

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI**

**TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNDE
BOĞAZLAR SORUNU**

Yüksek Lisans Tezi

Sezgin HATİPOĞLU

Ankara-2012

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI**

**TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNDE
BOĞAZLAR SORUNU**

Yüksek Lisans Tezi

Sezgin HATİPOĞLU

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Erel TELLAL

Ankara-2012

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI

TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNDE
BOĞAZLAR SORUNU

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Erel TELLAL

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Tez Sınav Tarihi

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(...../...../20...)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin
Adı ve Soyadı

.....

İmzası

.....

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	iv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA

BOĞAZLAR

1. TARİHSEL GELİŞİM VE BOĞAZLARIN TANIMI	5
2. BOĞAZLARIN SINIFLANDIRILMASI	8
3. ULUSLARARASI BOĞAZLARDA UYGULANAN GEÇİŞ REJİMLERİ	10
3.1. UAD'nın Korfı Boğazı Davası Kararı	11
3.2. Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi	11
3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı ve Tanımı	12
3.2.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlölükleri	13
3.3. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi	16
3.3.1. Transit Geçiş Rejimi	17
3.3.1.1. Transit Geçiş Hakkı ve Tanımı	18
3.3.1.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlölükleri	19
3.3.2. Zararsız Geçiş Rejimi	22
3.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı ve Tanımı	22
3.3.2.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlölükleri	24
3.3.3. Özel Bir Sözleşme ile Belirlenen Geçiş Rejimleri	27
3.3.3.1. Genel Olarak	27
3.3.3.2. Türk Boğazları	28

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE BOĞAZLAR VE

İLİŞKİLERDEKİ YERİ

1. OSMANLI DÖNEMİ	31
1.1. Boğazlar Üzerinde Osmanlı-Rus Mücadelesi	31

1.2. Boğazlar'ın Çok Taraflı Sözleşmelere Konu Olması.....	34
1.3. I. Dünya Savaşı'nda Boğazlar	38
2. CUMHURİYET DÖNEMİ	40
2.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi.....	40
2.2. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni Değiştirme Çabaları.....	43
2.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi.....	46
2.3.1. Giriş	46
2.3.2. Geçiş Rejimi	50
2.3.2.1. Ticaret Gemilerinin Geçişi.....	50
2.3.2.2. Savaş Gemilerinin Geçişi.....	52
2.3.2.3. Hava Araçlarının Geçişi.....	57
2.3.3. Sözleşme'nin Feshi ve Hükümlerinin Değiştirilmesi	58
2.4. İkinci Dünya Savaşı Dönemi.....	60
2.5. Soğuk Savaş Dönemi.....	64

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SOĞUK SAVAŞ SONRASI

DÖNEMDE BOĞAZLAR

1. TÜRKİYE'NİN BOĞAZLAR'A İLİŞKİN TÜZÜKLERİ.....	70
1.1. Tüzükler Öncesinde Yaşanan Gelişmeler	70
1.2. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü.....	73
1.3. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü.....	75
1.3.1. Genel Olarak.....	75
1.3.2. Geçiş Kuralları.....	77
1.4. Türkiye'nin Geçişleri Düzenleme Yetkisi.....	81
1.5. Türkiye'nin Seyir Güvenliğine İlişkin Diğer Önlemleri	84
2. KARADENİZ'İN ARTAN ÖNEMİ VE BOĞAZLAR.....	86
2.1. ABD'nin Karadeniz Politikası.....	86
2.1.1. Karadeniz'in ABD İçin Önemi	86
2.1.2. Karadeniz Politikasının Araçları.....	89
2.2. ABD'ye Karşı Karadeniz'de Türk-Rus İşbirliği	97
2.2.1. İşbirliğinin Temeli: Gelişen Ekonomik İlişkiler.....	97
2.2.2. Türkiye'nin Karadeniz Politikası ve Boğazlar.....	101

2.2.3. Rusya'nın Karadeniz Politikası ve Boğazlar	107
2.2.3.1. Rus Dış Politikası'nda Karadeniz	107
2.2.3.2. Karadeniz Politikasının Araçları	110
SONUÇ	116
ÖZET.....	119
ABSTRACT.....	120
KAYNAKÇA.....	121

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a. g. m.	: Adı Geçen Makale
a. g. e.	: Adı Geçen Eser
a. g. tz.	: Adı Geçen Tez
BLACKSEAFOR	: Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan
COLREG	: Denizde Çatışmanın Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi
KBBS	: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KUH	: Karadeniz Uyum Harekatı
MARPOL	: Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi
MC	: Milletler Cemiyeti
Md	: Madde
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
RF	: Rusya Federasyonu
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TÜBRAP	: Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UDÖ	: Uluslararası Denizcilik Örgütü

GİRİŞ

Boğazlar, Karadeniz'in diğer denizlerle bağlantısını sağlayan tek su yolu olması sebebiyle stratejik bir konumda yer almaktadır. Bu stratejik konum en çok, Boğazlar'a ev sahipliği yapan Türkiye ve Karadeniz'in en güçlü devletlerinden biri olan Rusya için önem arz etmektedir. Nitekim Türkiye'nin en büyük kentleri, en önemli sanayi tesisleri ve limanları Boğazlar bölgesinde yer almaktadır. Boğazlar'ın Karadeniz ile Ege Denizi arasındaki deniz bağlantısını ve Anadolu ile Avrupa arasındaki kara bağlantısını sağlaması ise Türkiye'nin güvenliği ve savunması için büyük bir önem arz etmektedir. Öte yandan başta Karadeniz ülkeleri olmak üzere büyük devletler için Boğazlar'ın kritik önemde olması, Boğazlar'a egemen olan ve geçiş rejimini uygulayan ve denetleyen Türkiye'nin uluslararası alanda söz sahibi olmasını sağlamaktadır. Boğazlar, bir Karadeniz ülkesi olan Rusya için ise tarihsel olarak ülkesine karşı deniz yoluyla gelebilecek saldırıların temel geçiş noktası olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla Rusya için Boğazlar'ın önemi öncelikle ülke güvenliği ve savunmasından kaynaklanmaktadır. Diğer yandan Rusya'nın başta petrol ve doğal gaz olmak üzere ticari mallarını ihraç etmek için kullandığı ana yollardan biri olan Boğazlar, Rusya'nın ticaret ve ekonomisini de yakından ilgilendirmektedir.

Bu çalışmanın konusu Türkiye ve Rusya için böylesine önemli olan Boğazlar'ın iki ülke ilişkileri içerisindeki konumunun incelenmesidir. Bu konum belirlenerek Boğazlar'ın Türk-Rus ilişkilerini nasıl etkilediğine dair bir çıkarımda bulunulması ve bu çıkarım ile gelecek dönemde Boğazlar konusunun iki ülke arasındaki ilişkileri nasıl etkileyebileceğine ilişkin bir projeksiyon sunulması amaçlanmaktadır. Bilindiği gibi Türkiye'nin komşusu olan Rusya, günümüzde Türkiye'nin en önemli ticari ortaklarından biri haline gelmiştir. Türkiye, enerji ihtiyacının yarısından fazlasını bu ülkeden karşılamaktadır. Son dönemde ticari ilişkilerin etkisiyle iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerde de olumlu bir seyir gözlenmektedir. Bu olumlu ilişkinin sürdürülebilmesi ve geliştirilebilmesi açısından Türk-Rus ilişkilerini temelden etkileyebileceği düşünülen Boğazlar konusunun

incelenmesi ve sorun teşkil eden noktaların tespit edilerek çözüm yolları önerilmesinin büyük önem arz ettiği düşünülmektedir.

Bu çalışmanın temel varsayımlarından ilki, Boğazlar’ın Türk-Rus ilişkileri içerisinde genellikle sorun yaratan bir konu olduğudur. Bu yüzden çalışmanın başlığında “Boğazlar Sorunu” ifadesi kullanılmıştır. Çalışmanın diğer bir varsayımı, Boğazlar konusunun iki ülke arasındaki ilişkinin belirleyici konularından birini oluşturmasıdır. Öyle ki bazı dönemlerde Türk-Rus ilişkileri denince akla sadece iki ülkenin Boğazlar üzerindeki rekabeti gelmektedir. Son olarak; gelişen ekonomik ve siyasi ilişkiler, Karadeniz ve Boğazlar konusundaki işbirliği ve oluşan güven ortamının etkisiyle gelecek dönemde Boğazlar konusunun artık Türk-Rus ilişkilerinin bir sorunu olmayacağı düşünülmektedir.

Çalışmada uluslararası ilişkiler disiplindeki kuramsal yaklaşımlardan biri kullanılmayıp daha çok tarihsel betimleme yoluna gidilecektir. Fakat çalışmanın genelinde geleneksel uluslararası ilişkiler yaklaşımlarının varsayımları ile paralel olarak ulusal çıkar peşinde koştuğu varsayılan egemen, rasyonel, bütüncül ve birbirine benzeyen devletin temel analiz birimi olarak kullanıldığı ve devlet dışı aktörlerin genellikle göz ardı edildiği görülecektir. Ayrıca çoğunlukla siyasi ve güvenlik konularının incelenmesine ağırlık verilerek ekonomik faktörlerin etkilerinin çözümleme konusu yapılmasına çok fazla başvurulmayacaktır. Bununla beraber geleneksel yaklaşımların açıklamalarının yetersiz kaldığı noktalarda zaman zaman altyapısal ilişkiler ortaya koyularak ekonomik yapının siyasi yapıyı belirlediği gerçeği de göz ardı edilmeyecektir. Fakat bunlar çalışmanın tümünde uygulanmayacak olup açıklamayı pekiştirecek enstrümanlar olmaktan öteye gitmeyecektir.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Boğazlar’ın uluslararası boğazlardan biri olarak kabul edilmesinden dolayı uluslararası hukuktaki boğazlar rejimi ve Boğazlar’ın bu rejim içerisindeki konumu incelenecektir. Böylece çalışmanın temel konusunun daha iyi kavranabilmesi amaçlanmaktadır. İkinci bölümde ise Boğazlar’ın Osmanlı Devleti’nin egemenliğine girmesinden itibaren

Boğazlar konusunun tarihsel süreçte Türk-Rus ilişkilerinde nasıl bir yer edindiği ele alınacaktır. Üçüncü bölümde uluslararası sistemin yeniden kurgulandığı Soğuk Savaş sonrası dönemde Boğazlar'ın rolünde bir değişiklik olup olmadığı ve bu rolün Türk-Rus ilişkilerini nasıl etkilediği araştırılacaktır.

Bu çalışmada konu ile ilgili kavramsal çerçevenin oluşturulabilmesi bakımından öncelikle boğazlarla ilgili yerli ve yabancı kitap, makale ve tezlere ulaşılmaya çalışılmıştır. Ayrıca boğazlara ilişkin uluslararası hukuk kurallarını anlayabilmek için Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi gibi deniz hukuku ile ilgili temel uluslararası belgelerin boğazlara ilişkin kuralları tahlil edilmiştir. Türk-Rus ilişkilerinin tarihsel gelişimini ve bu ilişki içerisinde Boğazlar'ın nasıl bir yer tuttuğunu kavrayabilmek için daha çok bu konuda yayınlanmış kitap ve makalelerden yararlanılmıştır. Boğazlar'da uygulanan mevcut geçiş rejimi ortaya koyulurken ise rejimin temel kurallarını belirleyen 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Türkiye'nin 1998 tarihinde yürürlüğe koyduğu Boğazlar Tüzüğü ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Konuya ilişkin güncel verilerin toplanması bakımından internet etkin bir şekilde kullanılmış ve konuyla ilgili veri tabanları da ayrıntılı bir şekilde taranmıştır. Çalışmayla ilgili temel veri kaynakları araştırılırken genellikle Ankara'da bulunan üniversite kütüphanelerinden yararlanılmıştır. Sözü edilen yerlerde çeşitli kitap, süreli yayın ve resmi raporlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın başlığında yer alan Boğazlar tabiri, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan deniz alanını ifade etmek üzere kullanılmıştır. Çalışma içerisinde de sözü edilen deniz alanları için genellikle Boğazlar tabirinin kullanımı tercih edilmiş olsa da zaman zaman Boğazlar'ı diğer boğazlardan ayırmak için Türk Boğazları tabirine de yer verilmiştir. Çalışmada genel olarak Boğazlar tabirinin kullanımının tercih edilmesi, literatürde bu deniz alanlarını ifade etmek üzere çoğunlukla Boğazlar (Straits) tabirinin kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve şu anki geçiş rejimini belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde de sözü edilen üç deniz alanı için Boğazlar ifadesi kullanılmıştır. Bunun yanında söz konusu deniz alanlarını ifade etmek üzere birçok yazarın, Türk Boğazları (Turkish Straits) ifadesini kullandığı

görülmektedir. 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü gibi iç mevzuatta ve resmi alanda da daha çok bu ifade tercih edilmektedir. Öte yandan özellikle uluslararası alanda Boğazlar için Karadeniz Boğazları (Black Sea Straits) veya İstanbul ve Çanakkale Boğazları (Straits of Bosphorus and Dardanelles) ifadelerinin kullanıldığına da sıklıkla rastlanmaktadır.

Boğazlar için hangi tabir kullanılırsa kullanılsın gözden kaçırılmaması gereken nokta bu tabirlerin geçiş rejimine ilişkin ifadeler olduğu ve Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın kendi hukuki varlıklarını devam ettirdiğidir. Geçiş rejimi Montrö Boğazlar Sözleşmesi gibi özel bir uluslararası sözleşme ile belirlenmesi nedeniyle Boğazlar'ın uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesi de bu durumu etkilememektedir. Öte yandan Boğazlar'ın uluslararası boğazlardan biri olarak kabul edilmesi, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini ortadan kaldırmamaktadır. Nitekim 15. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin egemenliğine giren Boğazlar, 18. yüzyıldan itibaren ikili ve çok taraflı sözleşmelere konu olsa da bu sözleşmelerin tümü geçiş rejimine ilişkin olup Boğazlar'daki Osmanlı egemenliğini etkilememiştir. Cumhuriyet döneminde de önce Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve daha sonra Montrö Boğazlar Sözleşmesi Boğazlar'daki geçiş rejimini düzenlemiş fakat Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği devam etmiştir. İlk bölümde uluslararası hukuktaki boğazlar rejimi ve bu rejim içerisinde Türk Boğazları'nın konumu ele alınarak bu konu açıklığa kavuşturulmaya çalışılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA

BOĞAZLAR

1. TARİHSEL GELİŞİM VE BOĞAZLARIN TANIMI

Uluslararası hukukta boğazlara ilişkin kuralların belirlenmesi çalışmaları, ilk olarak 1894 ve 1906 yıllarında uluslararası hukuk kurallarının kodifikasyonu amacıyla kurulan Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından gerçekleştirildi. Bir sonuç alınamayan bu çalışmalardan sonra yine aynı amaçla 1930 yılında toplanan Lahey Konferansı'nda da boğazlar konusunda bir uzlaşa sağlanamadı.¹ Bu çalışmalar sonrasında Uluslararası Adalet Divanı'nın (UAD) 1949 yılında Korfu Boğazı Davası'nda verdiği karar ile uluslararası hukukta boğazların statüsü ve bu boğazlarda uygulanacak geçiş rejimine ilişkin yapılageliş kuralları² ilk defa açık bir şekilde ortaya konulmuş oldu.³

Bu kararın ardından boğazlar konusu, I. Deniz Hukuku Konferansı için hazırlık yapan Uluslararası Hukuk Komisyonu'nda ele alındı. 1958 yılında toplanan Konferans'ta Komisyon'un görüşleri doğrultusunda kabul edilen dört sözleşmeden biri olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde⁴ (KBBS) sınırlı da olsa

¹ Deniz Kızılsümer, "Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimi," **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C. 7, S. 3, 2005, s. 254.

² Uluslararası hukukun asıl kaynaklarından birisi olarak kabul edilen yapılageliş kurallarının, iki temel özelliğe sahip olması gerekir. Bunlardan birincisi olan maddi özellik, aynı durumlarda aynı davranış ve tutumların istikrarlı bir şekilde tekrarlanması gerektiğini ifade etmektedir. İkinci özellik olan psikolojik özellik ise, uluslararası toplum içerisinde söz konusu yapılageliş kuralının hukuki bir zorunluluk olduğu kanısının (*opinio juris sive necessitatis*) oluşması gerektiğini belirtmektedir. Yapılageliş kuralları, söz konusu kurallara sürekli karşı çıkan devletler dışında tüm devletler için bağlayıcıdır. Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2003, s. 104–106.

³ Deniz Kızılsümer, **Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2002, s. 9–10.

⁴ United Nations, "Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone," **Treaty Series**, C. 516, 2005, s. 205.

boğazlarla ilgili kurallar yer aldı.⁵ Böylece boğazlara ilişkin kurallar ilk defa bir uluslararası anlaşma⁶ ile belirlenmiş oluyordu ve bu kuralların büyük bir kısmı, uygulanmakta olan uluslararası yapılageliş kurallarından oluşmaktaydı.⁷

Daha çok karasularının genişliği konusuna odaklanan ve bir sonuca varılamayan 1960 yılındaki İkinci Deniz Hukuku Konferansı'ndan sonra boğazlarla ilgili kuralların da görüşüldüğü Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, 1974 yılında başladı. Sekiz yıl süren uzun müzakerelerin sonucunda 1982'de 119 devletin imzalamasıyla Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi⁸ (BMDHS) kabul edildi ve 1994 yılında yürürlüğe girdi.⁹ Türkiye'nin taraf olmadığı fakat Birleşmiş Milletler'e (BM) üye 192 ülkeden 162'sinin taraf olduğu BMDHS'nin¹⁰ boğazlarla ilgili hükümleri, hem uluslararası hukukta uygulanmakta olan yapılageliş kurallarından hem de yapılageliş değeri taşıyıp taşımadığı tartışmalı olan yeni kurallardan oluşmaktaydı.¹¹

⁵ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 254.

⁶ Uluslararası hukukun asıl kaynaklarından bir diğerini oluşturan uluslararası anlaşmalar, ilke olarak sadece taraflarını bağlamaktadır. Bir devletin, taraf olmadığı anlaşmalarla bağlanabilmesi için ise söz konusu devletin bu anlaşma hükümlerine rıza göstermesi gerekmektedir. Şule Anlar Güneş, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması," **AÜHF Dergisi**, C. 56, S. 2, 2007, s. 12.

⁷ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, "The Turkish Straits," **International Straits of the World**, Ed. Gerard J. Mangone, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1987, s. 77.

⁸ United Nations, "United Nations Convention on the Law of the Sea," **Treaty Series**, C. 1833, 2005, s. 3.

⁹ Jon M. Van Dyke, "Transit Passage Through International Straits," **The Future of Ocean Regime-Building**, Ed. Aldo Chircop, Ted L. Mc.Dorman, Susan J. Rolston, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 179.

¹⁰ "Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements as at 03 June 2011,"

http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (14 Aralık 2011).

¹¹ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 77.

Boğazlar, adı geçen sözleşmelere konu olsa da bu belgelerde boğazların tanımıyla ilgili herhangi bir ifade yer almadı. Bununla beraber öğretilerde boğazlara ilişkin çeşitli tanımlamalar yapıldığı görülmektedir. Öğretilerde boğazlar hakkında; “iki büyük su kütlesini birbirini bağlayan kısmen dar olan su yolları”¹², “iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolları”¹³, “iki büyük su kütlesini birbirine bağlayan doğal su yolu”¹⁴, “iki açık deniz su alanını birbirine bağlayan karalar arasındaki dar ve doğal deniz yolu”¹⁵, “iki büyük su alanını bağlayan kısmen dar geçiş yolu”¹⁶ gibi benzer tanımlar yapılmaktadır. Bu tanımlardaki ifadelerden anlaşılacağı üzere boğazlarla ilgili olarak öne çıkan ilk özellik boğazların su alanlarını birbirine bağlama işlevidir. Boğazların ikinci bir özelliği, doğal yapılar olması gerekmektedir. Nitekim doğal olmayan ve sonradan insan eliyle inşa edilen su yolları iki su alanını birbirine bağlasa da boğaz olarak değil kanal olarak nitelendirilmektedir.¹⁷

Yapılan tanımlardan yola çıkılarak ulaşılan boğazların bir başka özelliği ise bu su alanlarının dar geçitler olmasının gerekmesidir. Sübjektif bir terim olan dar ifadesi bir su yolunun boğaz olarak nitelendirilebilmesi için ne kadar dar olması gerektiği hakkında kesin bir fikir vermemektedir. Nitekim yeryüzündeki boğazların sayısının yüz civarında olduğunu savunanların¹⁸ yanında bu sayıyı iki yüzün üstüne

¹² D. H. N. Johnson, “Straits,” **Encyclopedia Of Public International Law**, Ed. Rudolf Dolzer, Robert E. Hollweg, Steven Less, Peter Macalister-Smith, Amsterdam, Elsevier Science Publishers, 1989, s. 323.

¹³ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 267.

¹⁴ Julian Roberts and Martin Tsamenyi, “The Regulation of Navigation Under International Law: A Tool for Protecting Sensitive Marine Environments,” **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, Ed. Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 796.

¹⁵ Robert W. Aguirre, “The Panama Canal,” **International Straits of the World**, Ed. Gerard J. Mangone, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, C. 15, 2010, s. 1.

¹⁶ R. Douglas Brubaker, “The Russian Arctic Straits,” **International Straits of The World**, Ed. Gerard J. Mangone, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2005, s. 111.

¹⁷ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 6-7.

¹⁸ James C. F. Wang, **Handbook on Ocean Politics & Law**, New York, Greenwood Press, 1992, s. 86.

çıkaranların¹⁹ bulunmasında boğazlarla ilgili tanımlarda böyle bir sübjektif terime yer verilmesi etkili olmaktadır.

2. BOĞAZLARIN SINIFLANDIRILMASI

Öğretide boğazlar, temel olarak ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki alt başlık altında incelenmektedir. Tek bir devletin kıyıdaş olduğu veya kapalı bir denize açılan boğazlara ulusal boğaz adı verilmektedir. Bu boğazlar, kıyıdaş devletin münhasır egemenliği altında bulunmakta olup geçiş rejimi de münhasıran bu devlet tarafından belirlenmektedir.²⁰

Uluslararası boğazlar ise daha çok öğretilerde kullanılan bir terimdir. Uluslararası belgelerde bu terimin yerine uluslararası ulaşımında yararlanılan boğazlar (straits used for international navigation) terimi tercih edilmektedir. Uluslararası belgelerde bu terimin tercih edilmesinin nedeni, uluslararası boğaz teriminin, kıyı devletlerinin kıyısında bulundukları boğazlar üzerindeki egemenliklerinin sorgulama konusu yapılabileceğini düşünmeleridir. Oysa bir boğazın uluslararası boğaz olarak kabul edilmesi, bir devletin iç suyu veya karasuyu olması gibi söz konusu boğazdaki su alanlarının hukuki statüsünü etkilememektedir. Burada etkilenen durum sadece bu boğazda uygulanacak geçiş rejimidir.²¹ Geçiş rejiminin dışında kıyı devleti bu boğazda yer alan su alanlarında uluslararası hukukun kendisine verdiği egemenlik yetkilerini kullanmaya devam edebilecektir.

Uluslararası boğazların tanımlanmasında temel olarak boğazın coğrafi konumu ve bu boğazdan uluslararası ulaşımında yararlanılıp yararlanılmadığı ölçütlerinin kabul edildiği görülmektedir. UAD'nın 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nda verdiği karar ile KBBS ve BMDHS'de göz önünde bulundurulmuş temel ölçütler de bunlar olmuştur. Yalnız uluslararası boğazlar için kabul edilen coğrafi

¹⁹ Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s. 177.

²⁰ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 267.

²¹ Julian Roberts and Martin Tsamenyi, **a.g.m.**, s. 796.

konum kıstasında uluslararası deniz hukukunda meydana gelen gelişmeler paralelinde çeşitli değişiklikler meydana gelmiştir.

UAD, Korfu Boğazı Davası'nda verdiği kararda iki açık deniz alanını birbirine bağlayan uluslararası ulaşımın yararlanılan boğazları uluslararası boğaz olarak nitelendirdi. Divan ayrıca, bir boğazın uluslararası boğaz olup olmadığına karar verilirken söz konusu boğazın deniz ulaşımı açısından ihtiva ettiği önem, boğazdaki deniz trafiğinin yoğunluğu veya boğazdan başka geçiş alternatifinin bulunup bulunmamasının önemli olmadığına da karar verdi.²²

KBBS'de ise bir açık deniz alanı ile diğer bir açık deniz alanını veya yabancı bir devletin karasuyunu birbirine bağlayan uluslararası ulaşımın yararlanılan boğazlar, uluslararası boğaz olarak kabul edildi.²³ Görüldüğü gibi KBBS'de Korfu Boğazı Davası'ndaki uluslararası boğaz tanımlamasından farklı olarak bağlanan su alanlarının her ikisinin de açık deniz olması şart koşulmayarak su alanlarından birinin karasuyu olabileceği kabul edilmiş oldu.

BMDHS'de ise bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi başka bir münhasır ekonomik bölge, açık deniz veya bir ülkenin karasuyu ile bağlayan boğazların, bu boğazdan uluslararası ulaşımın yararlanılması durumunda uluslararası boğaz olarak kabul edileceği kararlaştırıldı.²⁴ Anlaşılacağı üzere BMDHS ile birlikte bağlanan su alanlarından birinin, açık deniz yanında BMDHS'nin uluslararası deniz hukukuna kazandırdığı yeni bir kavram olan münhasır ekonomik bölgenin de olabileceği benimsenmiş oluyordu.

KBBS'de ve BMDHS'de uluslararası boğazlar için kabul edilen uluslararası ulaşımın kullanılma kıstasına bir tanım veya açıklama getirilmemesi, hangi boğazların uluslararası boğaz olarak kabul edileceği konusunda tereddüt uyandırdı.

²² Kudret Özersay, **Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi**, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yay., 1999, s. 26-27.

²³ KBBS, Md. 16.

²⁴ KBBS, Md. 37 ve 45/1.

Bu konuda bir boğazın uluslararası ulaşımında kullanılma koşulunu yerine getirmesi için bu potansiyele sahip olmasının yeterli olmasından bazen kullanılmasına veya yoğun olarak kullanılmasına kadar çeşitli ölçütler üzerinde duruldu fakat kesin bir fikir birliğine varılamadı.²⁵ Öğretide kesin bir fikir birliği bulunmasa da UAD'nın, Korfu Boğazı davasında bir boğazın uluslararası boğaz olarak nitelendirebilmesi için deniz ulaşımı açısından ihtiva ettiği önemin ve boğazdaki deniz trafiğinin yoğunluğunun önemli olmadığına karar vermesi, bir boğazın uluslararası ulaşımında kullanılma kistasını yerine getirmesi için yoğun bir şekilde kullanılmasının gerek olmadığı savını güçlendirmektedir.

Coğrafi konum ve uluslararası ulaşımında kullanılma kistaslarıyla belirlenen uluslararası boğazların yanında geçiş rejimi uzun süreden beri uygulanmakta olan özel bir uluslararası sözleşme ile düzenlenen boğazlar da bulunmaktadır. Bu boğazlar da sözü edilen kistaslar çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutulmaksızın uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir.²⁶

3. ULUSLARARASI BOĞAZLARDA UYGULANAN GEÇİŞ REJİMLERİ

Uluslararası hukukta uluslararası boğazlardan geçiş için kabul edilen genel ilke geçiş özgürlüğü ilkesidir. Bu ilke yapılageliş kuralı olarak da uluslararası alanda kabul görmektedir.²⁷ Nitekim Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından gerçekleştirilen ilk çalışmalarda ve 1930 yılında düzenlenen Lahey Konferansı'nda iki açık deniz alanını birleştiren sulardan geçişin engellenemeyeceği ifade edilerek²⁸ geçiş özgürlüğü ilkesi teyit edilmiştir.

Ardından geçiş özgürlüğü ilkesi, UAD'nın Korfu Boğazı Davası'nda verdiği kararda ve 1958 yılında kabul edilen Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde belirtilen zararsız geçiş rejimiyle somutlaştırıldı. Son olarak 1982 tarihli BMDHS ile

²⁵ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 9.

²⁶ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 268.

²⁷ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 269.

²⁸ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 9-10.

zararsız geçişin yanında uluslararası boğazlardaki geçiş özgürlüğü ilkesini bugüne kadar geçen zaman içinde en özgür bir biçimde ifade eden transit geçiş adında yeni bir geçiş rejimi daha kabul edildi.

3.1. UAD'nın Korfu Boğazı Davası Kararı

UAD'ya götürülen Korfu Boğazı Davası'na temel oluşturan ihtilafın konusu, Yunan adaları ile Arnavutluk'u birbirinden ayıran Korfu Boğazı'ndan geçen İngiliz savaş gemilerinin deniz mayınlarına çarpması sonucu zarar görmesiydi. İngiltere, savaş gemilerinin söz konusu boğazdan geçme hakkı bulunduğunu iddia ederek oluşan zarardan dolayı Arnavutluk'u sorumlu tuttu. Arnavutluk ise Korfu Boğazı'ndan geçecek olan yabancı ticaret ve savaş gemilerinin kendisine önceden bildirimde bulunması gerektiğini ve ancak kendisinin izin vermesi durumunda bu gemilerin geçiş yapabileceklerini savundu. Ayrıca Arnavutluk izinsiz yapılan bu geçiş sonucu meydana gelen zarardan sorumlu tutulamayacağını da belirtti.²⁹

Divan ise kararında Korfu Boğazı'nın uluslararası ulaşımında ikincil bir öneme sahip olmakla beraber uluslararası ulaşım için elverişli olduğunu ve iki açık deniz alanını birbirini bağladığını ifade ederek bu tür boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanması gerektiğine hükmetti. Divan, bu rejime göre barış zamanında zararsız olduğu sürece bu boğazlardan geçişlerin engellenemeyeceğini ve savaş gemileri dahil olmak üzere geçiş yapacak gemiler için önceden izin alma koşulu getirilemeyeceğini ifade etti.³⁰

3.2. Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

UAD'nın Korfu Boğazı'nda verdiği karara paralel olarak KBBS'de uluslararası boğazlarda geçiş rejimi olarak zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı teyit edildi. Uluslararası boğazlar için kabul edilen zararsız geçiş rejiminin karasularında

²⁹ Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler-Örnek Kararlar*, İstanbul, Beta Basım, 4. B., 2000, s. 550.

³⁰ Jon M. Van Dyke, *a.g.m.*, s. 180-181.

uygulanan zararsız geçiş rejiminden tek farkı karasularında geçerli olan zararsız geçiş rejiminde kıyı devleti, güvenlik gerekçesiyle geişı geçici olarak askıya alabilmekteyken uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçişte geçişin askıya alınamayacak olmasıydı.³¹

3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı ve Tanımı

KBBS’de ayırım yapılmaksızın tüm devletlerin, zararsız geçiş hakkına sahip olduğu kabul edilmekte³² fakat savaş veya ticaret gemisi ayırımı yapılmadan her türlü geminin bu hakka sahip olup olmadığı hakkında bir hüküm bulunmamaktadır. Sözleşme’de bu konuyla ilgili bir hüküm bulunmamakla beraber karasularında uygulanan zararsız geçiş rejiminde geçiş hakkının, ticaret gemileri ve ticari amaçlı kullanılan devlet gemileri için tartışmasız olarak tanındığı fakat savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin bu haktan faydalanması konusunda uluslararası hukukta kesin bir kuralın bulunmadığı kabul edilmektedir. Buna karşın uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçiş rejiminde geçiş hakkının, bir yapılageliş kuralı olarak savaş veya ticaret gemisi ayırımı yapılmaksızın tüm gemilere tanındığı da bilinmektedir.³³

Gemilerle beraber denizaltı ve diğer su altı araçlarının da zararsız geçiş hakkı bulunmakta fakat bu araçların zararsız geçiş hakkını kullanırken su üstünden ve bayraklarını göstererek geçmeleri gerekmektedir.³⁴ Hava araçlarının ise zararsız geçiş kapsamında uluslararası boğazlar üzerinden uçuş hakkı bulunmadığı kabul edilmektedir.

Sözleşmede geçiş ve zararsızlık ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Buna göre geçiş “i sulara girmeden veya i sulardan açık denize ve açık denizden i sulara girmek

³¹ KBBS, Md. 16/3 ve 16/4.

³² KBBS, Md. 14/1.

³³ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 261-269.

³⁴ KBBS, Md. 14/6.

saikiyle karasularından geçmek”³⁵ anlamına gelmektedir. Zararsız geçiş hakkını kullanan bir geminin geçişini mümkün olduğunca çabuk ve kesintisiz gerçekleştirmesi gerekmektedir. Fakat tehlike durumları ve zorlayıcı nedenlerin gerektirdiği haller gibi bazı koşullarda geçiş yapan geminin durması veya demirlemesi mümkün olabilmektedir.³⁶ Sözleşmede geçiş, “kıyıdaş devletin barışına, güvenliğine ve düzenine zararlı olmadığı sürece zararsız olarak”³⁷ kabul edilmektedir. KBBS’de yer alan bu genel ifade, hangi durumlarda geçişin zararlı hale geleceği hakkında kesin bir fikir vermemekte ve öğretide tartışma konusu olmaktadır. Bu genel ifadenin yanında KBBS’de geçişin zararsızlığına ilişkin somut bir hüküm de bulunmaktadır. Bu hükme göre geçiş yapan gemiler, kıyı devletinin karasularında balıkçılık ile ilgili yürürlüğe koyduğu kanun ve düzenlemelere uymadığı takdirde geçiş zararsız olarak nitelendirilemeyecektir.³⁸

Geçişin zararsız olmaması durumunda kıyı devleti gerekli önlemleri alma hakkına sahip olacaktır.³⁹ Sözleşmede kıyı devletinin alabileceği önlemler açıklığa kavuşturulmuş olmasa da bu durumlarda kıyı devletinin, ihlalle orantılı olarak geçiş yapan gemiyi boğazdan çıkmaya zorlamak, para cezası vermek ve geçişi zararsız olmayan gemilerin geçişini engellemeye kadar varabilecek önlemler alabileceği iddia edilmektedir.⁴⁰

3.2.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlülükleri

Sözleşmeye göre kıyı devletinin, başta ulaştırma ve seyrüsefer konularıyla ilgili olmak üzere zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabilmesi mümkündür. Zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin bu düzenlemelere uygun bir şekilde geçişlerini gerçekleştirmeleri gerekmektedir.⁴¹ Sözleşme’de kıyı devletinin

³⁵ KBBS, Md. 14/2.

³⁶ KBBS, Md. 14/3.

³⁷ KBBS, Md. 14/4.

³⁸ KBBS, Md. 14/5.

³⁹ KBBS, Md. 16/1.

⁴⁰ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 256.

⁴¹ KBBS, Md. 17.

geçişlerle ilgili olarak düzenleme yapabileceği belirtilmekle beraber bu düzenlemelerin hangi konuları kapsayacağına ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. Ancak Sözleşme'ye göre kıyı devleti, yapacağı kanun ve düzenlemelerle zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiden sadece geçiş yaptığı için vergi veya herhangi bir ücret alamayacaktır. Fakat kıyı devleti tarafından özel olarak verilen hizmetler karşılığında gemiler arasında ayırım yapılmaksızın ücret istenebilecektir.⁴² Sözleşme'nin bu hükmü dışında kıyı devletinin zararsız geçiş hakkının özüne zarar vermemek kaydıyla her konuda düzenleme yapabileceği düşünülmektedir.⁴³

Zararsız geçiş ile ilgili kanun ve düzenlemeler yapılması konusunda akla gelen bir başka konu, bu kanun ve düzenlemelere uyulmamasının geçişi zararsız hale getirip getirmeyeceğidir. Yani yapılan her ihlal, kıyıdaş devletin barışına, güvenliğine ve düzenine zararlı bir faaliyet olarak yorumlanıp yorumlanmayacağı tartışma konusu olmaktadır. Burada izlenmesi gereken en iyi yolun, her ihlalin ağırlık derecesine göre değerlendirilip bu ihlalin geçişi zararsız hale getirip getirmediğinin incelenmesi olduğu düşünülmektedir.

Öte yandan geçişin zararsız olmaması durumunda bile kıyı devletinin alabileceği önlemler tam olarak açık değilken kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine aykırı olan fakat geçişi zararsız hale getirmeyen geçişlerde kıyı devletinin hangi önlemleri alabileceği başka bir tartışma konusu olmaktadır. Kıyı devletinin, kanun ve düzenlemelerine uygun olarak geçiş yapmayan ticaret gemileri üzerinde hukuki yargılama yetkisini kullanabileceği ve bu gemileri tutuklayabileceği ve haczedebileceği söylenebilecektir. Yine yabancı bir gemi, kıyı devletinin karasularında durmakta ise veya kıyı devletinin iç sularından geçerek karasularına geçmiş ise hukuki yargılama söz konusu olabilecektir. Bu istisnaların dışında hukuki yargılama yetkisi kapsamında kıyı devleti, zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiyi durduramayacak, yolundan çeviremeyecek, haczedemeyecek veya alıkoyamayacaktır.⁴⁴

⁴² KBBS, Md. 18.

⁴³ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 256-257.

⁴⁴ KBBS, Md. 20.

Cezai yargılama yetkisi kapsamında ise kıyı devletinin, zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı bir gemide işlenen herhangi bir suçla ilgili gemideki herhangi bir kişiyi tutuklayabilmesi veya soruşturma yürütebilmesi belli koşullarda mümkün olmaktadır. Buna göre “suçun sonucu kıyı devletini etkiliyorsa, suç ülkenin barışını ve düzenini bozuyorsa, geminin kaptanı veya bayrak devleti tarafından yardım istenmişse ve son olarak gemide yasadışı uyuşturucu faaliyeti söz konusu ise” kıyı devleti, söz konusu gemide tutuklama ve soruşturma icra edebilecektir.⁴⁵ Bu koşulların dışında zararsız geçiş yapan gemi, kıyı devletinin iç sularına girdikten sonra karasularına geçmiş ise yukarıda sözü edilen koşullara bağlı kalınmadan cezai yargılama yetkisi kullanılabilir.⁴⁶

Ticaret gemilerinin aksine kıyı devletinin, dokunulmazlıkları gereği savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin zararsız geçiş kurallarına uymaması durumunda herhangi bir önlem alamayacağı düşünülmektedir. Kıyı devletinin bu durumda yapabileceği tek şey, öncelikle bu gemileri uyarmak ve bu uyarı dikkate alınmadığında da bu gemilerin karasularını terk etmesini istemek olacaktır.⁴⁷

Kıyı devletinin geçişle ilgili temel yükümlülüğü ise, bu geçişi engellememektir. Bunun yanında kıyı devleti, bilgisi dahilindeki seyir güvenliğine ilişkin tehlikeleri uygun bir şekilde duyurmak zorundadır.⁴⁸ Kıyı devletinin bu yükümlülüğünün Korfu Boğazı Davası’nda da kabul edilen bir yapılageliş kuralı olduğu savunulmaktadır.⁴⁹

⁴⁵ KBBS, Md. 19/1.

