş rejimi, birçok uyuşmazlığa da sebep olabilir. Transit geçiş hükümleri, Türkiye bakımından bağlayıcı olarak görülemez. Ayrıca, fesih durumunda transit geçiş rejiminin uygulanacağı görüşü, Boğazlar'ın Türkiye'nin içsuları mahiyetinde olduğunun göz ardı edildiği anlamına gelmektedir. Boğazlar, uluslararası seyrüseferde kullanılan suyolları olsalar dahi bu durum, onların Türkiye'nin bir parçası olduğu gerçeğini değiştirmez. Esasen, Boğazlar'ın Türkiye'nin içsularına dâhil olduğu hususunda önemli bir tartışma bulunmamaktadır.

Türkiye burada, Marmara Denizi'nin sadece Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi çerçevesinde Boğazlar tanımının içine alındığını, esasen bir iç deniz olduğunu ve Sözleşme'nin ortadan kalkması halinde Marmara Denizi'nin boğaz değil bir iç deniz olarak kabul edilmesi gerektiği fikrini de ileri sürmek zorundadır. Esasen Montrö Konferansı sırasında Türkiye, Marmara Denizi'nin statüsüne itiraz etmiştir. Bu durumda Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı, iki açık denizi değil, bir açık deniz ile bir iç denizi bağlamaktadır. Bu nedenle BMDHS'nin transit geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar tanımının içine girmeyeceğini ifade etmesi gerekmektedir.

Türkiye açısından en doğru değerlendirme Boğazlar'ın ve Marmara Denizi'nin içsular rejimine tabi olduğunu ileri sürmek olacaktır. İçsular, devletin kara ülkesindeki yetkilerinin tamamını uygulayabildiği, tam ve mutlak egemenliği altında bulunan deniz alanlarıdır (Demir, 2018, s. 347) Diğer taraftan kara ülkesi için öngörülen bir uluslararası

hukuk sınırlaması varsa, bu sınırlama içsularda da uygulanır. Uluslararası hukuk, kıyı ile çok yakın bir ilişki içinde bulunan içsularda, kıyı devletinin çıkarlarına üstünlük tanımıştır (Karan, 2017, s. 438).

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin feshedilmesi halinde Türkiye, Türk Boğazları'nda geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesi geçerli kalmak koşuluyla, içsular rejimini uygulayabilir. Zira Türk Boğazları, Türkiye'nin içsularıdır. Bu konuda bir tartışma ve kuşku yoktur. Montrö'nün getirdiği düzen, Türkiye'nin içsularındaki yetkilerinin geçiş için sınırlanmasından başka bir şey değildir. Bu Boğazlar'ın uluslararası seyrüseferde kullanılması onların içsuların bir parçası olduğunu değiştirmez. Türkiye, uzun süredir nizasız uygulanan ve Sözleşme'ye taraf olmayan devletler tarafından da itirazsız kabul edilen Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi hükümlerini teamül kuralı olarak belirleme ve bu şekilde geçiş rejimini oluşturma konusunda mutlak yetki sahibidir. Zira Türkiye, hemen her platformda Boğazlar üzerindeki mutlak hâkimiyetini vurgulamıştır. Türkiye'nin mutlak egemenliğine zarar verecek her uygulamadan kaçınmış, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde olduğu gibi, olası bir yeni rejim tekliflerini "mutlak egemenliğine zarar vermemesi" koşulu ile kabul edebileceğini ifade etmiştir. Aşağıdaki uygulamalar da Türkiye'nin mutlak egemenliğini ortaya koyan ve olası bir geçiş rejiminin Türkiye tarafından belirlenebileceğini ortaya koyan devlet uygulamalarına örnektir (Karan, 2017, s. 434):

1- Montrö müzakereleri sırasında, Türk Heyeti, bilhassa heyet başkanı Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Marmara Denizi'nin bir iç deniz olduğunu ısrarla vurgulamış ve buna diğer müzakereci devletler tarafından itiraz gelmemiştir.
2- BMDHS'nin Birinci Komisyon müzakereleri sırasında Türkiye, Marmara Denizi'nin iç deniz olduğunu vurgulamış ve bu sırada da herhangi bir itiraz ile karşılaşmamıştır.
3- 2692 Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu'nun 1. maddesinde 18/6/2003 tarihinde yapılan 4902 sayılı kanun ile yapılan değişiklik ile Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nın Türkiye'nin içsuları olduğu belirtilmiş ve uygulama da bu şekilde şekillendirilmiştir.

4- 2006 yılına kadar yürürlükte olan 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 22. maddesi de Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı içsular olarak düzenlemekte idi.
5- Dışişleri Bakanlığı'nın internet sitesinde ve resmi açıklamalarında Türk Boğazları'nın içsular olduğu vurgulanmaktadır.
6- 1994 Tüzüğüne kadar yürürlükte kalan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve öncesindeki 1965 İstanbul Liman Tüzüğü'nde ve 1982 Çanakkale Liman Yönetmeliği'nde, Boğazlar'ın bir bölümü liman sahasına dâhil edilerek içsular rejimi uygulanmıştır.
7- Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne ait Vasoula ve Cape Maleas gemilerinin geçişleri Türk yargı kararları ile 1977 ve 1991 yıllarında ertelenmiştir.
8- Boğazlar'dan geçiş yapan birçok gemi, donatanının borcu nedeniyle ihtiyati hacze maruz kalmıştır. Bu kararlarda Türk mahkemeleri, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin kendi yetkilerini etkileyen bir hükmü bulunmadığını açıkça ifade etmişlerdir.
9- 1965 ve 1982 İstanbul Liman Tüzükleri, 1982 tarihli Çanakkale Liman Tüzüğü, 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ve 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Türkiye'nin mutlak hâkimiyetinin bir yansıması olarak Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ni tamamlayan ulusal hukuk kaynaklarıdır.
10- Türkiye'nin belli uzunluktaki gemilerin geçişini önlemeye yönelik olarak aldığı tedbirler ve yaptığı düzenlemeler de mutlak yetkisinden kaynaklanan bir durumdur.
11- Boğazlar'ın zaman zaman spor etkinlikleri nedeniyle geçişe kapatılması da Türkiye'nin burayı içsular olarak kabul etmesinin ve mutlak yetkisinin tezahürlerinden biridir (Karan, 2017, s. 435-436).

Tüm bu devlet uygulamaları, Marmara Denizi'nin ve İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Türkiye'nin içsuları olduğunu ve Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin herhangi bir sebeple feshi durumunda âkit devletlerin yeni bir geçiş rejimi belirleyememesi durumunda Türkiye'nin münhasıran yeni geçiş rejimini belirleme hak ve yetkisine sahip olduğunun en önemli delilleri arasındadır (Karan, 2017, s. 437).

BÖLÜM 3. MONTRÖ TÜRK BOĞAZLARI SÖZLEŞMESİ'NİN İMZALANMASINDAN SONRAKİ DÖNEM

3.1. İkinci Dünya Savaşı Dönemi

Atatürk, yaklaşmakta olan yeni bir dünya savaşı tehlikesini görmüş ve Lozan rejimi ile Boğazlar Bölgesi'ni ve Karadeniz'i savunmanın imkânsız olduğunu fark etmiştir. Bu öngörü ve endişelerini diplomatik yollarla dünya kamuoyu ile paylaşmıştır. Esasen Lozan rejimin kendi içindeki aksaklıklar kadar sonrasında dünyada yaşanan gelişmeler de sistemi kadük hale getirmiştir. 1936 yılında imzalanan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Atatürk'ün öngörüsünün sonucudur. Nitekim Sözleşme'nin imzalanmasından kısa bir süre sonra İkinci Dünya Savaşı başlamıştır.

Bu halde, Sözleşme'nin imzalandığı 1936 yılından 1939 yılı sonbaharına kadar Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin barış zamanına ilişkin hükümleri uygulanıyor iken, 1939 sonbaharından 23 Şubat 1945 tarihine kadar "Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş rejimi" uygulanmıştır (İnan, 1995, s. 99).

Türkiye 23 Şubat 1945 tarihinde Almanya'ya savaş ilan etmiştir ve bu tarihten savaşın fiilen sona erdiği (Japonya'nın teslim olduğu 14 Ağustos 1945) tarihe kadar "Türkiye'nin savaşan olduğu savaş rejimi" uygulanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'na giden süreçte, devletlerin ittifaklar yapmak ve yardım anlaşmaları imzalamak suretiyle hazırlık yaptığını görmek mümkündür (İnan, 1995, s. 99). Zira Almanya ve İtalya'nın tavırları yeni bir dünya savaşının yaklaşmakta olduğunu açıkça ortaya koymuştur. Türkiye de bu dönemde önce 12 Mayıs 1939 tarihinde İngiltere ile bir yardım anlaşması imzalamıştır. Daha sonra da Fransa ile önce Hatay sorununu çözmüş ve bu toprakları anavatana katmış ve aynı gün 23 Haziran 1939'da Paris'te bir yardım deklarasyonu imzalamıştır (Armaoğlu, 1995, s. 356).

Aynı tarihlerde 22 Mayıs 1939 tarihinde Almanya ile İtalya arasında, Çelik Pakt adı verilen, bir ittifak anlaşması imzalanmıştır. Kutuplar bu şekilde belirlenirken Sovyetler Birliği'nin ne tarafta yer alacağı merak konusu olmuştur. Bu dönemde Sovyetler Birliği ile İngiltere ve Fransa arasında da ittifak görüşmelerinin yapıldığını

belirtmek gerekir. Ancak bu görüşmeler İngiltere ve Fransa'nın hatalı tutumları nedeniyle akim kalmış ve sürpriz bir şekilde 23 Ağustos 1939 tarihinde Sovyetler Birliği ile Almanya arasında saldırmazlık anlaşması imzalanmıştır (Sander, 1984, s. 339-340). Almanya aynı zamanda Türkiye'nin kendi taraflarında yer alması ama en azından tarafsız kalması konusunda Sovyetler Birliği ile iş birliği yapmak ve bu konuda Sovyet-Türk iyi ilişkilerinden yararlanmak istemiştir. Bütün dünyayı sarsan bu gelişme karşısında Türkiye, iki kutup arasında bir tercih yapma zorunluluğu karşısında kalmıştır.

Türkiye, Sovyetler Birliği'nin, ittifaklar konusunda aldığı farklı tutumlar nedeniyle de büyük şaşkınlık yaşamıştır. Zira 1939 yılının Mayıs ayı başında Türkiye'yi ziyaret eden Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Yardımcısı Potemkin, Mihver Devletler'den gelebilecek saldırılara karşı konulmasını savunmuş ve bu konuda Türkiye ile fikir teati etmiştir. Birkaç ay sonra ise SSCB ile Almanya ittifak anlaşması yapılmıştır. Potemkin, ziyareti sırasında ayrıca Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında bir yardım anlaşması imzalanması için Türkiye'nin nabzını yoklamak istemiştir. Nitekim daha sonra 4 Ağustos 1939'da Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu, remi bir ziyaret için Moskova'ya davet edilmiştir. Türkiye, bu davet üzerine, Sovyetler Birliği'ne bir yardım anlaşması taslağı sunmuştur (Burçak, 1983, s. 73-74). Türkiye, Batı yanlısı olarak bilinen Litvinov'un Dışişleri Bakanlığı görevinden ayrılarak yerine Molotov'un gelmesine ve Almanya ile yapılan saldırmazlık anlaşmasına rağmen Sovyetler Birliği ile bir yardım anlaşması imzalayabileceğine inanarak hareket etmiştir.

Daha sonra 15 Eylül 1939'da Molotov, Şükrü Saraçoğlu'nu yeniden Moskova'ya davet etmiştir. Türkiye de bir dostluk ve yardımlaşma anlaşması imzalayabilmek amacıyla bu daveti kabul etmiş ve Saraçoğlu 25 Eylül 1939'da Moskova'ya gitmiştir. Ertesi gün Saraçoğlu ile Molotov arasında görüşmeler başlamıştır. Ancak ilk gün yapılan görüşmede Sovyetler Birliği yardım anlaşmasına hiç değinmemişlerdir (İnan, 1995, s. 101). İkinci toplantı 1 Ekim 1939 tarihinde yapılmıştır. Bu toplantıda ise Sovyetler Birliği adına Stalin bulunmuştur. Stalin, bu görüşmede, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nde değişiklik taleplerini içeren bir metni Türk Heyeti'ne sunmuştur (Burçak, 1983, s. 84-90, 95-96, 99-101). Sovyetler Birliği lehine Boğazlar rejiminde değişiklik yapılmasını ve Türkiye'nin egemen haklarını Sovyetler Birliği ile paylaşmasını öngören teklif adeta yardım anlaşmasının ön şartı olarak sunulmuştur. Bu arada rüşvet olarak da Yunanistan

ve İtalya hâkimiyetinde olan Ege Adaları'nın Türkiye'ye verilmesi gerektiği ortaya konmuştur. Türk Heyeti teklife en başından ve kararlı bir şekilde olumsuz cevap vermiştir. Montrö ile ilgili taleplerin sadece Türkiye tarafından değerlendirilmeyeceğini, Sözleşme'nin diğer taraflarının da olduğu ve değişim usullerinin belli olduğu vurgulanmıştır.

Sovyetler Birliği'nin bu konudaki taleplerini şu şekilde özetlemek mümkündür (Erkin, 1968, s. 140-148):

1- Boğazların, Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortak savunulması,
2- Savaş gemilerinin, Boğazlar'dan geçiş kararını, savaş ve barış dönemi fark etmeksizin, Türkiye ve Sovyetler Birliği'nin birlikte alması,
3- İnsani amaçlarla Karadeniz'e geçiş yapacak olan gemiler için Sovyetler Birliği'nin olumlu görüşünü Milletler Cemiyeti'ne iletmesi şartı getirilmesi,
4- Milletler Cemiyeti Konseyi tarafından alınacak zorlama kararına, Sovyetler Birliği'nin katılması halinde savaş gemilerinin Boğazlar'dan Karadeniz'e geçebilmesi,
5- Sovyetler Birliği'ne ait denizaltıların, Montrö'de belirlenen haller dışında da Boğazlar'dan geçebilmesi,
6- Ticaret gemilerinin askeri malzeme ve birlik taşıması halinde savaş gemisi olarak kabul edilmesi
7- Boğazlar ile ilgili olası bir rejim değişikliğine ilişkin görüşmelere ancak Türkiye ve Sovyetler Birliği'nin birlikte onay vermesi halinde katılabilmesinin sağlanması (İnan, 1995, s. 102).

Yukarıda belirtildiği gibi, Türkiye bu teklifi tereddütsüz reddetmiştir. Daha sonra Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında Ankara'da 19 Ekim 1939 tarihinde üçlü bir ittifak anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşma aynı zamanda Türkiye'nin Batılı devletler ile yaptığı ilk ittifak anlaşmasıdır. Her bir devletin farklı amaçlarla imzaladığı bu ittifak anlaşmasının temel amacı olası bir savaşın Balkanlar'a ve Akdeniz'e yayılmasını önlemektir (Burçak, 1983, s. 121).

İkinci Dünya Savaşı öncesindeki dönemde Türkiye'nin dış politikada en önemli müttefiki Sovyetler Birliği'dir. Bu nedenle Türkiye, İngiltere ve Fransa ile imzaladığı

ittifak anlaşmasına Sovyetler Birliği ile ilgili ihtiyat-i kayıt koymuştur. Şöyle ki; bu anlaşmaya ek olarak imzalanan 2 no.lu protokolde şu ifadelere yer verilmiştir: *"Anlaşma gereğince Türkiye tarafından alınan ahitler, bu memleketi, Sosyalist Sovyetik Cumhuriyetler Birliği ile silahlı bir ihtilafa sürüklemek etki ve sonucunu doğuracak bir askeri harekete zorlayamayacaktır."* Türkiye bu amaçla hem en önemli müttefiki ile olan hukukunu korumak hem de olası bir kamplaşma durumunda aracı rolü üstlenmek istemiştir.

Sovyetler Birliği'nin İngiltere ve Fransa yerine Almanya ile saldırmazlık anlaşması imzalamasının en önemli nedeni ise Türk Boğazları konusudur. Sovyetler Birliği, Boğazlar'a sahip olma konusundaki tarihi emeline İngiltere ve Fransa'nın asla onay vermeyeceğini düşünmektedir. Bu nedenle Almanya ile hareket edecek olursa bu emeline ulaşabileceğini düşünmüştür.

Ancak Almanya ve Sovyetler Birliği arasında yapılan görüşmelerde, Sovyet taleplerini aşırı bulan Almanya da Sovyetler Birliği'ne talepleri konusunda açık bir çek vermek yerine ihtiyatlı bir tavır takınarak müzakereleri sürdürmüştür. Ancak Almanya, bu talepler karşısında Sovyetler Birliği ile daha fazla ittifaka devam edemeyeceğini anlamıştır(Erkin, 1968, s. 166,167). Nitekim devam eden süreçte Hitler'in, ikinci aşamadaki planının Sovyetler Birliği'ne saldırmak olduğu anlaşılacaktır.

Sovyetler Birliğinin talepleri ve Almanya'nın gizli emelleri nedeniyle bozulan Alman-Sovyet ilişkileri karşısında Sovyetler Birliği, Türkiye ile ilişkilerini düzeltme yoluna gitmiştir. Bu amaçla da öncelikle 1941 yılında Türkiye'ye bir nota vermiştir. Bu nota ile daha önce Boğazlar üzerindeki taleplerinden vazgeçtiğini ve bu konuda hiçbir niyeti ve talebi olmadığını belirtmiştir. Bu olumlu gelişmenin devamı olarak iki taraf arasında 25 Mart 1941 tarihinde Ankara'da "Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması" imzalanmıştır. Bu anlaşma taraflar arasında imzalanan 1925 tarihli dostluk ve saldırmazlık anlaşmasını teyit etmiştir (Gönlübol C. S.-M., 1974, s. 82-87).

22 Haziran 1941 tarihinde Almanya, Sovyetler Birliği'ne saldırmıştır. Bundan yaklaşık elli gün sonra yani 10 Ağustos 1941 tarihinde Sovyetler Birliği yeni bir nota vererek, Türk toprakları üzerinde ve Boğazlar'da hiçbir talebi olmadığını bir kez daha dile getirmiştir (Burçak, 1983, s. 137). Böylece Sovyetler Birliği, Türkiye'nin olası bir

Almanya tarafında savaşa girme ihtimalini ortadan kaldırmak ve devam eden tarafsızlık sürecini desteklediğini ortaya koymak istemiştir. Türkiye ise tarafsızlık statüsünü korumak konusunda elinden gelen gayreti göstermiştir.

Ancak Sovyetler Birliği, Türkiye'nin tarafsızlığından 1943 yılından itibaren rahatsızlık duymaya başlamıştır. Ve Türkiye'nin kendi yanlarında savaşa girmesi için baskı yapmaya başlamıştır. Aynı zamanda İngiltere ve ABD'nin de Türkiye'ye bu konuda baskı yapmasını istemiştir. Sovyetler Birliği bu şekilde hem önünde bir güvenlik bariyeri oluşturmak istemekte hem de kendi savaş yükünü azaltmak istemektedir. Diğer yandan da gireceği bir savaşta yıpranacak olan Türkiye'ye karşı taleplerini daha kolay kabul ettirebileceğini düşünmektedir (İnan, 1995, s. 104).

Bu dönemde Türk Boğazları için Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin, "Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş zamanı" rejiminin uygulandığını ve Boğazlar'dan Sovyetler Birliği'ne müttefikleri tarafından yardım yapılamadığını belirtmek gerekir. Bu durum da Sovyetler Birliği'nin rahatsızlıklarından bir başkasıdır. Tüm bu nedenlerle savaşın sonlarına doğru Sovyetler Birliği, Türkiye üzerindeki baskısını artırmıştır. Nitekim savaştan galip çıkacağının anlaşılması üzerine de yeniden Boğazlar üzerinde hak talep etmeye başlayacaktır.

3.2. Yalta ve Potstam Konferansları'nda Türk Boğazlar'ı

3.2.1. Yalta Konferansı

Yalta, Kırım yarımadasının güneyinde bir sahil kentidir. İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesine yakın bir zamanda (4 Şubat 1945) ve artık savaşı müttefiklerin kazanacağının anlaşıldığı bir dönemde savaş sonrası durumu konuşmak için ABD, İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin devlet başkanları ile yaptığı konferans, bu şehirde yapılmıştır.

Türk Boğazları'nın durumu da bu toplantıda Stalin'in talebi ile gündeme gelmiştir (Yel, 2009, s. 164). Stalin, Montrö ile kurulan düzeni beğenmediğini ve değişmesi gerektiğini ileri sürerek, Türk Boğazları'nda savaş sonrası dönemde, özellikle Sovyetler

Birliği lehine birtakım değişiklikler yapılması gerektiğini dile getirmiştir (Gürün, 1991, s. 137).