⁴⁶ KBBS, Md. 19/2.

⁴⁷ KBBS, Md. 23.

⁴⁸ KBBS, Md. 15/1 ve 15/2.

⁴⁹ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 33.

3.3. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi

BMDHS'nin kabul edildiği Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın boğazları da ilgilendiren en tartışmalı konularından biri karasuları genişliğinin 12 mile çıkarılmasıydı. Çünkü karasuları genişliğinin 12 mile çıkarılması sonucu, uluslararası boğazlarda kıyı devletlerinin kontrolü artacak ve yabancı gemilerin bu boğazlardan geçişi önemli ölçüde kısıtlanacaktı. Bu yüzden başta Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) olmak üzere büyük deniz gücü olan devletler bu isteğe karşı çıktılar.⁵⁰

Yürütülen müzakereler sonucunda konferansta karasuları genişliği 12 mile çıkarıldı fakat buna karşılık olarak uluslararası boğazlarda uygulanmak üzere transit geçiş rejimi adında yeni bir geçiş rejimi kabul edildi.⁵¹ Transit geçiş rejimi, geçiş özgürlüğü bakımından karasularında uygulanan zararsız geçiş rejimi ile açık denizlerde uygulanan serbest geçiş rejimi arasındaydı⁵² ve ilk olarak ABD tarafından 1970'lerin başında ortaya atılmıştı. Sözleşme'de uluslararası boğazlar için aslen transit geçiş rejimi benimsense de bazı boğazlar için farklı geçiş rejimleri kabul edildi. Bunun nedeni uluslararası boğazlara kıyısı olan bazı devletlerin kaygılarını gidermek ve böylece transit geçiş rejimini kabullenmelerini sağlamaktır.⁵³

BMDHS'de transit geçiş rejimi dışında kabul edilen geçiş rejimlerinin başında bir yapılageliş kuralı haline geldiği iddia edilen zararsız geçiş rejimi gelmekteydi. Bunun dışında takımda sularındaki uluslararası boğazlarda uygulanmak üzere takımda geçiş rejimi, genişliği karasuları genişliğinin iki katından fazla olan uluslararası boğazlarda karasuları dışında kalan geçiş bölgesinde uygulanacak serbest geçiş rejimi ve geçiş rejimi uzun süreden beri uygulanmakta

⁵⁰ Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s. 178-179.

⁵¹ Scott G. Borgerson, **The National Interest and the Law of the Sea**, New York, Council on Foreign Relations, 2009, s. 8.

⁵² Rüdiger Wolfrum, "Freedom of Navigation: New Challenges," **Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention**, Ed. Myron H. Nordquist, Tommy T.B. Koh ve John Norton Moore, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 83.

⁵³ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 258-259.

olan bir uluslararası sözleşme ile belirlenen boğazlarda uygulanan geçiş rejimleri, BMDHS’de kabul edilen diğer geçiş rejimleriydi.⁵⁴

BMDHS’de ayrıca boğazlarla ilgili kuralların söz konusu boğazlardaki su alanlarının hukuki statüsünü, kıyı devletinin bu su alanlarındaki hava sahasında, deniz yatağında ve toprak altındaki yetkilerini ve egemenliğini etkilemeyeceği açıkça belirtildi.⁵⁵ Yani diğer bir deyişle Sözleşme’de yer alan boğazlarla ilgili kurallar, sadece söz konusu boğazlardan geçişe ilişkin kurallar olup kıyı devleti bu kurallara aykırı olmamak koşuluyla söz konusu boğazlardaki su alanlarında uluslararası hukukun kendisine verdiği yetkileri kullanmakta serbest olacaktı.

3.3.1. Transit Geçiş Rejimi

BMDHS’de transit geçiş rejiminin, bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi başka bir münhasır ekonomik bölge veya açık deniz ile bağlayan uluslararası boğazlarda uygulanması kabul edildi.⁵⁶ Bu yeni rejimin kıyı devletlerinin hak ve yetkilerinin ağır bastığı zararsız geçiş rejiminin aksine uluslararası boğazlardan geçiş yapan gemiler ile söz konusu boğaza kıyıdaş devletlerin kullanabileceği yetki ve yükümlülükleri dengeli bir şekilde dağıtan bir geçiş rejimi olduğu ileri sürüldü.⁵⁷ Bu şekilde ileri sürülse de transit geçiş rejimi açıkça geçiş yapan gemilerin geçiş özgürlüğünü esas alan ve açık denizlerde uygulanan serbest geçiş rejimine daha yakın bir geçiş rejimiydi.

Ayrıca başta ABD olmak üzere büyük deniz gücüne sahip ülkeler, BMDHS’de yer alan transit geçişle ilgili sübjektif ifadeleri geçiş yapan gemiler lehine ve kıyı devletleri aleyhine yorumlamaya ve bunu uluslararası topluma kabul

⁵⁴ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 271.

⁵⁵ BMDHS, Md. 34/1 ve 35.

⁵⁶ BMDHS, Md. 37.

⁵⁷ Satya N. Nandan, “An Introduction to the Regime of Passage Through Straits Used for International Navigation and Through Archipelagic Waters,” **Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention**, Ed. Myron H. Nordquist, Tommy T.B. Koh ve John Norton Moore, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 59.

ettirmeye çalıştılar. Yine başta ABD olmak üzere bazı devletler, BMDHS'ye taraf olsun veya olmasın tüm devletlerin transit geçiş rejimini benimsemesi ve kurallarına uyması için bu rejimin bir yapılageliş kuralı haline geldiğini savunmaya başladılar.⁵⁸ Fakat tüm bu çabalara rağmen uluslararası toplum içerisinde transit geçiş rejiminin bir yapılageliş kuralı haline geldiğine dair genel bir kabule ulaşılamadı.⁵⁹

3.3.1.1. Transit Geçiş Hakkı ve Tanımı

BMDHS'de transit geçiş, yabancı uçak ve gemilerin transit geçişin uygulanacak olduğu boğazlardan kesintisiz ve hızlı bir şekilde seyrüsefer etmesi olarak tanımlandı. Transit geçiş rejiminde savaş veya ticaret gemisi ayrımı yapılmadan tüm gemilerin ve zararsız geçişten farklı olarak hava araçlarının geçiş hakkına sahip olması öngörüldü.⁶⁰ Geçiş hakkının uçakları da kapsayacak bir şekilde genişletilmesinin yanında deniz araçlarının, transit geçiş rejimi çerçevesinde deniz yüzeyinin üstünün yanında altından da geçiş yapabileceği kabul edildi.⁶¹ Yani denizaltıların zararsız geçişte olduğu gibi su yüzeyinden ve bayraklarını göstererek geçme zorunlulukları olmayacaktı.

Transit geçiş hakkını kullanan deniz ve hava araçları, bu hakkın kullanımı esnasında bir takım kurallara uymak durumundaydılar. Bu bağlamda BMDHS'de deniz ve hava araçlarının müştereken uyması gereken kurallar, sadece gemilerin uyması gereken kurallar ve yalnızca hava araçlarının uyması gereken kurallar ayrı ayrı ele alındı. Buna göre deniz ve hava araçları; “geçişlerini geciktirmeksizin yapacaklar, geçişlerini kıyıdaş devletin egemenliğine, ülkesel bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına yönelik herhangi bir güç kullanımını veya güç kullanma tehdidini içerecek şekilde gerçekleştirmeyecekler ve geçişlerini BM Şartı'nda belirtilen diğer uluslararası hukuk ilkelerini çiğnemeyecek şekilde

⁵⁸ Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s. 186.

⁵⁹ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 260

⁶⁰ BMDHS, Md. 38/2.

⁶¹ William L. Schachte, “International Straits and Navigational Freedoms,”

<http://www.state.gov/documents/organization/65946.pdf> (Temmuz 2009).

tamamlayacaklardır. Ayrıca bu geçişlerin, mücbir sebep ve tehlikeli durumlar dışında kesintisiz ve hızlı geçişlerin gerektirdiği faaliyetlerden başka herhangi bir faaliyette bulunmadan yapılması gerekmektedir.”⁶²

Deniz ve hava araçları için sayılan bu ortak kuralların yanı sıra gemiler; “gemi kaynaklı kirliliğin kontrolü, azaltılması ve önlenmesi ile denizde emniyeti sağlamaya yönelik genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelere, prosedürlere ve uygulamalara uyacaklar ve transit geçişleri boyunca kıyı devletinin izni olmaksızın herhangi bir inceleme ve araştırma yapamayacaklardır.”⁶³

Son olarak hava araçları; “Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı’nın sivil uçaklar için uyguladığı hava kurallarına uyacaklar, bunlardan devlet uçakları normal koşullarda bu gibi önlemlere uyacaklar ve her koşulda ulaştırma güvenliğini göz önünde bulundurarak geçişlerini yapacaklar ve uluslararası ve ulusal uçuş kurallarına uygun bir şekilde ve sürekli olarak radyo frekanslarını izleyerek geçişlerini yapacaklardır.”⁶⁴

3.3.1.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlülükleri

Kıyı devleti, transit geçiş kapsamında gemilerin güvenli geçişini sağlamak üzere seyir yolları ve trafik ayırım şemaları tesis edebilir ve gerektiğinde bu şemaları değiştirebilir. Yalnız bu şemaların genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelerle uyumlu olması ve uygulanmadan önce yetkili uluslararası örgüt tarafından onaylanması gerekmektedir.⁶⁵ Bu bağlamda Baltık, Dover, Cebelitarık, Kerç, Bab al Mandeb, Hürmüz, Malakka, Singapur ve Kuril Boğazları gibi birçok önemli boğazda trafik ayırım şemaları ve seyir yolları belirlendi.⁶⁶ Örneğin Malakka ve Singapur Boğazları’nda uygulanmak üzere Singapur, Endonezya ve Malezya tarafından

⁶² BMDHS, Md. 39/1.

⁶³ BMDHS, Md. 39/2 ve 40.

⁶⁴ BMDHS, Md. 39/3.

⁶⁵ BMDHS, Md. 41.

⁶⁶ Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s.182.

hazırlanan ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ) tarafından onaylanan trafik ayırım şemaları ve seyir yolları, söz konusu boğazlarda yaşanan kazaların azalmasına yardımcı olarak trafiğin daha güvenli bir şekilde seyretmesine katkıda bulundu.⁶⁷ Uygulamada seyir yolları ve trafik ayırım şemalarının UDÖ tarafından onaylanması, BMDHS’de geçen “yetkili uluslararası örgüt” ifadesindeki örgütün UDÖ olarak anlaşılması gerektiğine de açıklık getirmiş oldu.

Kıyı devleti, transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabilecektir. Yalnız kıyı devletin yapacağı kanun ve düzenlemeler; “ulaşım güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, kirliliğin önlenmesi, balık avlama yasağına uyulması ve kıyı devletin gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı olarak herhangi bir malın, değer veya kişinin gemiye yüklenmesi veya gemiden boşaltılması”⁶⁸ konularıyla sınırlı tutulmuştur. Transit geçişi düzenleme hakkı bulursa da kıyı devleti, geçiş yapan gemileri hiçbir şekilde kontrol edemeyecek, tutamayacak, el koyamayacak, geciktiremeyecek veya transit geçiş hakkını fiilen uygulanmasını engel olacak her hangi bir davranışta bulunamayacaktır.⁶⁹ Ayrıca kıyı devletlerinin gemiler arasında ayırım yapmamaları ve uygulamaya koyacakları kanun ve düzenlemeleri uygun bir şekilde duyurmaları da gerekmektedir.⁷⁰

Bunun yanında kıyı devletlerinin transit geçişin düzenlenmesi kapsamında uygulamaya koyacağı kanun ve düzenlemelerin, ön bildirim veya izin sistemini öngöremeyeceği genellikle kabul görmektedir. Fakat uygulamada İran, Umman, Kanada, Malezya ve Suudi Arabistan gibi devletler zararlı madde taşıyan gemilerden ön bildirimde bulunmasını veya izin almasını istemektedirler.⁷¹

⁶⁷ Robert C. Beckman, “The Regulation of Ship-Source Pollution in Straits Used for International Navigation,” **Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention**, Ed. Myron H. Nordquist, Tommy T.B. Koh ve John Norton Moore, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 324.

⁶⁸ BMDHS, Md. 42/1.

⁶⁹ Satya N. Nandan, **a.g.m.**, s. 61.

⁷⁰ BMDHS, Md. 42/2 ve 42/3.

⁷¹ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 262

Transit geçiş hakkını kullanan gemilerin kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun olarak uygulamaya koydukları transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemelere uymaları beklenmektedir.⁷² Fakat bu kurallara uyulmaması durumunda kıyı devletinin ne gibi önlemler alabileceği Sözleşme’de açıklığa kavuşturulmuş değildir. Özellikle geçiş yapan gemilerin neden olduğu kirlilik karşısında kıyı devletinin ne gibi yetkilere sahip olduğu tartışma konusu olmaktadır. Bu bağlamda özellikle petrol taşıyan tankerlerin yoğun bir trafik yarattığı ve kirliliğe neden olabileceği boğazlara kıyısı olan devletler, böyle durumlarla karşılaştıklarında Sözleşme’nin 233. maddesindeki “uygun gelen uygulama önlemlerini alabilme” yetkilerini kullanabileceklerini iddia etmektedirler. Hatta bazıları bu yetkinin kıyı devletlerinin Sözleşmeyi ihlal eden gemilerin geçişine izin vermemesine olanak tanıdığını savunmaktadırlar.⁷³

Ticaret gemileri için kıyı devletlerinin uygun önlemleri alabileceği iddia edilse de savaş ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemileri için herhangi bir eylemde bulunamayacağı genel olarak kabul görmektedir.⁷⁴ Fakat BMDHS’de bu gemilerin söz konusu kurallara uymaması durumunda kıyı devletinin, ortaya çıkan zarar ve kayıptan dolayı söz konusu geminin bayrak devletini sorumlu tutabileceği kabul edilmiştir.⁷⁵

Zararsız geçiş rejiminde olduğu gibi transit geçiş rejiminde de kıyı devleti tarafından transit geçme hakkı askıya alınamayacaktır. Bunun yanında kıyı devleti transit geçişini engelleyemeyecek, denizden ve havadan geçişle ilgili bilgisi dahilindeki herhangi bir tehlikeyi uygun bir şekilde duyuracaktır.⁷⁶ Fakat kıyı devletinin bu tehlikeleri gidermeye yönelik bir sistem kurma gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.⁷⁷

⁷² BMDHS, Md. 42/4.

⁷³ Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s. 184-186.

⁷⁴ Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s. 188.

⁷⁵ BMDHS, Md. 42/5.

⁷⁶ BMDHS, Md. 44.

⁷⁷ Satya N. Nandan, **a.g.m.**, s. 62.

3.3.2. Zararsız Geçiş Rejimi

BMDHS’de uluslararası boğazlar için asıl olarak transit geçiş rejimi öngörölmüşse de bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge ile bir ülkenin karasuyunu birbirine bağlayan uluslararası boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanmaya devam edileceğı kabul edilmektedir. KBBS’de olduğı gibi burada da uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçiş, kıyı devleti tarafından askıya alınamayacaktır.⁷⁸ Ayrıca BMDHS’de transit geçiş rejiminin uygulanması gereken boğazların bir devletin ana karası ile adası arasında yer alması ve bu adanın açığında benzer kolaylıklara sahip bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bulunması durumunda, söz konusu boğazlarda da zararsız geçiş rejiminin geçerli olacağı belirtilmektedir.⁷⁹

3.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı ve Tanımı

KBBS’de olduğı gibi BMDHS’de de ayırım yapılmaksızın tüm devletlerin zararsız geçiş hakkına sahip olduğı kabul edilmektedir.⁸⁰ Ayrıca BMDHS’de açıkça ifade edilmese de uluslararası boğazlarda uygulanacak zararsız geçiş hakkının savaş veya ticaret gemisi ayırımı yapılmaksızın tüm gemiler için tanındığını kabul etmek gerekir.

Yine KBBS ile aynı şekilde denizaltıları ve diğere su altı araçlarının da zararsız geçiş hakkı bulunmakta olup bu gemilerin su üstünden ve bayraklarını göstererek geçmeleri gerekmektedir.⁸¹ BMDHS’nin bir yeniliğı olarak nükleer güçle çalışan gemiler ile nükleer veya başka tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemilerin

⁷⁸ BMDHS, Md. 45/2.

⁷⁹ BMDHS, Md. 38/1 ve 45/1., BMDHS’de böyle bir istisna, Sözleşme’nin hazırlık safhasında İtalya’nın anakarası ile Sicilya’yı birbirine bağlayan Messina Boğazı sebebiyle İtalya’nın önerisiyle kabul edildi. Jon M. Van Dyke, **a.g.m.**, s. 194.

⁸⁰ BMDHS, Md. 17/1.

⁸¹ BMDHS, Md. 20.

geçiş i özel kurallara tabi kılınmaktadır. Buna göre bu gemilerin zararsız geçiş hakkını kullanırken uluslararası anlaşmalar gereği bulundurmaları gereken belgeleri taşımaları ve kendileri için öngörülen özel koruyucu önlemlere uygun şekilde geçişlerini gerçekleştirmeleri öngörülmektedir.⁸² Hava araçlarının ise KBBS’de olduğu gibi zararsız geçiş hakkının bulunmadığı kabul edilmelidir.

KBBS’de olduğu gibi BMDHS’de geçiş ve zararsızlık kavramları ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Buna göre geçiş, “iç sulara giriş yapmadan karasularından geçme veya iç sulara girme veya iç sulardan çıkma amacıyla karasularında seyrüsefer etmek” olarak ifade edilmektedir. Öte yandan zararsız geçiş hakkını kullanan bir geminin geçişini mümkün olduğunca çabuk ve kesintisiz gerçekleştirmesi gerekmektedir. Fakat tehlike durumları ve zorlayıcı nedenlerin gerektirdiği haller gibi bazı koşullarda geçiş yapan geminin durması veya demirlemesi mümkün olabilmektedir.⁸³

BMDHS’de KBBS ile aynı ifade kullanılarak zararsızlık olumsuz bir şekilde “geçişin kıyıdaş devletin barışına, güvenliğine ve düzenine zararlı olmaması”⁸⁴ şeklinde nitelendirilmektedir. Fakat KBBS’den farklı olarak BMDHS’nin 19. maddesinde zararsız geçişin hangi eylemleri içermemesi gerektiği ayrıntılı bir şekilde sıralanmaktadır. Buna göre; “kıyı devletinin egemenliği, toprak bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı kuvvet kullanılması veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunulması ya da Birleşmiş Milletler Şartı’nda yer alan uluslararası hukuk ilkelerinin herhangi bir şekilde ihlal edilmesi, herhangi bir silah kullanma veya deneme, kıyı devletinin savunma ve güvenliği hilafına bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir eylemde bulunma, kıyı devletinin savunma ve güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan herhangi bir propaganda eyleminde bulunma, herhangi bir hava aracının güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması, herhangi bir askeri aracın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması, kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı

⁸² BMDHS, Md. 23.

⁸³ BMDHS, Md. 18.

⁸⁴ BMDHS, Md. 19/1.

olarak herhangi bir malın, değerin veya kişinin yüklenmesi veya boşaltılması, bu sözleşmeye aykırı olarak kasten herhangi bir ciddi kirletme eyleminde bulunulması, herhangi bir balıkçılık faaliyetinde bulunulması, arama ve inceleme faaliyetinde bulunulması, kıyı devletinin iletişim sistemine veya tesisine müdahale etmeyi amaçlayan eylemlerde bulunulması, geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan herhangi başka bir faaliyette bulunulması” faaliyetleri zararsız geçişin kapsamı içerisinde yer almamaktadır.

Bazı yazarlar, BMDHS’de zararsız geçişi bozacak faaliyetlerin ayrıntılı bir şekilde sayılmasının nedeni olarak, kıyı devletlerinin geçişleri engelleme konusunda objektif olmasının ve yalnızca sayılan konularla sınırlı olarak zararsızlığın tanımlanmasının sağlanmasını göstermektedir.⁸⁵ Buna karşın BMDHS’de sayılmayan başka zararlı faaliyetlerin de geçişi zararsız olmaktan çıkarabileceğini iddia edenler de bulunmaktadır.⁸⁶ Nitekim başta son fıkra olmak üzere 19. maddede geniş bir şekilde yorumlanabilecek sübjektif ifadelerin bulunması ikinci iddiayı güçlendirmektedir.

BMDHS’de geçişin zararsız olmaması durumunda kıyı devletinin gerekli önlemleri alma hakkına sahip olduğu⁸⁷ belirtilse de bu önlemlerin neler olabileceği hakkında bir hüküm bulunmamaktadır. Buna rağmen kıyı devletinin alabileceği önlemlerin, ihlalle orantılı olarak belirleneceği ve geçiş yapacak geminin geçişini engellemeye kadar varabileceği savunulmaktadır.⁸⁸

3.3.2.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlülükleri

KBBS, kıyı devletinin geçişle ilgili kanun ve düzenleme yapabileceğini kabul etmekle beraber bunların hangi konularda yapılabileceğini açıklığa kavuşturmuş değildir. BMDHS’de ise kıyı devletinin kanun ve düzenleme yapabileceği konular tek

⁸⁵ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 259.

⁸⁶ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 31.

⁸⁷ BMDHS, Md. 25/1.

⁸⁸ Deniz Kızılsümer, **a.g.m.**, s. 260.

tek sayılmaktadır. Buna göre kıyı devleti; “Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, seyrüsefer yardım ve olanakları ile diğer olanak ve tesislerin korunması, kablo ve boru hatlarının korunması, deniz canlılarının korunması, kıyı devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi, kıyı devletinin çevresinin korunması ve bu bağlamda kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altında tutulması, denizle ilgili bilimsel araştırmalar ve hidrografik incelemeler, kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi.”⁸⁹ konularında kanun ve düzenleme yapabilecektir.

BMDHS’de kıyı devletinin düzenleme yapabileceği konu başlıkları tek tek sayılsa da düzenleme yapılabilecek konuların sadece bunlarla sınırlı olmadığı da savunulmaktadır.⁹⁰ Öte yandan kıyı devletinin yapacağı düzenlemelerle zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiden vergi alması mümkün değildir. Fakat kıyı devleti tarafından özel olarak verilen hizmetler karşılığında gemiler arasında ayırım yapılmaksızın ücret istenebilecektir.⁹¹ Kıyı devleti, bu konularla ilgili uygulamaya koyduğu kanun ve düzenlemeleri uygun bir şekilde duyurmak zorundayken geçiş yapan gemilerin ise bu kanun ve düzenlemelere ve denizde çatmayı önlemeye yönelik genel kabul gören uluslararası düzenlemelere uymaları gerekmektedir.⁹²

Kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine uyulmaması durumunda kıyı devletinin hangi önlemleri alabileceği KBBS’de olduğu gibi BMDHS’de de yer almamaktadır. Fakat bu durumda kıyı devletinin, ticaret gemileri üzerinde hukuki yargılama yetkisini kullanabileceği ve bu kapsamda söz konusu gemileri tutuklayabileceği ve haczedebileceği savunulabilecektir.⁹³ Buna karşın kıyı devleti, dokunulmazlıkları gereği savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemileri için herhangi bir önlem alamayacaktır. Kıyı devletinin bu durumda

⁸⁹ BMDHS, Md. 21.

⁹⁰ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 262.

⁹¹ BMDHS, Md. 26.

⁹² BMDHS, Md. 21/3 ve 21/4.

⁹³ BMDHS, Md. 28/2.

yapabileceği tek şey, öncelikle bu gemileri uyarmak ve bu uyarı dikkate alınmadığında söz konusu gemilerin karasularını terk etmesini istemek olacaktır.⁹⁴ Öte yandan BMDHS’de yer alan yeni bir hüküm ile savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine uymaması sonucu ortaya çıkan zarardan söz konusu gemilerin bayrak devletinin sorumlu tutulacağı da kabul edilmektedir.⁹⁵

BMDHS’de benimsenen yeni bir kural ile kıyı devletinin, seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla seyir yolları ve trafik ayırım şemaları belirleyebileceği kabul edilmiştir. Bununla birlikte kıyı devletinin, bu yetkisini kullanırken yetkili uluslararası örgütün tavsiyelerini, geleneksel olarak uluslararası ulaşımında kullanılan herhangi bir kanalın varlığını, belirli gemilerin ve kanalların kendine özgü özelliklerini ve son olarak trafiğin yoğunluğunu dikkate alması gerekmektedir.⁹⁶ Dikkat edilirse transit geçiş rejimi kapsamında uygulamaya koyulabilen seyir yolları ve trafik ayırım şemalarının, yetkili uluslararası örgütün onayından geçirilmesi zorunlu tutulmaktayken zararsız geçiş kapsamında böyle bir zorunluluk bulunmamakta ve sadece söz konusu örgütün tavsiyelerinin dikkate alınması yeterli olmaktadır. Dolayısıyla burada uygulamaya koyulacak seyir yolları ve trafik ayırım şemaları hakkında son kararı kıyı devletinin kendisi verecektir.

BMDHS’de kıyı devletinin zararsız geçiş yapan gemiler üzerinde kullanabileceği yargılama yetkisi KBBS ile benzer bir şekilde düzenlenmektedir. Bu yüzden KBBS’nin zararsız geçiş yapan gemilerin yargılanması konusunda öngördüğü kurallar burada da geçerli olmaktadır. Ayrıca KBBS’de olduğu gibi zararsız geçiş kapsamında kıyı devleti zararsız geçişi engelleyemeyecek, geçişi engelleme anlamına gelecek gereklilikler öne süremeyecek ve gemiler arasında ayırım yapamayacaktır. Bunun yanında kıyı devleti, bilgisi dahilindeki seyir güvenliğine ilişkin tehlikeleri uygun bir şekilde duyurmak zorundadır.⁹⁷

⁹⁴ BMDHS, Md. 30.

⁹⁵ BMDHS, Md. 31.

⁹⁶ BMDHS, Md. 22.

⁹⁷ BMDHS, Md. 24/1 ve 24/2.

3.3.3. Özel Bir Sözleşme ile Belirlenen Geçiş Rejimleri

3.3.3.1. Genel Olarak

BMDHS’de uluslararası ulaşımında yararlanılan boğazlarla ilgili olan hükümlerin, geçiş rejimi tamamen veya kısmen uzun süreden beri uygulanmakta olan bir uluslararası sözleşmeyle belirlenmiş olan boğazları etkilemeyeceği belirtilmektedir.⁹⁸ Daha önce değinildiği üzere sözü edilen bu boğazlar da uluslararası hukukta uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir. Uluslararası hukukta bu türden boğazlarda uygulanan geçiş rejimi ise *ad hoc* geçiş rejimi veya *sui generis* geçiş rejimi olarak adlandırılmaktadır.⁹⁹

BMDHS’de yer alan ifade hangi boğazların bu kapsama gireceği konusunda tartışmaya açık olsa da bu boğazlardan olduğu genel kabul gören boğazlar; Türk Boğazları, Danimarka Boğazı, Aaland Boğazı ve Macellan Boğazı’dır.¹⁰⁰ Bilindiği gibi Türk Boğazları’ndaki geçiş rejimi 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Danimarka, Macellan ve Aaland Boğazları’ndaki geçiş rejimleri ise sırasıyla 1857, 1881 ve 1921 tarihli çok taraflı sözleşmelerle düzenlenmiştir. Bu boğazların yanı sıra İngiltere ile Fransa’nın 1904 yılında yayınladıkları ortak bildiriye dayanılarak Cebelitarık Boğazı’nı ve 1979 yılında Mısır ile İsrail arasındaki Barış Anlaşması’na konu olan Tiran Boğazı’nı da bu boğazlar arasında gösterenler bulunmaktadır.¹⁰¹ Ortak bir özellik olarak söz konusu boğazlarda uygulanan geçiş rejiminin, zararsız geçiş rejimine nazaran geçiş yapan gemilere daha fazla geçiş özgürlüğü tanıdığı iddia edilse de¹⁰² Türk Boğazları’nda uygulanan geçiş rejiminde

⁹⁸ BMDHS, Md. 35.

⁹⁹ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 271, William L. Schachte, **a.g.e.**, s. 32.

¹⁰⁰ Hugo Caminos, “Categories of International Straits Excluded from the Transit Passage Regime Under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea,” **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, Ed. Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 583-585.

¹⁰¹ Hugo Caminos, **a.g.m.**, s. 583-586.

¹⁰² Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 48.

olduğu gibi geçiş yapacak gemilerin geçişini zararsız geçişten daha fazla kısıtlayan geçiş rejimleri de bulunmaktadır.

Bu boğazlarla ilgili bilinmesi gereken başka bir konu ise söz konusu boğazlardaki geçiş rejimini belirleyen uluslararası sözleşmelere taraf olmayan üçüncü devletlerin bu sözleşme ile belirlenen geçiş kurallarına uymalarının gerekmesidir. Çünkü uluslararası hukukta rızaları olmasa bile bir anlaşmaya taraf olmayan devletlerin bir işlem gerekmezsin bu anlaşmayla bağlandıkları durumlar olabilmektedir. Objektif durum yarattığı kabul edilen bu anlaşmaların konularından bir tanesi de, uluslararası önemi haiz su alanlarının statüsüdür ki uluslararası boğazlar da bu su alanlarından bir tanesini oluşturmaktadır.¹⁰³

Bu boğazlarda uygulanan geçiş rejimiyle ilgili karşılaşılabilecek en yaygın sorun ise geçiş rejimini belirleyen uluslararası sözleşmede geçiş kurallarıyla ilgili bir boşluk bulunması durumunda bu boşluğun nasıl doldurulması gerektiğidir. Bu konuda öğretide bir fikir birliği bulunmamakla beraber karşılaşılabilecek boşlukların her geçiş rejiminin kendi koşulları ve özellikleri çerçevesinde doldurulmasının daha doğru olacağı düşünülmektedir.¹⁰⁴

3.3.3.2. Türk Boğazları

Bilindiği gibi Türk Boğazları'ndaki geçiş rejimi çok taraflı bir sözleşme olan 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmektedir. Bu geçiş rejimi, *ad hoc* veya *sui generis* geçiş rejimleri olarak adlandırılan kendine özgü kurallardan oluşan özel bir geçiş rejimidir. Dolayısıyla Türk Boğazları, uluslararası toplum tarafından BMDHS'de geçiş rejimi kısmen veya tamamen uzun süreli bir özel sözleşme ile düzenlenen boğazlardan biri olarak kabul edilmektedir.

Türk Boğazları'nın bu tür boğazlardan kabul edilmesinin en önemli sonucu BMDHS'de belirtildiği üzere başta transit geçiş ve zararsız geçiş kuralları olmak

¹⁰³ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 90.

¹⁰⁴ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 51.

üzere uluslararası hukukta uluslararası boğazlar için öngörülen kuralların, Türk Boğazları'nda uygulanmakta olan geçiş rejimini etkilemeyecek olmasıdır. Bunun yanında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin objektif statü yaratan anlaşmalardan biri olması¹⁰⁵ sebebiyle bu Sözleşme'ye taraf olmayan üçüncü devletler de taraf devletler gibi Sözleşme ile belirlenen geçiş kurallarına uymakla yükümlüdürler.

Öte yandan uluslararası boğazlardan biri olduğu kabul edilen Türk Boğazları'nın, bu kabul sebebiyle hukuki statüsünde bir değişiklik olmadığına da hatırd tutulması gerekir. Uluslararası hukukta ve BMDHS'de benimsendiği üzere bir boğazın uluslararası boğaz olarak kabul edilmesi, bu boğazdaki su alanlarının hukuki statüsünü ve bu boğaza kıyısı olan devletin sözü edilen boğazın su alanlarındaki egemenlik ve yetkilerini etkilememektedir. Burada etkilenen tek durum söz konusu boğazda uygulanacak geçiş rejimidir. Yani uluslararası boğaz terimi, söz konusu boğazın hukuki statüsüne ilişkin değil geçiş rejimine ilişkin bir terimdir.

Bu nedenle Türk Boğazları terimi de geçiş rejimine ilişkin bir ifade olup Türk Boğazları'ndaki su alanlarının hukuki statüsünü değiştirmemektedir. Dolayısıyla Türk Boğazları içerisindeki su alanlarını oluşturan Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hukuki varlıkları devam etmektedir.¹⁰⁶ Bu bağlamda İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hukuki statüsüne bakıldığında; her iki kıyının aynı devlete ait olduğu uluslararası boğazlarda söz konusu boğazın genişliği, kıyı devletinin karasuları genişliğinin iki katını aşmadığı takdirde bu boğaz sularının kıyı devletinin karasuları olduğu kabul edilmektedir.¹⁰⁷ Bu nedenle uluslararası hukuka uygun olarak Türkiye'nin karasularının genişliği ilke olarak altı deniz mili olarak belirlendiği¹⁰⁸ ve Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın genişliği bir mil dolaylarında olduğu için¹⁰⁹ her iki boğazda yer alan suların Türkiye'nin karasuları olarak kabul edilmesi gerektiği söylenebilir. Bu durumda Türkiye, Montrö Boğazlar

¹⁰⁵ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 59.

¹⁰⁶ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 268-271.

¹⁰⁷ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 269.

¹⁰⁸ "Türk Karasuları Kanunu," **Resmi Gazete**, 29 Mayıs 1982.

¹⁰⁹ James C. F. Wang, **a.g.e.**, s. 87.

Sözleşmesi'nin öngördüğü geçiş kurallarına aykırı olmamak kaydıyla uluslararası deniz hukukunun karasuları için kıyı devletlerine verdiği egemenlik yetkilerini İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda kullanmaya devam edebilecektir.

Tamamen Türkiye toprakları içerisinde yer alan ve iki boğaz ile açık denizlere bağlanan Marmara Denizi'nin ise tarihsel olarak Türkiye'nin bir iç denizi olduğu kabul edilmektedir. Bu durum Türkiye tarafından Montrö Boğazlar Konferansı'nda açıkça ifade edilmiş ve Türkiye'nin bu tezine karşın herhangi bir itiraz söz konusu olmamıştır.¹¹⁰ Dolayısıyla yine aynı şekilde Montrö Sözleşmesine aykırı düşmemek kaydıyla Türkiye, uluslararası deniz hukukunun Marmara Denizi için kendisine tanıdığı yetkileri kullanabilecektir.

¹¹⁰ Gündüz Aybay ve Nilüfer Oral, "Turkish Authority to Regulate Passage of Vessels Through the Turkish Straits," **Perceptions**, C. III, S. 2, Temmuz-Ağustos 1998, s. 87.

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE BOĞAZLAR VE İLİŞKİLERDEKİ YERİ

1. OSMANLI DÖNEMİ

İstanbul'un fethiyle Boğazlar, Osmanlı Devleti'nin egemenliği altına girdi ve geçiş rejimi münhasıran Osmanlı Devleti tarafından belirlenmeye başladı. Boğazlar, yıkılışına kadar Osmanlı Devleti'nin egemenliğinde kaldı fakat 18. yüzyılın sonundan itibaren geçiş rejiminin belirlenmesi Osmanlı Devleti'nin münhasır yetkisinden çıktı. Bu tarihten sonra başta Rus Çarlığı olmak üzere dönemin güçlü devletleri Boğazlar'da uygulanan geçiş rejimini kendi çıkarları doğrultusunda değiştirmeye çalıştı. 19. yüzyılın ortalarına doğru ise Boğazlar ve burada uygulanacak geçiş rejimi daha da önem kazandı ve bu önemli su yolu üzerindeki rekabet, geçiş rejimine ilişkin çok taraflı sözleşmelerin kabul edilmesiyle sonuçlandı.

1.1. Boğazlar Üzerinde Osmanlı-Rus Mücadelesi

Boğazlar'ın Osmanlı Devleti'nin münhasır egemenliği altına girmesiyle beraber genel ilke olarak yabancı devletlere ait savaş ve ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi yasaklandı. Kapalılık ilkesi olarak adlandırılan bu ilke savaş gemileri için mutlak olarak uygulanırken, 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması'na kadar ticaret gemileri için bazı küçük istisnalarla uygulandı. Örneğin Fransa ve Venedik, İstanbul Limanı'na varmak üzere Boğazlar'dan geçme iznini elde edebildiler. Fakat bu devletlere Karadeniz'e girme izni hiçbir zaman verilmedi.¹¹¹

15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Büyük İvan liderliğinde Rus Prenslikleri arasında ulusal birlik oluşturulmaya başlandı. 16. yüzyılın başlarında ise merkezi yönetimin Prenslikleri kontrol edebilir hale geldiği güçlü bir Çarlık rejimi kurulmuş oluyordu. 16. yüzyılın ortalarından 18. yüzyılın başlarına kadar Çarlık

¹¹¹ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 82.

Rusyası öncelikle doğuya doğru genişleme gösterip geniş bir coğrafyaya hakim oldu. 18. yüzyılda ise öncelikle I. Petro ve daha sonra Büyük Katerina zamanında Rus Çarlığı, batıya doğru genişleme gösterdi ve aynı zamanda Batılı tarzda bir devlet yönetimi benimsemeye başladı.¹¹²

18. yüzyılda Rus Çarlığı, toprakları Kuzey Denizi'nden Pasifik'e ve Bering Boğazı'ndan Kafkaslar'a kadar uzanan büyük, güçlü ve modern bir Avrupa imparatorluğu haline geldi. Fakat Rus Çarlığı'nın Avrupa'nın diğer sömürgeci devletleri arasına katılmasının ve daha da güçlenmesinin önünde bir engel bulunuyordu. Bu engel, büyük ölçüde kara ülkesi olan Rus Çarlığı'nın deniz ticareti için açık denizlere açılan uygun bir çıkış yoluna sahip olmamasıydı. Buna imkan tanıyan Baltık Denizi, buzlanma yüzünden aylarca kapalı kalmakta ve ayrıca bu denize kıyıdaş başka Avrupalı ülkeler (İsveç ve Danimarka) bulunmaktaydı.¹¹³ Diğer bir çıkış yolu olan Karadeniz ve Boğazlar ise Osmanlı Devleti'nin kontrolünde bulunmaktaydı ve bu devletin giderek güç kaybetmesi Rus Çarlığı için bir fırsat oluşturmaktaydı.