Stalin, taleplerine dayanak olarak şu hususları ortaya koymuştur:

- Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin yapıldığı döneme ilişkin şartlar değişmiştir. Sözleşme, değişen şartlara uygun değildir.
- Sözleşme yapıldığı sırada Batılı Devletler ile Sovyetler Birliği arasında bir husumet ve soğukluk varken, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dostluk ve ittifak söz konusudur.
- Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi hazırlanırken ve müzakere edilirken, Japonya bile Sovyetler Birliği'nden daha etkili olmuştur. Oysa Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin daha fazla söz sahibi olması gerekir.
- Sözleşme, Milletler Cemiyeti sistemine uygun olarak hazırlanmıştır. Oysa Milletler Cemiyeti ortadan kalkmıştır.

Sovyetler Birliği, bu nedenlerle Montrö rejiminin değiştirilmesini ancak bu arada Türkiye'nin egemenlik haklarına ve meşru menfaatlerine de zarar verilmemesi gerektiğini ortaya koymuştur (Erkin, 1968, s. 266). Bu amaçla Yalta'dan sonra yapılacak Dışişleri Bakanları Konferansı'nda Boğazlar konusunun görüşülüp bir karara bağlanması istenmiştir.

ABD Başkanı Roosevelt, Sovyetler Birliği'nin taleplerinin bir kısmına sıcak bakmıştır. Esasen Roosevelt ve ABD, uluslararası boğazların tamamen açık olması gerektiğini savunmaktadır. İngiltere ise söz konusu öneriye daha temkinli yaklaşmıştır. Zira Türkiye'nin böyle bir teklifi kabul etmesinin mümkün olmayacağını en iyi bilecek durumdadır. Bu nedenle konunun Dışişleri Bakanları Konferansı'nda ele alınacak olmasını makul bulmakla birlikte, Türkiye'nin de durumdan haberdar edilmesi gerektiğini savunmuştur.

Stalin tarafından teklif edilen öneriler makul değildir. Toplantıya katılan diğer liderlerin bu önerilere derhal olumsuz bir fikir beyan etmemelerinin temel nedeni, önerilerin kıymetinden ziyade, Sovyetler Birliği'ni ittifak içinde tutma kaygısıdır (Erkin, 1968, s. 267). Nitekim Dışişleri Bakanları Konferansı'nda Sovyetler Birliği'nin

Boğazlar'la ilgili teklifi ele alınmamıştır. Bu nedenle Stalin konuyu bu kez Potsdam'da dile getirmiştir. Ancak her ne kadar uluslararası kamuoyunda destek görmese de Sovyetler Birliği, Montrö rejimini değiştirmekte kararlı olduğunu her fırsatta ortaya koymuştur. Bu amaçla, 7 Kasım 1945 tarihinde sona erecek olan 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması'nı tek taraflı olarak 19 Mart 1945 tarihinde feshetmiştir. Bu süreçte Sovyetler Birliği sürekli olarak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki şartların değiştiği ileri sürmüştür (Burçak, 1983, s. 172-173). Ayrıca savaştan galip çıkmanın verdiği özgüven ile Türkiye'ye eskisi kadar ihtiyacı olmadığını düşünmektedir. Türkiye ise Sovyetler Birliği'nin değişen tutumu ve mütecaviz yaklaşımları nedeniyle yeni ittifaklar ve dostluklar kurması gerektiğini düşünmeye başlamıştır.

3.2.2. Potsdam Konferansı

Potsdam Konferansı, Almanya'nın savaştan çekilmesinden sonra 17 Temmuz 1945 tarihinde toplanmıştır. Konferans'ın toplanma amacı büyük devletlerin savaş sonrası oluşan durumu ve yeni politikalarını belirlemek istemeleridir.

Konferans toplanmadan önce 7 Haziran 1945 tarihinde Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Molotov tarafından, Türkiye Büyükelçisi Selim Sarper'e sözlü bir nota verilmiştir. Bu notada Sovyetler Birliği'nin savaş sonrası Türkiye'den ortaya çıkan talepleri dile getirilmiştir. Buna göre Sovyetler Birliği, Türkiye ile yeni bir dostluk anlaşmasını ancak Kars ve Ardahan'ın kendisine verilmesi, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin kendi lehlerine değiştirilmesi ve Boğazlar'ı ortak olarak savunabilmek için Boğazlar'da kendilerine üs verilmesi halinde imzalayabileceklerini belirtmiştir (Burçak, 1983, s. 175-177; Erkin, 1968, s. 253,265). Savaştan önce Ege Adaları üzerinden Türkiye'ye toprak vermeyi taahhüt eden Sovyetler Birliği, savaşı kazanmış olmanın verdiği özgüvenle Türkiye'den toprak talebinde bulunmaya başlamıştır. Türkiye, bu talepleri derhal ve kesin olarak reddetmiştir.

Postdam Konferansı'nda da Stalin toprak ve üs taleplerini bir kez daha dile getirmiştir. Burada Sovyetler Birliği ile diğer devletler ABD ve İngiltere arasında temel olarak bir görüş farkı ortaya çıkmıştır. Öncelikle Sovyetler Birliği'nin diğer devletlerin rızası hilafına ve Yalta'da konuşulanların aleyhine Türkiye'den toprak ve üs talebinde

bulunması eleştirilmiştir. Diğer taraftan, Sovyetler Birliği Boğazlar'ın münhasıran kendisini ilgilendirmesi nedeniyle Türkiye ile kendi aralarında çözmeleri gerektiğini düşünmektedir (İnan, 1995, s. 107). Buna karşın diğer devletler Boğazlar'ın sadece Sovyetler'i ilgilendirmediğini, uluslararası boyutları olan bir konu olduğuna inanmaktadırlar. Tarafların anlaşabildikleri konular ise Boğazlar'ın bütün ticaret gemilerine açık olması ve Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin değişmesi gerektiğidir.

Yalta'dan farklı olarak bu konferansta ABD'yi Truman temsil etmiştir. Truman, Avrupa'da iki yüzyıldan beri ortaya çıkan sorunların en önemli sebeplerinden birinin de suyollarının kontrolü olduğunu düşünmektedir. Tuna, Karadeniz Boğazları, Ren, Kiel gibi suyollarının bütün devletlerin serbest geçişine açılması ile bu sorunun çözülebileceğini ve Avrupa'da da barışın sağlanmasına katkı sunabileceğini düşünmektedir. Bu arada uluslararası boğazlarda trafiği düzenlemek için ajanslar kurulmasını, bu ajansların da ABD, İngiltere, Sovyetler Birliği ve Fransa'nın güvencesi altında olmasını düşünmekte ve teklif etmektedir (Ökten, 2008, s. 125).

Esasen tarihin her döneminde güçlü donanmaya ve ticaret filolarına sahip olan her devlet benzer düşünmüştür. Onlar için donanmalarının ve ticaret filolarının istedikleri her yere girebilmesi için boğazların açık olması bir zorunluluktur.

Bu durumda ABD'nin ileri sürdüğü teklif ile Sovyetler Birliği'nin teklifi örtüşmemektedir. Potsdam'da her üç devletin bu konuyu Türkiye ile ayrı ayrı konuşmaları kararı alınmıştır. Devam eden süreçte her üç devlet de konuya ilişkin talep ve düşüncelerini notalar göndermek suretiyle Türkiye'ye bildirmişlerdir (Gönlübol C. S.-M., 1974, s. 210-211).

3.2.2.1. ABD ve İngiltere Notaları

ABD, Potsdam Konferansında Truman tarafından açıkça ifade edilen fikirlerin içeriğine uygun olarak ve konferansta alınan kararların bir gereği olarak aşağıda belirtilen çerçevelerde Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gerektiğini ifade eden bir notayı 2 Kasım 1945 tarihinde Türkiye'ye vermiştir. Bu notaya göre:

1- Boğazlar bütün devletlerin ticaret gemilerine her zaman açık olmalıdır.

2- Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin savaş gemileri her zaman ve transit olarak Boğazlar'dan geçebilmelidir.
3- Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri Birleşmiş Milletler kararı ve kıyıdaş devletin onayı dışında, üzerinde mutabakat sağlanmış bir tonaj dışında Boğazlar'a giremeyeceklerdir.
4- Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nde yer alan Milletler Cemiyeti sistemi yerine Birleşmiş Milletler Sistemi kabul edilmeli ve Japonya'nın sözleşme dışına çıkarılması gibi birtakım güncel değişiklikler yapılmalıdır.
5- Ayrıca bu konuların görüşülmesi amacıyla yeni bir konferans toplanmalıdır (Gönlübol C. S.-M., 1974, s. 211-213).

İngiltere de Boğazlar'dan ticaret gemilerinin daha serbest geçişi konusundaki ABD tezlerini desteklemekle birlikle, Boğazlar konusunun acil çözümlenmesi gereken bir konu olmadığını düşünerek ABD'den ayrışmaktadır.

Türkiye, esasen Montrö ile kurulan rejimin doğruluğuna inanıyor ve bu rejimin değişmemesi gerektiğini düşünüyordu. Ama ABD notasına olumsuz bir tavır takınması halinde Sovyetler Birliği'ne karşı yalnız kalabilme riski olabileceğini de düşünüyordu. Bu yüzden farklı bir strateji izleyerek bazı kayıtlarla ABD notasında geçen konuları müzakere etmeye hazır olduğunu ifade eden bir cevabi nota vermiştir. Türkiye bu amaçla, yeni bir konferansa katılmaya hazır olduğunu ve ülkesinin bütünlüğüne ve egemenliğine zarar vermediği sürece alınacak kararları kabul edebileceğini belirtiyordu (İnan, 1995, s. 109). Esasen Türkiye'nin, Truman'ın Potsdam'da yaptığı konuşmadan daha kabul edilebilir bir nota ile karşılaştığını söylemek de mümkündür.

3.2.2.2. Sovyetler Birliği Notası ve Türkiye'nin Cevabı

Potsdam'da alınan karara uygun olarak Sovyetler Birliği de 7 Ağustos 1946 tarihinde, Boğazlar konusunda taleplerini içeren bir notayı Ankara'daki maslahatgüzarı aracılığı ile Türkiye'ye iletmiştir (Bilsel C. , 1948, s. 62-65).

Sovyetler Birliği taleplerini haklı çıkarmak için İkinci Dünya Savaşı sırasında bazı düşman gemilerinin Boğazlar'dan geçirildiğini belirterek Türkiye'yi zor durumda

bırakmak istemiştir. Yine aynı şekilde Montrö ile kurulan sistemin Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliğini sağlamaya yetmediğine delil oluşturma gayesi gütmüştür. Bu şekilde kendisini haklı çıkarmaya çalışan Sovyetler Birliği'nin taleplerini şöyle özetlemek mümkündür:

1- Boğazlar, savaş ve barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olmalıdır.
2- Boğazlar, savaş ve barış zamanında Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerine açık olmalıdır.
3- Boğazlar, bazı istisnai haller dışında savaş ve barış zamanında Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı olmalıdır.
4- Boğazlar'dan geçiş rejimini belirleme yetkisi münhasıran Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere ait olmalıdır.
5- Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere düşmanca amaçlarla kullanılmaması ve ticaret gemilerinin geçiş güvenliğinin sağlanması için Türkiye ve Sovyetler Birliği ortak bir savunma sistemi kurmalı, güvenliği ortaklaşa sağlamalıdır (İnan, 1995, s. 110).

Sovyetler Birliği, bu notayı Türkiye ile birlikte ABD ve İngiltere'ye de göndermiştir (Erkin, 1968, s. 295). Türkiye de bu nedenle bir cevap vermeden önce ABD ve İngiltere'nin tavrını öğrenmek istemiştir (Köse, 2019). Sovyetler Birliği'nin notasına ABD, 19 Ağustos 1946 tarihinde, İngiltere ise 21 Ağustos 1946 tarihinde cevap vermiştir. Türkiye ise bu cevaplardan sonra 22 Ağustos 1946 tarihinde cevap vermiştir.

ABD ve İngiltere verdikleri cevaplarda, Boğazlar'ın ticaret gemilerine açık olması ve Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması yönündeki teklifi benimseyebileceklerini ama Boğazlar rejiminin münhasıran Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından belirlenmesine yönelik teklifin kabul edilemez olduğunu belirtmişlerdir. Zira bu konunun bütün devletleri ilgilendiren bir konu olduğunu ifade etmişlerdir. Yine aynı şekilde Boğazlar'ın kontrolü ve savunmasının yalnızca Türkiye'ye ait olduğunu ve bu talebin kabul edilmesinin de mümkün olamayacağını ileterek Türkiye'ye destek vermişlerdir. ABD ve İngiltere, Türkiye'yi Boğazlar konusunda Sovyetler Birliği ile baş başa bırakmak istemediklerini ortaya koymuşlardır.

Türkiye, ABD ve İngiltere'nin cevaplarını gördükten sonra Sovyetler Birliği'nin notasını yanıtlamıştır. Türkiye notaya, Sovyetler Birliği'ne karşı dostluğunu önemseyen bir olgunluk ama aynı zamanda köklü bir devletin taşıması gereken kararlılıkla cevap vermiştir[17]. Öncelikle, Sovyetler Birliği'nin, İkinci Dünya Savaşı sırasında savaş gemilerinin Boğazlar'ı geçtiğine ilişkin suçlamasının gerçeği yansıtmadığını detayları ve delilleri ile ortaya koymuştur (İnan, 1995, s. 112). Ayrıca bu konunun, Sözleşme'nin imzalanması sırasındaki gemilerin ve silahların niteliklerinin sonradan değişmesi ile ortaya çıkan teknik bir sorun olduğunu ve Sözleşme'nin 2 sayılı Ek'inde değişiklik yapılarak bu sorunların çözülebileceğini ileri sürmüştür. Türkiye verdiği cevapta Boğazlar'ın sadece Karadeniz'e kıyısı olan devletleri ilgilendiren bir suyolu olmadığını dolayısıyla sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletler tarafından geçiş rejimin belirlenmesi şeklindeki öneriyi de reddetmiştir. Türkiye haklı olarak Boğazlar meselesinde Sovyetler Birliği ile baş başa kalmak istememiştir. Ayrıca buna dünya kamuoyu tarafından izin verilmeyeceğinin de farkındadır. Yine Boğazlar'ın ortak savunulması yönündeki teklifi de egemenlik haklarına aykırı bularak reddetmiştir.

Türkiye, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nde değişiklik yapılmak üzere toplanacak bir konferansa katılmayı (egemenliğine zarar verecek herhangi bir öneriyi kabul etmemek şartıyla) kabul etmiştir. Ancak olası bir zorlamaya karşı da "Tarih Türkiye'nin dâhil olup Türk Milleti'nin memleketine karşı vazifesini yapmadığı savaş misali kaydetmemiştir" diyerek bu konuda millet olarak tam bir kararlılık içinde olduğunu da vurgulamıştır (İnan, 1995, s. 112).

3.2.2.3. İkinci Sovyet Notası ve Türkiye'nin Cevabı

Türkiye'nin cevabından sonra 24 Eylül 1946 yılında Sovyetler Birliği, Türkiye'ye yeni bir nota vermiştir. Bu nota, ilkinde olduğu gibi, ABD ve İngiltere'ye gönderilmemiştir. Ancak Türkiye her iki devleti de bu konuda taraf kabul ettiği için notadan haberdar etmiştir[18]. Bu notada da Sovyetler Birliği, ilk notada olduğu gibi, savaş

[17] Türkiye, bu notanın birer örneğini Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ni imzalayan devletlere ve ABD'ye de göndermiştir.

[18] Her iki devlet de bu notaya 9 Ekim 1946 tarihinde cevabi bir nota ile karşılık vermişlerdir. Verilen notalarda Sovyetler Birliği'nin tavrı eleştirilmiştir. Ayrıca Montrö rejiminin yalnızca Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından değiştirilemeyeceği ve Türkiye'nin Boğazlar'ın savunulmasından başlıca sorumlu devlet olarak kalması gerektiği şeklindeki görüşlerini tekrarlamışlardır. Ayrıca Boğazlar'ın bir saldırıya

sırasında Boğazlar'ın aleyhinde kullanıldığı konusunda ısrar etmekte ve Boğazlar'ın birlikte savunulmasını talep etmektedir. Yine aynı şekilde Karadeniz'in kapalı bir deniz olması nedeniyle Boğazlar'da, ABD'nin savunduğu gibi, Süveyş ve Cebelitarık gibi kanallarda uygulanan rejimlerin uygulanamayacağını, statüsünün farklı olduğunu belirtmiştir. Bu nedenle Boğazlar'da uygulanacak geçiş rejimini Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin belirlemesi yönündeki tezini de tekrarlamıştır. Sovyetler Birliği, Türkiye'nin Montrö'nün değiştirilmesinin mümkün olduğu ve gerekirse bu yola başvurulabileceği şeklindeki cevaplarına karşılık ise Potsdam'da bu konunun ikili ilişkiler çerçevesinde çözülmesi yönünde karar alındığını belirterek karşı çıkmış ve ikili ilişkiler ile çözülmesini gerektiğini ifade etmiştir.

Sovyetler Birliği tarafından gönderilmemesine rağmen Türkiye, Sovyet notasından ABD ve İngiltere'yi haberdar etmiştir. Bu dönemde ABD ve İngiltere'nin Boğazlar'a askeri tahkimat yaptığı da Sovyet iddiaları arasındadır. Türkiye'nin haberdar etmesi ile ABD bir nota ile Sovyetler Birliği'ne cevap vermiştir. ABD, kendisi ve İngiltere'nin dahli olmadan bu konuların konuşulamayacağını belirterek, Montrö'nün tadili için yapılacak bir konferansa katılabileceğini beyan etmiştir. Ayrıca, Sovyetler Birliği'nin olası bir saldırıda bulunması halinde ise konuyu Milletler Cemiyeti'ne taşıyacağını ifade ederek, bir nevi gözdağı vermiştir.

Türkiye de daha önce savunduğu tezleri kararlılıkla savunmaya devam eden bir nota ile karşılık vermiştir (Bilsel C. , 1948, s. 86-108). Ayrıca, nota teatileri yolu ile sorunun uzadığını, bu konuları Japonya dışındaki Montrö'nün imzacı devletleri ve ABD'nin katılacağı bir konferansta konuşabileceğini beyan ederek cevap vermiştir (Erkin, 1968, s. 429-440).

Gelinen noktada, ABD ve İngiltere'nin Türkiye'nin yanında saf tuttuğu açıktır. Bu durumu gören Sovyetler Birliği yeni bir nota göndermemiştir. Hatta süresi sona erdikten sonra bile Montrö rejiminin değiştirilmesini teklif etmemiştir. Zira yeni bir sözleşme yapılması halinde Montrö ile elde ettiği hak ve avantajları bile kaybedebileceğini düşünmüştür. Diğer taraftan Stalin'in ısrarlı tavırları ve o sırada Türk

uğraması veya bir saldırı tehdidi altında olması durumunda Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin harekete geçmesi gerekeceğini de vurgulamışlardır.

kamuoyunda oluşan Batı yanlısı hava nedeniyle Türkiye ile Sovyetler Birliği arasındaki bağlar zayıflamış ve sürecin sonunda Türkiye NATO üyesi olmak suretiyle kesin olarak Batı Blokunda yer almıştır.

Türkiye 1920'li yıllarda Sovyetler Birliği ile iş birliği yaparak Boğazlar'ı İngiliz işgalinden kurtarmıştır. 1930'lu yıllarda ise yine Sovyetler Birliği ile iş birliği yaparak, Lozan rejimini değiştirmiştir. Bunun sonucu olarak Boğazlar'a tam bir hakimiyet sağlamış, askersiz bölge statüsünü kaldırmış ve Uluslararası Komisyon'a son verdirmiştir. Ancak Sovyetler Birliği'nin güçlenmeye başlaması ve Stalin'in mütecaviz tavırları ile 20 yıl önce Boğazlar'ı işgal eden İngiltere (ve sonrasında ABD) ile iş birliği yapmak zorunda kalmış ve bu kez Sovyet tehdidine karşı İngiltere ve ABD ile ittifak kurmuştur. Her ne kadar Stalin'in ölümüyle yerine gelen Kruşçev Türkiye'den bir toprak talebi olmadığını ve Boğazlar'a ilişkin isteklerinden vazgeçtiğini resmi yoldan Türkiye'ye bildirmiş ise de bu yeterli olmamıştır (İnan, 1995, s. 116). Türkiye, Sovyetler Birliği'nin kendisini güçlü hissettiği her an yeniden Boğazlar için talepte bulunabileceğini bilmektedir. Diğer taraftan Boğazlar'ı tek başına savunmasının ne kadar zor olduğu da ortadadır. Zira, 1920'li yıllarda İngiltere, 1940'lı yıllarda Sovyetler Birliği dünyanın en güçlü devletleri arasında başta gelmektedir. O halde Türkiye için en doğru yol, Boğazlar'ı iş birlikleri ile savunmak ve Montrö ile kurulan düzeni muhafaza etmektir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında, dünyanın en güçlü üç devletinin (ABD, İngiltere ve Sovyetler Birliği) aynı tarafta yer alması, Türkiye için karanlık bir tablo oluşturmakta idi. Kısa süre içinde ABD ve İngiltere'nin Sovyetler Birliği ile temelde ideolojik sebeplerle anlaşmazlığa düşüp, farklı kutuplarda yer alması Türkiye'yi rahatlatmıştır. Türkiye, Boğazlar konusunda ihtiyaç duyduğu denge rejimini yeniden kurabilmiştir. Bu arada ABD ve İngiltere'nin kendisinden farklı düşündüğünü gören Sovyetler Birliği, Montrö'nün önemini kavramış ve kendisi için daha iyi bir geçiş rejimi kurmanın ne kadar zor olduğunu fark etmiştir. Bu da Montrö rejimini desteklemesine sebebiyet vermiştir. Soğuk Savaş döneminde, Boğazlar konusunda önemli bir sorun yaşanmamasının temel sebebi de bu denge rejimi ve iki kutuplu dünyanın getirdiği avantajlardır. Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile Boğazlar konusunda yeni sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunlardan birincisi artan deniz trafiğinin oluşturduğu riskler iken ikincisi de dünyanın tek kutuplu hale gelmesidir. Türkiye bu

dönemde Boğazlar konusunda farklı stratejiler ortaya koymaya çalışarak sorunları aşmak istemiştir.