Bu fırsatı değerlendirmeye çalışan Rus Çarlığı ile Osmanlı Devleti arasında 17. yüzyılın sonlarına doğru yoğun bir mücadele başladı. İki devlet arasında yaşanan dört büyük savaşın (1695–1696, 1711, 1735–1739, 1768–1774) ardından¹¹⁴ Rus Çarlığı, 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması ile hedefine ulaşmayı başardı. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı'na ait ticaret gemilerinin Karadeniz'i ve Boğazlar'ı serbestçe kullanmasına izin vermek zorunda kaldı. Üstelik Osmanlı Devleti, Avrupalı güçlerin baskısıyla Rus Çarlığı'na tanıdığı bu hakkı daha sonra ikili anlaşmalarla başta Avusturya (1784), İngiltere (1799), Fransa (1802) ve Prusya

¹¹² Oral Sander, **Siyasi Tarih 1918–1994**, Ankara, İmge Kitabevi, 13. B., 2005, s. 117-119.

¹¹³ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 16.

¹¹⁴ Bruce W. Menning, “Russo-Turkish Wars,” **Encyclopedia of Russian History**, Ed. James R. Millar, New York, Thompson Gale, 2004, s. 1336.

(1806) olmak üzere diğer Avrupalı devletlere de tanındı.¹¹⁵ Böylece Boğazlar'da uygulanan kapalılık ilkesi ticaret gemileri için son bulmuş oluyordu.

Napolyon 1798 yılında Mısır'ı işgal edince Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı'ndan yardım istedi. Yapılan İstanbul Anlaşması ile Fransızlar'ı işgal ettikleri yerlerden çıkarmak üzere Rus donanmasının Boğazlar'dan geçmesine izin verildi. Ayrıca 1805 yılında imzalanan İttifak Anlaşması ile Rus donanmasına ikmal sağlamak için barış zamanında da Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi kabul edildi.¹¹⁶ Kapalılık ilkesinin savaş gemileri açısından son bulması da böylece gerçekleşmiş oldu.

Ardından Rus Çarlığı'nın Fransa ile Boğazlar'ın kendisine verilmesi konusunda görüşme yaptığını öğrenen Osmanlı Devleti, bu girişimi etkisiz kılmak için İngiltere ile 1809 yılında Kale-i Sultaniye Anlaşması'nı imzaladı. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, barış zamanında Boğazlar'ı hiçbir devletin savaş gemisine açmama yükümlülüğü altına girdi.¹¹⁷ İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile böyle bir anlaşma yapmasının nedeni, Boğazlar'ı ele geçiren Rusya'nın Akdeniz'e inerek İngiltere'nin başta Hindistan olmak üzere sömürgeleriyle olan ticaretini engelleyebileceğini düşünmesiydi.¹¹⁸

Osmanlı Devleti ile Rus Çarlığı arasında yaşanan savaş sonucunda 1829 yılında iki devlet arasında imzalanan Edirne Anlaşması ile de Osmanlı Devleti, kendisiyle savaş halinde olmayan tüm devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin verdi.¹¹⁹ Böylece Osmanlı Devleti, iki taraflı bir anlaşma ile ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile ilgili genel bir yükümlülük altına girmiş oldu.

¹¹⁵ Nihan Ünlü, "The Legal Regime of the Turkish Straits," **International Straits of the World**, Ed. Gerard J. Mangone, New York, Martinus Nijhoff Publishers, 2002, s. 28.

¹¹⁶ Oral Sander, **a.g.e.**, s. 296.

¹¹⁷ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 47-48.

¹¹⁸ Hans-Ulrich Scupin "1815 to World War I," **Encyclopedia of Public International Law**, Ed. Rudolf Dolzer, Robert E. Hollweg, Steven Less, Peter Macalister-Smith, Ann Rustemeyer, Anne M. Trebilcock, Alfred Maurice de Zayas, Amsterdam, Elsevier Science Publishers, 1984, s. 188.

¹¹⁹ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 179.

Son olarak, Rus Çarlığı'nın Mehmet Ali Paşa isyanının bastırılmasına yardımcı olması karşılığı imzalanan 1833 tarihli Hünkâr İskelesi Anlaşması ile Osmanlı Devleti, Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine izin verirken¹²⁰ Rus Çarlığı dışındaki yabancı devletlerin savaş gemilerinin geçişine izin vermemekle yükümlü hale geldi.¹²¹ Kuşkusuz bu durum Rusya için Boğazlar'a egemen olmak dışında Boğazlar'da uygulanabilecek en iyi geçiş rejimiydi. Çünkü Rus Çarlığı, ülkesine dışarıdan gelecek bir saldırıya karşı koruma sağlamış olurken kendi donanmasını Akdeniz'e serbest bir şekilde gönderebilecekti.

Özetle bu dönemde Rus Çarlığı'nın öncelikli amacı, Boğazlar'ı ele geçirmek ve geçiş rejimini bizzat kontrol etmektir. Eğer bu yapılamıyorsa en azından Karadeniz'e yabancı savaş gemilerinin girmesini engelleyen ve Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçiş yapmasını sağlayan bir geçiş rejimi tesis edilmeliydi.¹²²

1.2. Boğazlar'ın Çok Taraflı Sözleşmelere Konu Olması

19. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti, gelişmekte olan kapitalist dünya sistemi içerisinde yarı sömürgeleşmiş bir ülke haline gelmeye başladı. Bu bağlamdaki en önemli gelişme, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1838 tarihli Balta Limanı Anlaşması ile Osmanlı Devleti'nin gümrük vergilerini indirmeyi kabul etmek zorunda kalmasıydı. Böylece sanayileşen İngiltere, hammadde ihtiyacını karşılamak ve üretim fazlası sanayi ürünlerini satabilmek için büyük bir pazara sahip oluyordu.¹²³ Bunun sonucunda İngiltere, bu dönemde kendisi için bu denli öneme sahip Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunmasını istemekteydi.

¹²⁰ J. C. Hurewitz, "Russia and the Turkish Straits: A Revaluation of the Origins of the Problem," **World Politics**, C. 14, S. 4, Temmuz 1962, s. 610.

¹²¹ Micheal Kort, **A Brief History of Russia**, New York, Facts On File, 2008, s. 92.

¹²² Rıfıkı Salim Burçak, "İkinci Cihan Savaşında Boğazlar Meselesi," **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C. II, S. 1-2, 1947, s. 195.

¹²³ Candan Badem, "The Ottoman Crimean War (1853-1856)," **The Ottoman Empire and Its Heritage**, Ed. Suraiya Faroghi ve Halil İnancık, Leiden, Brill, C. 44, 1970, s. 58.

İngiltere'nin 19. yüzyılda böyle bir politika izlemesinin bir başka nedeni ise güç dengesini koruma çabasıydı. 18. yüzyılda İngiltere, Fransa'ya karşılık olarak Rus Çarlığı'nın güç kazanmasını istiyor ve Osmanlı Devleti'nden toprak kazanmasına göz yumuyordu. Fakat 18. yüzyılın sonlarına doğru Rus Çarlığı'nın giderek gücünü arttırması, İngiltere için bu devletin bir tehdit olarak görülmesine neden oldu. Bunun sonucunda İngiltere, güç dengesi politikası gereği Rus yanlısı politikasından vazgeçerek Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumaya yönelik bir dış politika anlayışını kabul etti.¹²⁴ Ayrıca daha önce de değinildiği üzere Rus Çarlığı'nın Hünkâr İskelesi Anlaşması ile Boğazlar'dan geçişle ilgili önemli ayrıcalıklar elde ederek Akdeniz'e serbestçe geçebilmeye başlaması, Hindistan ile bağlantısı nedeniyle İngiltere'yi kaygılandırmaktaydı.

Dolayısıyla İngiltere, Rus Çarlığı'nın Osmanlı Devleti ve Boğazlar üzerinde daha fazla güç kazanmasını ve Rus savaş gemilerinin Akdeniz'e inmesini engellemeye çalışan bir politika izlemeye başladı. Bunun gerçekleşmesi için Osmanlı Devleti ile Mısırlı Mehmet Ali Paşa arasında 1839 yılında yaşanan ikinci savaş İngiltere için bir fırsat yarattı.¹²⁵ Savaş sonunda toplanan Londra Konferansı'nda Osmanlı Devleti, Rusya, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya arasında 1841 tarihinde Londra Boğazlar Sözleşmesi imzalandı. Bu sözleşme ile Boğazlar'ın barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı ilkesi kabul edildi.¹²⁶ Böylece Boğazlar'dan geçiş rejimi ilk defa çok taraflı bir uluslararası sözleşmeyle düzenlenmiş oluyordu.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti ve Boğazlar'a yönelik bu şekildeki politikasına karşın Rus Çarlığı, iyice gücünü yitiren Osmanlı Devleti'nin her an parçalanabileceğini düşünüyor ve parçalanma sonrasında ülke topraklarının nasıl paylaşılması gerektiği hakkında bir anlaşma yapılması gerektiğine inanıyordu. Bu bağlamda Rus Çarlığı, 1833 tarihindeki Hünkâr İskelesi Anlaşması'ndan hemen sonra Doğu Sorunu olarak adlandırılan bu sorunu öncelikle Avusturya ile görüştü.

¹²⁴ Oral Sander, **a.g.e.**, s. 206.

¹²⁵ Oral Sander, **a.g.e.**, s. 296-302.

¹²⁶ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 10-11.

Bu görüşmeden bir sonuç alamayan Rus Çarlığı, daha sonra İngiltere ile görüşmeye başladı. Ona göre Avrupa'nın en büyük deniz gücü olan İngiltere ile en büyük kara gücü olan Rus Çarlığı, Avrupa'nın hasta adamına ne yapılacağı hakkında karar verebilirlerdi.¹²⁷ Fakat değinildiği üzere İngiltere, bu dönemde Rusya'nın düşündüğünün tam tersine bir politika izlemekteydi.

Avusturya ve İngiltere'den beklediği desteği göremeyen Rus Çarlığı, 19. yüzyılın ortalarından itibaren Boğazlar da dahil olmak üzere Osmanlı topraklarını ele geçirmek için çabalarını arttırdı. Bu doğrultuda 1854 yılında Rusların Sinop'taki Osmanlı donanmasını yakması üzerine Osmanlı Devleti ile Rus Çarlığı arasında Kırım Savaşı olarak adlandırılan yeni bir savaş başladı. İngiltere ve Fransa'nın da Osmanlı Devleti yanında katıldığı bu savaşı Rus Çarlığı kaybetti.¹²⁸ Kırım Savaşı sonunda imzalanan 1856 tarihli Paris Anlaşması, Boğazlar'ın barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık olmasını ve savaş gemilerine kapalı olmasını öngördü. Bu Anlaşma ile ayrıca Rus Çarlığı ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de donanma bulundurması yasaklandı.¹²⁹ Kırım Savaşı, Rusya'nın güvenliği ve savunması için Boğazlar'ın ne kadar kritik bir konumda olduğunu bir kez daha gösterdi. Çünkü İngiliz ve Fransız savaş gemileri, Boğazlar yoluyla Karadeniz'e geçerek Rus Çarlığı'na saldırmıştı. Dolayısıyla bu savaştan sonra Rus Çarlığı için Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması daha da önem kazandı.

1871 tarihli Londra Sözleşmesi ile Paris Anlaşması'nda kabul edilen geçiş rejimi teyit edildi. Ayrıca Alman-Fransız savaşının yarattığı kargaşa içerisinde Rus Çarlığı, bu Sözleşme ile Karadeniz'in askersizleştirilmesi ve silahsızlandırılması ile ilgili hükümlerin kaldırılmasını da başardı.¹³⁰ Böylece Rus Çarlığı ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de tekrar donanma bulundurmasının yolu açılmış oldu.

¹²⁷ Candan Badem, **a.g.e.**, s. 69.

¹²⁸ Oral Sander, **a.g.e.**, s. 308.

¹²⁹ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 49.

¹³⁰ Rıfki Salim Burçak, **a.g.m.**, s. 195.

Sözleşme ile ayrıca Osmanlı Devleti'nin barış zamanında dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerine Boğazlar'dan geçme izni verebileceği de kabul edildi.¹³¹

Rus Çarlığı'nın Balkanlar'da ilerlemesi sonucu çıkan savaş neticesinde Rus Çarlığı ile Osmanlı Devleti arasında ilk olarak Ayastefanos ve daha sonra İngiltere ve Avusturya'nın baskısıyla 1878 tarihinde Berlin Anlaşması imzalandı.¹³² Bu anlaşmada 1871 tarihli Londra Sözleşmesi'nin Boğazlar ile ilgili hükümlerinin korunacağı kararlaştırıldı. Böylece ticaret gemilerine geçiş özgürlüğü ve barış zamanında savaş gemilerine kapalılık ilkeleri, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Boğazlar'da uygulanan geçiş rejiminin temelini oluşturdu.¹³³

Berlin Anlaşması sonrasında da Boğazlar ve Karadeniz konusu Türk-Rus ilişkilerinin temel meselesi olmayı sürdürdü. Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalı olması her he kadar Rusya'nın güvenliği ve savunması için fayda sağlamaktaysa da Rus Çarlığı, kendi donanmasını Karadeniz dışına çıkaramıyordu. Nitekim 1904-1905 yıllarındaki Rus-Japon Savaşı'nda Rus Çarlığı, Karadeniz'deki donanmasını Boğazlar'dan geçirerek savaş bölgesine gönderememişti. Öte yandan başta tahıl olmak üzere Rus tarım ürünlerinin Avrupa'ya pazarlanmasında Boğazlar, Rus Çarlığı için kritik bir işlev görmeye devam etmekteydi. Bu yüzden Rus Çarlığı, İstanbul ve Boğazlar'ı tamamen ele geçirmeyi planlıyor ve bunun için uygun zamanı kolluyordu.¹³⁴ Rus Çarlığı için uygun zaman, yaklaşmakta olduğunu düşündüğü büyük savaştı. Rus Çarlığı, yaklaşan savaş öncesinde Osmanlı Devleti ile karşı saflarda yer alacaklarını planlıyor ve bu durumun Boğazlar üzerinde Rus kontrolünün sağlanması için bir fırsat olacağını düşünüyordu.¹³⁵

¹³¹ Hugh Seton Watson, **The Decline of Imperail Russia 1855-1914**, New York, Frederick A. Praeger, 9. B., 1965, s. 96.

¹³² Oral Sander, **a.g.e.**, s. 313-315.

¹³³ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 86-87.

¹³⁴ Yuluğ Tekin Kurat, "1878-1919 Arasında Türk-Rus İlişkileri," **Tarih Araştırmaları Dergisi**, Ankara, S. 16, s. 133-135.

¹³⁵ Yuluğ Tekin Kurat, **a.g.m.**, s. 135-136.

Berlin Konferansı sonrasında, İngiltere'nin Osmanlı Devleti ve Boğazlar'a yönelik politikası değişti. Kıbrıs ve Mısır'ı ele geçiren İngiltere, artık Rus donanmasının Akdeniz'e geçmesinden eskisi kadar çekinmiyor ve kendisinin Karadeniz'e girememesinin daha büyük bir kayıp olduğunu düşünerek kendi savaş gemilerinin serbestçe Karadeniz'e girebileceği bir geçiş rejiminin Boğazlar'da uygulanmasını savunmaya başlıyordu.¹³⁶ Bu doğrultuda 1900'lü yılların hemen başında İngiltere, Rus Çarlığı'nın Boğazlar'dan geçerek Akdeniz'e girmesinin artık öncelikli tehditler arasında görmediği kararını aldı.¹³⁷ Bu kararın ardından İngiltere ile Rus Çarlığı 1907 yılında Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçme konusunun Osmanlı Devleti ile müzakere edilmesine ilişkin bir anlaşmaya vardılar. İngiltere'nin Rus Çarlığı ile böyle bir anlaşmaya varmasının sebebi Almanya'ya karşı Rusların işbirliğini kazanmaktı. Fakat Balkan Savaşları nedeniyle bu anlaşma uygulamaya koyulamadı.¹³⁸

1.3. I. Dünya Savaşı'nda Boğazlar

I. Dünya Savaşı'nın öncesinde Osmanlı Devleti, her ne kadar Almanya'ya yakın görünse de savaşın başlarında 3 Ağustos 1914'te tarafsızlığını ilan etti ve savaş gemilerinin geçişini engellemek üzere Boğazlar'ın her iki girişine mayın döşedi. Ticaret gemileri ise, mayınlı olmayan sınırlı bir alandan geçiş yapabiliyordu. Daha sonra Osmanlı Devleti, bu geçişlerin sadece gündüz yapılabilmesini kararlaştırdı. Bu durum Boğazlar'dan geçişleri yavaşlatıp aksamalara yol açınca Osmanlı Devleti yoğun eleştiri almaya başladı.¹³⁹

Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını ilan etmesinden hemen sonra Goeben ve Breslev adında iki Alman savaş gemisi 10 Ağustos 1914'te Boğazlar'a giriş yapınca İtilaf devletleri bu geçişin ilgili anlaşmalara aykırı olduğunu iddia etti. Bunun üzerine

¹³⁶ Mensur Akgün, "Great Powers and the Straits: From Lausanne to Montreux," **The Turkish Yearbook of International Relations**, S. 24, 1994, s. 59.

¹³⁷ Oral Sander, **a.g.e.**, s. 381.

¹³⁸ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 13.

¹³⁹ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 32.

Osmanlı Devleti bu gemileri satın aldığını ilan ederek hukuki bir ihlalin olmadığını ileri sürdü. İhlalin olup olmadığı tartışılırken sözü edilen gemilerin de içinde bulunduğu Osmanlı-Alman donanması, Ekim 1914'te Rus kıyılarını bombardımana tutunca Osmanlı Devleti'ne karşı Rusya, İngiltere ve Fransa savaş ilan ettiler. Osmanlı Devleti böylece savaşa girmiş oldu ve savaş boyunca Boğazlar'ı geçişlere kapalı tuttu.¹⁴⁰ Boğazlar'ın kapalı kalması sonucu Rus Çarlığı'na yardım götürülememesi; Rus Çarlığı'nın savaştan çekilmesine, bu ülkede devrimin başarı kazanmasına ortam hazırlanmasına ve İtilaf devletlerinin gücünün kırılarak savaşın uzamasına neden oldu. Böylece savaş sırasında Boğazlar'ın önemi bir kez daha görülmüş oldu.

Boğazlar, savaş sırasındaki gizli bir anlaşmaya da konu oldu. İngiltere, Fransa ve Rusya arasında 1915 yılında varılan mutabakata göre ticaret gemilerine tam geçiş özgürlüğü tanınıyor ve İstanbul'daki limanlar ticarete açık olmak şartıyla tüm Boğazlar Bölgesi Rusya'ya bırakılıyordu.¹⁴¹ İngiltere'nin böyle bir anlaşma ile Boğazlar'ı Rus Çarlığı'na bırakmaya karar vermesinin nedeni, daha önce de ifade edildiği üzere Almanya'nın artan gücüne karşı Rusya'nın bir denge unsuru olarak kullanılabileceğini düşünmesiydi.¹⁴² Fakat Rusya'da Bolşevik devrimin başarılı olması sebebiyle bu anlaşmanın uygulanması mümkün olmadı.

Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Anlaşması'nın imzalanmasıyla Osmanlı Devleti resmen savaştan çekilmiş olurken İstanbul ve Boğazlar Bölgesi de İngilizler tarafından işgal edildi.¹⁴³ Daha sonra imzalanan Sevr Barış Anlaşması'nda Boğazlar'ın savaşta ve barışta tüm devletlerin savaş ve ticaret gemileri ile uçaklarına açık olması kararlaştırıldı. Bunun yanında Boğazlar'dan geçişi denetlemek üzere Osmanlı Devleti'nin içerisinde ayrı bir bayrak ve bütçeye sahip olacak uluslararası bir komisyonun kurulması da öngörüldü. Ayrıca Sözleşme ile silahtan arındırılmış bir Boğazlar Bölgesi oluşturuldu. Boğazlar Bölgesi'nde egemenlik yetkisinin

¹⁴⁰ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 32.

¹⁴¹ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 26.

¹⁴² Oral Sander, **a.g.e.**, s. 381.

¹⁴³ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 26.

Osmanlı Devleti tarafından kullanılacağı söylene de bölgenin askeri olarak yalnızca İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından kullanılabileceği kabul edildi.¹⁴⁴ Boğazlar ile ilgili temel hatları bu şekilde olan Sevr Barış Anlaşması, Türk Kurtuluş Savaşı'nın başarıya ulaşması ile geçerlilik kazanmadı. Dolayısıyla Boğazlar'a ilişkin bu hükümler de uygulanmadı.

2. CUMHURİYET DÖNEMİ

2.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

Bolşevik devrimin yaşandığı 1917 yılı sonrasında ve 1920'li yılların başında Sovyet Rusya, Boğazlar'ın tüm devletlerin savaş gemilerine kapalı olmasını istemekteydi.¹⁴⁵ Sovyetler'in bu isteğinin nedeni, yeni kurulan ve iç savaşla uğraşan Sovyet Rusya'nın Karadeniz'deki donanmasının zayıf durumda olmasıydı. Sovyetler, bu zayıf durumuyla Boğazlar yoluyla bir saldırıya uğrayabileceğinden çekinmekteydi.¹⁴⁶ TBMM Hükümeti de bu dönemde emperyalist güçlerin işgaline karşı mücadele etmekteydi ve uluslararası alandan yardım ve tanınmaya ihtiyaç duymaktaydı. Bu koşullar altında TBMM Hükümeti ile Sovyet Rusya arasında ortak düşmanlar ve ihtiyaçlar üzerinden bir dostluk başladı.

TBMM Hükümeti ile Sovyet Rusya'nın siyasi ilişkileri, iki yeni yönetim arasında Nisan ve Haziran 1920'de gerçekleşen karşılıklı yazışmayla başladı. Bu yazışmada Sovyet Rusya, Boğazlar'da uygulanacak geçiş rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin katılacağı bir konferansta belirlenmesi gerektiğini belirtiyordu. Buna karşılık olarak TBMM Hükümeti de 8 Mayıs 1920'de Moskova'ya gidecek heyet için hazırladığı talimatnamede Sovyetler'in bu isteğini kabul ediyor ve

¹⁴⁴ Baskın Oran, "1919-1923 Dönemin Bilançosu," **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 129.

¹⁴⁵ Bülent Gökay, **a.g.e.**, s. 60.

¹⁴⁶ Kamuran Gürün, **Dış İlişkiler ve Türk Politikası (1939'dan Günümüze Kadar)**, Ankara, Ankara Üniversitesi SBF Yayınları, 1983, s. 35-37.

gerekirse Çanakkale Boğazı'nın birlikte savunulabileceğini ifade ediyordu.¹⁴⁷ Daha sonra iki yönetim arasında Moskova'da yapılan görüşmeler neticesinde Moskova Anlaşması 1921 yılında imzalandı. Bu anlaşma ile Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili düzenlemelerin Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin katılacağı bir konferansta ele alınması kararlaştırıldı.¹⁴⁸ Fakat milli mücadele sonrasında böyle bir konferans yapılmayarak Boğazlar konusu, Lozan Konferansı'nda görüşüldü.

Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması sonucu toplanan Lozan Konferansı'nda barış koşullarının yanı sıra Boğazlar'ın statüsü ve geçiş rejimi de görüşüldü. Bu görüşmelerde genel olarak İngiltere ile Sovyet Rusya karşı karşıya geldi. İngiltere, Boğazlar'da temel olarak Sevr Anlaşması hükümlerinin uygulanmasını istedi. 19. yüzyılda Rus Çarlığı'nın Akdeniz'e inmesini engellemek için Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalı olmasını savunan İngiltere'nin Boğazlar'da tam geçiş özgürlüğünü savunmaya başlamasının nedeni, Karadeniz'de güçlü bir donanması olmayan Sovyet Rusya'dan artık çekinmemesi ve olası bir savaşta kendi donanmasını Karadeniz'e gönderebilmek istemesiydi.¹⁴⁹

Buna karşın Sovyet Rusya, Boğazlar'da Sevr Anlaşması'nın öngördüğü tam geçiş özgürlüğünün uygulanamayacağını savundu. Yeni bir devlet olarak görece olarak güçsüz durumda bulunan Sovyet Rusya, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçmesinin, kendisine karşı bir saldırı yapılmasına olanak tanıyacağını düşünüyordu. Türkiye ise, konferans sırasında genellikle uzlaştırıcı bir tavır takındı.¹⁵⁰ Bunun yanında Türkiye, bazen de Sovyet Rusya ile birlikte savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin yasaklanması gerektiğini savundu, Boğazlar'ın silahsızlandırılmasına ve uluslararası bir komisyonun geçiş rejimini yönetmesine karşı çıktı.¹⁵¹

¹⁴⁷ Erel Tellal, "SSCB'yle İlişkiler," **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 166-168.

¹⁴⁸ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 52.

¹⁴⁹ Nicholas Tamkin, **Britain, Turkey and the Soviet Union, 1940-45 Strategy, Diplomacy and Intelligence in the Eastern Mediterranean**, London, Palgrave Macmillan, 2009, s. 9.

¹⁵⁰ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagou, **a.g.e.**, s. 93.

¹⁵¹ Mensur Akgün, **a.g.m.**, s. 61.

Yürütülen müzakereler neticesinde İngiltere'nin isteğine yakın bir geçiş rejimi benimsendi ve resmi adı *Boğazların Usulü İdaresine Dair 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan'da İmzalanan Mukavelename*¹⁵² olan Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Bulgaristan, Türkiye, Fransa, İngiltere, Japonya, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, Sovyet Rusya, İtalya ve Yunanistan tarafından imzalandı. Boğazlar'dan geçiş rejimine ilişkin kurallar, temel olarak bu Sözleşme'de yer almış olsa da Lozan Barış Anlaşması'nda Boğazlar'a ilişkin önemli bir hüküm bulunmaktaydı. Anlaşma'nın 23. maddesi ile Boğazlar için ilke olarak savaş ve barış zamanında denizden ve havadan geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü kabul edildi. Lozan Barış Anlaşması'nda kabul edilen geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde de yer aldı. (Md. 1-2) Fakat bu özgürlüğün sınırları, geçişin yapılacağı dönemin savaş veya barış dönemi olması ve geçecek olan geminin ticaret veya savaş gemisi olmasına göre değişiklik göstermekteydi. Ayrıca Türkiye'nin savaşan olup olmaması da geçiş rejimini etkilemekteydi.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre ticaret gemileri, barış zamanında bayrak ve yük ayrımı yapılmaksızın gece veya gündüz serbestçe geçebileceklerdi. Bu serbestliğin tek istisnası sağlık koşullarından kaynaklanmaktaydı. Savaş zamanında ise ticaret gemileri Türkiye savaşan değilse barıştaki gibi serbestçe geçiş yapabilirlerdi. Türkiye savaşan ise tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve sivil uçakları düşmana yardım etmemek koşuluyla geçiş yapabilirlerdi. Savaş gemileri ise, barış zamanında gece veya gündüz hiçbir işleme gerek kalmaksızın geçiş hakkına sahipti. Savaş zamanında ise savaş gemileri Türkiye tarafsızsa barıştaki gibi geçişlerini yapabileceklerdi. Türkiye savaşan devletlerden biri ise tarafsız devletlerin savaş gemileri ticaret gemilerinde olduğu gibi düşmana yardım etmemek koşuluyla geçiş yapabilirlerdi.¹⁵³

Bunların yanı sıra Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen geçiş rejimi, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler lehine bir takım kurallar da içermekteydi. Bu

¹⁵² “Lozan Sulh Muahedenamesinin Kabulüne Dair Kanunlar,” **Düstur**, III. Tertip, C. 5, s. 13.

¹⁵³ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 54-55.

kuralların başında da Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin Boğazlar’dan geçirebileceği savaş gemilerinin sayı ve tonaj olarak sınırlandırılması gelmekteydi. Örneğin barış zamanında Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlere ait deniz kuvvetinin toplam tonajı, bu sırada Karadeniz’in en güçlü donanmasının toplam tonajını geçemeyecek ayrıca her biri 10.000 tonu geçmeyen en fazla üç gemi Karadeniz’e gönderilebilecekti.¹⁵⁴

Sözleşmenin 18. maddesinde Boğazlar için ortak bir güvenlik sistemi öngörülmekte olup, Boğazlar’ın güvenliğinin tehlikeye düşmesi durumunda imzacı devletlerin ve her durumda Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya’nın bu durumu önlemeye yetkili olduğu belirtilmekteydi.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye, Boğazlar üzerindeki iki önemli egemenlik hakkından feragat etmek zorunda kaldı. Birincisi, Boğazlar’da geçiş rejimini yönetmek ve kontrol etmek üzere Türkiye, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ile Sovyet Rusya’nın temsilcilerinden oluşan uluslararası bir Boğazlar Komisyonu’nun kurulmasına karar verildi. İkinci olarak ise İmralı Adası dışındaki Marmara’daki tüm adalar ile Boğazlar’ın kıyıları ve Ege Denizi’ndeki Boğazönü adaları olarak adlandırılan Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan adalarının silahtan ve askerden arındırılması kararlaştırıldı.¹⁵⁵ Ayrıca İstanbul ve çevresinde Türkiye’nin bulundurabileceği asker sayısının 12.000’i geçemeyeceği öngörüldü.¹⁵⁶

2.2. Türkiye’nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi’ni Değiştirme Çabaları

Türkiye’nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar’ın yönetimini uluslararası bir komisyona bırakmasının ve Boğazlar Bölgesi’ni silahtan ve askerden arındırılmasına razı olmasının bir nedeni olarak Türkiye’nin Birinci Dünya Savaşı’nın ardından idealist fikirlerle oluşturulan Milletler Cemiyeti’nin (MC)

¹⁵⁴ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 182.

¹⁵⁵ Mensur Akgün, **a.g.m.**, s. 62.

¹⁵⁶ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 55.

1920'li yıllarda uluslararası barışı ve güvenliği sağlayacağına olan inancı gösterilmektedir. Fakat asıl neden, Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış olan Türkiye'nin dönemin büyük devletlerine karşı koyacak çok fazla gücü olmaması ve bunun sonucunda Lozan'daki müzakerelerde kapitülasyonların kaldırılması gibi büyük başarılarla karşılık olarak Boğazlar konusunda ödün verilmek zorunda kalınmasıydı.

1930'lu yıllara gelindiğinde MC'nin uluslararası barış ve güvenliğin sağlanmasında yetersiz kaldığını gösteren gelişmeler yaşandı. Bunlardan en önemlisi, 1931 yılında Japonya'nın Mançurya'yı ve 1935 yılında İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi karşısında MC'nin önemli bir yaptırım uygulayamamasıydı. Üstelik saldırgan bir dış politika izleyeceği belli olan Hitler, 1933 yılında Almanya'da iktidara gelmişti. Bunun sonucunda her devlet kendi güvenliğini sağlamaya yönelik bireysel tedbirler almaya yöneldi.¹⁵⁷ Türkiye de kendi güvenliğini sağlamlaştıracak adımlar atmaya çalıştı.

Bu bağlamda Türkiye, Boğazlar'a yeniden asker ve silah yerleştirebilmek için birçok girişimde bulundu. İlk olarak, 1933 yılındaki Londra Silahsızlanma Konferansı'nda Boğazlar'ın askerden ve silahtan arındırılmasına ilişkin hükümlerinin değiştirilmesini talep etti. 1935 yılında bu talebini MC Konseyi, Balkan Antantı Konseyi ve MC Genel Kurulu'nda yeniden gündeme getirdi. Bu girişimlerinden bir sonuç alamayan Türkiye, İtalya'nın Habeşistan'a saldırması dolayısıyla toplanan MC'de bu kez bu isteğine olumlu yaklaşılmasını başardı. Bunun üzerine Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere 10 Nisan 1936 tarihinde *rebus sic stantibus*¹⁵⁸ ilkesine dayanan bir nota göndererek yeni bir rejimin belirlenmesi amacıyla uluslararası bir konferans toplanmasını istedi.¹⁵⁹

¹⁵⁷ Oral Sander, **a.g.e.**, s. 36.

¹⁵⁸ Uluslararası hukukta *rebus sic stantibus* ilkesi, bir anlaşmanın yapıldığı sırada var olan ve anlaşmanın yapılmasında etkili olan temel koşulların köklü bir şekilde değişmesi nedeniyle söz konusu anlaşmanın son bulması veya uygulamasının durdurulması gerektiğini ifade etmektedir. Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 98-99.

¹⁵⁹ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 370.

Türkiye, gönderdiği notada *rebus sic stantibus* ilkesinin işletilmesi gerektiği savını bazı gerekçelere dayandırdı. Bu gerekçelerde özetle; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemde MC'nin güçlü ve etkili görüldüğü, uluslararası alanda barışçıl bir havanın hakim olduğu ve silahsızlanmaya yönelik ciddi adımların atılmasının umulduğu fakat bu olumlu havanın, 1930'lu yıllarda kökten değişikliğe uğradığı ifade ediliyordu.¹⁶⁰ Türkiye'nin bu notası, taraf devletlerin çoğunluğu tarafından olumlu karşılandı. Kendisinin Boğazlar'a ve Karadeniz'e girişini tehlikeye sokabileceği için Türkiye'nin önceki girişimlerine olumsuz bakan İngiltere, yaklaşmakta olan savaş öncesi Türkiye'nin oluşabilecek Alman-Sovyet kampına katılmasından çekindiği için bu notaya olumlu yaklaştı.¹⁶¹

SSCB ise zaten kendi güvenliği ve savunmasını tehdit ettiğini düşündüğü Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden memnun değildi ve bu Sözleşme'yi bu yüzden onaylamamıştı. Dolayısıyla Türkiye'nin bu isteğine olumlu yaklaştı. Fransa da SSCB ile imzaladığı yeni ittifak anlaşması nedeniyle Sovyetler'in de istediği bu değişikliğe karşı çıkmadı. Balkan Antantı dolayısıyla Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya da Türkiye'ye destek oldular. Bulgaristan ise Neuilly Barış Anlaşması'nın kendi lehine değiştirilebilmesinin yolunu açar umuduyla bu değişikliğe sıcak yaklaştı. Saldırgan devletlerden Japonya ise, Uzak Doğu'da topraklarını genişletmenin yollarını arıyordu ve bu yüzden Avrupa işleri ile fazla ilgilenmiyordu.¹⁶² Geriye tek karşı çıkabilecek ülke olarak Akdeniz'de yayılmacı bir politika izleyen İtalya kalıyordu. Nitekim İtalya, Habeşistan'a saldırması nedeniyle MC'nin kendisine karşı uyguladığı zorlama önlemlerine Türkiye'nin de katılması yüzünden Türkiye'nin bu notasını olumlu karşılamadı.¹⁶³

¹⁶⁰ Yücel Güçlü, "Regulation of the Passage Through the Turkish Straits," **Perceptions**, C. VI, S. 1, Mart-Mayıs 2001, s. 118.

¹⁶¹ Mensur Akgün, **a.g.m.**, s. 67.

¹⁶² Oral Sander, **a.g.e.**, s. 106.

¹⁶³ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 63.

2.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

2.3.1. Giriş

İtalya dışında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf ülkelerin katılımıyla Montrö Boğazlar Konferansı, 22 Haziran 1936 tarihinde toplandı. Toplantı, Türkiye'nin hazırlandığı taslak metnin katılımcılara açıklanmasıyla başladı. Türkiye'nin taslak metninde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen Boğazlar'ın silahsızlandırılması, geçişlerin bir uluslararası komisyon tarafından yönetilmesi ve uluslararası garantörlük uygulamasına son veriliyordu. Bunun yanında savaş gemilerinin geçişi yeniden düzenleniyor, denizaltıların ve askeri hava araçlarının geçişi tamamen yasaklanıyor ve savaş tehdidi durumu kavramı ortaya atılıyordu.¹⁶⁴

SSCB, Türkiye'nin Boğazlar'ın yeniden silahlandırılması, denizaltıların ve askeri hava araçlarının geçişinin yasaklanması ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin geçişinin kısıtlanması önerilerine tam destek verirken Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerinin geçişinin kısıtlanmasına karşı çıktı. İngiltere ise, Türkiye'nin Boğazlar'ı yeniden silahlandırmasına ve uluslararası garantörlüğün kaldırılmasına çok fazla muhalefet etmezken savaş gemilerinin geçişinin kısıtlanmasına ve geçiş rejimini yöneten uluslararası komisyonun kaldırılmasına olumsuz yaklaştı.¹⁶⁵ Yaklaşan savaş öncesi Türkiye'nin asıl amacı, güvenliği ve savunması için Boğazlar'daki geçiş rejiminin yönetimini devralmak ve Boğazlar'a asker ve silah yerleştirmekti. Dolayısıyla verdiği taslak metin sonrasında Türkiye, bu konuların kabul edilmesini sağlamak için Sovyet Rusya ve İngiltere'nin istekleri arasında orta bir yerde buluşulmasını sağlamaya çalıştı.¹⁶⁶

¹⁶⁴ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 102.

¹⁶⁵ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 102-103.

¹⁶⁶ Necmettin Akten, Nilüfer Oral ve Jale Nur Ece, "75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde," **Orsam Rapor**, S. 51, Mayıs 2011, s. 20.

Yapılan müzakereler neticesinde resmi adı *Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename*¹⁶⁷ olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi; Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Japonya, Romanya, Türkiye, SSCB ve Yugoslavya tarafından imzalandı. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ilk imzacıları arasında yer almayan İtalya, 1938 yılında Sözleşme'ye taraf olurken Japonya, 1951 yılında Sözleşme'den çekildi.¹⁶⁸

Sözleşme, hem Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin ve Türkiye'nin güvenlik kaygılarını gidermeye çalışan hem de Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin ticari çıkarlarını göz önünde bulunduran dengeleyici bir metin olarak ortaya çıktı. Sözleşme ile sadece Boğazlar'dan geçiş rejimi de düzenlenmiş olmadı. Bunun yanında Boğazlar'dan geçerek Karadeniz'e geçiş yapan yabancı savaş gemilerinin bu denizde kalış koşulları da belirlendi. Dolayısıyla Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Karadeniz'in statüsü de kısmen belirlenmiş oldu.

Birinci bölümde değinildiği gibi Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tarafları sınırlı sayıda olsa da, bu Sözleşme'ye taraf olmayan üçüncü ülkelerin de Sözleşme hükümlerine uymaları gerekmektedir. Çünkü Montrö Boğazlar Sözleşmesi uluslararası önemi bulunan su alanlarından biri olan Boğazlar'dan geçişi düzenlemesi nedeniyle objektif durum yaratan anlaşmalardan biri olarak kabul edilmektedir. Bu tür anlaşmalar, başka bir işlem gerekmeksizin tarafları dışında üçüncü kişileri de bağlamaktadır.¹⁶⁹

Öte yandan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzacıları arasında yer alan Yugoslavya ve SSCB'nin dağılmış olması, Sözleşme'ye taraf devletlerin belirlenmesi konusunda tereddütlere neden olmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin objektif statü yaratan anlaşmalardan kabul edilmesi, ilk bakışta Sözleşme'ye taraf devletlerin belirlenmesi konusunun önemsiz bir mesele olduğunu

¹⁶⁷ “Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename,” **Düstur**, III. Tertip, C. 17, s. 1455.