3.3. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Türk Boğazları'nda Yaşanan Sorunlar

Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Soğuk Savaş dönemi sona ermiştir. Türkiye'nin Boğazlar konusunda kendisine en büyük tehdit olarak gördüğü Sovyetler Birliği'nin dağılması ile rahat bir nefes aldığı gerçektir. Ancak bu dönemde başka sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu sorunların temelinde Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Boğazlar ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili devlet sayısının 13'ü bulması yatmaktadır (Yel, 2009, s. 203). Nitekim Ukrayna, Moldova ve Gürcistan doğrudan, Ermenistan ve Azerbaycan ise dolaylı olarak Karadeniz'e kıyıdaş olmuşlardır. Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan da Karadeniz'le bağlantılı hale gelmiştir. Rusya, Romanya ve Bulgaristan eskiden beri kıyıdaş devletlerdir (Uçarol, 1992, s. 198). Tüm bu devletlerin ticaretlerinin çok büyük bir kısmını Boğazlar üzerinden sağlayacak olmaları Boğaz trafiğini o güne kadar olmadığı kadar artırmıştır.

Aynı zamanda bu devletler, gelişmiş devletler için bir pazar haline gelmiştir. Diğer taraftan bu ülkelerin doğal kaynakları ortaya çıkarılmaya ve dünya pazarına satılmaya başlanmıştır. Bu haliyle Karadeniz'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Karadeniz'e yoğun bir gemi trafiği ortaya çıkmıştır. Özellikle gemilerin taşıdığı yükler nedeniyle ortaya çıkan tehlikeler Boğazlar ve çevresi için bir risk teşkil etmeye başlamıştır. Boğazlar'da bu dönemde yaşanan sorunların temel sebebi savaş gemileri değil ticaret gemileri olmuştur.

3.3.1. Artan Deniz Trafiğinin Oluşturduğu Riskler

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Boğazlar'da deniz trafiğinin artmasına neden olan birçok önemli gelişme ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler temel olarak Karadeniz'e kıyıdaş veya bağlantılı olan devletlerin ürettiği malların Akdeniz'e taşınması ve Akdeniz'den gelen malların bu devletlere iletilecek olması nedeniyledir.

3.3.1.1. Kazak ve Bakü-Hazar Petrollerinin Taşınması

Karadeniz, Sovyetler Birliği'nin dağılmasına kadar Türkiye dışında Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan'ın kıyıdaş olduğu bir deniz durumundaydı. Bu ülkelerin de Varşova Paktı üyeleri olmaları nedeniyle Akdeniz ülkeleri ile ticaretleri çok sınırlı idi. Ancak Sovyetler Birliğinin dağılması ile yukarıda bahsettiğimiz gibi doğrudan ve dolaylı olarak 13 ülke Karadeniz'e kıyıdaş olmuştur (Başyurt, 1998, s. 83). Bu ülkelerin ticaretlerinin büyük kısmını Batı ile yapmaları nedeniyle Boğazlar'ı kullanan gemi sayısında büyük bir artış olmuştur. 1930'lu yıllarda Boğazlar'dan ortalama 4-5 bin civarında gemi geçerken 2000'li yıllarda bu sayı 50 bin civarında olmaya başlamıştır. Gemilerin sayıları kadar uzunlukları ve tonajları da artmıştır. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan gecen gemilerin toplam net tonajı 7.500.000 ton iken, bu rakam 1960 yılında 28.735.000'e; 1970 yılında 63.630.000'e; 1980 yılında 126.896.000'e ve 1996 yılında 156.057.000 tona yükselmiştir (Özersay, 1999, s. 104). Gemilerin taşıdığı yükler de zaman içinde değişiklik göstermiş ve daha tehlikeli yükler taşınmaya başlamıştır.

Ortaya çıkan yeni devletlerin sahip oldukları doğal kaynaklar da bütün dünyanın ilgisini bu bölgeye yönlendirmiştir. Başta petrol ve doğalgaz olmak üzere bu kaynakların dünya pazarına nasıl taşınacağı konusu gündeme gelmiştir. Bu durumda iki alternatif ortaya çıkmıştır: Boğazlar'dan gemi ile taşımak ve boru hatları ile taşımak. Boru hatları, gemi ile taşımaya göre daha riskli bir taşıma yöntemidir. Güvenlik riskleri daha fazladır. Bu arada maliyeti de daha yüksektir. Ayrıca hattın geçeceği ülkeler ile anlaşmanın siyasi ve ekonomik maliyetleri vardır. Bu nedenlerle dünya petrol taşımacılığının yüzde 60'ı gemilerle, yüzde 40'ı ise boru hatlarıyla sağlanmaktadır (Yel, 2009, s. 204).

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, Kazak ve Bakü-Hazar Havzasından çıkan petroller Rusya'nın Novorossiysk limanına gelerek, buradan büyük tankerler ile Boğazlar'dan geçerek dünya pazarına taşınmaktadır. Ancak bu durum Boğazlar için ciddi bir tehlike oluşturmaya başlamıştır. Hem artan gemi trafiği hem de taşınan yüklerin tehlikeli olmasının ortaya çıkardığı riskler Boğaz kıyılarında bulunan şehirleri tehdit etmeye başlamıştır. Nitekim bu dönemde birçok kaza da meydana gelmiştir. Türkiye, hem bu kazaları önlemek ve gemilerin geçişini düzenlemek hem de Bakü-Ceyhan boru hattını gerçekleştirmeye zorlamak için Boğazlar Tüzüğü'nü yapmıştır. Bakü-Ceyhan Petrol

Boru Hattı'nın yapılması ile Boğazlar'dan geçmek zorunda olan petrolün bir kısmı bu boru hattıyla dünya pazarına ulaşmaya başlamıştır. Bu boru hattı her ne kadar Boğazlar'da petrol trafiğini bir miktar azaltsa da tek başına yeterli olmamıştır. Türkiye bu nedenle alternatif boru hatları için çalışma yapmaya devam etmektedir.

3.3.1.2. Main-Tuna, Tuna-Ren İç Suyollarının Bağlanması

Boğazlar'ın hinterlandını ve deniz trafiğini yükselten en önemli gelişmelerden birisi de Main-Tuna ve Tuna-Ren suyollarının 25 Eylül 1992'de birbirine bağlanmasıdır (Uçarol, 1992, s. 198). Bu bağlantı ile on beş Avrupa ülkesini birbirine bağlayan suyolları Tuna nehri ile birleşerek Karadeniz'e ve Boğazlar'ı geçerek Akdeniz'e ulaşma imkânına kavuşmuştur. Nispeten küçük gemilerden oluşan bu trafik de Boğazlar'ı kullanan gemi sayısını önemli ölçüde artırmıştır. Bu suyollarının birleşmesi ile on beş Avrupa ülkesi dolaylı olarak Karadeniz'e komşu olmuştur (Başyurt, 1998, s. 85). Diğer bir değişle, örneğin Hollanda'nın Amsterdam kentinden hareket eden bir gemi, Romanya'nın Köstence kentine ve buradan Karadeniz'e; oradan da Boğazlar'ı kullanarak Akdeniz'e geçebilecek bir duruma gelmiştir. Bu durum Boğaz trafiğinde beklenmeyen bir artışa sebebiyet vermiştir.

3.3.1.3. Dünya Ticaretinde Meydana Gelen Artış

Dünya son yıllarda bir küreselleşme gerçeği ile karşı karşıyadır. Küreselleşmenin en önemli görünümlerinden biri de mal ve hizmetlerin dünyanın her yerine kolayca ulaştırılabilmesi, ticarette sınırların gittikçe yok olmasıdır. Malların transferi noktasında en güvenli ve ucuz taşıma yöntemi de gemi taşımacılığıdır. Karadeniz'le bağlantılı devletlerin ticaret hacimlerinin artması ile Boğazlar da bundan nasibini almıştır. Bu da Boğazlar'dan geçen gemi sayısını artıran faktörlerden olmuştur.

Aşağıdaki tabloda yıllar içinde konteyner taşımacılığında görülen artış ortaya konmuştur:

Tablo 1. Dünya Konteyner Taşımacılığı

Yıllar	Milyon TEU	% Değişim
1994	131.1	–

1995	145.1	10.6
1996	157.9	8.8
1997	176.0	11.4
1998	190.5	8.2
1999	210.0	10.2
2000	235.6	12.2
2001	247.4	5.0
2002	276.5	11.7
2003	314.9	13.9
2004	359.7	14.2

Kaynak:The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2005 / 2006

Görüldüğü üzere on yılda gemi ile taşınan konteynır miktarı yüzde 274 oranında artmış ve 131 milyon tondan 359 milyon tona çıkmıştır.

Aşağıdaki tabloda ise genel olarak dünya deniz ticaretindeki artış ortaya konmuştur. Tablodan da anlaşılacağı üzere 10 yılda deniz ticareti yaklaşık 2,2 milyar ton artmıştır. Bu durum, doğal olarak, Boğazlar'dan geçen gemi ve yük sayısını etkilemiştir.

Tablo 2. Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)

Yıllar	Ham Petrol	Petrol	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit/ Alümin.	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	1466	404	391	435	193	51	31	1935	4906
1997	1519	410	430	460	203	54	32	2060	5168
1998	1535	402	417	473	196	53	31	2065	5172
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296

2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1800	465	590	650	250	67	30	2690	6542
2005	1870	485	640	685	260	70	30	2790	6830
2006	1960	500	685	710	270	73	30	2910	7138

Kaynak: Fearnleys Review & Plateua Report

3.3.2. Artan Deniz Trafiğinin Sonuçları

Yukarıda sebepleri ana hatları ile belirtilen deniz trafiğindeki artış nedeniyle, Türk Boğazları açısından temel iki risk ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri can güvenliğine ilişkin riskler iken diğeri de çevre güvenliğine ilişkin risklerdir.

3.3.2.1. Can Güvenliğine İlişkin Riskler

Türk Boğazları, artan deniz trafiği ile dünyada deniz trafiğinin en yüksek olduğu yerlerden biri olmuştur. Bu trafik büyük ölçüde ticari gemiler, balıkçı gemileri ve yerel trafikten oluşmakla beraber; dev gemiler ile petrol, sıvılaştırılmış doğal gaz, sıvılaştırılmış petrol gazı, kimyasal ve patlayıcı birçok tehlikeli yük taşıyan gemilerden de oluşmaktadır.

Boğazlar'ın, dar ve keskin dönüşlere sahip olması, dip akıntısı, yılın önemli bir zamanında sisli olması gibi zorlayıcı faktörleri nedeniyle, bu tür tehlikeli yük taşıyan gemiler, can güvenliği için büyük riskler oluşturmaktadır (Yel, 2009, s. 188).

Zira Türkiye'nin nüfusunun çok önemli bir kısmı Marmara Bölgesinde münhasıran da İstanbul'da yaşamaktadır. Bu tür tehlikeli yük taşıyan gemilerin karışabileceği kazalar, İstanbul ve çevre illerde yaşayan milyonlarca insan için hayati risk oluşturabilecektir. Nitekim 1994 yılında Nassia tanker faciası ve 1979 yılında meydana gelen Independenta kazalarında Türkiye, şans eseri can kaybı yaşamamıştır. Örneğin Nassia tanker faciasının biraz daha güneyde olması veya kazadan hemen sonra lodosun esmemesi halinde büyük bir felaket olabileceğini söyleyen uzamanlar vardır.

Boğazlar'da meydana gelen kazaların sebepleri genel olarak şunlardır:

a- Boğazlar'dan geçen gemiler çoğunlukla uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartların altındadır. Teknik donanımları yetersiz gemilerdir.
b- Gemiler Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi hükümlerine riayet etmemektedirler.
c- İnsan hataları yaygındır (Yel, 2009, s. 192).

Türkiye'nin oldukça kalabalık nüfusunu ve tarihi ve kültürel mirasını korumak için birtakım önlemler alması elzemdir. Yukarıda belirtilen risklerin Türkiye'nin alabileceği tedbirler ile aşılması mümkündür.

Tablo 3. İstanbul Boğazı Kaza Ayrıntıları

Kazanın Türü	01.05.1982-30.06.1994	01.07.1994-31.12.2003	01.01.2004-31.12.2019
Çatışma (Transit Gemiler)	29	20	9
Çatışma (Yerel Gemiler)	20	9	28
Çatışma (Toplam)	**49**	**29**	**37**
Oturma (Transit Gemiler)	57	41	30
Oturma (Yerel Gemiler)	5	2	7
Oturma (Toplam)	**62**	**43**	**37**
Dokunma (Transit Gemiler)	21	21	16
Dokunma (Yerel Gemiler)	7	2	3

Dokunma (Toplam)	**28**	**23**	**19**
Çatışma, Oturma Dokunma Transit Gemiler TOPLAM	**107**	**82**	**55**
Çatışma, Oturma Dokunma Yerel Gemiler TOPLAM	**32**	**13**	**38**
Çatışma, Oturma Dokunma GENEL TOPLAM	**139**	**95**	**93**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

3.3.2.2. Çevre Güvenliğine Yönelik Riskler

Her ne kadar şimdiye kadar birçok kaza tehlikesi atlatılmış ve meydana gelen kazalarda da "şans" yardımı ile can kayıpları yaşanmamış ise de çevre açısından aynı şeyleri söylemek mümkün değildir. Zira artan deniz trafiği ve taşınan yüklerin oluşturduğu riskler nedeniyle Boğazlar'da ve çevresinde büyük çevre tahribatları meydana gelmiş ve çevre dengesi bozulmuştur.

Boğazlar, sadece gemi geçişleri için değil, deniz canlılarının geçişi için de çok önemli bir yerdir. Ancak, boğazlarda meydana gelen kirlenme sebebiyle canlı geçişinde çok ciddi bir azalma meydana gelmiştir. Boğazlar'dan geçen deniz canlıları 60 kata kadar azalmıştır. Bazı canlı türlerinin nesli tükenmektedir.

Bunun en temel nedenlerinden biri geçen gemilerin sebebiyet verdikleri petrol ve amonyak sızıntısıdır. Tanker kazaları sonrasında yüzeye yayılan petrol ve türevleri ise başlı başına bir felakettir. Diğer nedenler ise gemilerin çarpışması veya batması nedeniyle denize salınan karbon, karbondioksit ve kükürtdioksit gibi zararlı gazlar nedeniyle denizlerde oksijenin azalmasıdır. Petrol türevlerinin denize sızmasının etkisinin 40 yıl sürdüğü ifade edilmektedir.

Gemilerden boşaltılan artıklar ve atıklar da çevreye zarar veren başka faktörlerden biridir. Zaten gemi sayısının artması ile, bu gemilerin bacalarından çıkan gazlar bile başlı başına bir çevre sorunu teşkil etmektedir.

Tüm bunlar, hem Boğazlar'ın ekolojik dengesini bozmakta ve çevreye zarar vermekte hem de Boğazlar'da yaşayan canlıları tüketen insanlar için de sağlık tehditlerine sebebiyet vermektedir.

Türkiye ortaya çıkan bu riskleri bertaraf etmek için artan gemi trafiğini düzenleme gereği duymuştur. Bunun sonucu olarak da 1994 yılında yeni Boğazlar Tüzüğü'nü yapmış ve uygulamaya başlamıştır.

Tablo 4. Yıllara göre kaza yüzdeleri

YIL	KAZA SAYISI	ORAN	TOPLAM ORAN
1982	4	1,8	1,8
1983	14	6,4	8,3
1984	9	4,1	12,4
1985	19	8,7	21,1
1986	16	7.3	28,4
1987	17	7,8	36,2
1988	16	7,3	43,6
1989	14	6,4	50,0
1990	30	13,8	63,8
1991	23	10,6	74,3
1992	17	7,8	82,1
1993	16	7,3	89,4
1994	11	5,0	94,5
1997	2	0,9	95,4
1998	2	0,9	96,3
1999	8	3,7	100,0
Toplam	218	100	

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablodan da anlaşılacağı üzere, Boğazlarda yaşanan deniz kazaları 1994 tüzüğünün yürürlüğe girmesi ile azalmaya başlamıştır. Gemi trafiğinin arttığı 1990-1992 yılları arasında 56 gemi kazası meydana gelmiş iken Tüzüğün yürürlüğe girdiği 1994 yılından sonra örneğin 1997-1999 arasında 12 kaza olmuştur. Tablo 3'te de tüzüğün

yürürlüğe girmesinden sonra özellikle transit geçiş yapan gemiler açısından kazaların önemli ölçüde azaldığı görülmektedir.

3.4. 1994 Boğazlar Tüzüğü

3.4.1. Yapılan Çalışmalar

Türkiye, gemi trafiğinde yaşanan artış, gemi boylarının hızla büyümesi ve taşınan yüklerin can ve çevre sağlığı açısından büyük riskler oluşturması nedeniyle bu sorunların halledilmesi amacıyla geniş çaplı bir çalışma başlatmıştır. Bu çalışmanın sonucunda Boğazlar'daki trafiği düzenlemek ve bu konuda daha güçlü bir iç hukuk kaynağı oluşturmak amaçlanmıştır. Boğazlar'da bu döneme kadar geçişler İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği ile düzenlenmekte idi.

Esasen bu konu daha önce de çeşitli vesileler ile gündeme getirilmiştir. Nitekim 1968 yılında Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği tarafından, bir tüzük taslağı hazırlanmıştır. Benzer şekilde 1987 yılında da Türkiye Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği tarafından, Boğazlar'la ilgili bir rapor hazırlanmıştır (Karaman, 1996, s. 2). Hazırlanan bu rapor "Trafik Ayrım Şeması" olarak resmi makamlara da sunulmuştur (Başyurt, 1998, s. 94).

1990 yılında, bu kez devletin inisiyatifi ile otuz kişiden oluşan bir heyet oluşturularak, yeni bir tüzük çalışması başlatılmıştır (Karaman, 1996, s. 2). Aynı zamanda uluslararası konferanslar ile konunun önemi dünya gündemine taşınmak istenmiştir (Yel, 2009, s. 212).

Nihayet 1993 yılında, daha önceki teklif ve raporlar dikkate alınarak, bu konuda yapılan konferanslarda uluslararası kamuoyunun fikirleri de gözetilerek heyet çalışmalarını tamamlamıştır. Hazırlanan Tüzük daha sonra Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) sunulmuştur.

3.4.2. Tüzüğün Yürürlüğe Girmesi

Türkiye tarafından hazırlanan Tüzük, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tüzüğün tam ismi "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"tür.

Tüzük, IMO tarafından da onaylanmıştır. Bu haliyle uluslararası geçerlilik kazanmıştır. Esasen Türkiye'nin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olmaması nedeniyle IMO'ya bu tüzüğü onay için göndermesi eleştirilmiştir (Yel, 2009, s. 222). Zira IMO tarafından onaylamazsa sanki Türkiye'nin kendi başına bir tüzük yapma hakkı olmayacağı gibi bir sonucun çıkmasına sebebiyet vereceği ileri sürülmüştür. Esasen burada yapılması gereken onaya sunmaktan ziyade bilgi vermek şeklinde olması gerekirdi.

Diğer taraftan da Tüzüğün isminde Boğazlar ve Marmara Bölgesi ayrı ayrı anılmak suretiyle Montrö'de belirlenenin aksine Marmara Denizi, Boğazlar'ın bir parçası olarak kabul edilmemiştir. Nitekim Tüzüğün 2. maddesinde tanımlar yapılırken, Boğazlar, İstanbul Boğazı Bölgesi ile Çanakkale Boğazı Bölgesi sınırları içinde kalan alanlar şeklinde tanımlanmıştır. Bu durum Boğazlar'ın uluslararası statüsünü belirlemek için ortaya konulmuş çok ince bir diplomasi örneğidir. Bu haliyle Marmara Denizi'nin bir iç deniz olduğu vurgulanmıştır. Boğazlar da bu durumda iki açık denizi birleştiren değil bir açık deniz ile bir iç denizi birleştiren suyolu olarak tanımlanmak istenmiştir. Bu durum, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin feshi halinde BMDHS'de tanımlanan ve uluslararası suyolları için bir teamül kuralı haline gelen "transit geçiş" rejiminin uygulanmasını önlemeye yönelik önemli bir hamledir.