¹⁶⁸ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 374.

¹⁶⁹ Hüseyin Pazarıcı, **a.g.e.**, s. 90.

düşündürse de ileride değinileceği üzere Sözleşme'nin değiştirilmesi ve feshedilmesi bakımından konu, büyük bir önem arz etmektedir.

Bu konuda bazı yazarlar uluslararası hukukta ayrılma yoluyla yeni devletlerin oluşması durumunda yeni devletlerin ayrıldıkları devletin önceki anlaşmalarıyla bağlı olup olmayacaklarına dair genel bir kuralın bulunmadığını savunmaktadır.¹⁷⁰ Bu görüşe göre SSCB'nin devam eden ülkesi olarak uluslararası toplumda kabul gören Rusya Federasyonu dışında SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması ile kurulan tüm yeni devletlerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olup olmadıkları ile ilgili kesin bir hükme varmak zor görünmektedir. Diğer yandan bazıları, ayrılma yoluyla oluşan sonraki devletlerin aksi öngörülmemişse ve bağlı olmaları anlaşmanın konusuna ve amacına aykırı düşmüyorsa veya anlaşmanın uygulanmasını temelden değiştirmiyorsa önceki devletin anlaşmalarıyla ilke olarak bağlı olacaklarını savunmaktadır. Bu görüşe göre ise Yugoslavya'nın dağılmasıyla oluşan yeni devletler ile SSCB'nin dağılması sonrasında devam eden devlet olarak Rusya Federasyonu ve Karadeniz'e kıyıdaş ülke haline gelen Ukrayna ve Gürcistan'ın da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tarafları olarak kabul edilmesi gerektiği savunulmaktadır.¹⁷¹

Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile elde ettiği en büyük kazanım, hiç şüphesiz Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar üzerindeki kısıtlanan egemenlik yetkilerini tam olarak tekrar elde etmesidir. Bu bağlamda Sözleşme'nin 24. maddesi uyarınca Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar için teşkil edilen uluslararası komisyonun yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir. Dolayısıyla Boğazlar'daki geçiş rejimini yönetmek ve denetlemek yetkisi bundan böyle Türkiye tarafından yerine getirilecektir. Bu yetkinin Türkiye için getirdiği bazı yükümlülükler de bulunmaktadır. Bu yükümlülüklerden ilki; Türkiye'nin, Boğazlar'dan geçecek yabancı deniz kuvvetlerinin oluşumunu, tonajını, Boğazlar'a girişi için planlanan tarihi ve gerekirse muhtemel dönüş tarihini taraf devletlere bildirmesinin gerekmesidir. Bunun yanında Türkiye, Boğazlar'da denizden veya havadan

¹⁷⁰ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 353.

¹⁷¹ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 184-185.

gerçekleşen geçişlere ilişkin senelik bir raporu, MC Genel Sekreterliği ile taraf devletlere bildirecektir. (Md. 24) Söz konusu rapor, “Türk Boğazları’ndan Gemi Hareketine İlişkin Yıllık Rapor” adı altında Türkiye tarafından 1945’ten bu yana Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği’ne verilmektedir.¹⁷² Sözleşme ile birlikte imza edilen Protokol uyarınca da Türkiye’nin, Boğazlar Bölgesi’ne derhal asker ve silah yerleştirebileceği açıkça kabul edilmiştir. Bunun üzerine Türkiye, Boğazlar’a asker ve silah yerleştirmeye başlamış ve böylece Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen ortak güvenlik sistemi de son bulmuştur.¹⁷³

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde Boğazlar’dan geçiş rejimine ilişkin MC’ye önemli yetki ve sorumluluklar verilmektedir. Fakat günümüzde MC’nin var olmaması, söz konusu uluslararası örgüte yüklenen görevlerin ne şekilde ifa edileceği problemini ortaya çıkarmaktadır. İlk akla gelen bu görevlerin BM tarafından yerine getirilmesi gerektiği olsa da BM’nin, MC’nin tüm yetkilerini devraldığına dair bir kural ve görüş birliği bulunmamaktadır.¹⁷⁴ Bazı yazarlar, MC’ye anlaşmalar ile yüklenen siyasi işlevlerin ancak sözü edilen anlaşmaların tarafları tarafından BM’ye götürülmesi ve BM’nin bu işlevleri kabul etmesi durumunda BM tarafından yerine getirilebileceğini savunmaktadırlar.¹⁷⁵ Dolayısıyla bu görüşe göre BM’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde öngörülen görevleri yerine getirebilmesi için bu sözleşmeye taraf devletlerin bu konuyu BM’ye götürmesi ve BM’nin bu görevleri kabul etmesi gerekmektedir. Bu görüşe rağmen Türkiye, daha önce ifade edildiği üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 24. maddesinden kaynaklanan MC’ye yıllık bildirimde bulunma yükümlülüğünü 1945’ten bu yana BM’ye yaparak yerine getirmektedir. Dolayısıyla oluşan bu fiili durum, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ndeki MC sisteminin yerini *de jure* olarak olmasa da en azından *de facto* olarak BM sisteminin aldığı savını güçlendirmektedir.

¹⁷² Yüksel İnan, “The Current Regime of the Turkish Straits” **Perceptions**, C. VI, S. 1, Mart-Mayıs 2001, s. 99.

¹⁷³ Kudret Özersay, **a.g.e.**, s. 80.

¹⁷⁴ Kudret Özersay, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 380.

¹⁷⁵ Kudret Özersay, “Türk Boğazları’ndan ... ,” **a.g.e.**, s. 78.

2.3.2. Geçiş Rejimi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin giriş kısmında Lozan Barış Anlaşması'nda Boğazlar için kabul edilen geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü prensibinin korunacağı kararlaştırıldı. Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar'da ebediyen geçerli olması öngörülen denizden geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi kabul edildi. Fakat ilke olarak kabul edilen bu özgürlük mutlak bir özgürlük değildi. Bu özgürlüğün sınırlarının Sözleşme hükümleri çerçevesinde belirleneceği karar altına alındı. (Md. 1 ve 28)

Geçiş rejimine bakıldığında rejimin; ticaret gemileri, savaş gemileri ve hava araçları için farklı kurallar öngördüğü görülecektir. Ayrıca Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde benimsenen savaş ve barış dönemi ayrımına ek olarak Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumunda da geçiş rejimine ilişkin özel şartlar kabul edilmektedir. Geçiş rejimi temel olarak bu şekilde değişiklik gösterse de Sözleşme'de geçiş rejimine ilişkin daha başka özel durumlar ve koşullar bulunmaktadır.

2.3.2.1. Ticaret Gemilerinin Geçışı

Ticaret gemileri, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 7. maddesinde Sözleşme'de belirtilen savaş gemileri dışındaki tüm gemiler olarak tanımlanmaktadır. Ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi; barış, savaş veya Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumlarında farklı kurallar altında gerçekleştirilmektedir. Barış zamanında ticaret gemileri, Boğazlar'dan geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden tam olarak faydalanacaklardır. Bu özgürlük hiçbir işleme gerek olmadan gece veya gündüz geçerli olacaktır. Gemilerin bayrağı veya taşıdığı yükün türü de bu serbestliği sınırlandıramayacaktır. Ayrıca hiçbir limana uğramadan geçecek gemilerden Sözleşme'de belirtilenin dışında hiçbir vergi veya ücret alınmayacaktır. Gemiler, bu vergi veya ücretin tahsil edilebilmesi için, Boğazlar'ın giriş kısmının yakınlarında

bulunan sağlık merkezlerine isimlerini, tabiiyetlerini, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildirecektir. Ayrıca Boğazlar'dan barış zamanında geçecek ticaret gemilerinin kılavuz kaptan alması veya römorkaj hizmetlerinden yararlanması da zorunlu değildir. (Md. 2)

Ticaret gemileri için yukarıda söz edilen özgürlük ilkesinin tek istisnası, gemilerin uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde sağlık kontrolünden geçirilmek üzere Boğazlar'ın giriş kısmının yakınlarında bulunan sağlık merkezinde bekletilebileceğine ilişkin 3. maddedir. Bu kontrol gündüz veya gece mümkün olan en kısa zamanda gerçekleştirecek, kontrolden geçen gemiler Boğazlar'dan geçişi esnasında hiçbir şekilde durdurulmayacaktır. Sağlık açısından uygun görülmeyen gemiler¹⁷⁶ ise Türk makamlarınca tayin edilecek görevlilerin kontrolüne tabi tutulmak üzere bu merkezlerde bekletilebilecektir. Bu kontrol için de herhangi bir ücret alınmayacaktır.

Savaş zamanında ticaret gemilerinin geçişi, Türkiye'nin savaşan olup olmamasına göre farklı şekilde gerçekleşmektedir. Savaş zamanında Türkiye savaşan değilse ticaret gemileri, barış zamanında nasıl geçiyorlarsa aynı şekilde Boğazlar'dan geçebileceklerdir. (Md. 4) Türkiye savaşan taraflardan biri ise Türkiye ile savaşan bir ülkenin gemisi olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek kaydıyla geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden yararlanabilecektir. Ancak bu gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve her defasında Türkiye'nin göstereceği yolu kullanması gerekmektedir. (Md. 5)

Sözleşme'de açık bir hüküm yer almasa da savaş zamanında Türkiye'nin savaşan olması durumunda Boğazlar'dan geçen ticaret gemilerinin düşmana yardım etmediğinden emin olmak için Türkiye'nin, bu gemileri ziyaret etme ve arama yapma yetkisine sahip olduğu iddia edilebilecektir. Çünkü ticaret gemilerinin bu yükümlülüklerini yerine getirip getirmediğini kontrol etmek, ancak bu yetkinin

¹⁷⁶ İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekelihumma veya çiçek vakaları bulunan veya içinde yedi günden az bir zaman önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle bulaşık bir limanı beş defa 24 saatten az bir zamandan beri terk etmiş olan gemiler, sağlık açısından uygun görülmemektedir. (Md. 3)

kullanılması durumunda mümkün olabilecektir. Aksi halde bu kural kağıt üzerinde kalmaktan öteye geçemeyecektir.¹⁷⁷

Türkiye, kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz olarak değerlendirdiği takdirde ticaret gemileri için özgürlük ilkesi geçerli olacak fakat bu gemiler, Türkiye'nin savaştan olduğu zaman uygulanan rejimdeki gibi Boğazlar'a gündüz girecekler ve her defasında Türkiye'nin göstereceği yolu kullanacaklardır. Ayrıca kılavuzluk hizmeti ücretsiz olmak koşuluyla mecburi tutulabilecektir. (Md. 6)

2.3.2.2. Savaş Gemilerinin Geçişi

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi, ticaret gemilerinde olduğu gibi barış, savaş veya Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumlarında farklı kurallar altında gerçekleştirilmektedir. Barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlere ait savaş gemilerinin, Boğazlar'dan geçerken bir takım kurallara uyması gerekmektedir. Bu kurallardan ilki, Boğazlar'dan savaş gemilerini geçirmek isteyen devletlerin, Türkiye'ye diplomatik kanallarla ön bildirimde bulunmasının gerekmesidir. Bu ön bildirimin normal süresi sekiz gündür fakat Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler için ön bildirimin 15 gün önce yapılması istenmektedir. Bu ön bildirimde gemilerin tipi, sayısı ve gidecekleri yerin ismi ile Boğazlar'a giriş ve gerekirse dönüş tarihleri yer alması gerekmektedir. Bildirimdeki tarihlerde herhangi bir değişiklik yapılabilmesi için üç gün önceden ayrı bir ön bildirim yapılması zorunlu olup Boğazlar'a giriş, ön bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş gün içerisinde gerçekleşmelidir. Eğer bu süre içerisinde geçiş yapılmazsa yeni bir ön bildirim verilmesi istenmektedir. Geçiş öncesinde yapılan bu ön bildirimin yanı sıra Sözleşme'de geçiş esnasında verilmesi gereken bir bildirim daha yer almaktadır. Buna göre Boğazlar'dan geçmekte olan savaş gemilerinin komutanının, Çanakkale veya İstanbul Boğazı girişinde komutası altındaki kuvvetin oluşumunu Türkiye'ye bildirmesi gerekmektedir. Bu bildirim için gemilerin durma yükümlülüğü bulunmamaktadır. (Md. 13)

¹⁷⁷ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 107.

İkinci olarak; Boğazlar'dan geçiş yapan savaş gemilerinin bir takım kurallara uyarak bu geçişlerini tamamlamaları gerekmektedir. Boğazlar'da geçiş halinde olan yabancı deniz kuvvetlerinin azami tonajı, 15.000 tonu geçmemesi gerekmektedir. (Md. 14) Bu kural üç durumda uygulanmayacaktır. İlk olarak, geçiş sırasında hasar almış olan savaş gemilerinin bu sınırlamada göz önünde bulundurulmayacağı aynı maddede belirtilmektedir. İkincisi, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin hattı harp gemileri için bu kural geçerli olmayacaktır. (Md. 11) Son olarak, Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın Türkiye'nin daveti üzerine Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunan gemiler, bu tonaj sınırlamasına dahil edilmeyecektir. (Md. 17)

Tonaj sınırlamasının yanı sıra Boğazlar'dan geçecek olan gemiler, sayı ve geçiş süresi bakımından da kısıtlanmaktadır. Buna göre Boğazlar'ı aynı anda geçmekte olan gemilerin sayısı dokuzdan fazla olamayacak, bu gemiler hasar durumu veya arıza dışında geçişlerini tamamlaya yetecek gerekli zamandan daha fazla Boğazlar'da kalamayacaklardır. (Md. 14 ve 16)

Boğazlar'dan geçecek olan savaş gemilerinin uyması gereken bir takım kurallar sağlık koşullarından kaynaklanmaktadır. Sözleşmenin 22. maddesine göre; sağlık açısından uygun görülmeyen savaş gemileri¹⁷⁸ ticaret gemilerinden farklı olarak kontrolden geçirilmek üzere bekletilmeden Boğazlar'ı karantina altında geçecekler ve bu hastalıkların Boğazlar'a yayılmasının önlenmesi amacıyla gerekli koruyucu tedbirleri alacaklardır. Son olarak, Boğazlar'dan geçmekte olan savaş gemileri, taşıdıkları hava araçlarını hiçbir şekilde kullanamayacaklardır. (Md. 15)

Bunların dışında Boğazlar'dan geçerek Karadeniz'e giren Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemilerinin, Karadeniz'de bir takım kurallara riayet etmeleri gerekmektedir. Bunlardan ilki, Karadeniz'de bulunan savaş gemilerinin toplam tonajına ilişkindir. Karadeniz'de bulunan Karadeniz'e kıyısı olmayan

¹⁷⁸ Sağlık açısından uygun görülmeyen savaş gemilerinin tanımı, ticaret gemileri için öngörülen tanımlama ile aynıdır.

devletlere ait savaş gemilerinin toplam tonajı, 30.000 tonu geçemeyecektir. Fakat Karadeniz'in en kuvvetli filosunun tonajı, Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihte Karadeniz'in en kuvvetli filosunun tonajını asgari 10.000 ton aşarsa, sözü edilen 30.000 tonluk üst sınır, aşma miktarı kadar ve en fazla 45.000 tona kadar arttırılabilecektir. Bunun için Karadeniz'e kıyıdaş devletler, her yıl Ocak ve Temmuz aylarında Türkiye'ye Karadeniz'deki filosunun toplam tonajını bildirecektir. Türkiye buna ilişkin bilgileri taraf devletlere ve MC Genel Sekreteri'ne ulaştıracaktır. Bunun yanı sıra Karadeniz'de bulunan Karadeniz'e kıyısı olmayan herhangi bir devlete ait gemilerin tonajı, kıyıdaş olmayan tüm devletlere ait gemilerin Karadeniz'de teşkil ettiğı toplam tonajın üçte ikisini aşamayacaktır. (Md. 18)

Bununla beraber Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler, insani bir maksatla ve Türkiye'nin izniyle Karadeniz'e deniz kuvveti gönderebilecektir. Bu durumun söz konusu olması halinde ön bildirime gerek olmayacak fakat bu kuvvetlerin toplam tonajı 8.000 tonu aşamayacaktır. Bunun yanında, hali hazırda eğer Karadeniz'de toplam tonaj sınırı aşılmamışsa ve insani amaçla gelen bu gemilerle beraber toplam tonaj sınırı aşılmayacaksa, gelen talep üzerine Türkiye en kısa zaman içerisinde geçiş izni verecektir. Eğer hali hazırda Karadeniz'de toplam tonaj sınırına ulaşılmışsa veya insani amaçla gelen bu gemilerle beraber toplam tonaj sınırı aşılacaksa Türkiye, bu durumdan kıyıdaş devletleri derhal haberdar edecektir. Bunun üzerine kıyıdaş devletlerden bir gün içerisinde herhangi bir itiraz gelmez ise Türkiye, iki gün içerisinde geçiş hakkındaki kararını verecektir. (Md. 18)

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemileri için öngörölmüş bir diğerkısıtlama, Karadeniz'de kalınabilecek süre ile ilgilidir. Buna göre Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri Karadeniz'de 21 günden fazla kalamayacaktır. (Md. 18)

Savaş döneminde ise savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin kurallar, Türkiye'nin savaşan olup olmamasına göre değışmektedir. Sözleşme'nin 19. maddesine göre; savaş zamanında Türkiye savaşan değılse savaşan olmayan devletlerin savaş gemileri, barış dönemindeki kurallara uygun olarak Boğazlar'dan

geçmeye devam edecektir. Savaşan devletlere ait savaş gemilerinin ise Boğazlar'dan geçmesine izin verilmemektedir. Bu kuralın üç istisnası bulunmaktadır. Birincisi, Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın savaşan devletlere ait olup da bağlı bulundukları limandan ayrılmış bulunan savaş gemileri ayrıldıkları limanlara dönmek üzere Boğazlar'dan geçebilirler. Fakat bu gemilerin, Boğazlar'da herhangi bir yakalama, zorlama ve araştırma faaliyeti gerçekleştirmemeleri veya herhangi bir düşmanca harekette bulunmamaları gerekmektedir. İkincisi, MC tarafından alınan önlemler kapsamında bu önlemlere katılan devletlerin savaş gemileri, Boğazlar'dan geçebilecektir. Üçüncüsü, saldırıya uğrayan bir devlete yardım amacıyla ve MC çerçevesinde yapılan Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım anlaşması uyarınca bu anlaşmaya taraf devletlerin savaş gemileri, Boğazlar'dan geçebilir. Ayrıca bu son iki durumda savaş gemileri için barış zamanında uyulması gereken genel kurallara uyulması da gerekmeyecektir.

Savaş zamanında Türkiye savaşansa savaş gemilerinin geçebilmesi tamamen Türkiye'nin takdirine bırakılmaktadır. (Md. 20) Bu hükmün kabulü özellikle Karadeniz ülkeleri için kritik bir önem arz etmektedir. Çünkü Türkiye'nin de içinde yer aldığı Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan bir savaşta Türkiye'nin Boğazlar'dan geçebilecek savaş gemilerini kendisinin belirleyebilmesi, Türkiye için büyük bir avantaj sağlayabilecek ve söz konusu savaşın gidişatını temelden etkileyebilecektir.

Türkiye, kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirirse savaş gemilerinin geçişi için Türkiye'nin savaşan olduğu zaman uygulanan kurallar geçerli olacaktır. Yani savaş gemilerinin geçip geçmemesi Türkiye'nin takdirine bırakılmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye'nin bu hakkı kullanmasından önce bağlı bulundukları limanlardan ayrılarak Boğazlar'dan geçen savaş gemileri, ayrıldıkları limanlara dönebileceklerdir. Fakat Türkiye, tavır ve hareketi ile kendisinin çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesine neden olan devletlerin gemilerini bu haktan faydalandırmayabilecektir. (Md. 21) Görüldüğü üzere Sözleşme'nin bu hükmü Türkiye'nin geçişler üzerindeki kontrolünü fazlasıyla arttırmaktadır. Çünkü çok yakın savaş tehlikesi tehdidi gibi sübjektif bir kavramın yorumlanması Türkiye'nin inisiyatifte bırakılarak Türkiye'nin her durumda bu kavramı öne sürerek

geçişleri kısıtlayabilmesine olanak tanınmaktadır. Fakat bir yandan da Türkiye'nin bu yöndeki kararına karşı bir kontrol mekanizması getirilerek Türkiye'nin bu yetkisi dengelenmek istenmiştir.¹⁷⁹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre; savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi geçişin yapılacağı dönemin yanı sıra geçiş yapacak savaş gemilerinin sınıfına göre de değişiklik göstermektedir. Dolayısıyla savaş gemilerinin geçiş rejimi incelenirken bu ayırım da göz önünde bulundurulmalıdır. Buna göre 1936 tarihli Londra Deniz Sözleşmesi'nde yapılan sınıflandırma doğrultusunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde savaş gemileri altı gruba ayrılmıştır: Hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri, yardımcı gemiler, hattı harp gemileri, denizaltı gemileri ve uçak gemileri. Bu gemilerden bazılarını tüm devletler Boğazlar'dan geçirebilmekteyken, bazılarının geçmesi ancak bu gemilerin Karadeniz'e kıyıdaş bir devlete ait olması durumunda mümkün olmaktadır. Bazılarının ise Karadeniz'e kıyıdaş bir devlete ait olup olmadığına bakılmaksızın geçişine hiçbir şekilde izin verilmemektedir.

Bu bağlamda barış zamanında tüm devletlere ait hafif su üstü gemileri, küçük muharebe gemileri ve yardımcı gemiler, Boğazlar'dan özgürce geçebilecektir. Bu gemilerden hiçbir vergi ve ücret de alınmayacaktır. Ancak bu gemilerin, Boğazlar'a gündüz girmeleri ve savaş gemileri için öngörülen genel geçiş kurallarına uymaları gerekmektedir. (Md. 10) Boğazlar'dan geçebilecek yabancı deniz kuvvetinin azami tonajı olan 15.000 tondan daha ağır hattı harp gemilerini ise, yalnızca Karadeniz'e kıyısı olan devletler geçirebilirler. Fakat bu gemilerin birer birer ve beraberinde en çok iki torpido ile geçmesi gerekmektedir. (Md. 11) Yine Karadeniz'e kıyısı olan devletler, Karadeniz dışında yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltı gemilerini, eğer yapımdan veya satın alıştan Türkiye'yi zamanında haberdar etmiş iseler deniz üslerine götürmek üzere Boğazlar'dan geçirebilirler. Bunun yanında bu devletler,

¹⁷⁹ Türkiye'ye yönelik çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidinin ortaya çıktığına ilişkin kararı Türkiye'nin bizzat kendisi verecektir. Türkiye bu doğrultuda bir karar verdiği takdirde bu durumu taraf devletlere ve MC Genel Sekreteri'ne bildirecektir. MC Genel Konseyi'nin üçte ikisi ve taraf devletlerin çoğunluğu aksi yönde görüş bildirirse Türkiye, almış olduğu karar doğrultusunda uyguladığı tedbirlerden vazgeçmek zorundadır. (Md. 21)

Türkiye'ye bilgi vermek şartıyla denizaltılarını tamir ettirmek amacıyla Boğazlar'dan geçirebileceklerdir. Her iki durumda da denizaltıların gündüz, su üstünden ve tek başlarına geçmeleri gerekmektedir. (Md. 12) Türkiye, bu kuralın çiğnenmesini engellemek için 1940'larda İstanbul Boğazı'na denizaltı ağı yerleştirmiştir.¹⁸⁰

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki savaş gemisi sınıflandırmasında yer almasına karşın Sözleşme'de uçak gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla uçak gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi, hem Karadeniz'e kıyısı olanlar hem de olmayan devletler için mümkün görünmemektedir.

2.3.2.3. Hava Araçlarının Geçiş

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin aksine sadece denizden geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünü ilke olarak kabul etmiştir. Dolayısıyla Türkiye'nin hava araçlarının geçişine ilişkin olarak sadece Sözleşme'nin ilgili maddesinde yer alan kurallara uygun olarak davranması gerekmektedir. Bu bağlamda Türkiye, Sözleşme'nin 23. maddesi uyarınca sivil hava araçlarının Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak üzere bu geçişe tahsis edilen yolları göstermekle mükelleftir. Aynı şekilde Asya ile Avrupa arasında sivil uçuşların yapılabilmesi için geçiş güvenliğini sağlayacak önlemleri almak ve uçuş izni verilen alanda izlenmesi gereken yolu göstermek de Türkiye'nin görevidir. Buna karşın sivil hava araçlarının tarifersiz uçuşlar için üç gün önce ön bildirimde bulunması, tarifeli seferler için ise geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirim vermesi gerekmektedir.

Görüldüğü gibi Sözleşme, sadece sivil hava araçlarının geçişine ilişkin Türkiye'ye yükümlülük yüklemektedir. Dolayısıyla sivil hava araçları dışındaki askeri hava araçlarının, Boğazlar'dan geçişi tamamen Türkiye'nin ulusal hukukunun genel hükümlerine tabi olacaktır.¹⁸¹ Hava araçlarının Boğazlar'dan geçişinde dikkat

¹⁸⁰ Gündüz Aybay ve Nilüfer Oral, **a.g.m.**, s. 7.

¹⁸¹ Stephen S. Roberts, "Turkish Straits and Soviet Navy in the Mediteranean," **Professional Paper**, Center for Naval Analyses, S. 331, Mart 1982, s. 4.

eken diğ er bir nokta, deniz araıların geçiş rejimi için öngörülen savaş dönemi ve barış dönemi ayırımına burada başvurulmamasıdır. Yine Türkiye'nin savaşan olup olmaması veya kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirip değerlendirmemesi de hava araıların geçişinde göz önünde bulundurulmamıştır. Bu yüzden ilk bakışta bu ayrımların burada dikkate alınmayacağı düşünülebilir.

Fakat savaş döneminde sivil hava aracı bile olsa Türkiye'nin savaş halinde olduğu bir ülkenin hava aracının veya düşmana yardım eden bir hava aracının, Boğazlar'ı kullanabilmesi Türkiye'yi savunmasız bırakacaktır. Aynı zamanda eğer Türkiye savaş zamanında hem ticaret gemilerinin hem de savaş gemilerinin geçişini kontrol edebiliyorsa hava araıların geçişi üzerinde de söz sahibi olması gerektiği düşünülmektedir. Savaş döneminin aksine Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumunda ise Türkiye'nin uçuşlara müdahale etmemesinin daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.¹⁸²

2.3.3. Sözleşme'nin Feshi ve Hükümlerinin Değiştirilmesi

Montrö Sözleşmesi'nde Sözleşme'nin, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 20 yıl süreyle geçerli olacağı belirtilmiş ve bu sürenin dolmasından iki yıl önce taraf devletlerden birinin fesih ihbarnamesi vermesi ve 20 yıllık sürenin dolmasıyla Sözleşme'nin sona ereceği kabul edilmiştir. Eğer söz konusu fesih ihbarnamesi verilmezse Sözleşme, başka bir fesih ihbarnamesi verilmesinden itibaren iki yıl daha yürürlükte kalacaktır. Sözleşme feshedildiği takdirde ise taraf devletler, yeni bir sözleşme yapmak üzere bir konferans düzenleyeceklerdir. (Md. 28)

Fakat daha önce de belirtildiği üzere Sözleşme feshedilse de geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi, süresiz olarak geçerli olacaktır. Uluslararası boğazlarda geçerli olan geçiş özgürlüğü ilkesi ile uyumlu olarak geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi, Sözleşme'de süresiz olarak geçerli kılınmışsa da Montrö Sözleşmesi'ne taraf devletlerin oybirliği ile bu ilkeyi değiştirmesi mümkündür.¹⁸³ 20 yıllık sürenin

¹⁸² Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 115.

¹⁸³ Deniz Kızılsümer, **a.g.tz.**, s. 212.

dolmasından iki yıl önce ve daha sonrasında hiçbir taraf devlet fesih ihbarnamesi vermediği için Montrö Boğazlar Sözleşmesi, yürürlükte kalmaya devam etmektedir. Fakat bundan sonra da taraf devletlerin fesih ihbarnamesi vererek Sözleşme'yi sona erdirmeleri mümkündür.

Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi ise Sözleşme'nin feshinde öngörülen usulden farklı bir şekilde gerçekleştirilebilecektir. Buna göre; Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden itibaren her beş senenin sonunda taraf devletlerden biri, Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi için teklifte bulunabilecektir. Yalnız bu değişiklik isteğinin, değişikliği teklif eden devlet dışında iki taraf devlet tarafından daha destekleniyor olması gerekmektedir. Bu kuralın istisnasıyla 14. ve 18. maddelerin¹⁸⁴ değiştirilmek istenmesi durumunda karşılaşılmaktadır. Bu maddelerin değiştirilmesi isteniyorsa bu değişiklik teklifinin, iki değil bir devlet tarafından daha desteklenmesi yeterli olacaktır. (Md. 29) Yani söz konusu maddelerin değiştirilmesi, diğer maddelerin değiştirilmesine göre daha kolay bir şekilde yapılabilir.

Değişiklik talebinin, talebin niteliği ve gerekçesi ile birlikte beş senelik dönemin dolmasından üç ay önce taraf devletlere gönderilmesi gerekmektedir. Teklifler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuç alınamazsa taraf devletler bir konferans düzenleyecekler ve değişikliğe oybirliği ile karar vereceklerdir. Fakat burada 14. ve 18. maddeler için yine bir kolaylık sağlanmış olup, bu maddelerin değiştirilmesi için taraf devletlerin dörtte üç çoğunluğunun olumlu oyunun yeterli olacağı kabul edilmektedir. Fakat bu çoğunluk içerisinde Türkiye dahil olmak üzere Karadeniz'e kıyıdaş taraf devletlerin dörtte üçünün oyunun bulunması da gerekmektedir. (Md. 29) Yani bu durumda Türkiye'ye veto hakkı verilmiş olmaktadır. Dolayısıyla bu maddelerin değiştirilmesi, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler açısından bir taraftan da zorlaştırılmış olmaktadır.

¹⁸⁴ 14. madde, Boğazlar'dan aynı anda geçebilecek savaş gemilerinin sayısı ve tonajına ilişkindir. 18. madde ise, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonajını ve kalış süresini belirlemektedir.

2.4. İkinci Dünya Savaşı Dönemi

SSCB, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması sonrasında Sözleşme'nin öngördüğü geçiş rejiminden genel olarak memnun olmakla birlikte Boğazlar'ın yalnızca Türkiye tarafından savunulması konusunda endişe duymaktaydı. Bu yüzden 1936 yılının sonlarında Türkiye'ye karşılıklı bir savunma paktı imzalamayı teklif etti. Fakat bu teklif Türkiye tarafından kabul görmedi.¹⁸⁵ İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ise SSCB, 1939 yılından itibaren bu teklifini tekrar gündeme getirmeye başladı.¹⁸⁶ Belli ki SSCB, olası bir savaş durumunda Kırım Savaşı ve I. Dünya Savaşı'nda olduğu gibi Boğazlar yoluyla ülkesine bir saldırı gerçekleşebileceğini ve Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş rejiminin kendi güvenliği ve savunması için yeterli olmayacağını düşünüyordu. Bunun da ötesinde SSCB belki de Türkiye'ye yeterince güvenmiyordu ve Türkiye'nin Almanya ile müttefik olabileceğinden endişeleniyordu.

SSCB, 23 Ağustos 1939'da Almanya ile Saldırmazlık Paktı imzaladıktan hemen sonra Türkiye ile bir pakt ya da karşılıklı yardım anlaşması yapılması konusunda görüşmek üzere Dışişleri Bakanı Şükrü Saracoğlu'nu Moskova'ya davet etti. Görünürdeki davet nedeni, iki devlet arasında pakt veya yardım anlaşması imzalanması olsa da Moskova'daki görüşmeler daha çok SSCB'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılmasını istediği değişiklikler üzerinde yoğunlaştı.¹⁸⁷ SSCB'nin başlıca isteği Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin engellenmesiydi ve bunun için Boğazlar'ın Türkiye ve SSCB tarafından müştereken savunulması talep ediliyordu.¹⁸⁸ Bunun dışında SSCB'nin yapılmasını istediği diğer değişiklikler; bazı özel geçiş durumlarında SSCB'nin ve Türkiye'nin müştereken karar alması ve SSCB'ye ait gemi, denizaltı ve uçakların Boğazlar'dan

¹⁸⁵ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 13.

¹⁸⁶ Rıfki Salim Burçak, **a.g.e.**, s. 191.

¹⁸⁷ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 43.

¹⁸⁸ Rıfki Salim Burçak, **a.g.m.**, s. 194.

geçişinde ayrıcalık tanınmasıydı. Bu tekliflerin Türkiye tarafından kabul edilmemesi neticesinde görüşmelerden bir sonuç alınamadı.¹⁸⁹

Bu görüşmeler sonrasında Saraçoğlu'nun Türkiye'ye döndüğü gün Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında Ankara'da Üçlü İttifak Anlaşması'nın imzalanması,¹⁹⁰ Türkiye'nin Sovyetler'in bu isteklerinden dolayı yoğun bir Sovyet tehdidi hissettiğini göstermekteydi. Ayrıca bu görüşmeler Türk-Sovyet ilişkileri bakımından da bir dönüm noktasını oluşturdu. Çünkü bu zamana kadar dış politikada Sovyetler'e danışarak hareket eden, Sovyetler aleyhine bir pakt veya anlaşmaya girmeyen ve attığı adımlardan Sovyetler'i de bilgilendiren Türkiye, bundan böyle bu şekilde davranmamaya başladı.¹⁹¹

Boğazlar, İkinci Dünya Savaşı sırasında ilk olarak Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov ile Hitler'in Kasım 1940'daki Berlin görüşmelerinde gündeme geldi. Molotov, bu görüşmede Boğazlar'da uygulanan geçiş rejiminin SSCB lehine değiştirilmesi ve Boğazlar'da Sovyet üslerinin kurulmasını istedi.¹⁹² Molotov'un bu istekleri Hitler tarafından kabul edilse de Almanya ile SSCB'nin savaş içerisinde yollarının ayrılması bu anlaşmadan bir netice alınamamasına neden oldu.

Almanya'nın Balkanlar'a doğru ilerleyerek Haziran 1941'de Sovyetler'e saldırması, SSCB'nin Boğazlar ile ilgili isteklerinin son bulmasına neden oldu. Nitekim Ağustos 1941'de SSCB, İngiltere ile birlikte müştereken verdiği notada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne bağlı olduğunu ve Boğazlar ile ilgili bir isteğinin bulunmadığını Türkiye'ye resmen bildirdi. Notada ayrıca Türkiye'nin tarafsızlığının ve savaş dışında kalmasının da memnuniyetle karşılandığı ifade ediliyordu.¹⁹³

¹⁸⁹ Mustafa Aydın, "İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945," **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 421-422.

¹⁹⁰ Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ...," **a.g.e.**, s. 86.

¹⁹¹ Kamuran Gürün, **a.g.e.**, s. 72.

¹⁹² G. Gafenco, **Rus-Alman Harbinin İç Yüzü**, Çev. Tevfik Sadullah ve Yekta Teksel, İstanbul, Tasvir Neşriyat, 1. B., 1943, s. 70.

¹⁹³ Rıfki Salim Burçak, **a.g.m.**, s. 197.

Anlaşılan SSCB, Türkiye'nin Almanya'nın yanında savaşa girmesinden çekinmekteydi.

Savaş sırasında Türkiye'nin Alman savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin vermesi Türk-Sovyet ilişkilerini bozan bir gelişme oldu. Alman savaş gemileri demir ve krom taşıyan ticaret gemilerine refakat etmek amacıyla Boğazlar'dan 1941 yılından 1944 yılına kadar birçok sefer geçiş yaptı. Bu geçişler nedeniyle SSCB, savaş sırasında Montrö Sözleşmesi'nin 19. maddesinin ihlali iddiasıyla Türkiye'yi dört kez protesto etti.¹⁹⁴ Bu geçişler, Sovyetler'in savaş sonrasında Boğazlar ile ilgili taleplerinin temel dayanağını da oluşturdu.¹⁹⁵

1945 yılına gelindiğinde Almanya'nın yenileceğinin belli olması, SSCB'nin Türkiye ve Boğazlar'a yönelik dış politikasının yine değişmesine neden oldu.¹⁹⁶ Nitekim Şubat 1945'te Roosevelt, Stalin ve Churchill, savaş sonrası düzeni oluşturmak üzere Yalta'da bir araya geldiklerinde Stalin, Boğazlar'ı gündeme getirdi ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen geçiş rejiminin yenilenmesini istedi. Stalin'in bu isteği, Roosevelt ve Churchill tarafından da olumlu karşılanarak konunun değerlendirilmesi üzerinde mutabık kalındı.¹⁹⁷

Boğazlar'ın savaş sırasında son defa gündeme gelişi, 19 Mart 1945'te Molotov'un Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper'le görüşmesi ile oldu. Bu görüşmede Molotov, Sarper'e 1925'te imzalanan ve Kasım 1945'te süresi dolacak olan Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması'nın uzatılmayacağını bildirdi. Bunun sebebi olarak da İkinci Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkan derin değişiklikleri öne sürdü. Molotov, savaş sonrası oluşan yeni koşullara göre yeni bir anlaşma yapılabileceğini de ifade etti. Bunun üzerine Türkiye, 4 Nisan tarihli notasıyla SSCB'nin önerilerini sordu. 7 Haziran'da Molotov ile Sarper arasında gerçekleşen ikinci görüşmede Molotov, Boğazlar'da Sovyet üslerinin kurulması

¹⁹⁴ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 47.

¹⁹⁵ Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ...," **a.g.e.**, s. 87.

¹⁹⁶ Rıfki Salim Burçak, **a.g.m.**, s. 198.

¹⁹⁷ J.C. Hurewitz, **a.g.e.**, s. 605.

gerektiğini ima etti ve pazarlık konusu olarak da 1921 Moskova Anlaşması ile belirlenen Türk-Sovyet sınırında SSCB lehine değişiklik yapılmasını istedi. Molotov Sovyetler'in bu taleplerini 18 Haziran'da bir kez daha ifade etti.¹⁹⁸ Sonuç olarak Türkiye, Sovyetler'in bu isteklerini reddetti ve 1925 Anlaşması'nın uzatılması veya yeni bir anlaşma yapılması mümkün olmadı.

SSCB'nin Boğazlar'la ilgili istekleri, savaşın hemen sonrasında Temmuz 1945'te yapılan Postdam Konferansı'nda bir kez daha gündeme geldi. Postdam'da SSCB'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni günün koşullarına uydurulması talebi, ABD ve İngiltere tarafından da kabul edildi ve konuyla ilgili olarak her bir tarafın Türkiye ile doğrudan görüşmeler yapması konusunda anlaşmaya varıldı.¹⁹⁹ Postdam'da alınan karar uyarınca Türkiye'ye nota veren ilk ülke, Kasım 1945'te ABD oldu. Söz konusu notada; Boğazlar'ın her zaman tüm devletlerin ticaret gemilerine ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerine açık olması, bazı istisnalar hariç Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki MC sisteminin yerine BM sisteminin tesis edilmesi isteniyordu. Bu notaya benzer bir nota aynı ay içerisinde İngiltere tarafından verildi.²⁰⁰

SSCB'nin notası ise Ağustos 1946'da geldi. Notada ABD ve İngiltere'nin notalarından farklı olarak Boğazlar'dan geçiş rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerce belirlenmesi ve Boğazlar'ın Türkiye ve SSCB tarafından müştereken savunulması gerektiği belirtiliyordu. SSCB'nin bu notasına kısa süreli aralıklarla Türkiye ile beraber ABD ve İngiltere karşı notalarla cevap verdiler. Her üç ülkenin notalarında Boğazlar'da uygulanacak geçiş rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin yanı sıra diğer devletleri de ilgilendirdiği ve bu yüzden geçiş rejiminin belirlenmesinde sadece kıyıdaş devletlerin etkili olmasının kabul edilemeyeceği ve Boğazlar'ın savunmasının Türkiye'nin sorumluluğunda olduğu ifade ediliyordu.²⁰¹

¹⁹⁸ Erel Tellal, **a.g.m.**, s. 501-502.

¹⁹⁹ J.C. Hurewitz, **a.g.e.**, s. 606.

²⁰⁰ Erel Tellal, **a.g.m.**, s. 505.

²⁰¹ Kamuran Gürün, **a.g.e.**, s. 165-166.

Ayrıca Başbakan Saracoğlu, Aralık 1945'te Boğazlar'da uygulanacak rejimle ilgili ABD'nin verdiği notanın müzakere edilebilir olduğunu ve müzakerenin yapılacağı konferansa ABD'nin de katılmasını desteklediklerini açıkladı.²⁰² Böylece Türkiye de Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değişmesine razı gelmiş görünüyordu. SSCB, Eylül 1946'daki ikinci notasında önceki notasındaki istekler üzerinde ısrar ederek Türkiye'nin 1921 Moskova Anlaşması ile Boğazlar'ın statüsünün Karadeniz'e kıyıdaş devletlerce belirleneceğini kabul ettiğini belirtti. SSCB'nin ikinci notasına Türkiye'den önce ABD ve İngiltere cevap verdiler ve Sovyet isteklerini bir kez daha reddederek Postdam'da öngörülen ikili görüşmelerin artık bitirilmesi gerektiğini belirttiler. Türkiye de daha sonra benzer bir notayı SSCB'ye ilettiler.²⁰³

İkinci Dünya Savaşı döneminde Sovyetler'in Türkiye'den Boğazlar'la ilgili taleplerde bulunmasının sonuçları akademik camiada farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Bazı yazarlar Türkiye'nin Batı Bloku'na katılmasının temel sebebi olarak Sovyetler'in bu isteklerini ve Türkiye'nin bu isteklerden dolayı güçlü bir savaş tehdidi hissetmesini göstermektedirler. Buna karşın bazıları iktidarı ele geçiren ve zaten Batı'ya yönelen toprak burjuvazisinin kapitalizme geçmek için Sovyet tehdidini kullandığını savunmaktadır.²⁰⁴ Nasıl yorumlanırsa yorumlansın kesin olan şey şu ki; Sovyet talepleri Türkiye'nin Batı Bloku'na katılmasında son derece etkili olmuştur. Nitekim Mart 1947'de açıklanan Truman Doktrini ile Türkiye oluşmaya başlayan Batı Bloku'na adım atmıştır. Ardından 1952 yılında Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü'ne (NATO) üye olması, Türkiye'nin Batı Bloku'ndaki yerini tescil etmiştir.

2.5. Soğuk Savaş Dönemi

İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki nota değişimlerinin ardından Boğazlar'ın tekrar gündeme gelmesi, Sovyetler'in 30 Mayıs 1953 tarihli notası ile gerçekleşti.

²⁰² Rıfki Salim Burçak, **a.g.m.**, s. 203.

²⁰³ Erel Tellal, **a.g.m.**, s. 506.

²⁰⁴ Erel Tellal, "SSCB'nin Türkiye'den İstekleri: Soğuk Savaş Sonrası Bir Değerlendirme," **Prof. Dr. Cevat Geray'a Armağan**, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Yay., 2001, s. 757-759.

Sovyetler bu notayla İkinci Dünya Savaşı'nın ardından gündeme getirdiği toprak taleplerinden tamamen vazgeçerken Boğazlar konusundaki isteklerini gözden geçirdiğini ve bu konuda yapılacakların Türkiye'nin de kabul edeceği şartlar altında gerçekleşmesi gerektiğini belirtti.²⁰⁵ Anlaşılacağı üzere Sovyetler, Boğazlar ile ilgili isteklerinden tamamen vazgeçmiş değildi yalnız Boğazlar konusunda Türkiye'nin rızası dışında bir düzenleme yapılamayacağını da kabul ettiğini bildiriyordu. 20 Temmuz 1953'te Sovyetler, Türkiye'ye yeni bir nota verdi. Bu notada yüksek tonajdaki ABD ve İngiliz savaş gemilerinin Boğazlar'a sık sık gelmesiyle ilgili Türkiye'den açıklama istenmekteydi. Bu isteğe karşılık olarak Türkiye, bu durumun Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olmadığını ve bu yüzden kendisinden açıklanma istenmesinin iç işlerine karışma anlamına geldiğini belirtti. Bunun üzerine Sovyetler 1 Ağustos 1953'te yeni bir nota vererek isteğinde ısrar etti.²⁰⁶

Öte yandan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20 yıllık bir süre için yapılmıştı ve bu süre 1956 yılında dolmaktaydı. Sözleşmenin feshedilmesi için bu sürenin dolmasından iki yıl önce yani 1954 yılında taraf devletlerden birinin fesih ihbarnamesi vermesi gerekiyordu. Bu ihbarname verilmediği takdirde Sözleşme yürürlükte kalmaya devam edecekti. Sovyetler tüm rahatsızlıklarına rağmen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi seçeneğine başvurmadı. Sovyetler'in böyle bir yola başvurmamasının nedeni, fesih sonrasında yapılacak yeni anlaşmada kendi isteklerini kabul ettirebileceğinden emin olmamasıydı.²⁰⁷

Sovyetler'in Türkiye'ye verdiği notalar dışında Soğuk Savaş döneminin 1950'li yıllarında Boğazlar konusu ön planda olmadı. Bunun ilk nedeni bu yıllarda Soğuk Savaş mücadelesinin Orta Avrupa ve özellikle de Almanya üzerine odaklanmasıydı.²⁰⁸ İkincisi Sovyetler Birliği donanması Akdeniz'de henüz NATO donanması ile boy ölçüşebilecek güçte değildi ve bu yüzden Sovyet savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi çok sık yaşanan bir durum değildi. Fakat 1960'lı

²⁰⁵ Erel Tellal, "SSCB'yle İlişkiler," **a.g.m.**, s. 512.

²⁰⁶ Kamuran Gürün, **a.g.e.**, s. 197.

²⁰⁷ Kamuran Gürün, **a.g.e.**, s. 197.

²⁰⁸ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 49.

yılların başında Küba Krizi'nde güçlü bir donanmanın eksikliği görülünce Sovyetler, donanmasını güçlendirme çalışmalarına hız verdi. Ayrıca Soğuk Savaş mücadelesinin de Avrupa kıtasının dışına çıkmaya başlaması, çalışmaların hızlandırılmasında rol oynadı.²⁰⁹ Yürütülen çalışmalar sonucunda SSCB, 1964 yılından itibaren Akdeniz'de kalıcı donanma bulundurmaya başladı.²¹⁰ 1966 yılındaki Sovyetler Birliği Komünist Partisi'nin 23. Kongresi'nde ise Sovyet donanmasının siyasi amaçlar için bir araç olarak kullanılması kararı alındı. Bu kararın uygulamaya geçirilmesi 1967 yılındaki Arap-İsrail Savaşı sırasında Sovyet savaş gemilerinin Mısır limanlarına demirlemesiyle gerçekleşti.²¹¹

Sovyetler için donanmasının Akdeniz'de var olması, hem sembolik olarak ABD ile yarışan bir süper devlet olarak kendisinin dünyanın her neresinde olursa olsun müdahale etme kapasitesini gösteriyor hem de kriz ve savaş durumlarında bir güç unsuru olarak Sovyet dış politikasının bir aracı olarak kullanılmasını sağlıyordu.²¹² ABD için ise SSCB'nin Akdeniz'deki donanması iki nedenden dolayı önemliydi. Birincisi SSCB kendisine yakın dost ve müttefik ülkelere böylece destek verebilirdi. İkincisi Orta Doğu ile Batı arasındaki petrol akışı tehlikeye girebilirdi.²¹³

Sovyet donanmasının Akdeniz'de daha fazla görünür olması, Akdeniz'de dengelerin yavaş yavaş değişmesine ve Boğazlar'ın daha da önem kazanmasına neden oldu. Çünkü Boğazlar, Akdeniz'deki Sovyet donanmasının temel geçiş noktasıydı. Akdeniz'deki Sovyet savaş gemileri, büyük oranda Sovyetler'in Karadeniz'deki donanmasından ayrılarak Boğazlar yoluyla Akdeniz'e ulaşan gemilerden oluşmaktaydı. Ayrıca ABD'nin aksine Sovyetler'in Akdeniz'deki donanmasının gücü, dönemlere göre değişiklik göstermekteydi. Normal zamanlarda düşük seviyelerde tutulan donanma gücü; kriz durumları, tatbikat ve diğer gereksinimler söz konusu olduğunda Boğazlar yoluyla Karadeniz'den takviye

²⁰⁹ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 15.

²¹⁰ Stephen S. Roberts, **a.g.m.**, s. 2-6.

²¹¹ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 50.

²¹² Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 50.

²¹³ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 15.

ediliyordu. Bunun yanında bu gemilere yakıt ve mühimmat gibi lojistik destek de aynı şekilde sağlanmaktaydı.²¹⁴

Sovyet savaş gemilerinin Akdeniz'e geçişi için Boğazlar'ı kullanmasının sıklaşması karşısında Türkiye ılımlı bir politika izledi. Bunun nedeni 1950'li yıllarda Sovyet dış politikasının değişmesi ve Sovyetler'in Boğazlar ile ilgili taleplerini gözden geçirdiğini açıklaması ile Türk-Sovyet ilişkilerinin iyileşmesiydi. Öte yandan Sovyetler, NATO üyesi olmasına rağmen Türkiye ile ilişkilerin 1920'li yıllarda olduğu gibi olumlu bir şekilde seyredebileceğini düşünmekteydi. Türkiye de bu yönde bir yaklaşım içerisinde olunca 1950'li yılların ikinci yarısından itibaren özellikle ekonomik alanda ilişkilerde gelişme kaydedilmişti.²¹⁵

1970'li yıllarda da Sovyet savaş gemileri Boğazlar'dan Akdeniz'e geçmeye devam ederken bu geçişler ABD için henüz ciddi bir tehdit oluşturmuyordu. Çünkü uçak gemileri ve stratejik silahlardan yoksun olan Sovyet donanmasının Akdeniz'de NATO'yu tehdit edebilecek bir kapasitesi bulunmuyordu. Fakat 1970'li yılların ortalarından itibaren bu durum değişmeye başladı. Bunun nedeni SSCB'nin helikopter ve uçak taşıyabilen Kiev sınıfı savaş gemilerini Akdeniz'e gönderme kararı almasıydı. Bu gemilerin Akdeniz'e girmesi ile beraber SSCB, ABD ile stratejik dengeyi yakalamış olacaktı.²¹⁶ Bu yüzden Türkiye'nin Kiev sınıfı gemilerin Boğazlar'dan geçişine izin verip vermemesi büyük bir önem arz etmekteydi. Eğer Sovyetler'in kruvazör olarak nitelendirdiği²¹⁷ fakat uçak ve helikopter taşıma kapasitesine sahip olan bu gemiler Türkiye tarafından uçak gemisi olarak tanımlanırsa Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre bu gemilerin geçişine izin vermemesi gerekirdi. Bununla ilgili ilk geçiş girişimi 1976 tarihinde meydana geldi. Yaşanan tartışmalara rağmen Türkiye, Kiev savaş gemisini Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uçak gemisi tanımı çerçevesinde "esas olarak uçak taşımak ve

²¹⁴ Stephen S. Roberts, **a.g.m.**, s. 11-13.

²¹⁵ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 49.

²¹⁶ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 15.

²¹⁷ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 54.

bunları denizde harekete geçirmek için inşa edilmiş veya teçhiz edilmiş gemi” olarak değerlendirmeyerek geçişine izin verdi.²¹⁸

Soğuk Savaş döneminde ABD savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişi de zaman zaman ihlal iddialarını beraberinde getirdi. İlk olarak yaklaşık 10 yıl süren Vietnam Savaşı süresince ABD savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişine Türkiye engel olmadı. Oysa Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 19. maddesine göre savaş döneminde savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçmesine izin verilmemekteydi. Bu geçişlerden dolayı SSCB, Türkiye’ye ağır eleştiriler yöneltti. Türkiye ise SSCB’nin bu eleştirisine ABD’nin Vietnam’da savaşan devlet olmadığı, savaşan taraflardan birini desteklediği yönündeki savıyla karşılık verdi.²¹⁹ ABD de Vietnam’a resmen savaş ilan etmediğini belirterek Türkiye’nin bu iddiasını destekledi.²²⁰

ABD savaş gemilerinin geçişiyle ilgili ikinci bir sorun, 1968 yılında ABD’ye ait iki savaş gemisinin Boğazlar’dan geçerek Karadeniz’e geçmesi sırasında yaşandı. SSCB, bu geçişin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne aykırı olduğunu iddia ederek Türkiye’yi protesto etti. SSCB’ye göre; gemilerin taşıdığı anti denizaltı roket sisteminin çapı 305 mm idi ve bu, Montrö Sözleşmesi’nde öngörülen 203 mm’lik sınırdan fazlaydı. Türkiye ise SSCB’nin iddialarını kabul etmeyerek Montrö Sözleşmesi imzalandığında bu tip silahların henüz var olmadığını ve bu yüzden Sözleşme’de bu silahlardan bahsedilmediğini belirterek bu gemilerin geçişine sınırlama getirilemeyeceğini ifade etti.²²¹

Özet olarak; Soğuk Savaş döneminde Boğazlar konusu, daha çok geçişlerle ilgili yaşanan bazı sorunlarla gündeme geldi. Geçişlerle ilgili sorun yaşanmasının ilk sebebi, uluslararası savaş hukukunda meydana gelen gelişmeler nedeniyle sınırlı

²¹⁸ Kudret Özersay, “Türk Boğazları’ndan ...,” **a.g.e.**, s. 99-100.

²¹⁹ Kudret Özersay, “Türk Boğazları’ndan ...,” **a.g.e.**, s. 95-96.

²²⁰ Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 53-54.

²²¹ Cem Devrim Yaylalı, “Turkish Straits Key to Georgian Crisis,” **Warship International Fleet Review**, Aralık 2009, s. 18.

silahlı çatışmalar gibi bazı durumların savaş durumu olup olmadığının belirlenmesinde ve devletlerin hangi durumlarda savaşan olarak kabul edilip edilmeyeceğinde yaşanan belirsizliklerdi.²²² İkinci sebep, gemi ve silah teknolojisinde yaşanan hızlı gelişmeler karşısında 1930’lu yılların koşullarına göre kaleme alınmış Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin savaş gemisi ve silah tanımlamasının yetersiz kalmasıydı. Bu nedenlerden dolayı Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin uygulanmasından sorumlu olan Türkiye, geçişlerle ilgili olarak başta Sovyetler ve ABD ile olmak üzere çeşitli ülkelerle sorunlar yaşadı. Fakat bu sorunlar geçiş rejiminin ciddi anlamda sorgulanmasına yol açmadı. Sovyetler’in beklenmedik bir şekilde dağılmasıyla Soğuk Savaş sona erip iki bloklu uluslararası sistem köklü bir değişikliğe uğrarken Boğazlar konusu, Soğuk Savaş sonrası dönemde de Türk-Rus ilişkilerinin temel konularından biri olmaya devam etti.

²²² Christos L. Rozakis ve Petros N. Stagos, **a.g.e.**, s. 113.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SOĞUK SAVAŞ SONRASI

DÖNEMDE BOĞAZLAR

1. TÜRKİYE’NİN BOĞAZLAR’A İLİŞKİN TÜZÜKLERİ

1.1. Tüzükler Öncesinde Yaşanan Gelişmeler

SSCB’nin dağılması sonrasında ardıl devlet olarak Rusya Federasyonu (RF), 1990’lı yılların başında ekonomik ve siyasi olarak zayıf bir konumda bulunmaktaydı. Bu nedenle RF’nin Karadeniz’deki donanmasını en azından kısa vadede güçlendirebilmesi ve modernize edebilmesi beklenmiyordu. Üstelik Rusya ile Ukrayna Karadeniz’deki Sovyet donanmasının paylaşımı konusunda 1997 yılına kadar anlaşmaya varabilmiş değillerdi. Bu durumun en önemli sonuçlarından biri RF donanmasının Akdeniz’i tehdit eden bir güç olarak görülmemeye başlamasıydı. Dolayısıyla Soğuk Savaş sonrası dönemde RF donanmasının Akdeniz’e temel geçiş noktası olan Boğazlar’ın stratejik öneminin de azalacağı düşünülüyordu. Buna karşın RF için Boğazlar’ın askeri önemi devam etmekteydi. Çünkü daha önce de olduğu gibi kendisine karşı dışarıdan gelebilecek bir saldırıda Boğazlar temel geçiş yolu olmayı sürdürüyordu.²²³

Hazar Bölgesi’nde zengin petrol yataklarının keşfedilmesi, buradan çıkarılacak petrolün Batı pazarlarına nasıl ulaştırılacağı konusunu da gündeme getirdi. Sovyet döneminde Hazar ve Orta Asya’dan Avrupa’ya ulaşan tüm boru hatları RF’den geçmekteydi.²²⁴ Rusya bu konudaki birincil konumunu Soğuk Savaş sonrasında da kaybetmek istemiyor ve yeni yapılacak nakil hatlarının kendi ülkesinden geçmesini istiyordu. Rusya’nın savunduğu Bakü-Novorossisk petrol boru hattı projesine göre; Orta Asya ve Hazar petrolleri öncelikli olarak boru hattıyla

²²³ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 16.

²²⁴ Ariel Cohen and Coway Irwin, “U.S. Strategy in the Black Sea Region,” **Background**, Heritage Foundation, S. 1990, Aralık 2006, s. 3.

Rusya'nın Karadeniz'deki Novorossisk limanına gelecek ve buradan da tankerlerle Karadeniz ve Boğazlar yoluyla Avrupa ve dünya pazarlarına ulaştırılacaktı.

Başta ABD olmak üzere Batılı ülkeler ise enerji güvenliklerini tehdit edebileceğini düşündükleri Rusya'nın bu projesine sıcak yaklaşmadılar. Bunun yerine söz konusu ülkeler, Türkiye'nin 1992 yılında ortaya attığı Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı projesini desteklediler.²²⁵ Türkiye'nin böyle bir projeyi ortaya atmasının nedeni, Avrupa'ya uzanan enerji nakil hatlarının kendi topraklarından geçmesini istemesi ve böylece Soğuk Savaş sonrası azaldığı iddia edilen stratejik öneminin tekrar artacağını düşünmesiydi.²²⁶ Ayrıca Türkiye, Rusya'nın savunduğu projenin Boğazlar'da yoğun bir tanker trafiği yaratacağını ve Boğazlar'ın bu trafiği kaldıramayacağını savundu. Böylece 1990'larda Hazar petrollerinin Batı pazarlarına taşınması için yapılacak boru hatları konusunda Rusya ile Türkiye arasında bir rekabet yaşandı. Bu rekabet iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz etkileyen bir faktör oldu.

Ana ihraç boru hattının seçimiyle ilgili tartışma sürerken erken petrolün Batı pazarlarına taşınabilmesi için Bakü-Novorossisk ve Bakü-Süpsa hatlarının yapımıyla ilgili hükümetler arası anlaşmalar 1996 yılında imzalandı.²²⁷ Bu durum, Soğuk Savaş döneminde hem Batı Bloğu hem de Doğu Bloğu için askeri açıdan kritik bir geçiş noktası olan Boğazlar'ın, Soğuk Savaş sonrası dönemdeki yeni misyonunun, Hazar ve Orta Asya petrollerinin Batı pazarlarına ulaştırılması olacağı anlamına geliyordu. Bu yeni misyon Boğazlar'ın stratejik öneminin devam etmesini sağlayacak olsa da bir başka sonucu da Boğazlar'daki deniz trafiğinin artması olacaktı.

²²⁵ Keith C. Smith, **Russia-Europe Energy Relations Implications for US Policy**, Washington, Center for Strategic and International Studies, 2010, s. 10.

²²⁶ Igor Torbakov, **The Georgia Crisis and Russia-Turkey Relations**, Washington, The Jamestown Foundation, 2008, s. 7.

²²⁷ Mustafa Aydın, "Kafkasya ve Orta Asya ile İlişkiler," **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. II, 5. B., 2003, s. 420.

Zaten Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1930'lu yıllardan 1990'lı yıllara gelindiğinde Boğazlar'daki deniz trafiği on kattan fazla bir artış göstermişti.²²⁸ Öte yandan teknolojik gelişmeler neticesinde geçiş yapan gemilerin boyutları ve ağırlıkları da büyük oranda artmıştı. Ayrıca nükleer teknolojinin gelişmesiyle nükleer atık taşıyan gemiler de Boğazlar'dan daha sık geçmeye başlamıştı. Bunların yanında Boğazlar'ın ve özellikle de İstanbul Boğazı'nın bazı özellikleri geçiş yapan gemiler için büyük bir handikap oluşturmaktaydı. Bu özelliklerin başında Boğazlar'ın son derece dar ve uzun bir su yolu olması gelmekteydi. İkinci olarak, İstanbul Boğazı'nın kıvrımlı yapısı, geçiş yapan gemilerin sık sık keskin manevra yapmalarını zorunlu kılmaktaydı.²²⁹ İstanbul Boğazı'nın seyir açısından belki de en tehlikeli özelliği, saatteki hızı 7-8 km'ye çıkabilen deniz akıntılarıydı.²³⁰ İstanbul Boğazı'nda görülen şiddetli rüzgâr, seyir güvenliğini olumsuz yönde etkileyen bir başka faktördü. Son olarak, İstanbul Boğazı'nın deniz alanı içerisinde bulunan bazı fiziki engeller seyir güvenliğini tehlikeye düşürebilmekteydi. Bunların başında da fener ve adalar gelmekteydi.²³¹

Tüm bu faktörlerin sonucunda İstanbul Boğazı'nda 1948 ile 1982 yılları arasındaki 34 yıllık süre zarfında 113 deniz kazası meydana gelmişken bu rakam, 1982–1994 yılları arasındaki 12 yıllık dönemde 208'e yükseldi.²³² 11'i büyük çaplı olan bu kazalar, en başta can ve mal güvenliğini tehdit etti. Bunun yanında söz konusu kazaların çoğunun başta petrol olmak üzere tehlikeli madde taşıyan tankerlerin karıştığı kazalardan oluşması, can kaybı ve maddi hasarın yanında deniz

²²⁸ Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında İstanbul Boğazı'ndan yılda yaklaşık 4.500 gemi geçerken, 1996 yılında bu rakam 46.952'ye yükseldi. Mehmet E. Birpınar, Gonca F. Talu, Gönül Su ve Mehmet Gülbey, "The Effect of Dense Maritime Traffic on the Bosphorus Strait and Marmara Sea Pollution," http://balwois.com/balwois/administration/full_paper/ffp-746.pdf. (7 Temmuz 2009) .

²²⁹ Necmettin Akten, "The Strait of İstanbul (Bosphorus): The Seaway Separating the Continents with its Dense Shipping Traffic," **Turkish J. Marine Sciences**, C. 9, 2003, s. 244–245.

²³⁰ Nihan Ünlü, **a.g.e.**, s. 5-7.

²³¹ Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ... ," **a.g.e.**, s. 102.

²³² Tuncay Babalı, "Turkey at the Energy Crossroads," **The Middle East Quarterly**, C. XVI, S. 2, Bahar 2009, s. 27.

kirliliği gibi çevresel felaketlerin de yaşanmasına sebep oldu.²³³ Boğazlar'daki geçişlerin seyir, can, mal ve çevre güvenliğini ciddi bir şekilde tehlikeye düşürmesi, Türkiye'de geçişlerle ilgili bir düzenleme yapılması konusunun tartışılmaya başlanmasına neden oldu. Üstelik yukarıda değinildiği üzere Hazar Bölgesi erken petrolünün Boğazlar yoluyla taşınmasının planlanması, Boğazlar'daki deniz trafiğinin daha hızlı bir artış göstereceği anlamına geliyordu.

1.2. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü

Boğazlar'dan geçişlerin düzenlemesiyle ilgili olarak ilk olarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ticaret gemilerinin geçişini düzenleyen ilgili hükümlerinin değiştirilmesi veya yeni bir sözleşme yapılması düşünüldü. Bu düşüncenin temelinde Sözleşme'nin geçişlerle ilgili çok açık hükümlere yer vermesi ve bu nedenle bir iç düzenlemeyle bu hükümlere aykırı kurallar koyulmasının mümkün görülmemesi yatıyordu.²³⁴ Nitekim Sözleşme'nin ikinci maddesinde; "Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece (...) hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefain serbestisinden müstefid olacaklardır. (...) Kılavuzluk ve romorkaj ihtiyari kalır" denmekteydi. Görüleceği üzere ticaret gemilerinin geçişini düzenleyen bu madde, yoruma yer bırakmayacak kadar açık bir şekilde kaleme alınmıştı. Bu nedenle Türkiye'nin bu madde hilafına önlemler alabilmesi epeyce zor görünmekteydi.

Bu duruma rağmen Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ters düşmeyecek bir iç hukuk düzenlemesiyle geçişlerle ilgili kuralların belirgin hale getirilmesi fikri de tartışılmaya başlandı ve sonuçta bu görüş ağırlık kazanarak bir iç hukuk düzenlemesi yapılmasına yönelik çalışmalar başlatıldı.²³⁵ Yürütülen çalışmalar neticesinde 23 Kasım 1993'te Bakanlar Kurulu tarafından "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz

²³³ Necmettin Akten, "The Bosphorus: Growth of Oil Shipping and Marine Casualties," **J. Black Sea/Mediterranean Environment**, C. 10, 2004, s. 220.

²³⁴ Kudret Özersay, "Boğazlar Konusu," **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. II, 5. B., 2003, s. 587-588.

²³⁵ Kudret Özersay, "Boğazlar Konusu," **a.g.m.**, s. 587-588.

Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” kabul edildi. Tüzük’ün yürürlüğe giriş tarihi ise 1 Temmuz 1994 olarak belirlendi. Türkiye, Tüzük’ün yürürlüğe girmesinden önce hem uluslararası kamuoyunu bilgilendirmek hem de 1972 tarihli “Denizde Çatışmanın Önlenmesi Uluslararası Düzenlemeleri’nden (COLREG) kaynaklanan trafik ayırım düzeni kurma hakkını kullanabilmek için UDÖ’ya başvurdu. Trafik ayırım düzeni hakkının kullanılabilmesi için bunun UDÖ tarafından kabul edilmesi gerekiyordu. Fakat Türkiye sadece trafik ayırım düzeniyle ilgili kuralları değil Tüzük’ün tamamını UDÖ’ye sundu. UDÖ bünyesinde başta Rusya olmak üzere Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve Umman, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve uluslararası deniz hukukuna aykırı olduğu gerekçesiyle Tüzük’te yer alan kurallara karşı çıktılar. Bu arada Mayıs 1994’te UDÖ’da Türkiye’nin sunduğu trafik ayırım şemaları ile birlikte Boğazlar’dan geçişe ilişkin kuralları içeren Türkiye’nin sunduğu Tüzük’e benzer bir metin kabul edildi. Bu metinde yer alan kurallar, Tüzük’te yer alanlardan farklıydı ve Türkiye’nin yetkilerini kısıtlamaktaydı. Aynı zamanda Tüzük kuralları bağlayıcı iken bu kurallar tavsiye niteliğindeydi.²³⁶

Bu süreçte Türkiye’ye en fazla eleştiri getiren ülke Rusya oldu. Çünkü Tüzük, Boğazlar’dan geçen ticaret gemilerinin geçişini bazı kurallara bağlayarak kısıtlamaktaydı ve Boğazlar’dan geçen ticaret gemilerinin yaklaşık dörtte biri Rus gemilerinden oluşmaktaydı.²³⁷ Rusya, 1994 Tüzüğü nedeniyle kendi gemilerinin Boğazlar’dan geçişinin geciktirildiğini iddia etti. Rusya’nın karşı çıktığı konuların başında Boğazlar’dan geçecek büyük gemilerin geçiş öncesinde Türkiye’ye gemi ve yükü hakkında bilgi vermesi ve Türkiye’nin bu konuda değerlendirme yapabilmesi, nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemilerin geçişinin Türkiye’nin iznine tabi olması, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile 500 grostonun üzerindeki gemilerin geçişinden önce yükü hakkında bilgi vermesi ve son olarak bazı nedenlerle Boğazlar’daki trafiğin Türkiye tarafından durdurulabilmesi

²³⁶ Kudret Özersay, “Boğazlar Konusu,” **a.g.m.**, s. 590.

²³⁷ Lehman Brothers, “Global Oil Choke Points,” **Global Equity Research**, New York, Ocak 2008, s. 22. Günümüzde de Boğazlar’dan geçiş yapan tankerlerin yaklaşık üçte ikisi Rus petrol ve doğal gazı taşımaktadır. Boğazlar’dan taşınan diğer yüklerin büyük çoğunluğunu da Rus malları oluşturmaktadır. Tuncay Babalı, **a.g.m.**, s. 27.

geliyordu. 1994 ile 1996 arasında Tüzük ile ilgili olarak Türk ve Rus heyetleri arasında yapılan dört görüşmeden bir sonuç alınamayınca Rusya konuyu tekrar UDÖ gündemine taşıdı. 1996 yılında bu örgüt bünyesinde yaşanan tartışmalar da bir sonuç getirmedi.²³⁸

1.3. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü

1.3.1. Genel Olarak

1994 Tüzüğü, UDÖ bünyesinde tartışılmaya devam ederken Türkiye, yoğun eleştirilerin ve muhtemelen yapılan pazarlıkların sonucu Mayıs 1998’te 1994 Tüzüğü’nde değişiklik yapılmasının planlandığını ve Boğazlar’dan geçecek gemileri yönlendirmek ve bilgilendirmek üzere 2000 yılında bir gemi trafik hizmetinin (VTS) kurulacağını açıkladı.²³⁹ Gerçekten de Türkiye 1994 Tüzüğü’ne yönelik eleştirileri de göz önünde bulundurarak Kasım 1998’de *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*²⁴⁰ adında Boğazlar’la ilgili yeni bir tüzüğü yürürlüğe koydu. Hem Montrö Boğazlar Sözleşmesi hem de uluslararası deniz hukuku ile büyük ölçüde uyumlu olan yeni tüzük, uluslararası alanda da kabul görerek sorunsuz bir şekilde uygulanmaya başladı.²⁴¹ Yürürlüğe konulan yeni tüzükten sonra Boğazlar konusu UDÖ gündeminden de düştü.

1998 Tüzüğü’nde Türkiye, 1994 Tüzüğü’ne getirilen eleştiri konularının başında gelen büyük gemiler tanımında daha esnek bir ifadeye yer verdi ve bu gemilerin tabi olduğu kısıtlamaları yumuşattı. Türkiye, nükleer güçle yürütülen gemiler, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler ile tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemilerin geçişi konusunda da iyileştirmeler yaptı. Ayrıca bir başka eleştiri konusu olan raporlama sistemi ve kılavuzluk da Montrö Boğazlar

²³⁸ Kudret Özersay, “Boğazlar Konusu,” **a.g.m.**, s. 591-595.

²³⁹ Kudret Özersay, “Boğazlar Konusu,” **a.g.m.**, s. 592.

²⁴⁰ “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü,” **Resmi Gazete**, 6 Kasım 1998.

²⁴¹ Erdem Denk, “Karadeniz İşbirliği İçerisinde Çevre Koruma ve Ulaştırma,”

<http://www.konrad.org.tr/Kaukasus%20tr/115-126.pdf> (7 Temmuz 2009).

Sözleşmesi'nde yer alan kurallara paralel olarak yeniden düzenlendi. Bunların yanında Türkiye, 1998 Tüzüğü ile eleştiri konusu olan bazı kuralları uygulamaya devam etti. Bunların başında da geçişlerin Türkiye tarafından geçici olarak durdurulabilmesi gelmekteydi. Ayrıca akıntı ve görüş mesafesi nedeniyle geçişlerin kısıtlanmasına devam edildi. Hız sınırlaması, iki gemi arasında belli bir mesafenin bulunması ve geçme yasağı gibi geçişle ilgili sınırlamalar da korundu.

Tüzük, toplam yedi bölümden oluşmaktaydı. Birinci bölümde tüzüğün amacı, kapsamı ve tüzükte kullanılan bazı ifadelerin tanımı, ikinci bölümde geçiş yapacak gemilerde bulunması gereken nitelikler ve yapılması gereken bildirimlerle ilişkin genel hükümler, üçüncü bölümde ise İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hakkındaki kurallar yer almaktaydı. Tüzüğün dördüncü bölümünde Boğazlar için geçerli olacak ortak hükümler belirtilirken; beşinci ve altıncı bölümde sırasıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın deniz trafik ayırım düzenine ilişkin kurallar ve yedinci bölümde çeşitli hükümler bulunmaktaydı.

1998 tarihli Boğazlar Tüzüğü, bir önceki tüzük gibi “Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak üzere deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek” amacıyla hazırlandı. (Md. 1) Tüzük'te tüzük kurallarının, Boğazlar'da seyredecek tüm gemiler için geçerli olduğu ifade edilse de Tüzük'ün geçiş rejimine ilişkin önemli maddelerinin; savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine uygulanmayacağı da belirtildi.²⁴² 1994 Tüzüğü'nde olduğu gibi tüzük kurallarının savaş ve ticaret gemisi ayırımı yapılmadan tüm gemiler için geçerli olduğunun belirtilmesi uluslararası deniz hukukundaki savaş gemilerinin dokunulmazlığı ilkesi nedeniyle sorun arz edebilirdi. Bu yüzden bu değişiklik olumlu bir değişiklik oldu.

²⁴² Bu maddeler; 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51. maddeler ile 6. maddenin (a) bendinden oluşmaktadır. (Md. 49)

1.3.2. Geçiş Kuralları

1998 Tüzüğü ile COLREG'den kaynaklanan hakka dayanılarak Boğazlar'da trafik ayırım düzeni oluşturuldu. (Md. 3) Bu ayırım düzenine göre; Boğazlar'daki geçiş yolu kuzey ve güney sınırlı trafik şeritlerine ayrılarak geçiş yapan gemilerin zorunlu haller dışında bulundukları şeritten çıkamayacakları ve orta şeridi geçemeyecekleri kabul edildi.²⁴³ Fakat trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler²⁴⁴ ile tehlikeli madde taşıyan gemilerin, Boğazlar'dan geçişi sırasında trafik ayırım şeridi içinde seyretme kuralı, Türkiye tarafından bazı bölgelerde askıya alınabilecekti. (Md. 25/c) Aslında Boğazlar'da trafik ayırım düzeninin oluşturulması yeni bir uygulama değildi. Türkiye, 1934–1982 arası dönemde İstanbul Boğazı'nda sol seyir seyrüsefer şemalarını kullanmaya başlamıştı. Bu şemalar uyarınca Marmara Denizi yönünden gelen gemilerin sol taraftan ve mümkün olduğunca kıyıya yakın bir şekilde geçmesi öngörüldü. Mayıs 1982'de ise Boğazlar'da sağ seyir seyrüsefer şemaları kullanılmaya başlandı.²⁴⁵ Son olarak 1994 Tüzüğü ile de Boğazlar'da trafik ayırım düzeninin oluşturulması öngörülmüştü.

Tüzük ile beraber Boğazlar'da uygulanmak üzere Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP) adı altında bir sistem tesis edildi. TÜBRAP, gemilerin İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girmeden önce ve geçişleri sırasında Türkiye'ye vermeleri gereken bir takım plan ve raporları kapsamaktaydı. Tüzük'te bu plan ve raporlarla hangi bilgilerin istendiği belirtilmezken bu plan ve raporların şeklinin, UDÖ standartlarına göre Türkiye tarafından belirleneceğinden bahsedilmekteydi. (Md. 6) 1994 Tüzüğü'nün en fazla eleştiri alan taraflarından bir tanesi, geçiş yapacak gemilerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülmemesine rağmen geçiş öncesinde Türkiye'ye yükü hakkında bilgi vermesinin gerekmesiydi. Bu açıdan 1998

²⁴³ Necmettin Akten, "The Bosphorus: ...," **a.g.m.**, s. 185.

²⁴⁴ Tüzükte trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler, tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler olarak tanımlanmıştır. (Md. 2/d)

²⁴⁵ Necmettin Akten, "The Bosphorus: Factors Contributing to Marine Casualties," **Turkish J. Marine Sciences**, C. 8, 2002, s. 185.

Tüzüğü'nde verilecek bilgiler arasında açıkça yükün sayılmaması olumlu bir değişiklik olarak görülebilir. Fakat Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile uyumlu olarak verilecek bilgilerin tek tek sayılması daha uygun olabilirdi.