3.4.2.1. 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün Getirdiği Kurallar

Türkiye, yürürlüğe koyduğu yeni tüzük ile artan Boğaz trafiğini düzenlemeyi amaçlamıştır. Zira artan trafik hem geçen gemiler hem de çevre ve yerel yerleşimciler için büyük bir risk oluşturmaktaydı. Türkiye bu düzenlemeyi yaparken, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan ve ticaret gemilerinin serbest geçişini düzenleyen madde ile çelişmemektedir. Zira artan trafik ve ortaya çıkan riskler karşısında tedbir almak zorunludur. Türkiye'nin tedbir almaması halinde ortaya çıkacak kazalar

nedeniyle, çevre ve yerel halk için oluşacak risk bir yana, Boğazlar'ın gemi geçişine kapanacak olması nedeniyle Montrö Sözleşmesi'nin 2. Maddesi fiilen uygulanamayacaktır. Bu nedenle düzenleme Montrö ile çelişmemekte, hatta Montrö rejimini desteklemektedir.

Diğer taraftan Montrö'nün amaçları arasında Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini sağlamak da yer almaktadır. Ortaya çıkan durum Türkiye açısından bir güvenlik sorunu haline gelmiş olup, bu sorunun çözümüne yönelik adımlar atılması Montrö'nün amacı ile de uyumludur.

Esasen Türkiye'nin yapmaya çalıştığı şey, "*Barış zamanında ticaret gemileri, gece ve gündüz, bayrak ve yükü ne olursa olsun… hiçbir işlem olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve geliş-gidiş serbestisinden yararlanacaklardır"* hükmüyle çelişmeden, İstanbul ve Çanakkale şehirlerinin olası tehlikelerden korunmasını sağlayacak teknik tertip ve tedbirlerden ibarettir (Vank, 1993, s. 21).

Türkiye'nin yapmış olduğu Tüzük ile Boğazlar'da trafik kontrol altına alınmış ve kaza sayıları azalmaya başlamıştır. Bu durum yukarıda Tablo 3 ve Tablo 4'te detaylı bir şekilde ortaya konmuştur.

Yeni Tüzük ile getirilen düzenlemelerin ana esaslarını şu şekilde özetlemek mümkündür:

- 2. Madde ile Boğazlar tanımının içine Marmara Denizi alınmayarak, buranın bir iç deniz olduğu tekrar edilmiştir.
- Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde bulunan bütün gemiler için idarenin can ve mal güvenliği açısından belirleyeceği seyir kurallarına ve yapılacak uyarı ve tedbirlere uyma mecburiyeti getirilmiştir. (Madde 5)
- Tehlikeli yük taşıyan gemiler ile belli bir büyüklüğü aşan gemiler (500 groston) için, Boğazlar'a girmeden en az 24 saat önce istenilen bilgileri (geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, geldiği ve varacağı liman, tonajı, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı vb) Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak bildirim zorunluluğu getirilmiştir. (Madde 7)

- Deniz Trafik Ayrım Düzeni'nin uygulanması ve kontrolü için Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonları kurulmuştur. (Madde 11)
- Boğazlar'a girecek ve boyu 20 metreden büyük olan gemilere, Boğazlar'a 5 mil kala idarece belirlenmiş mevki raporunu verme zorunluluğu getirilmiştir. (Madde 9)
- Gemilerin Boğazlar'dan geçiş hızı düzenlenmiştir. (Madde 17)
- Boğazlar'da seyreden geminin önündeki gemiyi geçmesine yasak getirilmiştir. (Madde 18)
- Kumanda altında bulunmayan ve manevra kabiliyeti sınırlı teknelerin Boğazlar'dan geçişi idarenin özel iznine tabi tutulmuştur. (Madde 20)
- Gemilerin belirlenmiş şeritler içinde seyretme zorunluluğu getirilmiştir. Bu kurala aykırı davranan gemilere ceza verilebileceği belirtilmiştir. (Madde 25)
- 150 metreden büyük gemilerin geçiş yapabilmesi, gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şartına bağlanmıştır. (Madde 29)
- Nükleer güç ile yürütülen veya nükleer yük veya atık taşıyan ya da tehlikeli veya zararlı atık taşıyan gemilerin yükün niteliğine göre ilgili kurumdan izin alma zorunluluğu getirilmiştir. (Madde 30)
- Tehlikeli yük taşıyan büyük bir gemi (150 metreden büyük) İstanbul Boğazı'na girdiğinde Boğaz'dan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri giremeyecektir. (Madde 42)
- Boyu 150 metreden büyük Türk gemileri için kılavuz kaptan alma şartı getirilmiştir. Yabancı gemiler için de kılavuz kaptan alma konusunda uyarılma hükmü getirilmiştir. (Madde 31)
- Hava çekimi 58 metreden yüksek gemilerin İstanbul Boğazı'ndan geçişi yasaklanmıştır. Hava çekimi 54-58 metre arasında olan gemiler ise rotalarını korumaları için römorkör eşliğinde geçebilecektir. (Madde 38)
- İstanbul Boğazı'nda üst ana akıntı hızı saatte 6 milin üstüne çıkarsa ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları olursa, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemilerin Boğaz'a girişi yasaklanmıştır. (Madde 40)
- Çanakkale Boğazı'nda akıntı hızı ile gemi hızı arasındaki fark saatte 4 milden az olmayacaktır. (Madde 50)

- Boğaz'da görüş mesafesi 1 mil ve altına düştüğünde tehlikeli yük taşıyan gemiler ve büyük gemiler Boğaz'a giremeyecektir. Yarım mile düştüğünde deniz trafiği tek yönde açık tutulacaktır. Yarım milin de altına düştüğünde Boğaz trafiği iki yönde de kapatılacaktır. (Madde 41)
- Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde denizi kirletecek ve ekolojik dengeyi bozacak herhangi bir şeyin atılması, yağ ve benzeri kirletici maddeler denize basılması yasaklanmıştır (Başyurt, 1998, s. 98-101). (Madde 33)

Görüldüğü gibi Tüzük, trafiği düzenlemek ve can mal kayıplarını önlemek ve çevreyi korumak için önemli düzenlemeler yapmıştır. Tüzüğün diğer bir önemli tarafı egemen bir devletin hak ve yetkilerini ortaya koyan çok önemli bir belge olmasıdır. Geçiş rejimi uluslararası bir anlaşma ile belirlenen Boğazlar'ın Türkiye'nin mutlak egemenliği altında olduğu, bu tüzük ile bir daha teyit edilmiştir.

3.4.2.2. Tüzüğün Yürürlüğe Girmesi ile Birlikte Ortaya Çıkan Uluslararası Tartışmalar

3.4.2.2.1. IMO Onayına Sunulması Nedeniyle Yaşanan Tartışmalar

Türkiye'nin "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ismiyle hazırladığı ve Boğazlar'dan geçen gemilerin oluşturduğu riskleri azaltmayı amaçlayan Tüzüğün IMO onayına sunması birçok tartışmayı beraberinde getirmiştir.

Bilindiği üzere IMO, BMDHS'ne göre kurulmuş bir örgüttür. Örgütün amaçları, kurucu Sözleşme'nin l/a maddesinde şu şekilde özetlenmektedir: "Gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan devletlerin mevzuat ve uygulamaları acısından hükûmetler arasında iş birliği sağlamak denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak." Örgüt, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen (amaç birliği sonucu) Birleşmiş Milletler ile özel iş

birliği ilişkileri bulunması nedeniyle BM'ye Bağlı Uzmanlık Kurumu" olarak da nitelendirilebilir (Pazarcı, 1999, s. 145-146).

BMDHS, boğaz geçişleri ile ilgili olarak "zararsız geçiş" ve "transit geçiş" şeklinde iki tür düzenlemiştir. Zararsız geçiş rejiminde kıyı devletinin hakları daha geniştir. Türkiye, BMDHS'ne taraf olsa ve Boğazlar ile ilgili olarak Montrö Sözleşmesi yürürlükte olmasa, Türk Boğazları'nda "transit geçiş" değil "zararsız geçiş" rejiminin uygulanması gerekmekte idi. BMDHS'nin taraf devletlere getirdiği yükümlülük sadece "transit geçiş" yapılan boğazlarda trafik ayrım şemalarının bildirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu durumda Türkiye hiçbir zorunluluğu olmamasına rağmen (çünkü Türk Boğazları transit geçiş rejimine tabi değildir) yaptığı düzenlemeyi IMO onayına sunmuştur. Burada Türkiye'nin hazırladığı tüzüğe uluslararası destek bulma gayesi güttüğü ve tıpkı Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi öncesi olduğu gibi konuyu uluslararası hukuka uygun şekilde çözmek isteme gayesi olduğu açıktır. Bu konuda da Türkiye, bir oldu-bitti ile sorunu çözmek istememiştir. Ancak sadece trafik ayrım şemalarını sunması yeterli olacakken, tüzüğün tamamını IMO onayına sunarak hata yapmıştır. Bu şekilde sanki IMO'ya bir yetki devrinde bulunmuş gibi bir yanlış anlaşılmaya sebebiyet vermiştir.

Diğer taraftan tüzük, Türkiye'nin mutlak egemenliğinin bir yansıması olarak uyulması zorunlu bir kurallar bütünü oluştururken, IMO'nun sadece tavsiye kararı alması mümkündür. Bu da tüzüğün yaptırım gücü ile ilgili tartışmalara sebebiyet vermiştir.

Nitekim tüzüğe şiddetle karşı çıkan Rusya, bir Ortodoks ittifakı kurmak suretiyle Yunanistan ve Güney Kıbrıs'ı da yanına almak suretiyle IMO nezdinde birçok itirazı ileri sürmüş ve tüzüğün uygulanmasını engellemeye çalışmıştır. Ancak yeterince destek bulamadığı için Rusya'nın girişimleri sonuçsuz kalmıştır.

3.4.2.2.2. Yeni Tüzüğe Uluslararası Muhalefet

Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu tüzüğe en büyük muhalefet Rusya Federasyonu'ndan gelmiştir. Rusya'ya bu konuda en büyük desteği ise Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi vermiştir. Her ne kadar başlangıçta Romanya, Ukrayna,

Bulgaristan ve Gürcistan gibi Karadeniz'e kıyısı olan devletler de tüzüğe muhalefet etmişlerse de daha sonra bu muhalefetlerini geri çekmişlerdir.

Muhalif ülkelerin tezleri Rusya çıkışlı itirazlardır. Rusya, tüzük hazırlanırken kendi görüşünün alınmaması ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişlerinin zorlaştırılması nedeniyle tüzüğe muhalefet etmiştir. Bu muhalefetini de Türkiye'nin Montrö'ye aykırı düzenleme yaptığı şeklinde temellendirmeye çalışmıştır.

Rusya, Montrö Sözleşmesi'ne göre gemilerin serbest geçiş hakkı olduğunu, Sözleşme ile Türkiye'ye sağlık denetimi yapma ve belirlenen harcı almak dışında bir yetki verilmediğini ileri sürmüştür. Bu nedenle Türkiye'nin Boğazlar'ı kapatmaya kadar varan tedbirler almasının Montrö'ye aykırı olduğunu ileri sürmüştür.

Rusya'yı huzursuz eden bir başka düzenleme ise Türkiye'nin boyu 150 metreyi geçen gemileri büyük gemi olarak tarif etmesi ve bu gemilerin tek tek Boğazlar'ı geçebilmesine izin vermesidir. Rusya bu durumun kendi limanlarından kalkan petrol gemilerinin Boğazlar'dan geçişini zorlaştıran bir hamle olduğunu düşünmüştür. Hatta Türkiye'nin kendisinin stratejik önemini artıracak Bakü-Ceyhan boru hattını cazip kılmak için bu tüzüğü yaptığını ve gerçek amacının Boğazlar'dan petrol taşınmasını zorlaştırmak olduğunu ifade etmiştir. Tüm bu nedenlerle, yeni Tüzüğün Rusya'nın gelir kaybına yol açtığını ifade ederek itiraz etmiştir.

3.4.2.2.3. Türkiye'nin Muhaliflere Cevapları

3.4.2.2.3.1. Tüzüğün Montrö Sözleşmesi'ne Aykırı Olduğuna İlişkin İtirazlara Cevaplar

Türkiye öncelikle Montrö Sözleşmesi'ne göre Boğazlar'dan yapılacak geçişlerin transit geçiş olmadığını ortaya koymuştur. Transit geçiş ibaresi sadece İngilizce metinde yer almakta olup, o da yanlış bir çeviriden kaynaklanmaktadır. Sözleşme'nin orijinal metinleri Fransızca ve Türkçe'dir. Bu metinlerde ise transit geçiş değil "… geçiş ve seyri-sefain serbestisi…" ifadesi yer almaktadır. İngilizce metinde yer alan "… freedom of transit and navigation…" ifadesinde yer alan transit kelimesi sonradan eklenmiştir. Bu nedenle Boğazlar'da uygulanan rejimin, gemilere oldukça fazla hak sağlayan ve kıyı

devletinin yetkilerini daraltan, transit geçiş rejimi olmadığı ortaya konulmuştur (Aybay G. , 1996, s. 20).

Rusya'nın Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ne göre barış zamanı Türkiye'nin sadece sağlık denetimi yapma ve belirlenen harcı alma dışında bir yetkisinin olmadığı itirazına da Türkiye bizzat Montrö Sözleşmesi üzerinden cevap vermiştir. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin 24. Maddesi ile Boğazlar Komisyonu'nun kaldırıldığını, Komisyon'un yetkilerinin ise Türkiye'ye verildiğini ortaya koymuştur. Komisyon'un temel yetkisi, Boğazlar'da trafik düzeninin sağlanması için gerekli her türlü tedbiri almaktır. Bu yetkinin Türkiye'ye geçmiş olması nedeniyle Türkiye'nin trafiği düzenlemek için yetkili olduğu açıktır. Zira söz konusu 24. madde, 2. maddede yer alan kılavuzluk ve romorkörlük hizmetlerinin ihtiyari olması dışında Türkiye'ye Boğazlar'da her türlü düzenleme yetkisi vermektedir (Başyurt, 1998, s. 115).

Türkiye, Boğazlar'dan geçecek gemiler için tip ve tonaj sınırlaması getirmediğini, gemilerin geçişine engel olmadığını, bilakis bir düzenleme yaptığını ifade etmiştir. Esasen bu durum, gemilerin fiilen geçiş serbestisinden yararlanması için elzem bir hal almıştır. Olası bir kazada Türkiye büyük zararlar görebileceği gibi, Boğazlar'ın uzun süre gemi trafiğine kapalı kalabilecek olması nedeniyle, geçiş yapacak gemiler de zarar görecektir. Bu haliyle Tüzük, fiilen geçiş özgürlüğünü garanti altına almaya yönelik bir amaç taşımaktadır. Diğer taraftan gemilerin, uzunluk, ağırlık, yükseklik ve yük gibi ölçütler nedeniyle kategorilere ayrılması, uluslararası sözleşmelerde de yapılan bir uygulamadır.

Yine Montrö tutanaklarına bakıldığında görüleceği üzere, Türkiye, Boğazlar üzerinde zabıta yetkilerinin saklı olduğunu her zaman büyük bir açıklık ile ifade etmiş ve buna Konferans'a katılan hiçbir devlet tarafından itiraz gelmemiştir. Türkiye'nin yapmış olduğu tüzük çalışması, saklı tuttuğu zabıta yetkisinin kullanılmasından başka bir şey değildir (Toluner S. , 1994, s. 15).

Diğer taraftan sözleşmenin dibacesinde açıkça bu sözleşmenin Türkiye'nin güvenliğini ve Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlerin Karadeniz'deki güvenliğini sağlamak amacıyla yapıldığını ortaya konmuştur. Türkiye'nin yeni Boğazlar Tüzüğü ile almış olduğu tedbirler hem kendisinin hem de Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin

güvenliğini sağlamaya yöneliktir. Meydana gelebilecek bir kazadan elbette en fazla Türkiye etkilenecektir. Ama Karadeniz'e yayılacak tehlikeli madde ve atıklar nedeniyle bu kıyıdaş devletlerin de bundan zarar görmesi kuvvetle muhtemeldir. Bu haliyle Tüzük, Sözleşme'nin amacına da uygundur.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin 25. maddesi de Türkiye'nin tezlerine destek vermektedir. Maddeye göre "İşbu Sözleşme'nin hiçbir hükmü, Türkiye için veya Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağıtlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakı'ndan doğan haklara ve yükümlülüklere halel vermemektedir." Milletler Cemiyeti'nin ortadan kalkmasından sonra yerine Birleşmiş Milletler kurulmuştur. Türkiye'nin kabul ettiği Tüzüğün hiçbir hükmü Birleşmiş Milletler'in 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümlerine aykırı değildir. Esasen tüzük, deniz hukuku ile alakalı diğer uluslararası sözleşmelerle de uyumludur.

3.4.2.2.3.2. Türkiye'nin Petrol Naklini Engellemeye Çalıştığı İtirazlarına Karşı Cevapları

Türkiye'ye yeni tüzük nedeniyle yöneltilen en önemli eleştirilerden biri de petrolün Boğazlar'dan taşınmasını engellemek için yürürlüğe soktuğu iddiasıdır.

Zira tüzük ile aynı dönemde Hazar petrollerinin dünya pazarına nasıl taşınacağına ilişkin tartışmaların başlaması nedeniyle de böyle bir itiraz ortaya çıkmıştır. Tüzük ile büyük petrol gemilerinin geçişleri sınırlanmaktadır. Bu da özellikle, Novorrossiysk limanından aldığı petrolleri dünya pazarına satan Rusya'nın büyük tepkisine neden olmuştur. Esasen Türkiye, petrol gemilerinin sınırsız ve gelişigüzel bir şekilde Boğazlar'dan geçmesini istememektedir. Zira daha önce de belirttiğimiz gibi, Kafkas ve Hazar petrollerinin taşınması nedeniyle gemi boyutları son derece büyümüştür. Bu da dar ve zorlu bir geçit olan Boğazlar için tehlikeli bir hal almıştır.

Türkiye'nin aynı dönemde, Azeri petrollerini Bakü-Ceyhan petrol boru hattı ile taşımak istemesi de tartışmalara başka bir boyut kazandırmıştır. Rusya, tüm bunların Türkiye'nin Bakü-Ceyhan boru hattına ağırlık kazandırmak için yaptığını iddia etmiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Türki devletlerin doğal kaynaklarının sevkiyatı

konusunda kendisine bağımlı olmasını isteyen Rusya, bu konuda Türkiye'yi rakip olarak görmektedir. Bu yüzden Türkiye'nin Bakü-Ceyhan boru hattını gerçekleştirmesi durumunda, stratejik öneminin artacağı ve aynı zamanda enerjinin nakli konusunda kendisine olan bağımlılığın azalacağı düşüncesi ile bu hattın gerçekleşmesine karşı çıkmıştır.

Rusya'nın bu itirazlarına Türkiye, Tüzük çalışmalarının çok önceden başladığını belirterek karşılık vermiştir. Diğer taraftan Bakü-Ceyhan dışında birçok boru hattı ve enerji nakil hatları olduğunu belirterek, Boğazlar'da alınacak tedbirin kimseyi doğrudan Bakü-Ceyhan hattına mecbur bırakmadığını ileri sürmüştür.

Aynı şekilde yıllar içinde Boğazlar'da meydana gelen kaza istatistiklerini paylaşmış ve son yıllarda kazalarda çok önemli artışlar olduğunu ortaya koymuştur. Bu haliyle Boğazlar'da tedbir almanın zaruret haline geldiğini hem Rusya'ya hem de tüm dünya kamuoyuna aktarmıştır. Nitekim Türkiye bu tezinde haklı çıkmış ve tüzüğün yürürlüğe girmesinden sonra Boğazlar'da meydana gelen kazalar hızla azalmıştır.

Türkiye her ne kadar uygulamaya sokmadan önce birtakım hatalar yapmış olsa da Boğazlar'da meydana gelen ve kendi güvenliği için büyük tehlike oluşturan Boğazlar'da trafiği düzenlemeyi başarmış ve kaza riskini azaltmıştır. Bunu yaparken de egemen bir devlet olarak bütün yetkilerini kullanmış ve Boğazlar konusunda uluslararası hukuk çerçevesinde de egemenlik haklarını teyit etmiştir.

3.5. 1998 Boğazlar Tüzüğü

1994 Tüzüğü ile Türkiye, oldukça katı bir kurallar bütünü ortaya koymuştur. Dünya ticaretinin önemli bir kısmının denizlerden yapılması ve Türk Boğazları'nın da bu konuda çok kritik önemi haiz olması nedeniyle, Boğazlar'ı kullanan ülkeler ve özellikle Rusya, tüzüğe karşı ısrarlı itirazlarını devam ettirmiştir.