Boğazlar'dan geçecek olan tüm gemilerin, bayrak devletinin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olması ve Tüzük'te belirtilen teknik koşullara uygun olması gerekmektedir. (Md. 5) Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemilerin hızı ilke olarak 10 deniz milini geçemeyecekti. (Md. 13) Türkiye, daha önce de 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü'nde ve 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğü'nde hız sınırını 10 deniz mili olarak benimsemişti. Tüzük ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda aynı yöne doğru ilerleyen gemilerin aralarındaki mesafenin en az sekiz *gomina*²⁴⁶ olması kuralı da getirildi. Bu kural 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı. (Md. 14/a)

Tüzük, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemilerin zorunlu durumlar dışında önlerinde seyreden gemileri geçmelerini ilke olarak yasakladı.²⁴⁷ Öndeki gemiyi geçmeyi gerektiren zorunlu durumların vukuu bulması halinde ise geçen ve geçilen gemilerin yerine getirmesi gereken bir takım yükümlülükler bulunmaktaydı. Buna göre, hızlarını azaltan gemilerin yol vereceklerini arkadan gelen gemilere önceden bildirmeleri, bulundukları trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında seyretmeleri ve hızlı seyreden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vermeleri gerekmektedir. Öndeki gemiyi geçmek durumunda kalan gemiden ise geçişten önce Türkiye'den trafiğin elverişli olduğuna dair bilgi almak ve önündeki gemiyi haberdar etmek suretiyle geçişini gerçekleştirmesi beklenmekteydi. (Md. 14) Yine bu kurallar 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı.

1998 Tüzüğü ile Boğazlar'dan uğraksız geçecek olan tüm gemilere kılavuzluk mecburi tutulmayarak sadece tavsiye edildi. (Md. 27) Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ikinci maddesindeki kılavuzluğun ihtiyarı olacağına ilişkin açık

²⁴⁶ Gomina, bir deniz milinin onda biri değerindeki uzunluk birimidir.

²⁴⁷ İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında öndeki gemi kesinlikle geçilmeyecektir. (Md. 14)

hüküm nedeniyle bu değişiklik yerinde bir değişiklikti. Nitekim 1994 Tüzüğü'nün, Türk bayraklı büyük gemilerin kılavuz almasını zorunlu tutup yabancı bayraklı gemilerin ise bu konuda sadece uyarılacağını öngörmesi (Md. 31), Türkiye'ye ağır eleştiriler yöneltilmesine sebep olmuştu.

1994 Tüzüğü'nde boyu 150 metre ve daha uzun olarak tanımlanan büyük gemilerin Boğazlar'dan geçmeden önce Türkiye'ye gemi ve yükü hakkında bilgi vermesi, bu bilgi üzerine Türkiye'nin değerlendirme yaparak sonucu başvurana bildireceği kabul edilmişti. (Md. 29) Yani burada Türkiye'nin geçişe izin vermeme yetkisinin olduğuna dair bir anlam çıkmaktaydı. 1998 Tüzüğü'nde ise bu kural yumuşatılarak trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemilerden boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin, seferden önce geminin nitelikleri ve taşıdığı yük hakkında Türkiye'ye bilgi vermesi, bunun üzerine Türkiye'nin, geçiş için gereken şartlarını ve tavsiyelerini sözü edilen gemilere bildirmesi öngörüldü. (Md. 25/b) Görüleceği üzere 1998 Tüzüğü ile gemi ve yükü hakkında bilgi istenecek gemiler daha dar kapsamlı tutulup Türkiye'nin geçiş ile ilgili izin vermesi yerine geçişe ilişkin ek şartlar koyabilmesi kabul edildi.

1994 Tüzüğü'ne göre tehlikeli madde taşıyan büyük gemilerin İstanbul Boğazı'na girmesi durumunda aynı nitelikte başka bir geminin İstanbul Boğazı'na giremeyeceği, Çanakkale Boğazı'na girmesi durumunda ise bu tip gemilerin sadece karşı yönden Çanakkale Boğazı'na giremeyeceği öngörülmüştü. (Md. 42 ve 52) 1998 Tüzüğü'ne göre ise trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemilerden tehlikeli madde taşıyanların Boğazlar'a girmesi durumunda bu gemilerin, Boğazlar'da belli bir mesafe almadıkça aynı nitelikte başka bir geminin Boğazlar'a giremeyeceği kabul edildi.²⁴⁸ Anlaşılacağı üzere burada da geçişlerle ilgili bir yumuşama söz konusu oldu.

²⁴⁸ Bu mesafe, İstanbul Boğazı'na kuzeyden girildiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, güneyden girildiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadarki mesafeyi; Çanakkale Boğazı'nda ise önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terk etmesine kadarki mesafeyi belirtmektedir. (Md. 25/d)

1994 Tüzüğü'nde açıkça nükleer güçle yürütülen gemiler, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler ile tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemilerin, geçişlerinden önce Türkiye'den izin almaları öngörülüyordu. (Md. 30) 1998 Tüzüğü'nde ise bu gemilerin gemi ve taşıdıkları yük hakkındaki gerekli bilgi ve belgeleri Türkiye'ye vermeleri yeterli görüldü. Ayrıca söz konusu gemiler, Türkiye'nin bildireceği geçiş koşullarına uymakla da yükümlü tutuldular. (Md. 26)

Tüzüğün 33. maddesinde "İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçemeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir." ifadesi yer aldı. Bu ifade tahmin edilebileceği üzere İstanbul Boğazı'nda bulunan Fatih Sultan Mehmet ve Boğaziçi Köprüleri'nin denizden yüksekliğinin sadece 64 metre olmasından²⁴⁹ kaynaklandı. Bu kurala ilişkin benzer bir ifade 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı. (Md. 38) 1998 Tüzüğü'nde Boğazlar'daki yerel deniz trafiğinde yer alan deniz araçlarının, trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçmeleri ve Boğazlar'dan geçiş yapan diğer gemilerin yollarından çıkmaları da öngörüldü. (Md. 34 ve 42)

Akıntı ve görüş uzaklığı nedeniyle geçişlerin kısıtlanması 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı. Benzer şekilde 1998 Tüzüğü'nde İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti, dört mil/saatin üstüne çıktığında tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemilerden manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olanlar bu durum ortadan kalkana kadar İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na girememeleri kabul edildi.²⁵⁰ İstanbul Boğazı'nda orkoz akıntılarının²⁵¹ oluşması durumunda da bu akıntılar ortadan kalkmadan bu gemiler İstanbul Boğazı'na giremeyeceklerdi. Üst akıntı şiddeti altı mil/saat'in üstüne çıktığında ise yukarıdaki

²⁴⁹ Hasan Karataş, Güven Kıymaz ve Erdal Coşkun, "Asma Köprüler,"

<http://web.iku.edu.tr/~ecoskun/ASMA%20K%C3%96PR%C3%9CLER.doc> (10 Nisan 2009).

²⁵⁰ Tüzükte büyük gemi, tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemi; derin su çekimli gemi ise en büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemi olarak tanımlanmıştır. (Md. 2/j ve 2/k) 1994 Tüzüğü'nde bu ölçüler sırasıyla 150 metre ve 10 metre idi. (Md. 2/j ve 2/ı)

²⁵¹ Uzun süre devam eden güçlü rüzgarın, yüzey akıntısının gücünün azalmasına veya yönünün değişmesine neden olmasıyla ortaya çıkan yerel akıntılara orkoz akıntısı adı verilmektedir.

kural hızı ne olursa olsun bu gemilerin hepsi için geçerli olacaktı. (Md. 35 ve 43) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı bir mil ve altına düştüğünde deniz trafiği sadece uygun görülen tek yöne açık tutulacaktı. Bu sırada tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giremeyecekti. Görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde ise geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktı. (Md. 36 ve 44)

Boğazlar'da deniz trafiğinin durdurulabilmesi, 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı ve bu konu en fazla eleştiri alan konuların başında gelmekteydi. Bu eleştirilere rağmen Türkiye, 1998 ve 1994 Tüzükleri'nden önce 1982 tarihli Çanakkale Liman Yönetmeliği ve İstanbul Liman Tüzüğü ile benimsemiş olduğu ve artık tüm kesimlerce kabul gördüğünü düşündüğü bu yetkiyi²⁵² 1998 Tüzüğü'nde de muhafaza etmeye devam etti. Tüzüğün 20. maddesine göre; mücbir sebepler, tehlikeli durumlar, kamu yararına yapılan büyük inşaatlar ve geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikeleri sebebiyle Boğazlar'daki deniz trafiği, Türkiye tarafından geçici olarak durdurulabilecekti.

1.4. Türkiye'nin Geçişleri Düzenleme Yetkisi

Türkiye'nin bir iç hukuk işlemiyle tek taraflı olarak Boğazlar'daki geçişleri düzenleyen bir tüzük yürürlüğe koyması, bu konuda Türkiye'nin böyle bir yetkisinin olup olmadığının tartışılmasına neden oldu. Türkiye'de ve uluslararası alanda Boğazlar'daki geçiş rejiminin çok taraflı bir uluslararası sözleşme olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlendiği ve dolayısıyla Türkiye'nin tek taraflı olarak bu rejimi değiştiremeyeceği iddia edildi. Buna karşın Türkiye'nin böyle bir yetkisinin olduğunu savunan ve bu yetkinin sınırlarını çizen görüşler de ortaya konuldu.

Bu görüşlerden birincisi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve hazırlık çalışmalarının yorumlanmasıyla elde edilmektedir. Bu görüşe göre; Montrö Boğazlar Sözleşmesi, genel kabul görmüş yorum kuralları çerçevesinde yorumlandığında geçişe ilişkin kurallardan oluşan Sözleşme'nin hiçbir yerinde Türkiye'nin geçişleri

²⁵² Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ...", **a.g.e.**, s. 122.

düzenleyemeyeceğine ilişkin bir ifadenin bulunmadığı görülecektir.²⁵³ Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarında Türkiye'nin Boğazlar üzerinde idari ve adli kolluk yetkisi ile yargı yetkisinin saklı olduğuna ilişkin tezi, diğer taraflarca da benimsenmiştir. Çünkü Montrö Konferansı sırasında Türkiye'nin bu yetkilerinin saklı olduğuna dair Sözleşme'ye açık bir hüküm konulması talebi, Türkiye'nin böyle bir yetkiye sahip olmaması sebebiyle değil Sözleşme'nin açık hükümlerinin dar yorumlanabileceği kaygısıyla reddedilmiştir. Bu nedenle Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki açık hükümlere ters düşmemek, geçiş özgürlüğü ilkesinin özüne zarar vermemek ve uluslararası hukuktaki genel kabul görmüş kurallara aykırı olmamak kaydıyla geçişleri düzenleyebilecektir.²⁵⁴

Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisinin bulunduğunu savunan bir diğer görüş, bu savını Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi sonrasında yürürlüğe koyduğu ulusal düzenlemeler karşısında diğer taraf devletlerin takındıkları tutumlara dayandırmaktadır. Türkiye, 1965 ve 1982 tarihlerinde çıkardığı İstanbul Liman Tüzükleri ile İstanbul Boğazı'nda seyir güvenliği için uyulması gereken bir takım kurallar benimsemişti. Bu kurallardan bazıları; trafik ayırım düzeni oluşturulması, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler için hız sınırı konulması ve zorunlu nedenlerle geçişin askıya alınabilmesine ilişkindi. Nitekim benzer kurallar, 1982 yılında yürürlüğe konulan Çanakkale Liman Yönetmeliği ile Çanakkale Boğazı için de kabul edilmişti. Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu bu iç düzenlemelere Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin hiçbirinden herhangi bir itiraz gelmemiştir. Bu durum, Türkiye'nin iç düzenleme yapabilme hakkının olduğuna dair Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletler arasında zımni bir kabulün olduğu şeklinde yorumlandı.²⁵⁵

Diğer taraftan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra yapılan birtakım uluslararası sözleşmelerin, Türkiye'nin bu sözleşmelere dayanarak bir iç düzenleme ile geçiş rejimine ilişkin kurallar koyabilmesini mümkün kıldığı da savunulmaktadır.

²⁵³ Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ...," **a.g.e.**, s. 180.

²⁵⁴ Sevin Toluner, **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul, 1994, s. 10-12.

²⁵⁵ Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ...," **a.g.e.**, s. 187.

Bu bağlamda iki anlaşmanın hükümlerinin çatışması söz konusu olduğunda tarafları aynı olan anlaşmalar için anlaşmalardan birinde aksi bir hüküm bulunmadıkça sonraki anlaşmanın hükümlerinin uygulanması, uluslararası hukukun genel ilkelerinden biri olarak kabul edilmektedir.²⁵⁶ Yani Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin sonradan ortak bir uluslararası sözleşmeye taraf olması durumunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ters düşse bile sonraki sözleşmenin hükümlerinin uygulanması gerekecektir. Yalnız bu kuralın Türkiye'ye iç düzenleme konusunda genel bir yetki vermediği açıktır. Türkiye'nin yapabileceği iç düzenleme sadece sonraki sözleşmenin öngördüğü hükümlerle sınırlı olabilmektedir.

Bu bağlamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin de kabul ettiği sözleşmelerin başında; 1972 tarihli COLREG, 1974 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), 1989 tarihli Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınmasının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi ve 1973 yılında imzalanıp 1978'de değiştirilen Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) gelmektedir. Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzükleri ile kullandığı trafik ayırım düzeni kurma hakkı, COLREG ile taraf devletlere tanınmış bir haktır. Bunun yanında SOLAS, Türkiye'ye Boğazlar'dan geçen bir geminin SOLAS kurallarına uygunluğunu gösteren belgelerini denetleyebilmesini mümkün kılmaktadır. Buna göre de Türkiye, Boğazlar'dan geçen gemileri teknik açıdan denetleyebilmektedir. Ayrıca Türkiye'nin Boğazlar'dan geçiş yapmak isteyen bir geminin teknik olarak yeterli sayılabilmesi için gerekli gördüğü kuralların çoğu, SOLAS'da belirlenen kurallarla örtüşmektedir.²⁵⁷ MARPOL ise, kıyı devletinin Sözleşme'de belirtilen faaliyetleri yasaklamasını ve bu yasaklara uymayanları cezalandırabilmesini mümkün kılmaktadır. Son olarak Basel Sözleşmesi, kıyı devletinin Sözleşme ile uyumlu ulusal düzenlemeler yapabilmesini ve bu düzenlemelerle Sözleşme'ye aykırı hareket edenlere ceza verebilmesini sağlamaktadır.²⁵⁸

²⁵⁶ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 94-95.

²⁵⁷ Kudret Özersay, "Türk Boğazları'ndan ...," **a.g.e.**, s. 188-189.

²⁵⁸ Rüdiger Wolfrum, **a.g.m.**, s. 83.

1.5. Türkiye'nin Seyir Güvenliğine İlişkin Diğer Önlemleri

Tüzüklerin yanı sıra Türkiye, Boğazlar'da seyir güvenliğini artırmak amacıyla 2003 yılından itibaren Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) adında bir sistemi hizmete soktu. TBGTH ile bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmeti olmak üzere üç ana hizmet verilmeye başlandı. Bunların yanında arama ve kurtarma operasyonlarına da yardım sağlandı. TBGTH, İstanbul ve Çanakkale'de bulunan iki adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi, her biri radar ve kameralarla donatılmış 16 adet insansız Trafik Gözetleme İstasyonu ve ilgili diğer istasyon ile sistemleri bünyesinde barındırmaktadır.²⁵⁹

TBGTH'in Boğazlar'da seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması açısından son derece faydalı olduğu söylenebilir. Çünkü Boğazlar'da meydana gelen deniz kazalarının % 95'inin kılavuz almayan gemilerden kaynaklandığı²⁶⁰ ve İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazaların neredeyse üçte ikisinin gece gerçekleştiği²⁶¹ bilinmektedir. TBGTH, kılavuz bulundurmama ve gece seyretme gibi kazalara yol açan bu faktörlerin etkisinin azaltılmasında son derece kritik bir rol oynamaktadır. Bunun yanında Boğazlar'da deniz kazalarına yol açan faktörlerden yoğun deniz trafiği, Boğazlar hakkında bilgi yetersizliği ve trafik ayırım şemalarına uyulmaması gibi faktörlerin etkisinin azaltılmasında da TBGTH doğrudan etkili olmaktadır.²⁶²

Öte yandan Türkiye, Boğazlar'daki tanker trafiğine alternatif olabilecek enerji nakil hattı projeleri geliştirmeye çalışmaktadır. Bu bağlamda hayata geçirilebilmiş en önemli proje Mayıs 2006'da faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattıdır. 1092 mil uzunluğundaki BTC boru hattı, temel olarak Hazar petrollerinin

²⁵⁹ "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri,"

<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&lng=> (13 Temmuz 2009).

²⁶⁰ John C.K Daly, "Massive Tanker Traffic Threatens İstanbul and Turkish Straits,"

http://www.upi.com/Energy_Resources/2009/03/20/Analysis-Massive-tanker-traffic-threatens-Istanbul-and-Turkish-Straits/UPI-31131237581733/ (7 Temmuz 2009).

²⁶¹ Necmettin Akten, "The Bosphorus: Growth ...," **a.g.m.**, s. 218.

²⁶² Necmettin Akten, "Shipping Accidents: A Serious Threat Form Marine Environment," **J. Black Sea/Mediterranean Environment**, C. 12, 2006, s. 297.

Akdeniz'e ve oradan da dünya piyasalarına ulaştırılmasını sağlamaktadır. Günde taşıdığı bir milyon varil petrol ile BTC boru hattı, devamlı artış gösteren Boğazlar'dan geçen tanker sayısının azaltılmasında önemli bir rol oynamıştır. İstanbul Boğazı'ndaki geçişlerde 2007 yılında bir önceki yıla göre 100 tankerlik bir azalma yaşanmıştır.²⁶³ BTC'nin yanında Türkiye, 2004 yılında Samsun-Ceyhan petrol boru hattı projesini ortaya atmıştır. Bu projeyle Boğazlar'daki tanker trafiğinin önemli oranda azaltılması hedeflenmektedir. Uzun süre Samsun-Ceyhan projesine karşı temkinli yaklaşan Rusya, Putin'in Ağustos 2009'daki Ankara ziyareti sırasında söz konusu projeye katılmayı kabul etmiştir.²⁶⁴

Bu iki petrol boru hattının yanı sıra Boğazlar'daki tanker trafiğinin azaltılmasına yardımcı olacak doğal gaz boru hattı projeleri de mevcuttur. Bunlardan Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı 2006 yılından bu yana aktif durumdadır. Söz konusu boru hattı, Azeri ve Türkmen gazının Avrupa'ya taşınmasına yardımcı olarak BTC petrol boru hattı ile beraber Doğu-Batı enerji koridorunu tamamlamaktadır.²⁶⁵ Boğazlar'daki doğal gaz trafiğine alternatif olabilecek diğer bir doğal gaz boru hattı da Nabucco projesidir. Hazar ve Orta Asya ile Orta Doğu doğal gazının Avrupa'ya taşınmasını sağlaması planlanan söz konusu projeye ilişkin hükümetler arası anlaşma Türkiye, Avusturya, Macaristan, Romanya ve Bulgaristan arasında 13 Temmuz 2009 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır.²⁶⁶ Fakat anlaşma sonrasında projeye ilgili ortaya çıkan belirsizlikler, Nabucco'nun hayata geçirilmesinin zor olduğunu göstermektedir. Bu belirsizliklerden ilki boru hattını dolduracak yeteri kadar gazın henüz bulunamamasıdır. Nabucco projesine şu ana kadar sadece Azerbaycan belirli miktarda gaz vermeyi taahhüt etmiştir. Fakat bu taahhüt beklentileri karşılamakta çok yetersiz kalmaktadır. Diğer ülkelerden Türkmenistan'ın Rusya ve Çin'e taahhütleri bulunmakta, Irak'ta petrol paylaşımı ile ilgili anlaşmazlık devam etmekte ve İran'ın nükleer anlaşmazlıktan dolayı

²⁶³ John C. K. Daly, **a.g.m.**

²⁶⁴ "Güney Akım Projesi Nabucco'yu Tamamlıyor," **Milliyet**, 8 Ağustos 2009.

²⁶⁵ Ronald Hatto and Odette Tomescu, "The EU and The Wider Black Sea Region: Challenges and Policy Options," **Garnet Policy Briefs**, S. 5, Ocak 2008, s. 3.

²⁶⁶ "Türkiye Yeni Enerji Aktörü," **Milliyet**, 14 Temmuz 2009.

Nabucco'ya destek vermesi zor görünmektedir. İkinci önemli belirsizlik, boru hattının yapımı için yeterli finansmanın bulunmamasıdır. Boru hattının yapımı için kısıtlı bir bütçe ayıran Avrupa Komisyonu dışında AB ülkeleri arasında finansmanın nasıl sağlanacağı konusunda henüz bir anlaşmaya varılmış değildir. Özel şirketlerin de boru hattının yapımı için finansman desteği bulunmamaktadır.²⁶⁷

Nabucco projesinin hayata geçirilmesini zorlaştıracak bir diğer gelişme de Rusya'nın ortaya attığı Güney Akım Projesi'dir. Nabucco ile aynı pazarı hedefleyen bu projenin hayata geçirilmesi zaten finansman ve gaz arzı sıkıntısı çeken Nabucco projesinin arka planda kalmasına neden olabilecektir. Türkiye Boğazlar'daki tanker trafiğinin azalmasında rol oynayacak olan Güney Akım Projesi'ne de destek vermektedir. Bu bağlamda Türkiye, Ekim 2009'da Güney Akım Projesi'nin yapımı için Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesinin kullanılmasına izin vereceğini belirtmiş ve bu izni Aralık 2011'de vermiştir.²⁶⁸ Türkiye Nabucco ile Güney Akım Projeleri'ni birbirine rakip değil tamamlayıcı projeler olarak görmektedir.²⁶⁹

2. KARADENİZ'İN ARTAN ÖNEMİ VE BOĞAZLAR

2.1. ABD'nin Karadeniz Politikası

2.1.1. Karadeniz'in ABD İçin Önemi

Soğuk Savaş sonrası dönemde ABD ve diğer Batılı devletlerin başlıca dış politika hedeflerinden birini Sovyetler Birliği'nden ayrılarak bağımsızlıklarını kazanan yeni ülkelerin kapitalist ekonomik sisteme entegre edilmesi oluşturmuyordu. Nitekim ABD'nin 1997 yılında kabul edilen "Yeni Bir Yüzyıl İçin Amerikan Ulusal

²⁶⁷ Stephen Larrabee, "Turkey's Eurasian Agenda," *The Washington Quarterly*, Center for Strategic and International Studies, C. 34, S. 1, 2011, s. 113-114.

²⁶⁸ "Rusya'ya Yılbaşı Hediyesi Güney Akım Hattı İzni,"

<http://ekonomi.milliyet.com.tr/rusya-ya-yilbasi-hediyesi-guney-akim-boru-hatti-izni/ekonomi/ekonomidetay/29.12.2011/1481725/default.htm> (15 Mart 2012).

²⁶⁹ Stephen Larrabee, *a. g. m.*, s. 115.

Güvenlik Stratejisi” ile bu hedefin ABD’nin çıkarları açısından hayati olduğu açıkça ifade edildi. Bu bağlamda Soğuk Savaş döneminde Doğu Bloku’nda yer alan Karadeniz ülkelerinin de Soğuk Savaş sonrasında ABD’nin yaşamsal çıkar alanı haline geldiği ilan edilmiş oldu.²⁷⁰ Karadeniz Bölgesi ABD’nin yaşamsal çıkar alanı olarak ilan edilmesine rağmen 1990’lı yıllarda Rusya ile Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin entegrasyonuna öncelik verilmesi ve dağılan Yugoslavya sonrası yaşanan sorunlar, Karadeniz Bölgesi’nin ikinci planda kalmasına neden oldu.²⁷¹

1990’lı yıllarda arka planda kalmış olsa da enerji güvenliği konusu Karadeniz’in tamamen gündemden düşmesini engelledi. Soğuk Savaş döneminde Orta Asya ve Hazar Bölgesi petrol ve doğal gazı tamamıyla Rusya Federasyonu topraklarından Avrupa’ya ulaştırılmaktaydı. Ekonomik istikrarları için kesintisiz ve ucuz enerjiye ihtiyaçları olan Avrupa ülkeleri ve ABD, Soğuk Savaş sonrasında enerji güvenlikleri için büyük bir handikap olarak gördükleri bu durumu değiştirmek için alternatif nakil güzergahları aramaya başladılar.²⁷² Bu noktada Orta Asya ve Hazar Bölgesi ile Avrupa arasında coğrafi olarak geçiş noktası olan Karadeniz ön plana çıktı.

1990’larda enerji nakil hatları bakımından ön plana çıkmaya başlasa da Karadeniz’in Avrupa, Avrasya veya Ortadoğu’dan ayrı bir bölge olarak görülmesi ve bölgeye ayrı bir kimlik kazandırılmaya çalışılması 2000’li yıllardan sonra gerçekleşti.²⁷³ Bu bağlamda Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin yanı sıra Moldova ile Güney Kafkasya ülkeleri olan Ermenistan ve Azerbaycan’ı da kapsayan Geniş Karadeniz Bölgesi (Wider Black Sea Region) kavramı ortaya atılarak başta ABD,

²⁷⁰ Burçin Canar, “Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri’nin Karadeniz Politikası,” **SBF Dergisi**, C. 67, S. 1, 2012, s. 54.

²⁷¹ Ognian Minchev, **Major Interest and Strategies for the Black Sea Region**, Sofia, Institute for Regional and International Studies, 2006, s. 3.

²⁷² Ariel Cohen and Coway Irwin **a.g.m.**, s. 3.

²⁷³ Matthew J. Bryza, “The Policy of the United States toward the Black Sea Region,” **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 38.

Avrupa Birliği (AB) ve NATO olmak üzere Batılı ülke ve örgütlerin Karadeniz’e yönelik ortak bir politika geliştirmeleri gerektiği tartışılmaya başlandı.²⁷⁴

Bu doğrultuda ABD, Geniş Karadeniz Bölgesi yaklaşımını benimsedi ve bölgeye yönelik özel bir politika geliştirmeye başladı. ABD’ye göre Karadeniz’e yönelik özel bir politika geliştirilmesi gerekliliğinin ilk nedeni ve en önemlisi, bölgedeki ülkelerin demokrasi ve serbest piyasa ekonomisini benimseyerek Batı sistemine entegre olmalarına yardımcı olmaktı. İkincisi Karadeniz, Hazar Bölgesi enerji kaynaklarının Batı pazarlarına taşınması açısından köprü rolü oynamaktaydı ve ABD, başta Avrupa olmak üzere müttefiklerinin enerji güvenliklerinin sağlanması için destek sağlamak istiyordu.²⁷⁵ Nitekim ABD’nin 2002 tarihli Ulusal Güvenlik Stratejisi’nde Karadeniz ve Hazar Bölgesi enerji arzı açısından hayati önem taşıyan yerler arasında gösterildi.²⁷⁶ Enerji güvenliği açısından ABD’nin Karadeniz’deki en önemli hedefleri; Avrupalı müttefiklerinin petrol ve doğal gaz kaynaklarını çeşitlendirmek, Rusya ile pazar koşulları çerçevesinde karşılıklı faydayı esas alan bir enerji ticareti tesis etmek ve Hazar enerji kaynaklarının Türk Boğazları’nı baypas edecek şekilde alternatif yollardan dünya pazarlarına taşınmasını sağlamaktı.²⁷⁷ Kısacası Karadeniz’in enerji güvenliği açısından önemi Hazar ve Orta Asya enerji kaynaklarının Avrupa’ya taşınmasında Rusya’nın transit tekeli ortadan kaldıracak alternatif enerji nakil hatlarına ev sahipliği yapabilecek olmasından gelmekteydi. 2006 yılında Rusya’nın gaz fiyatındaki düşüklüğü gerekçe göstererek Ukrayna’ya giden gazı kesmesi başta Avrupalı ülkeler olmak üzere ABD’nin, Rusya’nın enerji arz güvenliği açısından ne kadar güvenilir bir ülke olduğunu yeniden düşünmesine neden oldu. AB Komisyonu’nun Mart 2006’da yayınladığı Yeşil Belge’de AB’nin enerji bağımlılığını iyi yönetmesi ve enerji arzını çeşitlendirmesi gerektiği

²⁷⁴ Ronald D. Asmus ve Bruce P. Jackson, “Black Sea and the Frontiers of Freedom,” **Policy Review**, Hoover Institution, S. 125, Haziran-Temmuz 2004, s. 3.

²⁷⁵ “US Perspectives on the Black Sea Region,” <http://www.state.gov/p/eur/rls/rm/105827.htm> (11 Haziran 2008).

²⁷⁶ Fatih Ülger, “Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region,” **Yale Journal of International Affairs**, C. 2, S. 2, Spring/Summer 2007, s. 61.

²⁷⁷ Matthew J. Bryza, **a. g. m.**, s. 41.

belirtiliyordu.²⁷⁸ Bu süreçte Rusya'nın kaynak ve transit ülke olarak Avrupa'nın başta doğal gaz olmak üzere enerji ihtiyacının karşılanmasındaki tekelinin kırılarak alternatif nakil hatlarının oluşturulması daha ciddi bir şekilde ele alınmaya başladı. Bu bağlamda da 2000'li yılların başında gündeme getirilen Nabucco projesi ön plana çıktı.

Karadeniz ülkelerinin Batı sistemine entegrasyonu ve enerji güvenliğinin yanında Karadeniz'i ABD açısından önemli yapan bir başka neden bölgedeki güvenlik sorunlarıydı. ABD, Soğuk Savaş sonrası dönemde bölgede bölgesel ve küresel istikrarı tehdit eden ciddi güvenlik sorunlarının olduğunu ve bu sorunların giderilmesi için kendisinin ve NATO'nun yardımcı olabileceğini düşünmekteydi.²⁷⁹ ABD tarafından bu gerekçeler öne sürülse de ABD'nin Karadeniz'e yönelik özel bir politika geliştirmesinin en önemli nedenlerinden biri Soğuk Savaş'ın hemen sonrasında ilan edilen "Yeni Dünya Düzeni" projesiydi. Bu projenin gereği olarak ABD, kendisi için kritik önemde gördüğü diğer bölgelerde olduğu gibi Karadeniz'de de kendisine karşı olası rakiplerin çıkmasını önlemek ve oluşabilecek ittifakları engellemek istemekteydi. Karadeniz'de olası rakip olarak görülen en önemli ülke ise Rusya'ydı. Nitekim 1990'lı yıllarda "Önce Rusya" (Russia First) politikasıyla Rusya'nın önemini ortaya koyan ABD, 2000'li yıllarda da Güvenlik Konseyi'nin daimi üyelerinden olan ve nükleer güce sahip olan Rusya'yı ABD'ye rakip olabilecek en önemli ülkelere biri olarak görmekteydi.²⁸⁰

2.1.2. Karadeniz Politikasının Araçları

Soğuk Savaş sonrasında Karadeniz ülkelerinin de içinde bulunduğu eski Doğu Bloku ülkelerinin Batı sistemine entegre edilmesinde etkili bir şekilde

²⁷⁸ Michael Thumann, "European Energy Security, The Black Sea and Russian Interests-Can there be a Common Strategy?," **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 125-126.

²⁷⁹ "US Perspectives on the Black Sea Region," <http://www.state.gov/p/eur/rls/rm/105827.htm> (11 Haziran 2008).

²⁸⁰ Burçin Canar, **a. g. m.**, s. 54-56.

kullanılan araçlardan en önemlisi NATO üyeliği oldu. NATO'nun kuruluşundan itibaren izlediği “Açık Kapı Politikası” NATO'nun temel değerlerini benimseyen ve Kuzey Atlantik Bölgesi'nin güvenliğine katkıda bulunabilecek tüm ülkelerin NATO'ya üye olabileceği anlamına gelmekteydi. Eski Doğu Bloku ülkeleri Soğuk Savaş'ın hemen ardından NATO'ya üye yapılmasalar da bu ülkelerin NATO ile ilişkilerini tesis etmek ve ekonomik-siyasi reformlarını gerçekleştirmek üzere NATO bünyesinde özel yapılanmalar oluşturuldu veya programlar başlatıldı. Bu ülkelerin başta NATO olmak üzere Avrupa-Atlantik kurumları ile entegrasyonu söz konusu ülkelerin bağımsızlığının garantisi olarak değerlendirildi.²⁸¹ 1990'lı yıllarda NATO'nun genişlemesinin ve yeni üyeler edinmesinin en büyük destekçisi ABD oldu. Bush ve Obama döneminde de ABD, NATO'nun genişlemesine olan desteğini açıkça ifade etti. ABD'ye göre NATO'nun genişlemesi, ABD üstünlüğünün sağlanması ve Rusya'nın yeniden rakip olarak ortaya çıkma potansiyelini yok etmek açısından önemliydi.²⁸²

Eski Sovyet cumhuriyetlerinin Avrupa-Atlantik kurumlarına entegrasyonunu sağlamak amacıyla ilk olarak 1991 yılında NATO bünyesinde Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi²⁸³ (KAİK) kuruldu. 1994 yılındaki Brüksel Zirvesi'nde ise ABD'nin önerisi ile yine aynı amaca hizmet etmesi düşünülen Barış İçin Ortaklık girişimi (BİO) başlatıldı.²⁸⁴ İçlerinde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler olan Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan'ın da bulunduğu eski Doğu Bloku ülkeleri çeşitli tarihlerde BİO içerisine katıldılar.²⁸⁵ Bu ülkeler BİO içerisinde aktif olarak yer aldıkları takdirde nihai olarak NATO üyesi olacaklardı. Ayrıca BİO içinde aktif olarak yer alan ülkelerin toprak bütünlüğüne, siyasi bağımsızlığına ve

²⁸¹ “NATO Enlargement,” http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49212.htm? (7 Haziran 2012).

²⁸² Burçin Canar, **a. g. m.**, s. 60.

²⁸³ Bu Konsey 1997 yılında yerini Avrupa-Atlantik Ortaklık Konseyi'ne bıraktı.

²⁸⁴ Gökhan Koçer, **a. g. m.**, s. 203-205.

²⁸⁵ “Signatures of Partnership for Peace Framework Document,”

http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_82584.htm (7 Haziran 2012).

güvenliğine yönelen doğrudan bir tehdit söz konusu olması durumunda NATO bu durumu söz konusu ülke ile değerlendirecekti.²⁸⁶

NATO'nun 1997 yılındaki Madrid Zirvesi'nde Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya katılım müzakerelerine başlamaya davet edildi. Müzakerelerin tamamlanmasıyla bu ülkeler 1999 yılında NATO'ya üye oldular. Ardından 1999'daki Washington Zirvesi'nde diğer eski Doğu Bloku ülkelerinin katılımı için bir üyelik eylem planı kabul edildi. Eylem planının kabul edilmesinin ardından 2002 yılındaki Prag Zirvesi'nde Bulgaristan, Estonya, Litvanya, Letonya, Romanya, Slovakya ve Slovenya üyelik görüşmelerine başlamaya davet edildi. Bu ülkeler de 2004 yılında NATO üyesi olarak kabul edildiler.²⁸⁷ Yeni üyelerin katılımı ile 2004 yılında gerçekleşen İstanbul Zirvesi'nde Kafkasya Bölgesi NATO için öncelikli önem arz eden yerlerden biri olarak ilan edildi.²⁸⁸ Anlaşılan Bulgaristan ve Romanya'nın üyeliği ile Karadeniz'e kıyıdaş bir örgüt haline gelen NATO, bundan böyle Karadeniz'le daha fazla ilgilenmek istemekteydi.

2008 yılındaki Bükreş Zirvesi'nde Arnavutluk ve Hırvatistan'ın üyelik görüşmeleri başladı ve bu ülkelerin katılımı da 2009'da gerçekleşti. Ayrıca Bükreş Zirvesi'nde üyelikle ilgili bir yol haritası belirlenmemekle beraber Gürcistan ve Ukrayna'nın da üyeliğinin ileriki bir tarihte gerçekleşmesi kararı alındı.²⁸⁹ Gürcistan ve Ukrayna ile üyelik sürecinin başlatılmamasının nedeni Rusya'nın bu üyeliklere şiddetle karşı çıkması ve bu nedenle özellikle enerji alanında olmak üzere Rusya ile yoğun ekonomik ilişkisi bulunan Almanya gibi NATO içindeki bazı ülkelerin Rusya'yı karşısına almak istememesiydi. 1990'lı yıllardaki Orta Avrupa ülkelerinin NATO'ya üye olmalarında da Rusya'nın yoğun muhalefeti söz konusuydu fakat bu

²⁸⁶ F. Carr and P. Flenley, "Region Building in the Wider Black SeaArea: The Role of the EU and NATO," **Establishing Security and Stability in the Wider Black Sea Area**, Ed. P.M.E. Volten and B. Tashev, IOS Press, 2007, s. 45.

²⁸⁷ "NATO Enlargement," http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49212.htm? (7 Haziran 2012).

²⁸⁸ F. Carr and P. Flenley, **a. g. m.**, s. 46.

²⁸⁹ "NATO Enlargement," http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49212.htm? (7 Haziran 2012).

sefer farklı olan Rusya'nın eskisine nazaran ekonomik ve siyasi olarak çok daha güçlü olmasıydı.²⁹⁰ Üstelik birçok Avrupa ülkesinin enerji ihtiyacının karşılanmasında Rusya baskın bir konumda bulunmaktaydı.

NATO içerisindeki tereddütlere rağmen ABD'nin Avrupa ve Avrasya İşlerinden Sorumlu Dışışleri Bakan Yardımcısı Mathew Bryza, Rusya'yı rahatsız etse de NATO'ya üye olmak isteyen ve üyelik kriterlerini yerine getiren tüm Avrupalı ülkelerin NATO üyeliklerini desteklediklerini ve Gürcistan'ın da üyelik kriterlerini yerine getireceğine inandıklarını açıkladı.²⁹¹ Ocak 2009 tarihli Stratejik Ortaklık Şartı ile ABD, Gürcistan'ın NATO üyeliğini desteklediğini bir kez daha açıkça ifade etti. Aynı şekilde ABD, Aralık 2008'de imzalanan "ABD-Ukrayna Stratejik Ortaklık Şartı"yla da Ukrayna'nın Avrupa-Atlantik kurumlarıyla bütünleşmesini desteklediklerini belirtti.²⁹²

NATO, ABD'nin askeri olarak Karadeniz'e girmesinin temel aracı olarak da kullanıldı. ABD, Karadeniz'deki güvenlik sorunları nedeniyle Karadeniz'deki güvenliğin NATO tarafından sağlanması gerektiğini iddia ediyordu. ABD'ye göre Karadeniz'deki güvenlik zafiyeti, bölgenin Orta Doğu ve Orta Asya'dan Avrupa ve diğer Batılı ülkelere uyuşturucu, terörist, konvansiyonel silah ve hatta kitle imha silahı ticaretine ev sahipliği yapmasından kaynaklanıyordu. Soğuk Savaş sonrası dönemde bölgedeki istikrarsız ve zayıf yönetimler ile dondurulmuş çatışmalar (frozen conflicts) da bu ticarete zemin hazırlamaktaydı.²⁹³ Ayrıca bu yasadışı ticaretin önlenmesinde bölgedeki mevcut güvenlik yapıları yetersiz kalmaktaydı.²⁹⁴

²⁹⁰ F. Stephen Larrabee, "NATO and Black Sea Security," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 290.

²⁹¹ Anna Matveeva, "Conflicts in the Wider Black Sea Area," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 215.

²⁹² Burçin Canar, **a. g. m.**, s. 61-65.

²⁹³ Ariel Cohen and Coway Irwin, **a.g.m.** s. 2-4.

²⁹⁴ Matthew J. Bryza, **a.g.m.** s. 39.

Bu arada 11 Eylül saldırıları sonrasında NATO, 2002 yılındaki Prag Zirvesi'nde yeni bir terörle mücadele stratejisi benimsedi. Bu yeni stratejiye göre NATO, teröristlerin kabiliyetlerini azaltmaya yönelik askeri operasyonlara liderlik edecek veya destek verecekti.²⁹⁵ Bu bağlamda zaten NATO bünyesinde 2001 yılında Akdeniz'de devriye görevi görecek Aktif Çaba Operasyonu (Operation Active Endeavour) adında bir deniz gücü oluşturulmuştu.²⁹⁶ ABD, Akdeniz'de olduğu gibi Karadeniz'de de güvenliğin sağlanması için NATO'nun bölgede aktif olarak yer almasını istiyordu.

Bu bağlamda ABD'nin ilk girişimleri dönemin ABD Genelkurmay Başkanı Myers'in 2004 yılında Türkiye'ye yaptığı ziyaret sırasında ve NATO'nun çeşitli toplantılarında gündeme geldi.²⁹⁷ 2006 yılında ise ABD, Aktif Çaba Operasyonu'nun görev alanının Karadeniz'i de içine alacak şekilde genişletilmesini istedi. Fakat bu girişim Aktif Çaba Operasyonu içerisinde olan Türkiye ve Rusya'nın yoğun muhalefeti nedeniyle sonuçsuz kaldı.²⁹⁸ Son olarak ABD, Ağustos 2008'de Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan savaş sonrasında Gürcistan'a "insani yardım yapmak amacıyla" USNS Comfort ve USNS Mercy adında savaş gemisi olan iki hastane gemisini Boğazlar'dan geçirmek istedi. Fakat her biri 69.000 ton civarında ağırlığa sahip olan bu iki geminin geçişi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemilerinin geçişine ilişkin hükümleri nedeniyle Sözleşme'ye aykırılık oluşturuyordu. Türkiye bu nedenle söz konusu gemilerin geçişine izin vermedi. Bunun üzerine Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırılık oluşturmayan NATO donanmasına ait dört savaş gemisinin, NATO üyeleri Romanya ve Bulgaristan ile beraber tatbikat yapmak üzere Boğazlar'dan geçerek Karadeniz'e girmesine tanık olundu. Daha sonra da ABD

²⁹⁵ Jeffrey Simon, “Black Sea Regional Security Cooperation,” **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 83.

²⁹⁶ “Operation Active Endeavour,” http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm (23 Aralık 2011).

²⁹⁷ Erdem Denk, **a.g.m.**, s. 122.

²⁹⁸ Ariel Cohen and Coway Irwin, **a.g.m.**, s. 9.

donanmasına ait dört savaş gemisi daha çeşitli tarihlerde Boğazlar'dan Karadeniz'e giriş yaptı.²⁹⁹

NATO dışında ABD, ikili askeri anlaşmalar yoluyla da Karadeniz'e askeri olarak yerleşmeye çalıştı. İlk olarak ABD 2005 yılında Romanya ile imzaladığı askeri anlaşma ile bu ülkede 1500 kişiye kadar asker bulundurma hakkını elde etti. Bu anlaşma uyarınca ABD, Köstence'ye asker yerleştirdi. 2006 yılında ise Bulgaristan ile ABD arasında yapılan Savunma İşbirliği Anlaşması'na göre ABD bu ülkedeki dört ayrı üstte 2500 kişiye kadar asker bulundurabilecekti.³⁰⁰ Ayrıca füze savunma sistemi kapsamında Eylül 2011'de Romanya ile ABD arasında yapılan anlaşmayla ABD, Romanya'da anti balistik füze konuşlandırma hakkını elde etti. Yine aynı amaçla ABD, Malatya'ya bir radar sisteminin kurulması için Ekim 2011'de Türkiye ile anlaşmaya vardı.³⁰¹

ABD'nin Karadeniz politikasının bir başka aracı bölge ülkelerinde Rusya karşıtı ve Batı yanlısı oluşumlara destek vermek oldu. Bu faaliyetlerin de etkisiyle Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerden Gürcistan ve Ukrayna'da sırasıyla 2003 ve 2004 yıllarında renkli devrimler olarak adlandırılan yönetim değişiklikleri yaşandı. Bu değişikliklerle Batı yanlısı ve Avrupa-Atlantik kurumlarına katılmaya istekli yönetimler işbaşına geldi. ABD'nin söz konusu yönetim değişikliklerinin yaşanmasındaki en önemli rolü ABD ve Batı kökenli sivil toplum kuruluşlarının bu ülkelerdeki faaliyetleri oldu.

Karadeniz ülkelerindeki sözü edilen sivil toplum kuruluşları nitelik bakımından çeşitlilik arz etmektedir. Bu kuruluşlar arasında düşünce kuruluşları,

²⁹⁹ John C. K. Daly, "Montreux Convention Hampers Humanitarian Aid to Georgia," **Eurasia Daily Monitor**, C. 5, S. 168, Eylül 2008, s. 1.

³⁰⁰ Kamer Kasım, "Türkiye'nin Karadeniz Politikası: Temel Parametreler ve Stratejiler," **Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi**, S. 5, 2008, s. 177.

³⁰¹ "Fact Sheet: Implementing Missile Defense in Europe," <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2011/09/15/fact-sheet-implementing-missile-defense-europe> (15 Eylül 2011).

çatışmanın çözümü konusunda uzmanlaşmış özel kuruluşlar, kültürel kuruluşlar, ticaret birlikleri, spor kuruluşları ve çıkar grupları gibi örgütlenmeler bulunmaktadır.³⁰² Bu kuruluşların başında ABD merkezli Ulusal Demokratik Enstitü, (National Democratic Institute), Uluslararası Cumhuriyetçi Enstitü (International Republican Institute) ve Ulusal Demokrasi Fonu (National Endowment for Democracy) gelmektedir. 2003 yılında Gürcistan'da gerçekleşen iktidar değişikliğinde ABD Büyükelçisi Richard Miles, Soros Vakfı, Özgürlük Evi (Freedom House) ve Ulusal Demokratik Enstitü gibi kuruluşların muhalefete yoğun destek sağladıkları bilinmektedir. Ukrayna'da ise 2004 yılında yaşanan Turuncu Devrim'de Alman Marshall Fonu ve Özgürlük Evi tarafından desteklenen Batı yanlısı Yuschenko iktidarı ele geçirmiştir.³⁰³ ABD bu devrimler sonrasında da Batı yanlısı oluşumlara destek sağlamayı sürdürdü. 2006 yılında Bükreş'te düzenlenen Karadeniz Forumu'nda ABD Karadeniz'de hukukun üstünlüğünü, demokratik kuruluşları, bağımsız medyayı ve sivil toplum kuruluşlarını desteklemek amacıyla Karadeniz'deki hükümetlerle bağlantılı veya hükümet dışı kuruluşlara fon sağlamayı taahhüt etti.³⁰⁴

Renkli devrimler sonrasında tahmin edileceği üzere Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO ve ABD ile olan ilişkileri yoğunlaştı. Devrimden sonra Ukrayna'da yeni Başkan Yushchenko'nun başlıca dış politika gündemi ülkesinin Avrupa-Atlantik kurumlarıyla bütünleşmesinin sağlanmasıydı. Nitekim turuncu devrimin hemen sonrasında yeni Başkan Yushchenko, Şubat 2005'teki NATO'nun zirve toplantısına davet edildi. Bu toplantıda NATO liderleri, NATO'nun Ukrayna'nın yeni yönetimine olan desteğini bildirdiler ve NATO-Ukrayna ilişkilerini yoğunlaştırmayı hedeflediklerini belirttiler. Nisan 2005'teki NATO'nun Dışişleri Bakanları toplantısında ise taraflar Ukrayna'nın NATO üyeliği konusunda yoğunlaştırılmış

³⁰² Antjee Herrberg, "Unlocking the Potential-Civil Society as the Missing Link in Black Sea Peace Building," **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 233.

³⁰³ Burçin Canar, **a. g. m.**, s. 68-69.

³⁰⁴ Bryza, **a. g. m.**, s. 40.

diyalog içerisinde olacaklarını kararlaştırdılar.³⁰⁵ Yushchenko, Nisan 2005'te ABD'ye bir ziyaret gerçekleştirerek Başkan Bush ile görüştü. Bu görüşmede Bush Ukrayna'nın NATO üyeliğini desteklediklerini bir kez daha ifade etti.³⁰⁶ 2008'teki NATO'nun Bükreş Zirvesi'nde ise Rusya'nın tepkisi nedeniyle üyelik süreci başlatılmasa da Ukrayna'nın gelecek dönemde NATO üyesi olacağı kararı alındı.³⁰⁷ 2010 yılında Moskova yanlısı Yanukovich'in tekrar Başkanlığa seçilmesi ile Ukrayna'da süreç tersine döndü. Yeni yönetimin ilk yaptığı işlerden biri NATO'ya üyelik başvurusunu geri çekmek ve Rusya ile Sivastapol üssünün kullanım süresinin uzatılmasına ilişkin bir anlaşma imzalamak oldu.

Ukrayna ile benzer şekilde 2003'teki yönetim değişikliği sonrasında Gürcistan'ın NATO ile ilişkileri yoğunlaştı. Mart 2005'te Gürcistan ve NATO, NATO güçlerinin ve personelinin Gürcistan'da konuşlanabilmesini ve Gürcistan topraklarından deniz, kara ve hava yoluyla transit geçebilmesini öngören bir anlaşma imzaladılar.³⁰⁸ 2006 yılında üyelik hedefi doğrultusunda Gürcistan ile Yoğunlaştırılmış Diyalog başlatıldı. Mart 2007'de tüm partilerin katılımıyla Gürcistan Parlamentosu Gürcistan'ın NATO'ya olan bağlılığı ile ilgili bir karar aldı.³⁰⁹ 2008 yılındaki NATO'nun Bükreş Zirvesi'nde Ukrayna ile birlikte Gürcistan'ın da ileriki bir tarihte NATO üyesi olacağı ifade edildi. Eylül 2008'de ise NATO ve Gürcistan, üyeliğin gerçekleştirilmesi için NATO-Gürcistan

³⁰⁵ "NATO's Relations with Ukraine," http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_37750.htm? (7 Haziran 2012).

³⁰⁶ Taras Kuzio, "Ukraine's Orange-Blue Foreign and Security Policy," **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 205.

³⁰⁷ "NATO's Relations with Ukraine," http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_37750.htm? (7 Haziran 2012).

³⁰⁸ "NATO Eastward Enlargement: Strategic Implications for Eurasia," www.caei.com.ar (7 Haziran 2012).

³⁰⁹ F. Stephen Larrabee, "NATO and Black Sea Security," **a. g. m.**, s. 279.

Komisyonu'nu kurdular. Rusya ile yaşanan savaş karşısında NATO, Rusya'yı kınayarak Gürcistan'ın toprak bütünlüğünü savundu.³¹⁰

Bu gelişmelerin yanında Ukrayna ve Gürcistan'da yönetimlerin Batı yanlıları tarafından ele geçirilmesi sonrasında 2005 yılında Ukrayna, Gürcistan, Letonya, Litvanya, Estonya, Moldova, Makedonya, Slovenya ve Romanya Demokratik Seçenek Topluluğu'nu kurdular. Ardından Mayıs 2006'da Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan ve Moldova arasında Demokrasi ve Ekonomik Kalkınma Örgütü (GUAM) kuruldu. Ukrayna ve Gürcistan'ın liderlik ettiği ve ABD tarafından desteklenen bu yapılanmalar Karadeniz'de Rusya'nın etkisinin kırılmasını ve Batı kurumlarıyla entegrasyonu hedeflemekteydi.³¹¹

2.2. ABD'ye Karşı Karadeniz'de Türk-Rus İşbirliği

2.2.1. İşbirliğinin Temeli: Gelişen Ekonomik İlişkiler

Soğuk Savaş sonrası dönemde 1990'lı yıllar, Türk-Rus siyasi ilişkileri açısından genelde sorunlu geçti. Bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya devletleri üzerinde rekabet, Bosna Hersek ve Kosova krizleri, enerji nakil hatları konusunda rekabet, Rusya'nın Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Anlaşması'ndan kaynaklanan yükümlülükleri, Güney Kıbrıs'a S-300 satışı ve PKK-Çeçenya sorunları bunların başında gelmekteydi. Bu sorunlara karşın ilişkilerin gelişmesini sağlayan karşılıklı üst düzey ziyaretler de gerçekleşti. Bunlardan ilki olan Başbakan Süleyman Demirel'in 1992 yılındaki Moskova gezisinin önemi Dostluk ve İşbirliği Anlaşması'nın imzalanmış olmasından kaynaklanmaktaydı. Aralık 1997'de Rus Başbakanı Viktor Chernomyrdin'nin Türkiye ziyareti ise Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz satışını öngören Mavi Akım projesinin hayata geçirilmesi üzerinde anlaşmaya varılması açısından önemliydi. Çeçenya sorununun gündemde olduğu 1999 yılında Başbakan Ecevit'in Moskova ziyareti gerçekleşti. Bu ziyarette Ecevit'in

³¹⁰ "NATO's Relations with Georgia," http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_38988.htm? (7 Haziran 2012).

³¹¹ Burçin Canar, **a. g. m.**, s. 70.

Çeçenya sorununu Rusya'nın bir iç meselesi olarak tanımlaması ve Rusya'nın toprak bütünlüğünü desteklediğini açıklaması buna karşın Rus Başbakanı Putin'in Türkiye'yi hedef alan hiçbir terörist grubu desteklemeyeceklerini ifade etmesi ilişkilerin seyrini değiştiren gelişme oldu.³¹² 11 Eylül saldırılarının hemen sonrasında ise iki ülke Avrasya Eylem Planı'nı imzaladılar. Bu planla taraflar terörizmle mücadelede işbirliği yapacaklarını bir kez daha ortaya koymuş oldular.³¹³

2000'li yıllarda Türk-Rus ilişkileri 1990'lı yıllara göre çok daha olumlu bir görünüm sergilemeye başladı. Bu durumun temel nedeninin Türkiye'nin Batı'dan uzaklaşmasına neden olacak gelişmelerin yaşanması olduğu savunuldu.³¹⁴ Bu bağlamda 1999 Helsinki Zirvesi sonrasında AB'nin Türkiye ile üyelik görüşmelerine başlamamasının ve 2004 yılında aday ülke statüsünün verilmesinden sonra 2006'da yeniden ilişkilerin kötüleşmesinin Türkiye'nin yönünü Rusya ve Avrasya'ya çevirmesine neden olduğu belirtildi.³¹⁵ AB ile ilişkilerin yanında Irak Savaşı sürecinde Türkiye'nin ABD askerlerinin topraklarından geçmesine izin vermemesi ile başlayarak ABD'nin Irak'ın kuzeyinde bir Kürt devletinin oluşumuna destek vermesinin Türk-Amerikan ilişkilerinin de kötüleşmesine neden olduğu ve bunun da Türkiye'yi Rusya'ya yaklaştırdığı savunuldu. Son olarak Başbakan Erdoğan'ın "one minute" çıkışı ve Mavi Marmara olayı nedeniyle Türk-İsrail ilişkilerinin kötüleşmesinin Türk-Rus ilişkilerinin gelişmesini sağlayan faktörlerden biri olduğu vurgulandı.³¹⁶

³¹² Duygu Bazoğlu Sezer, "Turkish-Russian Relations: The challenges of Reconciling Geo-political Competition with Economic Partnership," **Turkish Studies**, C. 1, S. 1, Bahar 2000, s. 66-67.

³¹³ Suat Kınıklıoğlu, "Turkey's Black Sea Policy: Strategic Interplay at a Critical Junction," **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 59.

³¹⁴ Adam Balcer, "The Future Of Turkish - Russian Relations: A Strategic Perspective," **Turkish Policy Quarterly**, C. 8, S. 1, 2009, s. 80.

³¹⁵ Zeyno Baran, "Turkey and The Wider Black Sea Region," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 93.

³¹⁶ Richard Weitz, "Russian-Turkish Relations: Steadfast and Changing," **Mediterranean Quarterly**, C. 21, S. 3, 2010, s. 63.

Türkiye'nin Rusya ile yakınlaşmasının nedeni olarak Batı ile ilişkilerinin bozulması gösterilse de 2000'li yıllarda Türk-Rus ilişkilerinin gelişmesini sağlayan en önemli faktör, iki ülke arasındaki yoğun ekonomik işbirliğiydi. İki ülke arasındaki dış ticaret 1990'lı yılların sonlarından itibaren hızlı bir artış gösterdi ve Rusya, 2008 yılında Türkiye'nin en büyük ticari ortağı haline geldi. Türkiye ise Rusya'nın dış ticaretinde dördüncü sırayı aldı.³¹⁷ Rusya, Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacının yaklaşık % 63'ünü ve petrol ihtiyacının % 29'unu sağlamaya başladı. Türkiye ise daha çok inşaat ve altyapı alanında Rusya ile ticaretini geliştirdi.³¹⁸ Ayrıca 2009 yılında 3 milyona yakın turist sayısı ile Ruslar, Türkiye'yi ziyaret eden en fazla turist grubu haline geldi³¹⁹ ve Türkiye'ye önemli miktarda döviz girişi sağlamaya başladı. Ayrıca 2008 yılında imzalanan anlaşma ile iki ülke, mallarının gümrüklerden daha rahat geçişi konusunda anlaşmaya vardılar. Böylece Türkiye'nin zaman zaman şikayetçi olduğu Türk mallarının Rus gümrüklerinde bekletilmesi meselesi çözüldü. Nitekim 2010 yılında Moskova'da Erdoğan ile görüşmesinde Putin, gümrük meselesinin tamamen çözüldüğünü açıkladı.³²⁰ Bu yoğun ticari ilişki içerisinde Türkiye'yi rahatsız eden tek durum ise Türkiye'nin enerji ihtiyacının karşılanmasında Rusya'ya bağımlı hale gelmesi ve dış ticaretin devamlı olarak Türkiye aleyhine açık vermesi oldu.

1990'lı yıllarda rekabet konusu olan enerji nakil hatlarında bile 2000'li yıllarda iki ülke işbirliği olanaklarını aramaya çalıştılar. Öncelikle 1997 yılında imzalanan anlaşma uyarınca inşa edilen Mavi Akım doğal gaz boru hattı 2005 yılında faaliyete geçti.³²¹ Türkiye, Rusya'nın desteklemediği ve ABD ve AB desteği ile oluşturulan Nabucco projesinde Rusya ile işbirliğine açık olduğunu belirtti. Aynı zamanda Türkiye, Ekim 2009'da Nabucco projesine karşı Rusya'nın geliştirdiği

³¹⁷ Adam Balcer, **a. g. m.**, s. 80-81.

³¹⁸ Igor Torbakov, **a.g.e.**, s. 10.

³¹⁹ İlyas Kamalov, "Komşuluktan Stratejik İşbirliğine: Türk-Rus İlişkileri," **Orsam Rapor**, S. 3, Mayıs 2010, s. 8.

³²⁰ Richard Weitz, **a. g. m.**, s. 73.

³²¹ Fatih Özbay, "Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Rusya İlişkileri: 1992-2010," **Bilge Strateji**, C. 2, S. 4, Bahar 2011, s. 41.

Güney Akım projesinin yapımı için Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesinde çalışma yapılmasına izin vereceğini açıkladı. Buna karşılık Rusya da Türkiye'nin projesi olan Samsun-Ceyhan petrol boru hattının yapımı için destek sağlamayı kabul etti.³²²

2010 yılında Başkan Medvedev'in Türkiye ziyaretinde iki ülke arasında 17 anlaşma imzalandı ve Güney Akım Projesi ve Samsun-Ceyhan hattının yapımı konusunda tarafların işbirliği içerisinde olacakları bir kez daha teyit edildi. Bunun yanında bu ziyaretle Akkuyu'da bir nükleer enerji santralini kurmak üzere başını Rus firmasının çekeceği bir ortaklığın kurulması da kararlaştırıldı. Bu ziyaretin bir başka önemi ise iki ülkenin aralarındaki ticaret hacimini önümüzdeki beş yıl içinde 40 milyar dolardan 100 milyar dolara çıkarma hedefini ortaya koymalarıydı.³²³ Son olarak Aralık 2011'de Enerji Bakanı Taner Yıldız'ın Moskova'daki Putin ile görüşmesinde; Türkiye'nin Güney Akım Hattı'nın münhasır ekonomik bölgesinden geçmesine izin vermesine karşılık olarak Rusya'nın Türkiye'ye verdiği doğal gazın fiyatında indirimde gitmesi konusunda mutabakata varıldı.³²⁴ Bunların yanında Türkiye ve Rusya ikinci bir Mavi Akım hattının ve Türkiye'de bir yer altı doğal gaz depolama tesisinin yapımı için görüşmelerini sürdürmektedirler.³²⁵

2000'li yıllarda bu şekilde olumlu bir gelişme gösteren ekonomik ilişkilerin yanında siyasi alanda da iki ülke ilişkileri olumlu gelişmeler gösterdi. Aralık 2004'te Putin Ankara'ya bir ziyaret gerçekleştirerek uzun yıllar sonra Türkiye'ye gelen ilk Rus Devlet Başkanı oldu. Bu ziyaret sırasında taraflar dostluk ve çok boyutlu ortaklığın derinleştirilmesine ilişkin bir ortak deklarasyon yayınladılar. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'un Şubat 2009'da gerçekleşen Tataristan ziyareti 1990'lı yıllarda iki ülke arasında sorun olan Türki cumhuriyetler üzerinde etki mücadelesinin artık geride kaldığını göstermesi açısından önemliydi. Ağustos

³²² Stephen Larrabee, "Turkey's Eurasian Agenda," **a. g. m.**, s. 111.

³²³ Stephen Larrabee, "Turkey's Eurasian Agenda," **a. g. m.**, s. 111.

³²⁴ "Putin'den Milyar Dolarlık Jest," <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2011/12/29/gazda-milyar-dolarlik-indirim#> (15 Nisan 2012).

³²⁵ Richard Weitz, **a. g. m.**, s. 66.

2009'da gerçekleşen Putin'in Ankara ziyaretinde ise taraflar aralarındaki çok boyutlu stratejik işbirliğinin devamı için üst düzey hükümetlerarası toplantılar yapılmasını kabul etti.³²⁶ Son olarak Türkiye'nin Rusya'dan S-300 veya S-400 füze savunma sistemleri alması bile gündeme geldi.³²⁷

Siyasi alanda iki ülkenin işbirliği yaptığı belki de en önemli konu, Karadeniz ve Boğazlar oldu. ABD ve NATO'nun Karadeniz'e girme çabalarına karşı kıyıdaş iki ülke ortak bir tutum takınarak bölgedeki güvenliğin yine bölge ülkeleri tarafından sağlanmasını ve bölge dışı güçlerin Karadeniz'de yer almamalarını istiyorlardı. Ayrıca her iki ülke de Boğazlar'daki geçiş rejimini belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlükte kalmaya devam etmesini ve bu Sözleşme'nin öngördüğü kuralların eksiksiz olarak uygulanması gerektiğini düşünmekteydiler.

2.2.2. Türkiye'nin Karadeniz Politikası ve Boğazlar

Türkiye'nin Karadeniz'e yönelik özel bir politika geliştirmesi, 1990 yılının hemen başında Karadeniz ülkeleri arasında ekonomik alanda başlayacak ve siyasi alana yayılacak bir işbirliği mekanizmasını önermesiyle başladı. Bu doğrultuda Türkiye'nin girişimiyle 1992 yılında İstanbul'da yapılan toplantıda Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin yanı sıra Arnavutluk, Azerbaycan, Ermenistan, Moldova, Sırbistan-Karadağ ve Yunanistan da yer aldığı Karadeniz Ekonomik İşbirliği kuruldu.³²⁸ 1998 yılında gerçek anlamda bir uluslararası örgüte dönüştürülen ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı adını alan bu yapılanma üye ülkeler arasındaki anlaşmazlıklar, karar alma mekanizmasının yetersizliği ve üye ülkeler tarafından yeterli desteğin sağlanamaması gibi nedenlerle etkili bir işbirliği mekanizması haline gelemediyse de en azından taraf devletlerin bir araya geldiği ortak bir platform olarak faydalı bir işlev görmektedir.

³²⁶ Gareth Winrow, "Turkey, Russia and the Caucasus: Common and Diverging Interests," **Briefing Paper**, Chatham House, 2009, s. 3.

³²⁷ Cenk Sidar ve Gareth Winrow, "Turkey & South Stream: Turco-Russian Rapprochement and the Future of the Southern Corridor," **Turkish Policy Quarterly**, C. 10, S. 2, 2011, s. 52.

³²⁸ Gökhan Koçer, **a.g.m.**, s. 219.

Ekonomik ve siyasi işbirliğinin yanında Karadeniz’de deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik ilk girişim 1990’lı yılların ortasında yine Türkiye’den geldi. Bu bağlamda 1998 yılında Türkiye tarafından resmen önerilen Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) 2001 yılında İstanbul’da kuruldu. Sadece Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin üyeliğine açık olan BLACKSEAFOR’un başlangıçtaki kuruluş amacı insani yardım, arama-kurtarma operasyonları ve çevrenin korunması konularında üye ülkeler arası işbirliği ve yardımlaşmanın sağlanmasıydı.³²⁹ 11 Eylül saldırıları sonrasında ise Türkiye’nin girişimiyle ve Rusya’nın desteği ile öncelikle 2004 yılında sürekli olarak görev yapacak bir operasyon kontrol merkezi kuruldu. Ayrıca üyeler arasında bilgi değişimi yapılmaya, şüpheli gemilere yönelik plansız operasyonlar gerçekleştirilmeye ve Karadeniz’de ortak askeri tatbikatlar icra edilmeye başlandı. 2005 yılında ise terörizm ve kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi BLACKSEAFOR’un görevleri arasına girdi.³³⁰ Böyle bir değişikliğin yapılmasının altında yatan asıl neden Türkiye ve Rusya’nın, NATO’nun terörizmle mücadeleye dayanarak Karadeniz’e girmesini önleyebileceklerini düşünmeleri idi.³³¹ BLACKSEAFOR kapsamında üye ülkelerin katılımıyla her yıl Karadeniz’de deniz tatbikatı yapılırken 2008 yılındaki Rus-Gürcü Savaşı sonrasında Gürcistan bu tatbikatlara katılmamaya başladı.³³²

BLACKSEAFOR’un yanında Mart 2004’te Türk Deniz Kuvvetleri, NATO’nun Aktif Çaba Operasyonu ile aynı misyona sahip ulusal bir girişim olan Karadeniz Uyum Harekatı (KUH/Black Sea Harmony) adında yeni bir güvenlik girişimi başlattı. Daha sonra Türkiye, NATO ile eşgüdüm içerisinde çalışan ve BLACKSEAFOR tarafından icra edilebilecek bir model olarak gördüğü³³³ KUH’a Karadeniz’e kıyıdaş diğer ülkeleri de katılmaya davet etti.³³⁴ Bu davet üzerine Rusya,

³²⁹ Zeyno Baran, **a. g. m.**, s. 89.

³³⁰ Jeffrey Simon, **a.g.m.**, s. 87.

³³¹ Gökhan Koçer, **a.g.m.**, s. 222.

³³² Alexander Vasiliev, “The Black Sea Region in Turkish Foreign Policy Strategy: Russia & Turkey on the Black Sea,” **Black Sea Report**, S. 2, 2010, s. 4.

³³³ Suat Kınıkloğlu, **a.g.m.**, s. 61.

³³⁴ Jeffrey Simon, **a.g.m.**, s. 87.

2006 itibariyle KUH'a dahil olurken, Ukrayna'nın katılımına ilişkin Protokol Ocak 2007'de imzalandı.³³⁵ NATO'nun yeni üyeleri olan Romanya ve Bulgaristan ise, Türkiye'nin baskın konumu nedeniyle bu oluşuma daha şüpheli ve mesafeli yaklaştılar.³³⁶

Türkiye'nin girişimleriyle oluşturulan bu güvenlik yapılanmalarının, sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlere açık olması Türkiye'nin Karadeniz'in deniz alanında sadece kıyıdaş devletlerin söz sahibi olması gerektiğini ve bölgeye NATO dahil olmak üzere dışarıdan bir müdahale istemediğini gösterdi.³³⁷ Ayrıca Türkiye, ABD ve NATO'dan farklı olarak Karadeniz'in deniz güvenliği ile geniş Karadeniz Bölgesi'ndeki güvenlik sorunlarını birbirinden ayrı tutan bir politika izlemektedir.³³⁸ Türkiye Karadeniz'in deniz alanında önemli bir güvenlik sorununun olmadığını ve Karadeniz'deki yasadışı trafiğin sadece yüzde onunun deniz alanında gerçekleşmesinin bunu gösterdiğini³³⁹ ve yaşanan sorunların da bölgedeki etkili ve yeterli güvenlik yapılanmaları ile çözüme kavuşturulduğunu savunmaktadır.³⁴⁰

Türkiye'nin NATO'nun Karadeniz'e girmesine karşı çıkmasının temel nedeni, NATO savaş gemilerinin Karadeniz'e girmek için kullanabileceği tek yol olan Boğazlar'dan geçmesinin yaratabileceği sorunlardır. Bu sorunların başında geçişler nedeniyle Türkiye'nin komşusu ve en büyük ticari ortaklarından biri olan Rusya ile ilişkilerinin bozulma tehlikesi gelmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişini ve Karadeniz'de kalışını önemli ölçüde kısıtlayarak Rusya'nın güvenlik ve savunmasıyla ilgili endişelerini önemli ölçüde gidermekte ve Karadeniz'de istikrarın sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu noktada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olarak gerçekleşebilecek bir geçiş veya Karadeniz'de kalış, bu

³³⁵ "Blackseaför," <http://www.mfa.gov.tr/blackseaför.tr.mfa> (7 Temmuz 2009).

³³⁶ Jeffrey Simon, **a.g.m.**, s. 88.

³³⁷ Zeyno Baran, **a.g.m.**, s. 89.

³³⁸ Suat Kınıklioğlu, **a.g.m.**, s. 56.

³³⁹ Jeffrey Simon, **a.g.m.**, s. 90.

³⁴⁰ Suat Kınıklioğlu, **a.g.m.**, s. 56-57.

durumu güvenliği ve savunması için bir tehdit olarak algılayan Rusya ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni uygulamakla görevli ve yetkili olan Türkiye'nin ilişkilerinin bozulmasına neden olacaktır.³⁴¹ Nitekim Rus-Gürcü Savaşı sırasında ABD savaş gemilerinin Karadeniz'e girmesi karşısında Rus Genelkurmay Başkanı'nın söz konusu gemilerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin öngördüğü üzere Karadeniz'de ancak 21 gün kalabileceğini ve bu süre dolduktan sonra Karadeniz'de kalmaya devam ederlerse Türkiye'nin bu durumdan sorumlu olacağını açıklaması³⁴² durumu açıkça ortaya koymaktadır.

NATO savaş gemilerinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırılık oluşturabilecek geçişlerine Türkiye'nin izin vermemesi durumunda ise öncelikle Türkiye'nin ABD ve NATO ile ilişkileri bozulabilecektir. Daha da önemlisi geçişleri kısıtlaması nedeniyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesinin veya feshedilmesinin tartışılması gibi bir sürecin yaşanması da bu şekilde mümkün olabilecektir.³⁴³ Türkiye böyle bir süreç neticesinde de Boğazlar üzerindeki kontrolünü kaybetmekten çekinmektedir. Nitekim 11 Eylül saldırıları sonrasında Karadeniz'in Batılı çevrelerce gündeme getirilmesiyle paralel olarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin de tartışmaya açılmaya çalışıldığına tanık olunmuştur. Bu bağlamda değişen güvenlik ortamı nedeniyle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile değiştirilmesi gibi 11 Eylül saldırıları sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı ve Karadeniz'in terörle mücadele bağlamındaki önemli rolü nedeniyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin de yeni bir Sözleşme ile değiştirilmesi gerektiği ABD'de bulunan bazı düşünce kuruluşları ve akademik çevreler tarafından dile getirilmeye başlanmıştır.³⁴⁴

Bu nedenlerle Türkiye, bölge dışı güçlerin Karadeniz'e girmesini istemediğini son olarak 2008 yılında Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan savaş sırasında ve sonrasında da gösterdi. Daha önce ifade edildiği üzere savaş sırasında Türkiye insani

³⁴¹ Zeyno Baran, **a.g.m.**, s. 90.

³⁴² Igor Torbakov, **a.g.e.**, s. 14.

³⁴³ Zeyno Baran, **a.g.m.**, s. 90.

³⁴⁴ Jeffrey Simon, **a.g.m.**, s. 86.

amaçlarla da olsa iki ABD savaş gemisinin Karadeniz'e geçişini Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olacağı gerekçesiyle izin vermedi. Ayrıca Türkiye Rusya'yı rahatsız edebileceğini düşündüğünü Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliğine açık bir destek sağlamadı.³⁴⁵ Bunun yanında Türkiye geleneksel olarak Gürcistan'ın toprak bütünlüğünü savunsa da Rusya'nın Güney Osetya ve Abhazya'ya müdahalesine ve sonrasında Rusya'nın bu ülkelerin bağımsızlığını tanımasına sert bir eleştiri getirmedi. Bunun yerine Türkiye ilk olarak 1990'lı yıllarda ortaya attığı Kafkasya İstikrar ve İşbirliği Platformu fikrini tekrar gündeme getirdi.³⁴⁶ Bunu yaparken ABD ve Avrupalı müttefiklerinin fikrini almadı ve doğrudan Karadeniz ülkelerinin işbirliğini hedefledi.³⁴⁷

Rusya, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan'dan oluşması düşünülen Platform'un temel işlevinin çatışmaların barışçıl yollardan çözümü olması öngörüldü. Başbakan Erdoğan Türkiye'nin bu önerisine destek sağlamak üzere Moskova ve Tiflis'e ziyaretler gerçekleştirdi. Dışişleri Ali Babacan ise Batı kamuoyundan destek sağlamak için söz konusu girişimin önemini anlatmaya çalıştı. Babacan'a göre bu Platform Kafkasya'nın sorunlarını ele alan diğer uluslararası örgütlenmelere alternatif olmayacak ve bölge ülkeleri arasında işbirliği, diyalog, istikrar ve güveni arttıran ek bir platform olacaktı.³⁴⁸ Bu kapsamda Türkiye'nin çabalarıyla Aralık 2008'de Helsinki'de Platform'a üye olması düşünülen ülkelerin katılımıyla bir toplantı icra edildi. Toplantının ardından Gürcistan; Rusya, Abhazya ve Güney Osetya'dan çekilmedikçe bu Platform'a katılmayacağını açıkladı. Gürcistan ayrıca Platform'un iyi kurgulanmadığını ve AB ve diğer bazı bölgesel aktörlerin de Platform içerisinde olması gerektiğini açıkladı. Azerbaycan ise Dağlık Karabağ sorunu çözülmedği müddetçe böyle bir platformda yer alamayacağını ortaya koydu. Ermenistan Platform'da yer almaya ilgi duyarken Rusya da ABD, NATO ve AB'nin söz konusu Platform'da yer almaması durumunda girişime sıcak baktığını

³⁴⁵ Adam Balcer, **a.g.m.**, s. 86.

³⁴⁶ Richard Weitz, **a.g.m.**, s. 80.

³⁴⁷ Adam Balcer, **a.g.m.**, s. 86.

³⁴⁸ Richard Weitz, **a.g.m.**, s. 80.

gösterdi.³⁴⁹ Nitekim Cumhurbaşkanı Gül'ün 2009'daki Moskova ziyaretinde yapılan ortak açıklamada Kafkasya İstikrar ve İşbirliği Platformu'nun mevcut mekanizmalara ek olarak bölge ülkeleri arasında güven ortamının inşası için faydalı bir işlev göreceği ifade edildi.³⁵⁰

Türkiye'nin böyle bir girişimde bulunmasının nedeni Gürcistan Savaşı nedeniyle en büyük ticari ortaklarından biri ve komşusu olan Rusya ile müttefiki ABD arasında kalmasıydı. Nitekim Başbakan Erdoğan Gürcistan-Rusya Savaşı sonrasında Türkiye'nin pozisyonunu ve takındığı tutumu şu şekilde açıkladı: *"Şimdi Gürcistan olayından sonraki süreçte bizi bir tarafa doğru itmeye çalışıyorlar. Bazıları tümüyle ABD'nin, bazıları tümüyle Rusya'nın tarafına itmeye çalışıyor. Oysa biri en yakın müttefikimiz olan ABD, diğeri ise enerji başta olmak üzere önemli ticaret hacmimizin bulunduğu Rusya. Ben Türkiye'nin tümüyle bir tarafa itilmesine müsaade etmem. Türkiye'nin ulusal çıkarları neyi gerektiriyorsa ona göre hareket ederiz. Şimdi Rusya dediğiniz zaman bizim için önemli bir enerji kaynağı. Ayrıca çok önemli seviyede ticaretimizin olduğu bir ülke. 10 binin üzerinde tırımız bekliyor orada. Doğalgaz alımımız, enerjiye olan ihtiyacımız belli. Şimdi bunları yok sayabilir misiniz? Sayamazsınız. Rusya ile ekonomik, ticari ilişkilerimize baktığınızda Rusya'yı göz ardı edemezsiniz. O halde Türkiye kendi çıkarları doğrultusunda bir denge gözetecektir. Taraflardan birine doğru itilmesi doğru değildir. Ayrıca, işte biz enerji bağımlılığımız olmasın, enerji kaynaklarımız zenginleşsin diye bu nedenle uğraşıyoruz. Yenilenebilir, temiz kaynaklara yöneliyoruz. Rüzgâr, su kaynakları, güneş ve nihayet nükleer enerji gibi. Bütün amacımız enerjiyi kendi kaynaklarımızla üretmek."*³⁵¹

Başbakan Erdoğan'ın bu açıklamasıyla paralel olarak dönemin Başbakan dış politika danışmanı olan Ahmet Davutoğlu da Türkiye'nin Batı'nın bir parçası olması

³⁴⁹ Gareth Winrow, **a.g.m.**, s. 7-8.