IMO nezdinde devam eden görüşmelerde Rusya, sürekli olarak yeni öneriler getirmek suretiyle Boğazlar Tüzüğü'nün değişmesini istemiştir. Türkiye bu taleplere sessiz kalmamış ve 1994 Tüzüğünün uygulanmasında ortaya çıkan eksiklikleri de göz önüne alarak 1998 yılında yeni bir tüzük yayınlamıştır.

Bu yeni tüzük birçok bakımdan 1994 tüzüğünden daha esnektir. Bu tüzükte 1994 Tüzüğü'nün aksine Boğazlar ve Marmara Bölgesi ayrı ayrı tanımlanmamıştır. Montrö ile uyum sağlanarak Boğazlar, "İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi" şeklinde tanımlanmıştır. Ama burada Boğazlar yerine Türk Boğazları ismi kullanılmıştır. Her ne kadar burada "Türk" eklemesi yapılarak doğru bir şey yapılmış ise de Montrö'de olduğu gibi Marmara Denizi'ni de Boğazlar tanımına sokmak doğru olmamıştır. Zira olası bir fesih halinde Boğazlar'ın iki açık denizi birleştiren bir suyolu mu yoksa bir açık deniz ile bir iç denizi birleştiren suyolu mu olduğu önem kazanacak ve tartışmalar bu eksende yürütülecektir. Türkiye için daha uygun tez, Boğazlar'ın iki açık denizi birleştiren suyolu olması değil, bir açık deniz ile bir iç denizi birleştiren suyolu olmasıdır. Bu durumda Türkiye, kendisi için elverişli bir geçiş rejimi belirlemezse bile uluslararası hukuka göre kıyı devletine daha fazla avantaj sağlayan "zararsız geçiş" rejimi uygulanabilecektir. Ama mevcut tanımlama "transit geçiş rejimi" tezinin taraftarlarına bir koz vermiştir.

Diğer taraftan 1994 Tüzüğü'nde, herhangi bir limana uğramadan geçen gemiler için "transit geçen gemi" tabiri kullanılmış ise de 1998 tüzüğü ile bu değiştirilmiş ve olası bir kafa karışıklığının önüne geçilmiştir. 1998 tüzüğünde bu tür gemiler için "uğraksız geçiş yapan gemi" tabiri kullanılmıştır. Uluslararası literatürde "uğraksız" tabiri bulunmamaktadır. Türkiye bu şekilde Türk Boğazları'nda "nev'i şahsına münhasır" bir geçiş rejimi uygulandığının altını çizmiştir.

Yine aynı şekilde "uğraksız geçiş yapan gemiler" dışında kalan gemilerin de "zararsız geçiş" yerine de "masum geçiş" yapacakları ifadesi kullanılmıştır. Bu şekilde Boğazlar'ın kendine özgü rejiminin altı tekrar çizilmiştir. (Masum geçişi düzenleyen 50. madde daha sonra ilga edilmiştir.)

1994 Tüzüğü'ne getirilen en önemli eleştirilerden birisi büyük gemilerin boyu 150 metreden uzun olarak tanımlanması ve bu gemilerin geçişi sırasında başka gemilerin Boğazlar'ı kullanmasına izin verilmemesidir. Boğaz trafiğini önemli ölçüde yavaşlatan bu madde konusunda ortaya konulan itirazlar dikkate alınarak 1998 Tüzüğü'nde büyük gemiler, 200 metre uzunluğun üstündeki gemiler şeklinde tanımlanmıştır. Bununla beraber tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişi sırasında başka gemilerin geçişine de "ilk

geminin belli bir mesafeyi kat etmesi" halinde izin verilmiştir. Bu şekilde Boğazlar'da gemi geçişi hızlanmıştır.

Diğer taraftan büyük Türk gemileri için, Montrö'ye aykırı olarak getirilen, zorunlu kılavuz kaptan alma düzenlemesi 1998 Tüzüğü ile düzeltilmiştir. Ve kılavuz kaptan alınması tüm gemiler için zorunlu olmaktan çıkarılarak "önemle tavsiye edilen" bir statüye getirilmiştir.

Gemiler lehine bu düzenlemelerin yanında, 1994 Tüzüğü ile görüş mesafesinin 0,5 mile düşmesi halinde trafiğin tek yöne açık tutulması hükmü, 1998 Tüzüğü'nün 36/b maddesi ile görüş mesafesinin 1 mile düşmesi halinde uygulanabilir kılınmıştır. Görüş mesafesinin 0,5 milin altına düşmesi halinde de Boğaz trafiği her iki yönde de kapatılabilecektir.

Çanakkale Boğazı'nda geminin hızı ile akıntı hızı arasında en az 4 mil/saatlik bir zorunluluk olması şartı varken, 1998 Tüzüğü bu konuda 6 mil/saatlik bir kural belirlemiş ve bu konuda da daha katı bir kural getirmiştir.

Trafik ayrım şemasında ise bir değişiklik yapılmamış ve IMO tarafından onaylanan trafik ayrım şeması tekrar edilmiştir. Türkiye devam eden süreçte VTS (Vessel Traffic System) sistemini kurmuş ve Boğazlar üzerinde kurduğu istasyonlar ile geçen gemileri elektronik olarak takip etmiştir. Bu durum güvenlik konusunda büyük avantajlar sağlamış ve Türkiye büyük bir kaza yaşamadan günümüze kadar süreci devam ettirmiştir.

3.6. Yeni Kanal Projeleri ve Montrö Sözleşmesi'ne Olası Etkileri

3.6.1. Kanal İstanbul Projesi

Kanallar iki denizi birleştiren insan yapımı suyollarıdır (Pazarcı, 1999). İnsan yapısı olması nedeniyle kanallar üzerinde inşa eden devletin mutlak bir egemenlik hakkı vardır ve o devletin kara toprakları gibi değerlendirilir (Meray, 1960).

Marmara Denizi ile Karadeniz arasına, İstanbul Boğazı'na alternatif bir kanal yapma projesi çok eski çağlardan beri gündemde olan bir konudur. Cumhuriyet Dönemi'nde de konu iki kez gündeme gelmiş ve tartışılmıştır (Çınar, 2017). Roma ve

Osmanlı dönemlerinde proje daha çok nehir taşımacılığı amacıyla ve Marmara Denizi'nin doğusunda yapılmak istenmiştir. İstanbul'a bir kanal açma fikrinin ilk kez Mimar Sinan tarafından ortaya atıldığı düşünülmektedir. İlerleyen zamanlarda çeşitli sultanlar tarafından tekrar gündeme getirilmiş ise de hiçbir zaman çalışmalara başlanmamıştır (Gürbüz,2014). Cumhuriyet döneminde ise Marmara Denizi'nin batısından ve genel olarak İstanbul Boğazı'nın trafiğini ve güvenlik risklerini azaltmak için gündeme alınmıştır.

Kanal İstanbul Projesi, 2011 yılında, Türk Boğazları'ndaki artan gemi özellikle de tanker trafiğini ve gemi beklemelerini azaltmak ve Boğazların çevre emniyetini arttırmak amacıyla hayata geçirilmesi planlanan bir projedir (Ece, 2013). Projenin amacı, İstanbul Boğazı'ndaki trafik yoğunluğunu azaltarak rahatlatmak, Karadeniz'e yeni suyolu açmak olup ticaret gemileriyle tıkanan İstanbul Boğazı'nın su sporları ve gezi tekneleri tarafından daha efektif kullanılmasını sağlamaktır (Toker, 2014). Buna benzer bir teklif 1994 yılında Demokratik Sol Parti Genel Başkanı Bülent Ecevit tarafından da gündeme getirilmiştir.

Projenin gündeme gelmesinde, Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası bağımsızlık kazanan devletlerin ticaret hacimlerindeki büyüme, Kafkas ve Hazar petrollerinin Boğazlar'dan taşınması ve Tuna-Ren suyollarının birleşmesi nedeniyle İstanbul Boğazı'nda meydana gelen trafik artış ve güvenlik riski büyük rol oynamıştır.

Proje, gündeme geldikten hemen sonra yoğun tartışmalara neden olmuş, toplum bu konuda iki kutba ayrılmıştır. Kanal ile ilgili olabilecek birçok konuda uzmanlar fikirlerini dile getirmişlerdir. Yapılması için gerekli yüksek maliyet ve toplumsal muhalefetin yoğunluğu nedeniyle proje henüz hayata geçmemiştir. Ancak çalışmalar devam etmektedir.

İstanbul Boğazı'nın etrafında oluşan nüfus yoğunluğu, doğal güzellikler ve yine bölgede bulunan tarihi ve kültürel miras, Boğaz geçişlerinde güvenliği sağlamayı zorunlu kılmaktadır. Türkiye'nin bu konuda yasal ve teknik olarak 1994 yılından itibaren çok önemli tedbirler aldığını yukarıda belirtmiştik.

Kanal İstanbul, İstanbul'un Avrupa yakasında, güneyde Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Barajı ile kuzeyde Durusu bölgesi arasında yapılması planlanan, yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 metre derinliğinde ve 275 metre genişliğinde bir suyolu olarak planlanmıştır (Orhon, 2020).

Projeye gerekçe olarak, İstanbul Boğazı'ndan yılda ortalama 50 bin geminin geçtiği, bu sayının 2050 yılında 78 bin olabileceğini ve İstanbul Boğazı'nın bu durumu kaldıramayacağı gösterilmiştir (https://www.kanalistanbul.gov.tr/, 2022).

Aynı şekilde, projenin amacı da İstanbul Boğazı'nın tarihsel ve kültürel dokusunun korunması, güvenliğinin artırılması, deniz trafiğinden kaynaklanan yükün azaltılması ve Boğaz trafik güvenliğinin sağlanması şeklinde ifade edilmektedir. Diğer taraftan oluşacak yeni kanal ve kurulacak limanlar sayesinde İstanbul'un bir ticaret merkezi haline gelebileceği ifade edilmektedir.

Projenin yapılma amaçları arasında, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi nedeniyle, Türkiye'nin hak ettiği geçiş ücretini alamaması da gösterilmektedir. Bu teze göre, bu kadar önemli Boğazlar'dan Türkiye yeterince para kazanamamaktadır. Panama ve Süveyş gibi benzer önemi haiz kanala sahip ülkelerin, bu kanallardan her yıl milyarlarca dolar gelir elde ettiği ama Türkiye'nin mevcut şartlarda böyle bir gelirinin olmadı ifade edilmektedir.

3.6.1.1. Kanal İstanbul'un Hukuki Değerlendirmesi

Türkiye'nin tek taraflı bir irade ile kendi toprakları üzerinde bir kanal açmasına hiçbir engel bulunmamaktadır. Yine kanallar, ilgili devletin kara toprağı gibi değerlendirildiği için Türkiye'nin bu kanaldan geçiş rejimini, hangi gemilerin geçebileceğini ve geçiş ücreti gibi benzer bütün hususları tek başına egemen bir devlet olarak belirlemesi en doğal hakkıdır. Kanal İstanbul Projesi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde inşa edilmesi planlanan bir projedir.

Kanal İstanbul'un geçiş rejimi ve buna ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Türk Boğazları'ndaki egemenlik haklarını kontrolümüz altına aldığımız Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslararası sözleşmelere halel getirmeden,

uluslararası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına uygun olarak yapılmalıdır (Ece N. J., 2011, s. 29).

Türkiye'nin böyle bir kanal projesini hayata geçirme niyeti varsa Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme yapması oldukça önemlidir. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin başlangıç kısmında yazan, "Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş devletlerin güvenliği" ilkesine zarar vermeyecek şekilde bir düzenleme yapılması en doğru olanıdır. Proje kapsamında kanal açılması durumunda Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin savaş gemilerine ilişkin kurallarının hukuken sürmesi gerekmektedir (Pazarcı, 2011). Kanal projesi İstanbul Boğazı açısından bir alternatif olacak şekilde planlanmaktadır. Ancak Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nde "Boğazlar" deyimiyle ulaşım açısından Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı kastedilmektedir. Türk Boğazları'ndan geçişin 110 millik bir uğraksız geçiş olması, gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçişine müteakip İstanbul Boğazı veya Kanal İstanbul'u kullanması geçişin Montrö'ye göre yapılması zorunluluğunu değiştirmemektedir. Kanal İstanbul Projesi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde inşa edilmesi planlanan bir projedir. Projenin hayata geçecek olursa açılacak olan yeni kanalla ilgili hukuki rejimin Türkiye tarafından tek taraflı olarak belirlenmesi bağımsız bir siyasi otoriteye sahip olan Türk devletinin en doğal hakkıdır (Öğüt, 2014, s. 124).

3.6.1.2. Kanal İstanbul Projesi'nin Montrö Sözleşmesi Kapsamında Değerlendirilmesi

Bilindiği üzere halen Türk Boğazları'nda gemi geçişleri Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ne göre yapılmaktadır. Türkiye, Montrö ile uyumlu olarak çıkardığı tüzüklerle de gemi geçiş trafiğini düzenlemektedir.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, Boğazlar'ı Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi şeklinde tanımlamıştır. Kanal İstanbul Projesi ise sadece İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş olarak planlanmıştır. Bu haliyle Montrö Sözleşmesi'ni kısmi olarak etkilemesi mümkündür. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi

çok daha geniş bir alanı ve hatta Karadeniz'de bulunabilecek savaş gemisi sayısı ve süresini düzenlemektedir.

3.6.1.2.1. Savaş Gemileri Açısından

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, savaş gemilerinin geçişi açısından büyük bir denge kurmuştur. Bu denge sayesinde 20 yıl süreli olarak hazırlanan sözleşme 86 yıldır uygulanmakta ve her geçen gün önemi artmaktadır.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin savaş gemilerinin geçişi için getirdiği düzenleme, gemilerin türüne, sayısına ve Boğazlar'da ve Karadeniz'de bulunabilecek tonaja ve süreye ilişkin sınırlamalar içermektedir. Bu nedenledir ki, Çanakkale Boğazı'nı geçen her savaş gemisi için Montrö kuralları ve sınırlamaları uygulanmaktadır. Aynı şekilde Kanal İstanbul'u kullanarak Marmara Denizi'ne giren her gemi için de Montrö kuralları uygulanacaktır. Çünkü Marmara Denizi, Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin uygulama alanı içindedir. Bu durumda Türkiye eğer Kanal İstanbul'da savaş gemilerinin geçişi için bir sınırlama getirmez veya Montrö kurallarının uygulanacağını deklare etmezse, Kanal'ın içsuları dışında kalan tüm kesimler Montrö rejimine tabi olacak ve sınırlamalara maruz kalacaktır.

Diğer taraftan Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin amacı, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkelerin güvenliğini sağlamaktır. Bu haliyle, sözleşmenin yeni şartlara göre yorumlanmasında da bu ilkenin göz önünde tutulması gerekecektir.

Tüm bu nedenlerle Türkiye'nin yapılacak olan kanalı savaş gemilerine kapatması kuvvetle muhtemeldir. Öyle olmasa bile savaş gemilerinin geçiş şartlarında bir değişiklik olması mümkün görünmemektedir. Ancak, yeni bir kanalın varlığı nedeniyle, Karadeniz'e girmek isteyip de giremeyen başta ABD ve İngiltere gibi devletler, Türkiye'ye baskı yapabileceklerdir. Zira bu kanal Montrö'nün uygulama alanı dışındadır. Türkiye'nin böyle bir baskıya baştan hazırlıklı olması ve daha kanalın inşasına başlamadan önce savaş gemileri konusunda tavrını net bir şekilde ortaya koyması elzemdir (Tütüncü A. N., 2017, s. 120).

3.6.1.2.2. Ticaret Gemileri Açısından

Kanal İstanbul, kamuoyuna yansıyan kısmıyla genel olarak ticaret gemileri için inşa edilmek istenmektedir. Ticaret gemilerinin İstanbul Boğazı'ndan daha az bekleyerek ve daha güvenli bir şekilde geçmeleri amaçlanmaktadır. Kanal İstanbul, hemen yakınında doğal bir suyolu olmasına rağmen yapılan ilk suyolu olarak dünyada benzersiz bir örnek teşkil etmektedir. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'ne göre ticaret gemileri (Türkiye'nin savaşan olma veya kendisini yakın savaş tehlikesinde hissetmesi durumlarında, düşman gemileri hariç olmak üzere) serbestçe Boğazlar'dan geçebilmektedir. Türkiye bu gemilerden Sözleşmenin 1 sayılı Ek'inde yer alan hizmetlerin karşılığı olanlar dışında bir ücret alamamaktadır. Bu ücretler de nispeten düşüktür. Kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri de isteğe bağlı olarak düzenlenmiştir. Bu nedenle Kanal İstanbul'un yapılmasını isteyenler, Türkiye'nin bu geçişlerden daha fazla ücret alabilmesini en temel sebeplerden biri olarak kabul etmişlerdir.

Ancak ticaret gemilerinin geçişi açısından da Kanal İstanbul'un beklenen faydayı sağlayıp sağlamayacağı şüphelidir. Zira hemen yakınında, daha geniş ve doğal bir suyolu varken ve geçiş ücretleri de çok cüzi iken, daha yüksek ücret verip daha dar ve uzun bir kanalı gemilerin tercih edip etmeyeceği şüphelidir. Nitekim ücretli olması nedeniyle kılavuz kaptan alan gemi sayısı oldukça düşüktür. Kılavuz kaptan için ücret ödemeyen gemilerin kanal geçişi için ücret ödemesi düşük bir ihtimaldir. Kaldı ki, planlanan kanal projesi gemilerin yolunu uzatmaktadır. Bu da daha fazla yakıt masrafına neden olacaktır (Erdem, 2020).

Diğer taraftan aşağıda Tablo 5'de de ifade edildiği üzere, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı azalmaktadır. 2006 yılında yaklaşık 55 bin gemi geçmiş iken 2020 yılında bu sayı 38 bine kadar düşmüştür. Elbette bunun temel nedenlerinden birisi gemi boylarının büyümesidir. Nitekim aynı yıllar içinde 200 m'den büyük gemilerin geçiş sayısı 3953'den 4952'ye yükselmiştir.

3.6.1.2.3. Geçen Tankerlerin Kanala Yönlendirilmesi

Uluslararası hukuk profesörü ve Uluslararası Adalet Divanı Avukatı Marcelo Kohen, Türkiye'nin egemenliğe haiz olduğu topraklarda kanal açmasında hukuka aykırı

bir durum olmadığını, ancak Türkiye'nin mevcut hukuki düzende Boğaz'ı kapatıp gemileri kanala yönlendirmesinin hukuka aykırı olduğunu belirtmiştir (Gürbüz, 2014, s. 4). Kanal İstanbul'un Boğazdan geçiş yapacak tehlikeli gemilerin kanala yönlendirilmesi İstanbul Boğazı'nın tehlikeye atılmasını önleyebilir. Ancak Boğazlar'dan serbest geçiş hakkından yararlanmak isteyen gemileri engelleyip kanala yönlendirecek hukuki bir metin bulunmamaktadır. Boğazlar'ın uluslararası trafiğe kapanması ya da tankerlere Kanal İstanbul'dan geçme zorunluluğu getirilmesi uluslararası hukukçuların da belirttiği üzere Boğazlar'daki ulaşım özgürlüğüne son verme anlamına gelir ki, bu da Montrö Sözleşmesi'nin 2 ve 28. maddelerine aykırı olduğu gibi, denizlerdeki seyir ve sefer serbestîsi (mare liberum) ilkesini benimseyen uluslararası hukuka da aykırıdır. Bu durum Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin korunmasını da olumsuz yönde etkileyecektir (Ece N. J., 2011, s. 63). Olumsuz hava şartları veya hidrografik koşullar gibi olağanüstü durumlar meydana gelince trafiğin askıya alınması zorunlu olmadıkça Boğaz'dan geçen gemilere yasak getiremeyeceği gibi, Kanal İstanbul'a yönlendirerek sadece bu suyolunun kullanılmasını sağlamak mümkün değildir.

Tüm bu nedenlerle Türkiye'nin Boğaz geçişlerini kanala yönlendirmesi Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi hükümleri karşısında mümkün değildir. Diğer taraftan İstanbul boğaz trafiği son yıllarda artmamaktadır. Bilakis azalmaktadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden alınan ve aşağıda detayları yer alan tabloya göre, İstanbul Boğazı'ndan 2006 yılında toplam 54.880 gemi geçmiş iken bu sayı 2020 yılında 38.404'e kadar düşmüştür. Dünyada 2019 yılında başlayan Covid19 küresel salgınının etkisi nedeniyle 2020 geçişlerinde düşme olduğu düşünülebilir. Ama küresel salgından önceki 2018 yılında da 41.103 geminin geçtiği ve sayının azaldığı görülmektedir. Bunun sebeplerinden biri gemi boylarının ve tonajlarının büyümesidir. Nitekim 2006 yılında İstanbul Boğazı'ndan yaklaşık 476 milyon ton yük geçmiş iken bu sayı 2020 yılında yaklaşık 620 milyon tona çıkmıştır.

Tablo 5. İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemi Sayıları

Yıl	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG	TCH	
2006	54.880	475.796.880	26.589	53.324	31.880	3.653	2.176	7.659	814	1.680	111
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88
2018	41.103	613.088.166	23.565	40.844	25.884	4.106	508	6.014	623	1.950	116
2019	41.112	638.892.062	26.632	40.870	26.138	4.400	333	5.934	561	2.462	89
2020	38.404	619.758.776	24.754	38.175	24.623	4.952	374	5.252	530	2.653	67
2021	38.551	631.920.375	25.357	38.340	24.654	5.306	374	5.085	462	2.701	75

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Yine aşağıdaki tabloda görüleceği üzere tehlikeli madde taşıyan gemi sayısında da azalma görünmektedir. 2006 yılında İstanbul Boğazı'ndan 10.153 tehlikeli madde taşıyan gemi 143.452.500 ton tehlikeli madde taşımış iken bu sayı 2017 yılında 8.817 gemi ve 146.943.000 ton olmuştur. Gemi sayısında azalma varken taşınan tonajda çok az bir artış olmuştur.

Tablo 6. İstanbul ve Çanakkale Boğazları Tanker Trafiği

TANKER TRAFİĞİNE İLİŞKİN İSTATİSTİKİ BİLGİLER İSTANBUL BOĞAZI		
Yıl	**Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı**	**Tehlikeli Madde Miktarı (Milyon Ton)**
2006	10.153	143.452.500
2007	10.054	143.939.500
2008	9303	140.357.500
2009	9299	144.660.000
2010	9274	146.750.500
2011	9103	138.496.500
2012	9027	131.123.000
2013	9006	134.444.000
2014	8745	133.961.000
2015	8633	135.952.000
2016	8703	136.100.000
2017	8832	146.943.000

TANKER TRAFİĞİNE İLİŞKİN İSTATİSTİKİ BİLGİLER ÇANAKKALE BOĞAZI		
Yıl	**Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı**	**Tehlikeli Madde Miktarı (Milyon Ton)**
2006	9567	152.726.000
2007	9271	149.320.000
2008	8758	149.052.000
2009	9567	152.105.5000
2010	9252	156.929.000
2011	8818	154.606.000
2012	8998	151.040.000
2013	9299	149.091.000
2014	9250	152.286.000
2015	9524	155.531.000
2016	9481	156.203.000

2017	9478	166.729.000

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tüm bunların yanında İstanbul Boğazı'nda 1994 ve 1998 tüzükleri ile alınan tedbirler, trafik ayrım şemalarının belirlenmesi VTS sisteminin kurulması ile kazalarda çok önemli bir azalma meydana gelmiştir.

Boğazlar Tüzüğü'nün yürürlüğe girdiği 1994 yılından sonra 1 milyondan fazla gemi İstanbul Boğazı'ndan geçmiş olmasına rağmen, ölümlü ve çevre felaketine yol açan bir gemi kazası meydana gelmemiştir.

Diğer taraftan, her ne kadar Türkiye, Boğazlar'dan elde etmesi gereken geliri tam olarak elde edemiyor ise de bunun en temel sebebi altın-frank esasının yeterince iyi uygulanamamasıdır. Türkiye bu konuda 1980'li yılların başında bir girişimde bulunarak geçiş sırasında verilen hizmetlerden alınan ücretleri reel değerine yakın belirlemiştir. Ancak hem Boğazlar'ı kullanan devletlerin hem de uluslararası şirketlerin baskısı karşısında geri adım atmış ve ücretleri düşürme yoluna gitmiştir. Oysa Türkiye bu konuda gerekli çalışmaları yapar ve tezlerini etkin ve doğru bir şekilde ortaya koyarsa şu anda elde ettiği gelirden çok daha fazlasını elde etmesi mümkündür.

Bir başka yönden, ticaret gemileri İstanbul Boğazı'ndan geçmeseler bile Çanakkale ve Marmara Denizi'nden geçtikleri için Montrö ile belirlenen ücretleri ödemek zorunda kalacaklardır. Bu gemilerin önemli bir kısmının geçiş sırasında maliyetleri azaltmak için kılavuz kaptan almadıkları da bir gerçektir. Yukarıda Tablo 5'te görüleceği üzere, kılavuz kaptan alma oranında bir artış varsa da gemilerin neredeyse yarıya yakını kılavuz kaptan almamaktadır. Bu maliyeti göz önünde tutan gemilerin kanal geçişi için ücret ödemek istemeyeceklerini tahmin etmek zor değildir. Ayrıca küçük gemilerin geçiş ücreti ödemek istemeyeceği de açıktır. Büyük gemiler ise yukarıdaki tabloda görüleceği üzere toplam gemilerin yüzde 10'luk bir kısmını oluşturmaktadır. Bu gemilerin tamamının kanaldan geçmek istemeyeceklerini tahmin etmek zor değildir. Bu durumda potansiyel olarak kanaldan geçebilecek gemi sayısı oldukça azalmaktadır.

Esasen Kanal İstanbul'u savunanların bahsettiği yıllık 1 milyar dolarlık gelirin elde edilmesi pek mümkün değildir. 2019 yılında Türkiye gemi geçişlerinden 143 milyon USD gelir elde etmiştir. Bu demektir ki geçen her gemiden ortalama 3400 USD civarında bir gelir elde etmektedir. Kanal'ı savunanların iddia ettiği gibi yıllık 1 milyar dolarlık gelir elde etmek için işletme maliyetlerini de düşündüğümüz zaman 2 milyar USD'nin üstünde bir ciroya ulaşmak gerekmektedir. Bu da gemilerden ortalama 40.000 USD civarında bir ücret almayı gerektirmektedir. Balıkçı gemilerini veya turistik gemileri saymazsak diğer gemilerin de tamamı kanal geçişini kullanır ise bu durumda 1 milyar USD gelir hedefine ulaşmak için geçen gemilerin yaklaşık 100.000 USD ödemesi gerekmektedir. Süveyş Kanalı'ndan geçen gibi gemiler yirmi gün Panama Kanalı'nı kullanan gemiler ise on beş gün zamandan tasarruf etmekteler. Oysa Kanal İstanbul süreyi kısaltmadığı gibi yolu da uzatmaktadır. Bu durumda ortalama 3400 USD ödeyen gemilerin 100 bin USD ödemeleri için herhangi bir neden bulunmamaktadır (Erdem, 2020).

Bu arada yapılacak bir kanal projesi nedeniyle gemi geçişlerinin artması halinde hidrokarbon salınımının artacağı muhakkaktır. Diğer taraftan gemilerden meydana gelebilecek sızıntılar ve gemilerin bıraktığı atıklar nedeniyle Karadeniz'in kirlenmesi kuvvetle muhtemeldir. Bu durumda Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Türkiye aleyhine tazminat talepleri gündeme gelebilecektir. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi çerçevesinde geçen ticaret gemileri konusunda Türkiye, uluslararası bir sözleşmenin kendine yüklediği görevleri yapmış olmakla geçen gemilerin çevreye verdiği zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Ama özel bir kanal yaparak bu trafiğin artırılması halinde bu tür bir sorumluluk riski bulunmaktadır. Bu aynı şekilde Marmara Denizi için ve kendi coğrafyamız için de geçerli bir durumdur. Türkiye'nin bu bölgenin ekosistemini bozmak yerine çevresel duyarlılığı daha yüksek projelere yönelmesi gerekmektedir.

Bunun yöntemi de basittir. Boğazlar en çok petrol taşımacılığı için kullanılmaktadır. Tehlike arz eden gemilerin büyük kısmı da dev petrol tankerleridir. O halde Türkiye, komşu ülkeler ve küresel petrol şirketleri ile petrolün boru hatları ile taşınması için görüşmeler yapmalı ve girişimlerini yoğunlaştırmalıdır. Kanal İstanbul'a harcanacak emek ve sermaye petrol boru hatları için harcanmalıdır. Bu hem İstanbul

Boğazı'ndan geçecek gemi sayısını azaltacak hem de Türkiye'nin stratejik önemini yükseltecektir.

Sonuç olarak, Kanal İstanbul Projesi ticaret gemilerinin geçişi için de cazip değildir. Türkiye'nin gireceği risklere karşılık elde edebileceği menfaatler oldukça az görünmektedir. Kanal İstanbul projesi yerine Montrö'den alınabilecek ücretleri reel sınırlarına çekmeye çalışmak ve alternatif boru hatlarına yatırım yaparak gemi trafiğini azaltmaya çalışmak Türkiye için çok daha doğru ve daha az riskli görünmektedir.

SONUÇ

Türk Boğazları, tarih boyunca önemleri hiç azalmayan, Dünya'nın en önemli suyollarından biridir. Bu önemli suyollarını kontrol etmek yüzyıllar boyunca Türk milletinin sorumluluğunda olmuştur. Karadeniz'i ve kıyıdaş devletleri dünya ile bağlayan bu önemli geçitlerin kaderi Karadeniz ile ortak bir çizgi izlemiştir. Karadeniz'in kıyıdaşlarına ve onların güç durumlarına göre Boğazlar'la ilgili stratejiler değişmiştir.

Türk dış politikası da özellikle Osmanlı'nın son döneminden itibaren, Boğazlar'ın durumuna göre şekillenmiştir. Kimi zaman askeri kimi zaman diplomatik kimi zaman da ekonomik politikalar Boğazlar'la ilgili politikaların bir yansıması olarak şekillenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünün zirvesinde olduğu dönemde Boğazlar, tam bir Türk hükümranlığı altındadır. Her ne kadar Osmanlı, yabancı devletlere birtakım kapitülasyonlar vermiş ise de bu da hükümranlığının yansımasından başka bir şey değildir. Çünkü rızaidir. Bu dönemde Boğazlar, bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapatılabilmiştir. İmparatorluğun kadim kuralı haline gelen bu ilke, adeta kutsal bir kural olarak uzun süre yürürlükte kalmıştır. Ama Karadeniz'in bir Türk gölü olmaktan çıkması ve Rusya'nın güçlenmesi ile artık Boğazlar, büyük bir mücadele alanı haline gelmiştir.

Osmanlı, çok kutuplu dünyanın avantajlarını kullanmayı başarmış ve Rusya'nın Boğazlar hakkındaki mütecaviz tavırlarını İngiltere ve yer yer de Fransa'nın desteği ile aşmayı başarmıştır. Bu denge politikası sayesinde Osmanlı'nın yıkılma süreci belki elli yıldan fazla uzamıştır. İngiltere ve Rusya'nın Boğazlar konusunda yaşadığı görüş ayrılıkları ve birinin diğerine bu alanı bırakmak istememesi Osmanlı'yı uzun süre ayakta tutmuştur.

Bu dönemde Osmanlı, ikili anlaşmalar ile Boğazlar meselesini çözmüştür. Yakınlaştığı devlete Boğazlar üzerinden birtakım tavizler vererek desteğini almak istemiştir. Ama yapılan her anlaşma diğer güç odağı tarafından bozulmak istenmiş ve kısa süre içinde yeni anlaşmalar imzalanmak zorunda kalınmıştır. İmparatorluğun kadim kuralı 19. yüzyılın başlarında ortadan kalkmıştır. İkili anlaşmalarla daha fazla ileri gidilemeyeceği kısa sürede ortaya çıkmıştır. Nitekim dünya güç dengesinde öne çıkan

İngiltere, Boğazlar konusuna uluslararası bir nitelik kazandırmış ve çok taraflı anlaşmalar ile sorunu çözmüştür.

Yüzyıllar boyunca dünyanın hegemonik güçleri denizci devletlerdir. İngiltere de çok önemli bir deniz gücüdür. Büyük denizci devletler, geçmek istediği, stratejik önemi haiz her boğazın ve kanalın gemilerine açık olmasını ister. İngiltere'nin Türk Boğazları hakkındaki düşüncesi de genel olarak bu olmuştur. Ama kendisine tehdit olarak gördüğü Rusya'yı da durdurmak, Rusya'nın kendi kontrolünde olan sıcak denizlerde varlık göstermesini engellemek istemektedir. Bu nedenle İngiltere'nin Türk Boğazları konusunda tutumu Rusya'ya bağlı olarak değişiklik göstermiştir. Rusya'nın güçlendiği dönemlerde Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini savunurken, Rusya'nın nispeten zayıfladığı dönemlerde ise, Karadeniz'i kontrol edebilmek için, Boğazlar'ın açıklığını savunmuştur.

Rusya için ise Boğazlar, hiçbir devlet için olmadığı kadar önemlidir. Çünkü dünya ile deniz yolu bağlantı kurabildiği tek geçiş noktası burasıdır. Rusya'nın Karadeniz dışında kıyıdaş olduğu hiçbir okyanus ve deniz yılın dört mevsimi açık değildir. Ayrıca, dünyanın merkezi kabul edilen Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına Boğazlar'dan daha kısa bir yolla ulaşması mümkün değildir. Tabiri caizse Boğazlar, Rusya'nın can damarıdır. Bu nedenden dolayı da Rusya, tarih boyunca ya Boğazlar'ı ele geçirmek ya da kontrol etmek istemiştir. En azından kendisine ait savaş ve ticaret gemileri için açık olmasını sağlamak istemiştir. Bu yüzden Türk dış politikası uzun zamandan beri Rusya'nın bu taleplerini dengelemek üzerine kurulmuştur. Rusya nispeten güçlü olduğu zamanlarda Boğazlar'ı ele geçirmek istemiştir. Daha az güçlü olduğu zamanlarda ise geçiş rejimini doğrudan belirlemek istemiştir. Ama nispeten zayıf olduğu dönemlerde ise Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini savunarak kendisini güvence altına almak istemiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1776 yılından sonra, Türkiye Cumhuriyeti'nin de kurulduğu günden beri dış politikası Batılı Devletler (İngiltere, Fransa ve günümüzde ABD) ile Rusya arasındaki özellikle Boğazlar konusundaki güç mücadelesine göre şekillenmiştir. Osmanlı'nın son döneminde Boğazlar konusunda yaşanan en önemli sorun, Boğazlar'ı başka devletlerin özellikle de Rusya'nın işgalini önlemektir. Osmanlı Boğazlar'ı Rusya ve İngiltere'ye karşı savunmak zorundadır. Uzun süre bunda başarılı olabilmiş ise de Birinci Dünya Savaşı'nın kaybedilmesi ile Boğazlar'ın hakimiyetini kaybetmiştir. Kurtuluş Savaşı'nı başlatacak olan Mustafa Kemal, İstanbul'dan Samsun'a,

İngiliz General'in verdiği yazılı izin ile geçebilmiştir. Bu dönemde Boğazlar'ın kontrolü İngiltere'nin eline geçmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurmuş olduğu ittifaklar ve dış politika tercihlerinde Boğazlar konusu birinci derecede önemli olmuştur. Osmanlı'nın Birinci Dünya Savaşı'na Almanya ile ittifak kurarak girmesinin en önemli nedeni de İngiltere ve Rusya'nın Osmanlı ve özelinde Boğazlar'ın paylaşımı konusunda anlaşmış olmalarıdır. İngiltere ve Rusya'nın tavrı karşısında başka şansı kalmayan Osmanlı İmparatorluğu, Almanya ile ittifak kurarak bu durumu atlatmak istemiş ama bunda başarılı olamamıştır. Ancak Osmanlı'nın Çanakkale savunması dünya tarihinin akışını önemli ölçüde değiştirmiştir. Bu savaşta Osmanlı'nın başarılı olması ve itilaf devletlerinin Çanakkale'yi geçmelerine izin vermemesi Çarlık Rusya'sında rejim değişikliğine sebebiyet vermiştir. Uzun yıllar yaşanacak olan soğuk savaşın temelleri Çanakkale Boğazı'nda yaşanan savaşta atılmıştır. Türk Millî Mücadelesinin başarıya ulaşmasında da Rusya'da gerçekleşen Bolşevik devrimi ve sonrasında Rusya'nın savaştan çekilmesi çok önemli katkılar sağlamıştır. Rusya'nın doğu cephesinden çekilmesi ile burada rahatlayan Türkler, kuvvetlerini ve silahlarını batı cephesine yönlendirebilmiş ve savaşı kazanabilmiştir.

İngiltere ve Rusya arasındaki ittifak, Bolşevik Devrimi ile bozulmuş ve Türkiye için Boğazlar'ı kaybetme tehlikesi ortadan kalkmıştır.

Türkiye Boğazlar konusunda yapılan uluslararası anlaşmalarda da bu dengeyi gözetmeye çalışmıştır. Sevr Antlaşması ile otonom bir bölge haline getirilmek istenen ve tamamen uluslararası bir komisyonun kontrolüne sokulmak istenen düzeni Kurtuluş Savaşı ile yırtıp atmıştır. Ancak Lozan Barış Sözleşmesi'nin devamı olarak hazırlanıp imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Boğazlar konusunda istenen neticeyi alamamıştır. Bunun birçok nedeni bulunmaktadır. En başta Lozan Birinci Dünya Savaşı'nın galipleri ile yapılan bir anlaşmadır. Yani Türkiye, her ne kadar Ulusal Kurtuluş Savaşı'nı kazanmış ise de karşısında çok büyük devletler yer almaktadır. Diğer taraftan bu büyük devletleri dengeleyecek olan müttefiki de yoktur. Her ne kadar Sovyetler Birliği'ni, savaştan çekilmesine rağmen, Lozan'a davet ettirebilmiş ise de Sovyetler Birliği de çok güçlü bir döneminde değildir. Diğer taraftan Türkiye, o tarihte güçlü bir donanmaya sahip değildir. Yıllardır devam etmekte olan savaşlar, halkı tüketmiştir. Başta

İngiltere olmak üzere müttefik devletler ise Boğazlar'ın açıklığı konusunda aşırı hassas bir tavır takınmışlardır. Denilebilir ki İngiltere için Lozan'da en önemli konu Boğazlar'ın açıklığını sağlamaktır. Bu güçlü bir denizci devletin doğal reaksiyonu olduğu kadar, Çanakkale savaşını kaybetmenin yol açtığı travmanın da bir sonucudur. İngiltere, dünyanın en güçlü ordusu ve donanması ile Çanakkale'yi geçememenin etkisini atlatabilmiş değildir. Diğer taraftan Türkiye için sınırlarının tanınması, egemen bir devlet olarak dünya tarafından kabul edilmesinin gerekliliği ve kapitülasyonların kaldırılması gibi daha elzem konular vardır. Bu yüzden Türkiye, Boğazlar konusunu ileride halledebileceğini de düşünerek birtakım tavizler vermek suretiyle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamak zorunda kalmıştır. Ancak daha o andan itibaren bu durumu değiştirmenin planlarını yapmaya başlamıştır.

Özellikle Boğazlar Bölgesi'nin askerden arındırılmış olması Türkiye için kabulü mümkün bir durum değildir. Boğaz trafiğini düzenleme yetkisinin de her ne kadar başkanı bir Türk olsa ve Türkiye'nin iki oy hakkı olsa da, uluslararası bir komisyona verilmesi egemen bir devlet tarafından kabul edilemez bir durumdur. Tüm bu durumlar ve özellikle yeni bir dünya savaşının ayak seslerinin duyulmaya başlanması Türkiye'nin bu konudaki diplomatik çabalarını artırmıştır. Ve Türkiye, gerek uluslararası hukuka bağlı kalarak sağladığı saygınlık gerek de diplomasinin bütün inceliklerini ortaya koyduğu kararlı tutumu ile yeni bir Boğazlar Konferansı toplamayı başarmıştır. Montrö'de toplanan konferansta Türkiye, İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin tezleri ortaya konulmuş ve büyük oranda Türkiye'nin tezleri kabul edilmiştir.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi büyük bir denge rejimi getirmiştir. Başlangıç kısmında belirtildiği gibi Sözleşme, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini amaç edinerek hazırlanmıştır. Türkiye açısından katlanılmaz olan Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve Boğazlar Bölgesi yeniden Türk askerinin kontrolüne alınmıştır. Türkiye Boğazlar'ı hızla silahlandırabilmiştir. Sözleşme ticaret ve savaş gemilerinin geçişini ayrı ayrı düzenlemiştir. Bu gemilerin her biri için, barış hali, Türkiye'nin savaşan olduğu savaş hali, Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş hali ve Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehdidi altında saydığı haller olmak üzere dört ayrı duruma göre ayrı ayrı düzenlemiştir.

Türkiye'nin güvenliği gözetilerek, Boğazlar'dan geçen savaş gemileri türlerine ve ağırlıklarına göre sınırlandırılmıştır. Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliği gözetilerek, kıyıdaş olmayan devletlere ait savaş gemilerinin Karadeniz'de bulundurabilecekleri kuvvet ve süreye ilişkin sınırlandırmalar getirilmiştir. Bu dönemde genç Cumhuriyet, hem Boğazlar'a hâkim olmayı başarmış ve yüzyıllardır süren Türk egemenliğini devam ettirmiş hem de egemenlik haklarını ihlal eden düzenlemeleri ortadan kaldırmayı başarmıştır.

Montrö'de kurulan düzen ve bunun Karadeniz'de sağladığı güç dengesi 1936 yılından günümüze kadar devam etmiştir. Bu ortaya konulan sistemin ne kadar başarılı olduğunun en büyük kanıtıdır. Üstelik Montrö'den sonra Dünya'da olağanüstü gelişmeler olmuştur. İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş yaşanmıştır, Sovyetler Birliği dağılmış ve dünya tek kutuplu bir düzene evrilmiştir. Ama Montrö rejimi tüm bu gelişmeleri başarı ile atlatmıştır. Bu başarı elbette kurulan sistemin çok iyi olmasının yanında, Türkiye'nin bunu uygularken gösterdiği hassasiyet ve tarafsızlık ile de doğrudan ilgilidir.

Cumhuriyet tarihinin en önemli dış politika hamlelerinden biri olan NATO'ya üye olunması süreci de Boğazlar meselesi nedeniyle gerçekleşmiştir. Süreç, İkinci Dünya Savaşı sonrası Stalin'in Boğazlar'ı ele geçirmeyi isteyen tarihi Rus emellerini hayata sokmak istemesiyle başlamıştır. Türkiye, savaş sonrası dünyanın süper güçlerinden biri haline gelen Sovyetler Birliği'nin emellerini Batı ittifakının bir üyesi olarak aşmak istemiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Soğuk Savaş'ın başlaması ile Türkiye'nin işi kolaylaşmıştır. Çünkü ABD ve İngiltere, Sovyetler Birliği'ne karşı bir cephe kurmuş ve Türkiye'yi de bu cephelenin en önemli hatlarından biri haline getirmek istemiştir. Bu sayede Türkiye, Sovyetler Birliği'ne karşı ABD ve İngiltere'nin desteğini almayı sağlayarak Stalin'in emellerine engel olabilmiştir. Stalin sonrası dönemde Sovyetler Birliği, Boğazlar konusundaki tavrından vazgeçmiştir. Bu dönem Boğazlar'ın Cumhuriyet dönemindeki en rahat dönemi olarak adlandırılabilir. Özetle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan ve doğrudan Boğazlar'ı hedef olan Sovyet tehdidini, Türkiye Batı Bloku ile askeri iş birliğine girerek yani NATO üyesi olarak atlatmıştır diyebiliriz.

Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonraki süreçte, Boğazlar için yeni bir risk ortaya çıkmıştır. Ticaret gemilerinin geçiş sayısında çok büyük bir artış ortaya çıkmıştır. Karadeniz'e doğrudan ve dolaylı olarak kıyıdaş olan devletlerin sayısı artmış,

Tuna-Ren-Main suyollarının birleşmesi ile Avrupa'dan gelen gemiler Karadeniz'e ulaşmaya başlamıştır. Bu gemilerin de Boğazlar'ı kullanması ile Boğazlar, kapasitesinin çok üzerinde bir yükle karşı karşıya kalmıştır. Özellikle, Hazar ve Kafkas petrollerinin Boğazlar'dan taşınmaya başlanması Boğazlar çevresinde can ve mal güvenliği ve çevre sistemi için çok büyük tehlikelerin ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.

Bu dönemde Türkiye, yine büyük ölçüde Rusya Federasyonu ile karşı karşıya gelmiştir. Rusya'nın, Sovyetler Birliği döneminde kendisinden ayrılan devletleri ekonomik ve siyasi açıdan kontrol altında tutma isteği nedeniyle, bu ülkelerin çıkardıkları petrol ve doğalgazı kendi limanları üzerinden dünya pazarına sunma isteği Boğazlar'ın yükünü artıran temel neden olmuştur. Rusya, yeni boru hatlarının oluşmasına karşı çıkmıştır. Dünya ekonomisine yön veren küresel şirketler de deniz taşımacılığının daha ucuz ve güvenli olması nedeniyle Rusya'nın yanında yer almıştır. Ancak sayıları ve büyüklükleri hızla artan ve tehlikeli yük taşıyan tankerlerin bu şekilde geçişine devam etmesi Türkiye açısından büyük tehlike oluşturduğu için derhal harekete geçerek tedbir alması gerekmiştir. Zira bu durum hem can güvenliği hem de çevre güvenliği için büyük riskleri ortaya çıkarmıştır.

Türkiye bu büyük tehdidi ortadan kaldırmak için bir yandan yeni petrol boru hatları projeleri geliştirmeye çalışmış bir yandan da Boğaz geçişini düzenlemek için yeni bir tüzük hazırlamıştır. Türkiye tarafından hazırlanan 1994 Tüzüğü, IMO onayından da geçerek uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Tüzük'le birlikte trafik ayrım şeması da kabul edilmiş ve Boğaz trafiği kontrol altına alınmıştır. Nitekim Tüzük'ün yürürlüğe girdiği tarihten sonra meydana gelen kazalar önemli ölçüde azalmıştır. Rusya'nın itirazları ve uygulamada yaşanan bazı sorunlar nedeniyle Türkiye 1998 yılında yeni biz tüzük hazırlamıştır. Trafik ayrım şeması ise aynı şekilde devam etmiştir. Esas hatları benzer olan bu tüzükler Türkiye'nin Boğaz trafiği nedeniyle yaşadığı riskleri azaltmıştır. Hatta Türk Boğazları'nda meydana gelen ölümcül kaza oranının Dünya ortalamasının altında olduğunu söylemek bile mümkündür.

Yani Soğuk Savaş sonrası dönemde Boğazlar için asıl tehlike savaş gemilerinden değil, ticaret gemilerinden gelmiştir demek mümkündür. Türkiye bu tehlikeyi de egemen bir devlet olarak iç hukuk kaynakları ile çözmeyi başarmıştır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonraki dönemde artan Boğaz trafiği nedeniyle gündeme gelen tartışmalardan biri de İstanbul Boğazı'na alternatif bir kanal açılması olmuştur. Aynı öneri 2011 yılında da gündeme gelmiştir. Esasen Çanakkale Boğazı ile İstanbul Boğazı'nın gemi trafiği birbirine yakındır. Ancak İstanbul'un tarihi ve kültürel önemi ve barındırdığı büyük nüfus nedeniyle maruz kaldığı riskler daha fazladır. Aynı zamanda İstanbul Boğazı'ndan geçişin Çanakkale Boğazı'na göre daha zor ve riskli olması da İstanbul Boğazı'na alternatif bir kanal istenmesinin nedenleri arasındadır.

Kanal İstanbul projesini savunanların temel argümanları, İstanbul Boğazı'nın artan deniz trafiği ve bu durumun çevre ve canlılar için oluşturduğu risktir. Diğer yandan, Montrö Sözleşmesi'ne göre Türkiye'nin Boğazlar'dan geçen gemilerden ücret alamaması da bu argümanlar arasındadır. Böylesine önemli bir suyolundan daha fazla ücret alınması gerektiğini düşünen bu kesim, Süveyş ve Panama kanallarının, kanalın sahibi olan devletlere büyük bir maddi kazanç sağladığını ortaya koymaktadır.

Kanal'a karşı olanlar ise birçok farklı açıdan itirazlarını dile getirmektedir. Çevresel, askeri, jeolojik, jeopolitik, stratejik birçok itiraz vardır. Bizim açımızdan önemli olan ise böyle bir kanalın yapılması halinde Montrö ile kurulan düzenin bundan nasıl etkileneceğidir? 86 yıldır başarı ile uygulanan ve Karadeniz'i bir barış denizi haline getiren bir sözleşmenin bu durumda etkilenebilecek olması büyük riskleri doğurabilecektir.

Montrö ile Boğazlar'dan geçiş rejimi düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi'nde boğazlar, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı olarak tanımlanmıştır. Aynı zamanda Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin Karadeniz'de bulundurabileceği gemi tonajı ve bulunma süresi de Montrö'de düzenlenen konular arasındadır. Bu durumda tek başına İstanbul Boğazı'na alternatif olacak bir kanalın Montrö ile kurulan düzeni değiştirmesi mümkün değildir. Çünkü kanalın kendisi dışında kalan tüm su alanları Montrö ile düzenlenmektedir. Yani Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere ait gemiler Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'ni Montrö'ye göre geçmek zorunda oldukları için belli bir yerden sonra kanal veya İstanbul Boğazı'nı kullanmaları bir fark yaratmayacaktır.

Ancak burada şu tehlike ortaya çıkmaktadır: Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkeler, denizaltılarını Boğazlar'dan geçirmek hakkına sahip değildir. Ancak yapılacak olan kanal Montrö hükümleri dışında olduğu için, örneğin Rusya, kanaldan denizaltı geçirmek için Türkiye'ye baskı yapabilecektir. Elbette Türkiye, kanalın sahibi olarak buna karşı çıkma hakkını haizdir. Ama bu konuda uluslararası bir güvenceye sahip olmayacaktır. Bir de kanalın, yabancı sermaye ile veya olası bir yap-işlet-devret gibi bir modelle yapılması halinde işletme hakkına sahip olan şirketin bu konuda takınacağı tavrı baştan bilmek mümkün olmayabilecektir.

Diğer taraftan başta ABD olmak üzere, Karadeniz'e çıkmak isteyen ama Montrö hükümleri nedeniyle istediği kadar kuvveti bu denize çıkaramayan bir ülkenin de bu vesile ile Türkiye'ye baskı yapması muhtemeldir. Montrö Sözleşmesi kritik bir öneme sahip olmasına rağmen feshi oldukça kolay bir sözleşmedir. Taraf devletlerden herhangi birinin tek taraflı beyanı ile sözleşme feshedilebilir. Böyle bir durumun ortaya çıkması halinde, Türkiye bir yandan Boğazlar bir yandan da kanal konusunda baskı altına alınabilecektir. Tüm bu nedenlerle Türkiye, böyle bir riskli projeye başlamadan önce tam bir toplumsal uzlaşma sağlamalı ve tüm riskleri etraflıca değerlendirmelidir. Zira Dünya'da hemen yanında daha geniş ve doğal bir suyolu olan hiçbir kanal projesi yoktur. Dünya'daki hiçbir kanal, geçiş mesafesini uzatmamaktadır. Ayrıca gemilerin ücret ödemeden İstanbul Boğazı'ndan geçmeleri mümkün iken yüksek bir ücret ödeyerek kanaldan geçmesi mantıklı değildir. Türkiye'nin ticaret gemilerini kanala yönlendirmesi hukuken mümkün değildir. Kaldı ki gemi trafiği azalmaktadır. Gemilerin boyları büyümekte, tonajları artmakta ama sayıları azalmaktadır. Büyük gemiler, çok düşük ücret karşılığı olmasına rağmen kılavuzluk hizmetinden bile yeterince yararlanmamaktadır. Bu gemilerin kanal için geçiş ücreti ödemesini beklemek mümkün değildir.

Diğer taraftan, kanaldan bile geçecek olsa, İstanbul'un içinden geçecek gemi sayısını artırmak doğru bir tutum olmayacaktır. Geçen gemiler sadece kaza yaptıkları zaman değil, salt geçişleri ile de çevreye zarar vermektedir. Bu gemilerin çıkardığı dumanlar, bıraktıkları atıklar, deniz canlılarına zarar vermekte ve denizde hayatı yok etmektedir. Daha fazla para kazanmak için Marmara ve Karadeniz'in canlı hayatlarının yok olmasına izin verilmemesi gerekir.

Yapılması gereken, petrol ve doğalgaz taşımacılığının Boğazlar yerine petrol boru hatları ile yapılmasını sağlamaktır. Türkiye sınırlı kaynaklarını ve gücünü bunun için harcamalıdır. Ticaret gemilerinin geçişinden elde edilecek geliri yükseltmek için de altın-frank esasının doğru bir şekilde uygulanmasını sağlamak gerekmektedir. Türkiye bu konuda lobi çalışmaları yapabileceği gibi, hazırlanacak bilimsel raporlar ile dünya kamuoyunda destek bulmaya çalışabilir. Bu konuyu gerekirse uluslararası mahkemelere taşıyabilir. Ama geri dönüşü olmayan bir kanal projesi şu aşamada başlı başına bir risk teşkil etmektedir.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, getirdiği büyük denge rejimine ve Türkiye'nin titiz uygulamalarına rağmen, herhangi bir âkit tarafın Sözleşme'yi fesih iradesini ortaya koyması ile ortadan kalkabilecek bir sözleşmedir. Bu yüzden Türkiye'nin buna hazırlıklı olması ve olası bir feshe sebebiyet verecek davranışlardan kaçınması gerekmektedir. Türkiye'nin tüm çabalarına rağmen feshin gerçekleşmesi halinde de yeni geçiş rejiminin Türkiye tarafından belirlenmesi gerekmektedir. Bu rejimin belirlenmesi için Türkiye, Boğazlar'ı ilgilendiren her adımı iyice tartarak atmalıdır. Bu konuda on yıllar içinde oluşturduğu tarihi tezlerine zarar verecek adımları atmaktan kaçınmalıdır. Boğazlar'ın Türkiye'nin içsuları olduğunu, Marmara Denizi'nin de Türkiye'nin içdenizi olduğunu vurgulamaya devam etmelidir. Bu tezlerini destekleyecek uygulamaları sıklıkla vurgulamalı, uluslararası ilişkilerde buna zarar verecek durumlara derhal ihtirazı kayıtlarını koymalıdır.

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi, objektif bir hukuk kuralı haline gelmiştir. Sözleşmenin tarafı olmayan devletler tarafından da (örneğin ABD) sözleşme hükümlerine uyulmaktadır. Zaten Boğazlar konusunda bu kadar uzun süre yürürlükte kalan bir sözleşme yoktur. Türkiye olası bir fesih halinde Montrö hükümlerinin bir teamül kuralı haline geldiğini belirterek bu Sözleşme hükümlerini uygulamaya devam etmelidir. Mevcut güç dengesinde, bu Sözleşme'den daha fazla kıyı devletine yetki tanıyan bir sözleşme yapılması mümkün görünmemektedir. Geçiş ücretlerinde düşüklük gibi hususlar, diplomatik yollarla aşılabilecek konulardır. Egemenliğin söz konusu olduğu yerde, geçiş ücreti konusu tali bir konudur. Türkiye, Cumhuriyet tarihinin bu en büyük diplomatik başarısı olan Sözleşme'ye zarar verebilecek her konudan titizlikle kaçınmalıdır.

EKLER

EK-1

Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi

(20 Temmuz 1936)

Boğazlar Rejimine ilişkin olarak, Montreux'de 20 Temmuz 1936'da imzalanan Sözleşme Majeste Bulgarlar Kralı, Fransa Cumhuriyeti Başkanı, Majeste Büyük Britanya, İrlanda ve Denizler Ötesi Britanya Ülkeleri Kralı, Hindistan İmparatoru, Majeste Elenler Kralı, Majeste Japonya İmparatoru, Majeste Romanya Kralı, Türkiye Cumhuriyeti Başkanı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi Yürütme Komitesi Ve Majeste Yugoslavya Kralı;

"Boğazlar" genel deyimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin-gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Andlaşması'nın 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak; İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923'de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırmışlar ve Tam Yetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas P.NICOLAEV, Tam yetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri;

B.Pierre NEICOV, Tam yetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İşler Müdürü.

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B.PAUL-BONCOUR, Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, Légion d'honneur nişanının Chevalier rütbesi, Savaş Haçı nişanı;

B.HENRI PONSOT, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve Tam yetkili Büyükelçisi, Légion d'honneur nişanının Grand Officier rütbesi.

MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU:

BÜYÜK BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUGUNUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARI İÇİN:

Çok Sayın Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Amirallik Dairesinde Parlamento Üyesi Müsteşar;

AVUSTRALYA COMMONWEALTHI'I IÇIN:

Çok Sayın Stanley Melbroune BRUCE, C.H., M.C., Avustralya Commenwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

MAJESTE ELENLER KRALI:

B.Nicolas POLITIS, Yunanistan'ın Paris'te Olağanüstü Temsilcisi ve Tam yetkili Ortaelçisi, eski Dışişleri Bakanı; B.Raoul BIBICA-ROSETTI, Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:

B.Naotake SATO, Judammi, Doğan-Güney nişanının Büyük-Kordan rütbesi, Paris'te Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Büyükelçi;

B.Massa-aki HOTTA, Jushii, Doğan-Güney nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi.

MAJESTE ROMANYA KRALI:

B.Nicolas TITULESCO, Dışişleri Bakanı;

B.Constantin CONTZESCO, Tam yetkili Ortaelçi, Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi;

B.Vespasien PELLA, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi,

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr.Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı, İzmir Milletvekili;

B.Suad DAVAZ, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'te Olağanüstü ve Tam yetkili Büyükelçisi;

B.Numan MENEMENCIOGLU, Türkiye Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri;

B.Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

B.Necmeddin SADAK, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi, Sivas Milletvekili, Dışişleri Komisyonu Raportörü.

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZİ YÜRÜTME KOMİTESİ:

B.Maxime LITVINOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:

B.Ivan SOUBBOTITCH, Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

Bu Temsilciler, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükûmetler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

MADDE 1.

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar. Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle iş bu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESIM I. TICARET GEMILERI

MADDE 2.

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır. Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlardan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyruklularını, tonajlarını, gidecekleri yer ve nereden geldiklerini bildireceklerdir. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

MADDE 3.

Ege Denizi'nde ya da Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da iş bu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlardan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır. İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekeli humma ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazların çıkısında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

MADDE 4.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

MADDE 5.

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlarda geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlara gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

MADDE 6.

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karsısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçisin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir. Kılavuzluk, bir durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

MADDE 7.

"Ticaret gemileri" terimi, iş bu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. SAVAŞ GEMİLERİ

MADDE 8.

İşbu Sözleşme bakımından, savaş gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

MADDE 9.

Deniz kuvvetlerinin, sivil olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim koşuluna bağlı tutulmayacaklar ve Boğazları tek başlarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18. maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süre gidecektir. Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kural dışılıktan, ancak silâhları: yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silâhtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

MADDE 10.

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Yukarıdaki fıkrada belirtilen sınıflara giren gemiler dışında kalan savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar içinde geçiş haklan olacaktır.

MADDE 11.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin Boğazlardan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazları ancak tek başlarına ve en çok iki torpido eşliğinde geçerler.

MADDE 12.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgâha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahip olacaklardır. Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere de Boğazlardan geçebileceklerdir. Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Boğazlardan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

MADDE 13.

Savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükûmetine diplomasi yoluyla bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirimin olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin on beş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir.

Gidiş için geçişte Boğazlara girişin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön-bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

MADDE 14.

İşbu Sözleşmenin III. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında, Boğazlarda transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır. Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

Geçiş sırasında bir avaryaya uğramış olan savaş gemileri de bu tonaja katılmayacaktır; bu gemiler, onarım sırasında, Türkiye'ce yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır.

MADDE 15.

Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları, hiçbir durumda kullanamayacaklardır.

MADDE 16.

Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlarda kalamayacaklardır.

MADDE 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükûmetinin çağrısı üzerine, Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olamayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlardan transit olarak geçmek

için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlardan giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

MADDE 18.

1. Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır:

a) Aşağıda b) paragrafında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır;

b) Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı işbu Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizele en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa, a) paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, kıyıdaş her Devlet, işbu Sözleşmenin IV sayılı Ek'i uyarınca, Türk Hükûmetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükûmeti de, bu bilgiyi, öteki Bağıtlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ulaştıracaktır.

c) Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

d) Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gerekecek olan bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13.maddesinde öngörülen önbildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükûmetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir. Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj atılmayacaksa, Türk Hükûmeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir; sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj açılacaksa, Türk Hükûmeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi dört saat sonra bir karşı

görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırk sekiz saat içinde bildirecektir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

2. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır.

MADDE 19.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlarda tam bir geçiş ve gidişgeliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasak olacaktır; şu kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarla, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır. Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasağına karşın, Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan savaşan Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlarda herhangi bir el koymaya girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı9 uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

MADDE 20.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükûmeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.

MADDE 21.

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşmenin 20. maddesi hükümlerini uygulamağa hakkı olacaktır.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlardan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikle, şu da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Türk Hükûmeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Bağıtlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse ve işbu Sözleşmenin imzacıları Bağıtlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşle olursa, Türk Hükûmeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

MADDE 22.

İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekeli humma (typhus exauthmatique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Boğazları karantina altında geçecekler ve Boğazların bulaştırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli korunma önlemlerini gemideki araçlarla uygulamak zorunda olacaklardır.

KESİM III. UÇAKLAR

MADDE 23.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükûmeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükûmetine, ara sıra (tarifesiz) yapılan uçuşlar için üç

gün öncesinden bir bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir önbildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir. Öte yandan, Boğazların yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükûmeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

KESİM IV. GENEL HÜKÜMLER

MADDE 24.

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükûmetine aktarılmıştır.

Türk Hükûmeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamağı ve gerekli bilgileri vermeği yükümlenir.

Türk Hükûmeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükûmeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlardan gereceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlara giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağıtlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

Türk Hükûmeti, Boğazlarda yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşmede öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağılı Yüksek Tanıtlara sunacaktır.

MADDE 25.

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyetimle üye herhangi bir başka Bağıtlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülüklere halel vermemektedir.

KESİM V. SON HÜKÜMLER

MADDE 26.

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'te Fransa Cumhuriyeti Hükûmetinin arşivlerine konulacaktır. Japon Hükûmeti, onamanın yapılmış olduğu, Paris'teki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükûmetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir.

Türkiye'nin onama belgesini de içermek üzere, altı onama belgesi sunulur sunulmaz, bir sunuş tutanağı (procès-verbal de dépot) düzenlenecektir. Bundan önceki fıkrada öngörülen bildiri, bu bakımdan, onama belgesi sunusu ile eşdeğerde olacaktır.

İşbu Sözleşme, bu tutanak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

Fransız Hükûmeti, bundan önceki fıkrada öngörülen tutanakla, sonradan sunulacak onama belgelerinin sunuş tutanaklarının doğruluğu onaylanmış birer örneğini bütün Bağıtlı Yüksek Taraflara verecektir.

MADDE 27.

İşbu Sözleşme, yürürlüğe girişinden başlayarak, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşmasını imzalamış her Devletin katılmasına açık olacaktır.

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükûmetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağıtlı Yüksek Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükûmetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

MADDE 28.

İşbu Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır.

Bununla birlikte, işbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağıtlı Yüksek Taraf, Fransız Hükûmetine Sözleşmeyi sona erdirme ön-bildirimi vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirme ön-bildirimin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükûmetince, Bağıtlı Yüksek Taraflara iletilecektir.

İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansça temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

MADDE 29.

İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağıtlı Yüksek Taraflardan her biri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir.

Bağıtlı Yüksek Taraflardan birinci yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağıtlı Yüksek Tarafça; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağıtlı Yüksek Tarafça desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bağıtlı Yüksek Taraflardan her birine bildirilecektir. Bu bildiri, önerilen değişikliğin niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır.

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansça kendilerini temsil ettireceklerdir. Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır.

Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçüncü kapsamak üzere hesaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda adları yazılı Tam yetkili Temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

MONTREUX' DE, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde on bir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükûmeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzaca Devletlere teslim olunacaktır.

N.P.NICOLAEV

Pierre NEICOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLITIS

Raoul BIBICA-ROSETTI

Aşağıda imzaları bulunan Japonya Temsilcileri, işbu Sözleşme hükümlerinin, Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bir Devlet sıfatıyla, Japonya'nın durumunu gerek Milletler Cemiyeti Misakına göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapılmış karşılıklı yardım antlaşmalarına göre, hiçbir biçimde değiştirmediğini ve Japonya'nın özellikle 19. ve 25. maddeler hükümleri içinde bu Misal ve bu antlaşmalar konusunda tam bir değerlendirme özgürlüğünü elinde tuttuğunu, Hükûmetleri adına bildirirler.

N.SATO

Massa-aki HOTTA

N.TITULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCIOGLU

Asım GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr.I.V.SOUBBOTITCH.

EK-2

TÜRKİYE'NİN MONTRÖ KONFERANSI ÖNCESİNDE GÖNDERDİĞİ NOTA

"Türkiye, 1923'te Lozan'da geçiş serbestliği ve silahtan arındırılma ile ilgili hükümleri içeren Boğazlar Sözleşmesini imzaya razı olduğu zaman, Avrupa'nın genel durumu, siyasî ve askerî bakımdan bugünkünden çok farklı bir görünüm içindeydi.

Kara, deniz ve hava kuvvetleri o zaman çok daha az korkulacak nitelikteydi. Genel eğilim de silahların azaltılması yönünde idi. Türkiye, Boğazlar Sözleşmesi'nin sınırlayıcı hükümlerini, Milletler Cemiyeti yasasının 10. Maddesinin güvencesine ek olarak, imzacı devletlerin ve özellikle dört büyük devletin (İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya), bir tehdit karsısında, Boğazların savunulmasına birlikte ve Milletler Cemiyeti Konseyince bu konuda kararlaştırılacak tüm araçlar ile katılma yükümlülüğünü içeren sözleşmenin 18. maddesinin güvencesini göz önünde tutarak kabul etmiştir.

O zamandan beri, Karadeniz'de durum her bakımdan güven verici bir barış havası içine girmiş, buna karşılık Akdeniz'de yavaş yavaş bir kararsızlık doğmuştur. Deniz konferansında silahlanmaya doğru bir gelişme bas göstermiştir. Gemi tezgâhları, yakında denizlere şimdiye kadar erişilmemiş güçte savaş gemileri çıkaracaktır. Hava kuvvetleri bas döndürücü bir ölçüde güçlenmekte, kıtalar ve adalardaki tahkimat durmadan artmaktadır.

En yetkili Devletler bir uyuşmazlık tehlikesinin varlığını açıklarken, Türkiye, bu kuşku verici güvensizliğin hiçbir önlemine sahip olmaksızın, en zayıf noktasından en büyük tehlikelerle karsı karsıya bırakılmıştır.

Boğazlar'ın güvenliğinin artık gerçek bir garanti ile sağlanmış bulunduğu söylenemez. Türkiye'den de, güvence görevinin yerine getirilmemesi gibi tehlikeli bir olasılığa karsı ilgisiz kalması beklenemez.

Bu düşüncelere şunu da eklemek gerekir ki, Lozan Boğazlar Sözleşmesi, yalnız barış durumunu ya da Türkiye'nin tarafsız ya da savaşan durumda bulunduğu bir savaşı

öngörmekte olup özel ve genel bir savaş tehdidi olasılığını söz konusu etmediğinden, Türkiye'nin bu durumda kendi meşru savunmasını sağlama çareleri aramasına olanak vermemektedir. Oysa bugün iyice kanıtlanmıştır ki, savaş ansızın ve hiçbir formalite olmadan ortaya çıkacağından, dış tehlikenin en nazik aşaması asıl bu tehdittir. Böyle bir eksiklik, öngörülen garantilerin değerleri ne olursa olsun, onların etkinliğini baslı basına yok edebilir.

Türk Hükümeti, son 10 yıl içinde ortaya çıkan pek çok durum ve koşullarda tüm devletlerce övülen bir uzlaşma, yükümlülüklerine saygı, barış idealine içtenlikle bağlılık göstermiştir. Türkiye, başkalarına her zaman sağladığı güvenliği kendisi için de istemek hakkına sahiptir.

Lozan Antlaşması'nı imza edenlerin istekleri dışında olarak doğan durum ve koşullar gerçekten iyi niyetle ortaya koyulmuş hükümleri islemez bir duruma getirmiştir; böylece söz konusu sorun Türkiye'nin varlığı ve tüm ülkesinin güvenliği sorunu olduğu içindir ki, Cumhuriyet Hükümeti'nin durum ve koşullarının gerektirdiği önlemleri alarak, ulusu önünde kendisine düsen sorumluluğu üstlenmek zorunluluğu duyması olasılığı vardır.

Yukarıda açıklanan düşünceleri göz önünde bulundurarak, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin dört büyük devletin ortak güvencesine ilişkin 18. Maddesi hükümlerinin kuşkulu ve islemez bir duruma geldiğini ve ülkesine yöneltilmiş dış tehlikeye karsı bu hükümlerim Türkiye'yi artık gerçek biçimde koruyamayacağını haklı olarak düşünen Cumhuriyet Hükümeti, ülkesinin saldırıdan korunmasını sağlayacak güvenlik koşulları içinde ve Akdeniz ile Karadeniz arasında ticaret ulaşımının her zaman gelişmesine yararlı en liberal bir düşünce ile Boğazlar rejimini düzenlemeyi amaçlayan anlaşmaların yakın bir zamanda yapılması için görüşmelere başlamaya hazır olduğunu, Boğazlar Sözleşmesi görüşmelerine katılmış olan devletlere bildirmekle onur duyar."

KAYNAKÇA

Akdemir, E. (2017). NATO'nun Karadeniz Politikası. *Karadeniz Araştırmaları Dergisi,,* 1-9.

Akipek, Ö. İ. (1964). *Devletler Hukuku 2. Kitap.* Ankara.

Akkaya, M. A. (2015). "Kanal İstanbul" Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi. *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları.* Ordu.

Akşin, A. (1991). *Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi.* Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Akten, N. (2004). Türk Boğazları ve Gemilerin Geçiş Rejimi. *MHB*, 41-52.

Armaoğlu, F. (1995). 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi, 11. Baskı,. Ankara.: Alkım Yayınevi.

Atatürk, M. K. (1961). *Nutuk CII.* İstanbul.

Aybay, G. (1996). Boğazlar Bölgesi ve Güvenlik Sorunu. *İTİ Vakıf Dergisi*.

Aybay, P. D. (2019). Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar. *D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN'a Armağan, C.21, Özel S.*, 2729-2742.

Ayman, F. S. (1996). *Uluslararası İlişkiler Sözlüğü.* İstanbul: Der Yayınları 2. Baskı.

Başyurt, E. (1998). *Ateş Yolu Boğazlarda Bitmeyen Kavga.* İstanbul: Timaş.

Baykal, F. H. (1998). *Deniz Hukuku Çalışmaları.* İstanbul: Alfa.

Baykal, F. H. (2000). Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleriyle Kıyaslanması. *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı.* İstanbul.

Baykal, F. H. (2009). Montrö Sözleşmesi ve Türk Boğazlar. İ. BAROSU (Dü.), *Dünden Bugüne Lozan, Montrö ve Türk Boğazları Semineri.* içinde Can Matbaacılık.

Belik, P. D. (1962). *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü .* İstanbul.

Bilsel, C. (1948). *Türk Boğazları.* İstanbul.

Bilsel, M. C. (1998). *Lozan 2. Cilt.* İstanbul: Soysal Yayınları.

Bilsel, P. D. (1933). *Lozan.* İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası.

Burçak, R. S. (1983). *Moskova Görüşmeleri (26 Eylül-16 Ekim 1939) ve Dış Politikamız Üzerindeki Tesirleri.* Ankara.

Burgaç, M. (2021). *Montrö Meydan Muharebesi.* İstanbul: Kaynak Yayınları.

Bükülmez, B. (2007). Küresel Güçlerin Karadeniz Stratejilerinin Önündeki Engel: Montrö. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 193 vd.

Caşın, M. H. (2000). Dünya Deniz Ulaşımda Marmara Denizi ve Türk Boğazlarının XXI. Yüzyılda Değişen Vizyonu. *Marmara Denizi Sempozyumu.* İstanbul.

Çağa, T. (1982). Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair. *İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi,*, 35-45.

Çağa, T. (2011). Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair. *İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi* , 35-45.

Çelik, E. F. (1982). *Milletlerarası Hukuk C.2.* İstanbul.

Çınar, M. (2017). Kanal İstanbul'un Uluslararası Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi. *Uluslararası Afro- Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 21.

Çintan, D. M.-A. (2019). Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi. *ULUSLARARASI HUKUK VE SOSYAL BİLİM ARAŞTIRMALARI DERGİSİ*, 67-79.

Demir, İ. (2018). Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi'nin Feshi. *TBB Dergisi*, 327-358.

Doğru, S. (2013). Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Sayı 2*, 123-169.

Ece, J. N. (2013). *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul.* ORSAM , The Black Sea International. Ankara: ORSAM.

Ece, N. J. (2011). İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi ve Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi C.:3 S.:2,* 39.

Ece, N. J. (2011). Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi. *Ortadoğu Analiz Aylık Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 29.

Elekdağ, M. Ş. (2017). *81. Yılında Montrö Sözleşmesi'nin Karşılaştığı Güvenlik Sorunları ve Sözleşmenin Feshi ve Tadili İçin Girişimler Vukuunda Karşılaşılacak Senaryoların Analizi.* Ankara: Avrasya İncelemeleri Merkezi AVİM Rapor No: 12.

Erdem, A. K. (2020, Ocak 14). *www.independentturkish.com*. https://www.independentturkish.com/node/117311/haber/bo%C4%9Fazlardan-ge%C3%A7i%C5%9F-i%C3%A7in-3-bin-400-dolar-veren-gemilerden-kanal-istanbul%E2%80%99da-100-bin# adresinden alındı

Erim, N. (1943). Milletler Cemiyeti Üzerine Düşünceler. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.:1, S.:1,* 31-46.

Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuk Ve Siyasi Tarih Metinleri C.1 Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları.* Ankara.

Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri.* Ankara.

Erkin, F. C. (1968). *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi.* Ankara.

Funda Sezgin, M. K. (TÜDAV 11-12 Kasım 2000,). İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi. *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu*, (s. 149-160). İstanbul.

Gönlübol, C. S.-M. (1974). 1919-1938 Yılları Arasında Türk Dış Politikası. *Olaylarla Türk Dış Politikası 1919-1973.* içinde Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Gönlübol, M. (1959). *Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü.* Ankara: Ajans Türk Matbaası.

Güngör, S. (1999). Türk Bogazları ve Geçis. *Basılmamış Doktora Tezi,* 2--3. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İsletmeciliği Enstitüsü.

Gürbüz, E. (2014). Montrö Boğazlar Sözleşmesi Işığında Kanal İstanbul.

Gürün, K. (1991). *Türk-Sovyet İlişkileri 1920-1953.* Ankara.

Hatipoğlu, E. (2013). Yorgun AB'nin Komşularla İmtihanı: Karadeniz Bölgesi ve Avrupa Birliği. *Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi, C.:8, S.: 16*, 1-20.

https://tr.euronews.com/2022/02/27/cavusoglu-ukrayna-daki-durum-savasa-donustu-montro-hukumlerini-seffaf-sekilde-uygulayacag-. (tarih yok).

https://www.kanalistanbul.gov.tr/. (2022). kanal istanbul. adresinden alındı

Ilgar, R. (2015). Çanakkale Boğazındaki gemi hareketliliği ve kaza risk haritasının belirlenmesi . *Türk Coğrafya Dergisi 65 (2015) 1-10*, 1-10.

İnan, P. D. (1995). *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi.* Ankara: Turhan Kitapevi.

İnönü, İ. (1984). *Hatıralar C.2.* Ankara: Bilgi Yayınevi.

Karabekir, K. (2002). Rusların Bir Dünya Harbi Çıkartarak İstanbul ve Boğazlar'ı İşgal Planı. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*(65).

Karaman, M. (1996). Türk Boğazlarından Geçiş Güvenliğine İlişkin Düzenlemelerin ve Önlemlerin İrdelenmesi. *Türk Denizciliğinin Sorunları.* Gölcük.

Karan, H. (2017). *"Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü", Prof. Dr. Hikmet Sami Türk'e Armağan.* Ankara: Turhan Kitabev.

Kızılsümer, D. (2005). Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi C.7, S.3.*

Kocabaş, S. (1994). *Türkiye'nin Canı Boğazlar.* İstanbul: Vatan Yayınları.

Köse, D. D. (2019). Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazlarıyla İlgili Talepleri: 1945-1946 Notaları. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt 74, No. 4*, 1125 – 1148.

Kuloğlu, A. (2009). 60 Yıllık İttifak: NATO ve Türkiye. *Ortadoğu Analiz Dergisi, C.:1, S.:4*, 52-65.

Kurumahmut, A. (2005). Zararsız ve Transit Geçiş. *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi*, 546.

Kurumahmut, A. (2006). *Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz.* İstanbul: TÜDEV.

Kutluk, D. D. (2003). *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit.* İSTANBUL: Tüdav Yayınları.

M. Kunt, S. A. (2000). *Türkiye Tarihi-3, Osmanlı Devleti 1600-1908.* İstanbul: Cem Yayınevi.

Meray, S. L. (1960). *Devletler Hukukuna Giriş* (Gözden Geçirilmiş 2. Baskı b., Cilt I.Cilt). Ankara: Ankara Üniversitesi.

Meray, S. L. (2020). *Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler.* İstanbul.

Müdürlüğü, K. E. (2011). *Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi.* İstanbul.

Müdürlüğü, K. E. (2013). *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2012 Faaliyet Raporu.* İSTANBUL.

Müdürlüğü, K. E. (2014). *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2013 Faaliyet Raporu.* İstanbul.

Müdürlüğü, K. E. (tarih yok). *https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/.* Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü: https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/ adresinden alındı

Orhon, P. D. (2020). *Kanal İstanbul Çok Disiplinli Bilimsel Değerlendirme* (3 b.). İSTANBUL: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş.

Öğüt, S. (2014). Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi. *Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi C.:10, S.:38*, 119-153.

Ökten, K. (2008). Montreux Boğazlar Sözleşmesi. *Trakya Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*. Edirne.

Önen, M. (2000). Montreux Mukavelenamesinin 2. Maddesinde Derpiş Edilen Rüsum ve Tekâlif'in Lâhika-I'deki Tabloya Göre Miktarı. *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu*, (s. 101-111).

Özersay, K. (1999). *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi* . Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.

Özersay, K. (2003). Lozan'da İmzalanan Sözlesme, Protokol ve Antlaşmalar. *Yaşayan Lozan*.

Pazarcı, H. (1980). Birleşmiş Milletler Çerçevesinde Hazırlanan ve Akdedilen Devletlerin Antlaşmalara Ardıl Olma Konusunda 1978 Viyana Sözleşmesi. *Birleşmiş Milletler Türk Derneği Yıllığı*.

Pazarcı, H. (1986). *Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar (Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'in Hatırasına Armağan).* Ankara.

Pazarcı, H. (1999). *Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap* (6. Baskı b., Cilt 2). Ankara: Turhan Kitapevi.

Pazarcı, H. (2011, Mayıs 04). "Çılgınlığın" Olası Uluslararası Etkileri. *Cumhuriyet Gazetesi*.

Pazarcı, H. (2021). *Uluslararası Hukuk Dersleri.* Ankara.

Prof. Dr. Seha L. Meray, O. O. (2020). *Montrö Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler* . İstanbul.

Sander, O. (1984). *Siyasi Tarih.* Ankara.

Sav, N. A.-Ö. (2000). Türk Boğazları'nda Çevrenin Korunmasına Yeni Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı,. *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu.* İstanbul.

Soysal, İ. (1981). *Atatürk'ün Milli Dış Politikası C.II.* Ankara.

Soysal, İ. (1989). *Türkiye'nin Siyasi Anlaşmaları.* Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Tarhanlı, P. D. (2016). Türk Boğazlarında Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 36-47.

Tarhanlı, T. (2000). Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme. *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu.* İstanbul.

Toker, Ç. (2014, Şubat 10). Kanal İstanbul Cinayeti . *Cumhuriyet Gazetesi,*.

Toluner, P. D. (tarih yok). Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux (Montrö) Sözleşmesi. *İstanbul Barosu Dergisi*.

Toluner, S. (1987). *Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu.* İstanbul.

Toluner, S. (1994). Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri* (s. 10-20). İstanbul: Beta Basım Yayım.

Toluner, S. (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri.* İstanbul.

Toluner, S. (2007). *Montreux Konvansiyonu'nun Feshi ve Değiştirme Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan Kender'e 50. Yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağanı.* İstanbul.

Toluner, S. (2008). Güncel Gelişmeler Işığında Montrö Sözleşmesi ve Türk Boğazları, Bir Zafer İki Belge. *İstanbul Barosu Dergisi*, 114-125.

Tosun, A. K. (1999). Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü. *Deniz Harp Akademisi Komutanlığı*, Ankara.

Tukin, C. (1947). *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi .* İstanbul.

Tütüncü, A. N. (2017). Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul. *MHB*, 113-123.

Tütüncü, P. D. (2017). Montrö ve Kanal İstanbul. *MHB, 37(1)*, 113-123.

Uçarol, R. (1992). Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi Ve Geleceği. *Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye*.

Uzunçarşılı, İ. H. (1998). *Osmanlı Tarihi, C. I.* Ankara.

Vank, M. D. (1993, Eylül/Ekim). Boğazlarımızda Seyir Güvenliği Düzenlemeleri ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi Açısından Bir Değerlendirme. *Deniz Ticareti*, 21-23.

Vank, M. D. (1998). *Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları.* Ankara.

Yaycı, C. (2021). *Soru ve Cevaplarla Montrö* . İstanbul: Girdap Yayınları.

Yel, D. D. (2009). *Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi.* Ankara: Türk Araştırmaları Merkezi.

(tarih yok). *Yerel Deniz Trafigi Rehberi.* İstanbul Liman Başkanlığı . http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/Uploads%5CYEREL_TRAFIK.doc adresinden alındı

Yılmaz, H. K. (2020). Kanal İstanbul'un Hukuksal Açıdan Dört Büyük Kanal İle Karşılaştırmalı Analizi. *Ulisa: Uluslararası Çalışmalar Dergisi, 4*(1), 108-134.

Yılmaz, H. K. (2020). Uluslararası Hukuk Perspektifinden Kanallara Kazandırılabilecek Hukuki Statüler: Kanal İstanbul Örneği. *DÜHFD, Cilt: 25, Sayı: 42*, 95-132.

Yılmaz, V. (1998). *Siyasi Tarih.* İstanbul.

Zengin, E. (2013). Türk Boğazları'nda Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Boğazlardan Geçişi Düzenleme Yetkisi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi C.:2 S.:2*, 41-46.