³⁵⁰ Richard Weitz, **a.g.m.**, s. 82.

³⁵¹ Fikret Bila, "Erdoğan: Rusya'yı Göz Ardı Edemeyiz,"

http://cadde.milliyet.com.tr/2012/03/18/YazarDetay/985699/Erdoğan__Rusya_yi_goz_ardi_edemeyiz (18 Mart 2012).

konusunda bir tereddüt olmadığını fakat Türkiye'nin Rusya ile olan ilişkilerinin diğer Batı ülkelerinin Rusya ile olan ilişkilerinden farklı olduğunu ifade etti. Davutoğlu diğer Batı ülkelerinin Rusya'ya karşı izolasyonist bir politika izleyebileceğini fakat Türkiye'nin yüzde 75-80 dolaylarında Rusya'ya enerji olarak bağımlı olduğundan bunu yapamayacağını belirtti. Davutoğlu Rusya ile ABD veya Rusya ile NATO arasında bir anlaşmazlık çıkmasını ve Rusya veya Gürcistan'ın yanlış hesaplamalarının veya hatalarının bedelini ödemek istemediklerini de vurguladı.³⁵²

2.2.3. Rusya'nın Karadeniz Politikası ve Boğazlar

2.2.3.1. Rus Dış Politikası'nda Karadeniz

Soğuk Savaş sonrası dönemin ilk yıllarına rastlayan Yeltsin döneminde Rusya, Atlantikçi bir politika izleyerek şok terapi ile Rusya'nın pazar ekonomisine geçmesine yönelik reformlara girişti. Bu süreçte Rus ekonomisinde büyük bir çöküntü yaşandı. Rus ekonomisinin bu zayıflığı ve ekonomik olarak ABD ve IMF'ye olan bağımlılık, Rusya'nın 1990'lı yıllarda büyük ölçüde ABD ve Batı yanlısı bir dış politika izlemek zorunda kalmasına neden oldu.³⁵³ Bu süreçte Rusya, NATO'nun eski Doğu Bloku ülkelerinin Batı sistemine entegrasyonu için kurulan Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi'ne katıldı. Rusya yine aynı amaçla 1994 yılında başlatılan Barış İçin Ortaklık girişimine de 1994 yılında dahil oldu.³⁵⁴

1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren Rusya, Atlantikçilikten Avrasyacılığa doğru kayarak çok kutuplu bir uluslararası sistemin oluşmasına yönelik bir dış politika anlayışı benimseye başladı. Fakat devam eden ekonomik güçsüzlüğü dış politikada da Rusya'nın etkinliğini engelledi.³⁵⁵ Nitekim 1997 yılında

³⁵² Igor Torbakov, **a. g. e.**, s. 21.

³⁵³ Erel Tellal, "Zümrüdüanka: Rusya Federasyonu'nun Dış Politikası," **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C. 65, S. 3, 2010, s. 197-215.

³⁵⁴ "NATO's Relations with Russia," http://www.nato.int/cps/en/SID-7EC5BF71-06DEB99E/natolive/topics_50090.htm? (7 Haziran 2012) .

³⁵⁵ Erel Tellal, "Zümrüdüanka: ...," **a. g. m.**, s. 197-215.

Rusya ile NATO arasında İkili İlişkiler, İşbirliği ve Güvenlik Kurucu Belgesi imzalanıp Sürekli Ortak Konsey kurulurken Rusya NATO'nun Kosova müdahalesine karşı tepkisini Konsey çalışmalarından çekilerek ortaya koyabildi.³⁵⁶ 2000'li yıllarla birlikte Rusya, petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artış ve Putin'in yolsuzlukla ve oligarklarla mücadelesi sonucu ekonomik durumunun düzelmesiyle dış politikada daha güçlü ve aktif bir tutum takınmaya başladı. Bundan böyle Rus dış politikasının temel amacı çok kutuplu bir uluslararası sistemin oluşturulmasıydı.³⁵⁷

Böyle bir dış politika çerçevesi içerisinde Rusya'nın Çarlık döneminden bu yana Karadeniz'i ülkesinin güvenliği ve savunması için vazgeçilmez olarak gören, bölgedeki etkisini ve kontrolünü elinde tutmak isteyen ve bölge dışı aktörlerin bölgede etki alanı kurmalarına engel olmayı amaçlayan Karadeniz politikası devam etmekteydi.³⁵⁸ Soğuk Savaş sonrasında öncelikle 1993 yılında tüm eski Sovyet coğrafyası için ilan edilen Yakın Çevre Doktrini ile bu politika bir kez daha teyit edilerek Karadeniz'in de içinde bulunduğu eski Sovyet coğrafyası Rusya için yaşamsal çıkar alanı ilan edildi. Yakın Çevre Doktri'nin temel bileşenleri; eski Sovyet Cumhuriyetleri'nde bölgesel istikrarın Rusya tarafından sağlanması, bu cumhuriyetlerde Rusya'ya yakın yönetimlerin işbaşında olması ve Rus askerlerinin eski Sovyet coğrafyasında varlığının devam etmesi olarak ön plana çıktı. Fakat daha önce de değinildiği gibi Rusya'nın ekonomik sıkıntıları ve beraberinde getirdiği siyasi güçsüzlüğü, Rusya'nın bu doktrini 1990'lı yıllarda etkin bir şekilde uygulamasını mümkün kılmadı.³⁵⁹

Putin döneminde uluslararası alanda çok kutupluluğu amaç edinen ve ABD hegemonyasına karşı çıkan Rusya, 11 Eylül sonrasında ABD'nin terörizmle mücadele çerçevesinde Karadeniz'i gündeme getirmesinden ilk etapta çok fazla

³⁵⁶ "NATO Eastward Enlargement: Strategic Implications for Eurasia," www.caei.com.ar (7 Haziran 2012).

³⁵⁷ Erel Tellal, "Zümrüdüanka: ...," **a. g. m.**, s. 197-215.

³⁵⁸ Mitat Çelikpala, "Security in the Black Sea Region," **Policy Report**, Commission on the Black Sea, S. 2, 2010, s. 7.

³⁵⁹ Oktay Fırat Tanrısever , "Sovyet Sonrası Dönemde Rusya'nın Karadeniz Politikası," **Avrasya Dosyası**, C. 13, S. 1, 2007, s. 175.

rahatsız olmadı. Çünkü Çeçenistan’a karşı terörle mücadele kapsamında yoğun bir mücadeleye girişen Rusya’nın politikası ABD’nin terörle mücadele stratejisi ile örtüşmekteydi. Terörle mücadelede işbirliğinden yola çıkılarak 2002 yılında NATO-Rusya Konseyi kuruldu.³⁶⁰ Terörle mücadelenin sağladığı işbirliği ortamında NATO’nun Karadeniz ülkelerini de içine alacak bir şekilde genişlemeye başlaması Rusya’nın tepkisini çeken ilk gelişme oldu. Rusya’ya göre NATO, ABD’nin dış politika araçlarından biriydi ve NATO’nun eski Sovyet coğrafyası ve Karadeniz’i de içine alacak şekilde genişlemesi Rusya’nın çevrelenmesi anlamına geliyordu.³⁶¹

Aslında Rusya NATO’nun eski Doğu Bloku ülkelerini kapsayacak şekilde genişlemesine en başından itibaren karşıydı. Nitekim Aralık 1994’te Yeltsin, Rusya Atlantikçi bir dış politika izlediği ve ekonomik olarak Batı’ya bağımlı olduğu dönemde bile NATO’nun genişlemesi karşısında “Soğuk Barış” (Cold Peace) uyarısında bulunmuştu. Rusya’ya göre Ukrayna ve Gürcistan’ın üyeliği bağlamında NATO’nun kendisi için tehdit olmayan Rusya’nın sınırlarına kadar genişlemesi iyice anlamsızdı. Bu nedenle Rusya, Ukrayna’nın ve Gürcistan’ın NATO üyeliğine karşı olduğunu açıkça dile getirdi. Temmuz 2006’da Rus Dışişleri Bakanı Lavrov, Ukrayna ve Gürcistan’ın NATO üyeliğinin jeo-politik denge açısından önemli bir değişime neden olacağını açıkladı.³⁶² Putin 2007 yılındaki Münih Güvenlik Konferansı’ndaki konuşmasında Ukrayna ve Gürcistan’ın NATO üyeliğine şiddetle karşı olduklarını belirtti. 2010 yılında açıklanan yeni askeri stratejide ise NATO’nun genişlemesi Rusya’ya yönelen tehditlerden biri olarak gösterildi.³⁶³

NATO’nun Karadeniz’e doğru genişlemesinin yanında bölgedeki ülkelerde renkli devrimlerle Rusya karşıtı Batı yanlısı yönetimlerin iktidara gelmeye başlaması

³⁶⁰ 2008 yılındaki Rus-Gürcü Savaşı nedeniyle Konsey çalışmaları askıya alındıysa da 2009 yılında Konsey çalışmaları tekrar başlatıldı. “NATO’s Relations with Russia,” http://www.nato.int/cps/en/SID-7EC5BF71-06DEB99E/natolive/topics_50090.htm? (7 Haziran 2012).

³⁶¹ Oktay Fırat Tanrıseven, *a.g.m.*, s. 177-180.

³⁶² F. Carr and P. Flenley, *a. g. m.*, s. 48-51.

³⁶³ Erel Tellal, “Zümrüdüanka ... ,” *a. g. m.*, s. 204.

Rusya'nın rahatsızlığını arttıran bir diğer gelişme oldu.³⁶⁴ Rusya, Gürcistan ve Ukrayna'daki yönetim değişikliklerini söz konusu ülkelerin Rusya'dan uzaklaşmasını sağlayacak ABD'nin özel bir projesi olduğunu düşünüyordu.³⁶⁵ Rusya'yı rahatsız eden bir diğer gelişme de ABD ve NATO'nun askeri olarak Karadeniz'de yer almak istemesiydi. Daha önce ifade edildiği üzere NATO'nun Aktif Çaba Operasyonu'nun Karadeniz'de görev almasına Türkiye ile birlikte Rusya güçlü bir şekilde karşı çıkmıştı. Bunun yanında Karadeniz'de NATO'nun askeri tatbikatlar icra etmesi de Rusya'yı rahatsız eden gelişmelerden biriydi. ABD'nin ikili askeri anlaşmalarla Karadeniz'e kıyıdaş bazı ülkelerde askeri ve savunma işbirliği anlaşmaları imzalaması da Rusya'nın tepkisini çeken bir diğer faktör oldu. Bu çerçevede ABD, 2002 yılında Gürcistan'ın sınır güvenliği ve askeri modernizasyonu için 64 milyon dolar bütçeye sahip bir yardım programı başlatmıştı.³⁶⁶ Bunun yanında ABD 2005 ve 2006 yıllarında sırasıyla Romanya ve Bulgaristan ile imzaladığı anlaşmalarla bu ülkelerde askeri üs açma ve asker bulundurma hakkını da elde etmişti.³⁶⁷ Rusya, bu gelişmeleri bölgedeki etkisinin kırılmaya çalışılması ve ABD-NATO tarafından çevrelenmesi şeklinde yorumlamaya başladı. Bu nedenle Rusya, ABD'nin ve NATO'nun bölgede varlık göstermesine karşı çıkmaya çalıştı.³⁶⁸ Bunu yaparken Rusya çeşitli araçları kullanmaya çalıştı.

2.2.3.2. Karadeniz Politikasının Araçları

Rusya'nın ABD'ye karşı Karadeniz'de etkinliğini ve etkisini kaybetmemek için kullandığı araçlardan birisinin Batı literatüründe dondurulmuş çatışmalar olarak adlandırılan Sovyet sonrası bağımsızlığını kazanan ülkelerde yaşanmaya devam eden etnik sorunlar olduğu iddia edilmektedir. Bu bağlamda Rusya'nın; Azerbaycan ile

³⁶⁴ Oktay Fırat Tanrısever, **a.g.m.**, s. 177.

³⁶⁵ Dmitri Trenin, "Russia's Perspective on the Wider Black Sea Region," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 108.

³⁶⁶ Oktay Fırat Tanrısever, **a.g.m.**, s. 181.

³⁶⁷ Kamer Kasım, "Türkiye'nin Karadeniz Politikası: Temel Parametreler ve Stratejiler," **Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi**, S. 5, 2008, s. 177.

³⁶⁸ Oktay Fırat Tanrısever, **a.g.m.**, s. 177.

Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ, Gürcistan'ın Güney Osetya ve Abhazya ve Moldova'nın Dinyester sorunlarını söz konusu ülkelerin Avrupa-Atlantik kurumlarına entegrasyonunu önlemek için birer koz olarak kullandığı savunulmaktadır.³⁶⁹ Bu çatışmaların söz konusu ülkelerin enerjisini ve kaynaklarını harcadığı ve bu ülkelerin zayıf ve fakir kalmasına neden olduğu savunulmakta, demokratik bir toplum inşasının yanında güçlü bir devlet mekanizmasının kurulmasını da engellediği iddia edilmektedir. Bu çatışmalar ayrıca yolsuzluk, organize suçlar ve silah kaçakçılığına zemin hazırlamaktadır. Dolayısıyla bu çatışmalar bu ülkelerdeki ve bölgedeki istikrarsızlığın en temel sebeplerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Sonuç olarak bu çatışmalar nedeniyle bu ülkelerin gelecekleri belirsiz kalmakta, Rusya'nın bu ülkeler üzerindeki kontrolü devam etmekte ve sözü edilen ülkelerin Avrupa-Atlantik kurumlarına entegrasyonu zorlaşmaktadır.³⁷⁰ Gerçekten de Rusya'nın sözü edilen ayrılıkçı yönetimlere siyasi, ekonomik ve askeri destek sağladığı bilinmektedir.³⁷¹

Rusya'nın eski Sovyet cumhuriyetleri ve Karadeniz ülkeleri üzerindeki etkisini devam ettirmek için kullandığı bir diğer araç ise bu ülkelerin ve Avrupa ülkelerinin başta doğal gaz olmak üzere enerji ihtiyacının karşılanmasında tekel konumunu devam ettirmeye çalışmasıdır. Rusya'nın hedefi Avrupa'nın enerji ihtiyacının karşılanmasında birincil konumda olmak ve Hazar Bölgesi enerji kaynaklarının naklini kontrol altında tutmaktır.³⁷² Böylece Rusya siyaseten etkili olmaya çalışmaktadır. Rusya özellikle Avrupa'ya ulaşan doğal gaz nakil hatları konusunda tekel konumunu sürdürmektedir. Mevcut durumda Rusya; Litvanya, Letonya, Slovakya ve Estonya'nın gaz ihtiyacının tamamına yakını

³⁶⁹ Jeffrey Simon, **a.g.m.**, s. 88.

³⁷⁰ Daniel Hamilton, "A Transatlantic Strategy for the Wider Black Sea?," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 332.

³⁷¹ Oktay Fırat Tanrısever, **a.g.m.**, s. 183.

³⁷² Igor Torbakov, "Making Sense of the Current Phase of Turkish-Russian Relations," **Occasional Paper**, Ekim 2007, s. 7. Rusya, gaz rezervleri ve üretimi konusunda dünyada ilk sırada gelmektedir. Rusya ayrıca dünyanın en fazla petrol üreten ülkelerinden biri konumundadır. Aydın Özü, "The Black Sea as an Energy Transit Corridor," **Turkish Policy Quarterly**, C. 5, S. 2, 2006, s. 134.

karşılacaktır. Bunun yanında Rusya; Macaristan, Polonya, İtalya, Fransa, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti'nin gaz ihtiyacının sırasıyla yaklaşık % 98, % 86, % 27, % 25, % 65 ve % 75'ini karşılamaktadır. Toplam da Rusya, AB ülkelerinin gaz ihtiyacının yarsısından fazlasını temin etmektedir.³⁷³ Rusya, AB petrol tüketiminin ise yaklaşık yüzde 26'sını sağlamaktadır.³⁷⁴

Rusya, Avrupa ülkelerinin doğal gaz ihtiyacının karşılanmasındaki bu tekeli devam ettirmek için kendi kontrolünde bulunan ve Rusya'dan Avrupa'ya uzanan güvenli enerji nakil hatları kurmaya çalışmaktadır. 1999 yılına kadar Avrupa'ya giden Rus gazının tamamı Ukrayna üzerinden ulaşırken Rusya Ukrayna'yı güvenilir bir transit ülke olarak gördüğü için alternatif nakil hatları arayışına girmiştir. Bu kapsamda ilk olarak 1999'da Belarus ve Polonya üzerinden Almanya'ya ulaşan Yamal nakil hattı inşa edilmiştir. 2005 yılında ise Türkiye'ye Karadeniz altından ulaşan Mavi Akım hattı açılmıştır. Bunların yanında Kuzey Akım Hattı projesi ile Rus doğalgazının Polonya, Belarus ve Baltık Cumhuriyetleri baypas edilecek şekilde doğrudan Almanya'ya ulaştırılması hedeflenmektedir.³⁷⁵ Kuzey Akım Hattı'ndan belki de daha önemlisi ise Nabucco Projesi'ne alternatif olarak sunulan Güney Akım Projesi'dir. 2007 yılında Gazprom ve İtalyan ENİ tarafından ortaya atılan projeye göre Rus ve Orta Asya gazının Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesinden geçerek Bulgaristan üzerinden iki kol halinde Avusturya ve İtalya'ya gönderilmesi planlanmaktadır.³⁷⁶

Bunların yanında Rusya, Hazar Bölgesi ve Orta Asya ülkelerinin enerji kaynaklarının dünya pazarlarına ulaştırılmasında kendi nakil hatlarının kullanılması

³⁷³ Lada Roslycky and Jos Boonstra, "Ukraine: Changing Governments and Persistent Security Concerns in the Region," **Establishing Security and Stability in the Wider Black Sea Area**, Ed. P.M.E. Volten and B. Tashev, IOS Press, 2007, s. 126-127.

³⁷⁴ Gerhard Mangott and Kirsten Westphal, "The Relevance of the Wider Black Sea Region to EU and Russian Energy Issues," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 149-150.

³⁷⁵ Gerhard Mangott and Kirsten Westphal, **a. g. m.**, s. 159.

³⁷⁶ Richard Weitz, **a. g. m.**, s. 66.

için de çaba harcamaktadır. Bu bağlamda Türkmenistan ile 2003 yılında yapılan 25 yıl süreli anlaşma³⁷⁷ sonrasında Rusya'nın en önemli adımlarından biri 2007 yılında Kazakistan ve Türkmenistan ile Türkmen gazının Rus nakil hatlarına dahil edilmesi amacıyla bir boru hattının yapımı için anlaşmaya varılması olmuştur.³⁷⁸ Böylece Nabucco'ya gaz sağlaması planlanan en önemli ülkelerden biri olan Türkmenistan, doğal gazının büyük bir bölümünü Rusya'ya vermeyi kabul etmiştir.

Rusya'nın enerji tekeli kullanarak siyaseten etkili olmaya çalışmasının en önemli örneği 2006 yılında yaşandı. Haziran 2006'da Rus devlet şirketi Gazprom verdiği gazın fiyatındaki düşüklüğü gerekçe göstererek Ukrayna'ya verdiği gazı kesti. Ukrayna'ya verilen gazın kesilmesi öncelikle Ukrayna için önem arz etmekteydi. Çünkü Ukrayna'nın gaz ihtiyacının üçte birini Rusya karşılamaktaydı. Bunun yanında Ukrayna'nın Türkmenistan'dan aldığı gaz da Rusya yoluyla Ukrayna'ya ulaşmaktadı. Avrupa için bu olayın önemi ise Ukrayna'nın, Avrupa'ya giden Rus ve Orta Asya doğal gazının yaklaşık üçte birine transit ülke olarak ev sahipliği yapmasından gelmekteydi.³⁷⁹ Ukrayna gaz krizi Avrupa ülkeleri tarafından enerji arz güvenliği açısından Rusya'nın ne kadar güvenilir bir ülke olduğunun tartışılmasına ve Nabucco projesinin daha ciddi bir şekilde ele alınmasına neden oldu. Rusya ise bu hamlesiyle Ukrayna'da hükümet değişikliğinin yaşanmasında etkili oldu. Nitekim 2010 yılında yapılan seçimlerde Moskova yanlısı Yanukovich seçimlerden zaferle çıktı.³⁸⁰

Rusya, ABD ve NATO'ya karşılık olarak Karadeniz'deki askeri gücünü de arttırmaya çalışmaktadır. Gürcistan ile yapılan savaş sonrasında Rusya, bağımsız bir devlet olarak tanıdığı Abhazya ile Eylül 2009'da bir askeri işbirliği anlaşması imzalayarak 49 yıllığına bu ülkede askeri üs kurma ve asker bulundurma hakkını

³⁷⁷ Michael Thumann, *a. g. m.*, s. 125-128.

³⁷⁸ Gerhard Mangott and Kirsten Westphal, *a. g. m.*, s. 164.

³⁷⁹ Lada Roslycky and Jos Boonstra, *a. g. m.*, s. 126-127.

³⁸⁰ Ognyan Minchev, "Strategic Balance and Security Challenges in the Black Sea Region," <http://www.irisbg.org/files/Strategic%20Balance%20and%20Security%20Challenges%20in%20the%20Black%20Sea%20Region.pdf> (12 Haziran 2012).

elde etti. Bu kapsamda Rusya bu ülkede kara, hava ve deniz üsleri kurmaya ve bu üslere asker yerleştirmeye başladı. Bunlardan Bombora hava üssü Güney Kafkasya'nın en büyük üssü konumundadır. Ochamchire'de oluşturulan deniz üssünün ise Sivastapol deniz üssüne alternatif olabileceği bile iddia edilmektedir.³⁸¹ Rusya ayrıca Abhazya'ya S-300 füze savunma sistemleri de yerleştirdi. Bu hamlenin Gürcistan'dan çok ABD ve NATO'ya yönelik bir girişim olduğu değerlendirilmektedir.³⁸²

Rusya Abhazya'nın yanında savaş sonrasında bağımsızlığını tanıdığı bir diğer ülke olan Güney Osetya ile 2009 yılında 99 yıllığına üs açma ve asker bulundurma anlaşması da yaptı.³⁸³ Bunların yanında Rusya ile Ukrayna Nisan 2010'da Rus donanmasının Karadeniz'deki ana üssü olan Sivastapol limannın kullanım süresinin uzatılması konusunda anlaşmaya vardılar. Anlaşmaya göre kullanım süresinin dolacağı 2017 yılından başlamak üzere 25 yıl süreyle Rusya'nın Sivastapol üssünü kullanmaya devam etmesi kararlaştırıldı. Buna karşılık olarak Rusya Ukrayna'ya verdiği gazın fiyatında indirim gitmeyi kabul etti.³⁸⁴ Bu yeni gelişmelerin yanında Sovyet sonrası dönemde Karadeniz'deki eski Sovyet cumhuriyetlerindeki Rusya'nın askeri varlığı da büyük ölçüde devam etmektedir. Rusya; Azerbaycan, Ermenistan, Belarus, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova (Transdinyester) ve Tacikistan'da çeşitli nitelikte üs ve asker bulundurmaya devam etmektedir.³⁸⁵

³⁸¹ International Crisis Group, "Abkhazia: Deepening Dependence," **Europe Report**, S. 202, Şubat 2010, s. 3-4.

³⁸² Hasan Selim Özertem, "Russia's Strengthening Military Presence in the Caucasus and the Black Sea," <http://www.usak.org.tr/EN/hyazdir.asp?id=442> (8 Haziran 2012).

³⁸³ Anton Lavrov, "The Postwar Settlement of Russia's Armed Forces in Abkhazia and South Ossetia," **Russia in Global Affairs**, C. 8, S. 1, Ocak-Mart 2010, s. 49.

³⁸⁴ Robert Smigielski, "The Military and Political Significance of the Black Sea Fleet Following the Agreement of 21 April 2010," **Bulletin**, The Polish Institute of International Affairs, S. 73, Mayıs 2010, s. 277.

³⁸⁵ Zdzislaw Lachowski, "Foreign Military Bases in Eurasia," **SIPRI Policy Paper**, S. 18, Haziran 2007, s. 46.

Sonuç olarak böyle bir Karadeniz politikası izleyen ve Karadeniz’e dışarıdan müdahale istemeyen Rusya için ABD ve NATO savaş gemilerinin Karadeniz’e geçiş için kullanabilecekleri tek su yolu olan Boğazlar ve burada uygulanacak geçiş rejimi kritik önem taşımaya devam etmektedir. Ayrıca Karadeniz’e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişini ve Karadeniz’de kalışını sınırlandırarak Rusya’nın ülke güvenliği ve savunmasında kritik bir yer tutan Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin yürürlükte kalmaya devam etmesi ve tam olarak uygulanması Rusya’nın dış politika öncelikleri arasında bulunmaktadır. Nitekim Rusya 2008 yılında Gürcistan ile yaşadığı savaş sonrasında ABD ve NATO gemilerinin Boğazlar’dan geçişi sırasında bu görüşünü açıkça ifade etmiştir.³⁸⁶

³⁸⁶ “Russia Calls Full Compliance to Montreux Convention,”

<http://www.hurriyet.com.tr/english/world/9759360.asp> (12 Haziran 2009).

SONUÇ

Boğazlar, geçiş rejimi özel bir uluslararası sözleşme olan 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmesi nedeniyle uluslararası ulaşımında yararlanılan boğazlardan veya öğretilerdeki ismiyle uluslararası boğazlardan biri olarak kabul edilmektedir. Boğazlar'ın uluslararası boğazlardan biri olarak kabul edilmesi, geçiş rejimine ilişkin olup Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini etkilememektedir. Türkiye yalnızca uluslararası hukukun ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin geçiş rejimine ilişkin kurallarına uymakla yükümlüdür. Geçiş rejimine ilişkin kuralların dışında Boğazlar üzerinde egemenlik yetkilerinin kullanılması Türkiye'nin tasarrufu altındadır.

Osmanlı Devleti, 15. yüzyıldan itibaren egemenliğinde bulundurduğu Boğazlar'da geçiş rejimini kendisi belirlemiş ve Boğazlar'ı tüm yabancı devletlerin savaş ve ticaret gemilerine kapalı tutmaya başlamıştır. Boğazlar'daki geçiş rejiminin ilk defa bir uluslararası anlaşmaya konu olması, Rus Çarlığı'nın yoğun uğraşları neticesinde iki ülke arasında imzalanan 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması ile mümkün olmuştur. 19. yüzyılda da Rus Çarlığı'nın Boğazlar'ı kontrol etme çabası sürerken Boğazlar üzerindeki rekabet Osmanlı Devleti'nin zayıf durumu nedeniyle daha çok Rus Çarlığı ile başta İngiltere olmak üzere dönemin büyük güçleri arasında yaşanmıştır. Bu rekabet, Boğazlar'daki geçiş rejiminin 19. yüzyılın ortalarından itibaren çok taraflı uluslararası sözleşmelerle belirlenmeye başlamasına sebep olmuştur.

20. yüzyılda Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı'nın yıkılarak yerlerine yeni rejimler olan Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyetler Birliği'nin kurulması da iki ülke arasındaki Boğazlar rekabetini sona erdirmemiştir. İki yeni devlet öncelikle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamışlar ve daha sonra İkinci Dünya Savaşı öncesinde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler olarak ülke savunmaları ve güvenlikleri için daha avantajlı olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin kabul edilmesini sağlamışlardır. İkinci Dünya Savaşı döneminde Sovyetler'in Boğazlar'la ilgili olarak Türkiye'den

çeşitli taleplerde bulunması, Türkiye’de Sovyet karşıtlığının başlamasına neden olarak iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz etkilemiştir. Ayrıca ister gerçek bir tehdit olarak isterse de Batı Bloku’na katılmanın bir bahanesi olarak yorumlansın Sovyet talepleri, Türkiye’nin Batı ittifakına girişinde son derece etkili olmuştur. Soğuk Savaş döneminde ise Boğazlar ile ilgili taleplerini gözden geçirdiğini açıklayan Sovyetler ile Türkiye arasında Boğazlar’ın sorun olması, daha çok ABD ve NATO savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişlerinden kaynaklanmıştır. Sovyetler bazı geçişlerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne aykırı olduğunu belirterek geçişleri uygulamak ve denetlemekle görevli olan Türkiye’nin hukuka aykırı olarak gerçekleşen bu geçişlerden sorumlu olduğunu savunmuştur.

Soğuk Savaş sonrası dönemde Boğazlar’ın iki ülke arasında sorun teşkil etmesi, Türkiye’nin 1994 yılında tek taraflı olarak uygulamaya koyduğu bir tüzükle Boğazlar’dan geçişleri düzenlemesinden kaynaklanmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve uluslararası deniz hukukuna aykırı olduğunu iddia ettiği bu tüzük nedeniyle Rusya, Rus ticaret gemilerinin geçişinin kısıtlandığını ve zarara uğradığını savunarak Türkiye’ye uluslararası alanda ağır eleştiriler yönelten başlıca ülke olmuştur. Bunun üzerine Türkiye, 1994 Tüzüğü’nü geçiş kurallarını biraz daha yumuşattığı 1998 tarihli ikinci bir tüzükle değiştirmiştir. Rusya, tam olarak memnun olmamakla beraber 1998 Tüzüğü’nün öngördüğü kuralları artık benimsemiş görünmektedir. Nitekim 1998 Tüzüğü günümüzde de uygulanmaya devam ederken Rusya bu konuyu artık gündeme getirmemekte ve bu konu iki ülke arasında bir sorun teşkil etmemektedir.

2000’li yıllar ise Boğazlar konusunda iki ülkenin genellikle ortak bir tutum sergiledikleri dönem olmaktadır. Her iki ülke ABD ve NATO’nun Karadeniz ve Boğazlar konusunda sergiledikleri aktif politika karşısında Karadeniz’e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemilerinin Karadeniz’e girmesini mümkün olduğunca engellemeyi ve savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişi konusunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine istisnasız riayet edilmesini istemektedirler. Bunun için etkin bir tutum takınarak Karadeniz’de sadece Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin katılımına açık güvenlik yapılanmaları kurmaya çalışmaktadırlar. Ayrıca 2008 yılında Rusya ile

Gürcistan arasında yaşanan savaşta Türkiye, ABD ve NATO savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi konusunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerini hassasiyetle uygulamaya çalışmıştır. Nitekim Türkiye Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri nedeniyle yüksek tonajdaki iki ABD savaş gemisinin Boğazlar'dan geçişine izin vermemiştir. Bunun yanında Türkiye Karadeniz'e giren NATO ve ABD savaş gemilerinin Karadeniz'de kalış süreleri konusunda da hassas davranmıştır. Türkiye'nin bu uygulaması sonucunda Boğazlar'dan geçişler ve geçiş girişimleri Türk-Rus ilişkilerinin bozulmasına neden olmamıştır. Dolayısıyla Türkiye ve Rusya'nın ABD ve NATO'ya karşı Karadeniz ve Boğazlar konusunda yaptıkları işbirliği ve 2008 yılındaki Rus-Gürcü Savaşı'nda Türkiye'nin Boğazlar'dan geçişlerle ilgili takındığı tutum, Boğazlar konusunda Türkiye ile Rusya arasında bir güven ortamının oluşmasını sağlamıştır. Oluşan bu güven ortamı ile Türkiye ve Rusya'nın, Karadeniz ve Boğazlar konusundaki işbirliğinin sürmesi beklenmelidir. Bunun doğal sonucu da Boğazlar konusunun Türk-Rus ilişkilerinin bir sorunu olmaktan çıkmasıdır.

Rusya ile Türkiye arasında gelişen ekonomik ve siyasi işbirliği, Boğazlar konusunda iki ülke arasında oluşan işbirliği ve güven ortamının güçlenmesine de yardımcı olacaktır. Bununla beraber oluşan güven ortamının bozulmaması için her iki ülkenin üzerine düşen temel sorumluluklar bulunmaktadır. Türkiye'nin üstüne düşen, gemi ve silah teknolojisi ile uluslararası hukukta yaşanan gelişmeler nedeniyle zor da olsa Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni her ülkeye karşı aynı şekilde uygulamaya çalışmaktır. Ayrıca Türkiye'nin Boğazlar'daki geçiş rejimini etkileyebilecek düzenlemeleri yürürlüğe koymadan önce Rusya'nın da içinde bulunduğu Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin görüşlerini mümkün olduğunca dikkate alması faydalı olacaktır. Rusya ise II. Dünya Savaşı döneminde yaşandığı gibi Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini ve kontrolünü kaybetme endişesi duymasına neden olabilecek taleplerde bulunmamalıdır. Ayrıca Rusya, Boğazlar'daki geçişlerin düzenlenmesi konusunda ticari ve ekonomik çıkarlarını gözetirken Türkiye'nin de kıyı devleti olarak can, mal ve çevre güvenliğini gözetmesini anlayışla karşılamalıdır.

ÖZET

Boğazlar, Karadeniz'i diğer denizlere bağlayan tek su yolu olması sebebiyle kritik bir konumda yer almaktadır. Bu kritik konum nedeniyle tarihte birçok devlet, Boğazlar'daki geçiş rejimini kendi ulusal çıkarı doğrultusunda belirlemeye çalışmıştır. Bu ülkelerin başında da Boğazlar'a ev sahipliği yapan Türkiye ve tarihsel olarak Karadeniz'in en güçlü ülkelerinden biri olan Rusya gelmektedir. Nitekim iki ülkenin Boğazlar üzerindeki rekabeti 18. yüzyıldan itibaren başlamıştır. Bu rekabet, İkinci Dünya Savaşı döneminde olduğu gibi bazı dönemlerde Türk-Rus ilişkilerini belirleyen temel parametre olmuştur.

21. yüzyılda iki ülke arasındaki ilişkiler, belki de daha önce hiç olmadığı kadar iyi duruma gelmiş ve özellikle ekonomik ilişkiler en üst düzeye ulaşmıştır. Boğazlar ve Karadeniz konusunda da iki ülkenin işbirliği içerisinde oldukları görülmektedir. Bu işbirliği ve Rus-Gürcü Savaşı'nda Türkiye'nin Boğazlar'dan geçişlerle ilgili takındığı tutum Boğazlar konusunda Türkiye ile Rusya arasında bir güven ortamının oluşmasını sağlamıştır. Gelecek dönemde de oluşan bu güven ortamı ile Türkiye ve Rusya'nın Karadeniz ve Boğazlar konusundaki işbirliğinin sürmesi beklenmelidir. Bunun doğal sonucu da Boğazlar konusunun Türk-Rus ilişkilerinin bir sorunu olmaktan çıkmasıdır.

ABSTRACT

The Straits take part in a critical location for being the unique water way which connect Black Sea to the other seas. Due to this critical position so many states have struggled to determine the passage regime of the Straits in favour of their national interests. In this respect Turkey, littoral state of the Straits, and the Russia, historically one of the most powerful country of the Black Sea, are the leading countries. As a matter of fact rivalry between these two countries for the Straits have been lasting since 18th century. As in the period of the Second World War sometimes this rivalry has been the main parameter determining the Turkish-Russian relations.

In the 21st century relations between two countries improved as never before that especially economical relations reached the highest level. It seems that two countries cooperate on the issue of the Straits and the Black Sea as well. This cooperation and Turkey's attitude on passages during Russia-Georgia war promoted the mutual trust between Russia and Turkey regarding Straits. It is clear that this trust and cooperation in terms of the Black Sea and the Straits will continue. In this respect it is highly possible that the Straits will not a problem of Turkish-Russian relations any more.

KAYNAKÇA

Aguirre, Robert W., "The Panama Canal," **International Straits of the World**, Ed. Gerard J. Mangone, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, C. 15, 2010.

Akgün, Mensur, "Great Powers and the Straits: From Lausanne to Montreux," **The Turkish Yearbook of International Relations**, S. 24, 1994, s. 57-86.

Akten, Necmettin, "Shipping Accidents: A Serious Threat Form Marine Environment," **J. Black Sea/Mediterranean Environment**, C. 12, 2006, s. 269-304.

Akten, Necmettin, "The Bosphorus: Factors Contrubuting to Marine Casualties," **Turkish J. Marine Sciences**, C. 8, 2002, s. 179-195.

Akten, Necmettin, "The Strait of İstanbul (Boshporus): The Seaway Separating the Continents with its Dense Shipping Traffic," **Turkish J. Marine Sciences**, C. 9, 2003, s. 241-265.

Akten, Necmettin, "The Boshporus: Growth of Oil Shipping and Marine Casualties," **J. Black Sea/Mediterranean Environment**, C. 10, 2004, s. 209-232.

Akten, Necmettin, Nilüfer Oral ve Jale Nur Ece, "75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde," **Orsam Rapor**, S. 51, Mayıs 2011.

Asmus, Ronald D. ve Bruce P. Jackson, "Black Sea and the Frontiers of Freedom," **Policy Review**, Hoover Institution, S. 125, Haziran-Temmuz 2004, s. 17-26.

Aybay, Gündüz ve Nilüfer Oral, "Turkish Authority to Regulate Passage of Vessels Through the Turkish Straits," **Perceptions**, C. III, S. 2, Temmuz-Ağustos 1998, s. 84-108.

Aydın, Mustafa, “Kafkasya ve Orta Asya ile İlişkiler,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. II, 5. B., 2003, s. 366-439.

Aydın, Mustafa, “İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye 1939-1945,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 399-476.

Babalı, Tuncay, “Turkey at the Energy Crossroads,” **The Middle East Quarterly**, C. XVI, S. 2, Bahar 2009, s. 25-33.

Badem, Candan, “The Ottoman Crimean War (1853-1856),” **The Ottoman Empire and Its Heritage**, Ed. Suraiya Faroghi ve Halil İnancık, Leiden, Brill, C. 44, 1970.

Balcer, Adam, “The Future of Turkish - Russian Relations: A Strategic Perspective,” **Turkish Policy Quarterly**, C. 8, S. 1, 2009, s. 77-89.

Baran, Zeyno, “Turkey and The Wider Black Sea Region,” **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 87-101.

Beckman, Robert C., “The Regulation of Ship-Source Pollution in Straits Used for International Navigation,” **Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention**, Ed. Myron H. Nordquist, Tommy T.B. Koh ve John Norton Moore, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 311-337.

Bila, Fikret, “Erdoğan: Rusya'yı Göz Ardı Edemeyiz,”
http://cadde.milliyet.com.tr/2012/03/18/YazarDetay/985699/Erdogan__Rusya_yi_goz_ardi_edemeyiz (18 Mart 2012).

Birpınar, Mehmet E., Gonca F. Talu, Gönül Su ve Mehmet Gülbey, “The Effect of Dense Maritime Traffic on the Bosphorus Strait and Marmara Sea Pollution,” http://balwois.com/balwois/administration/full_paper/ffp-746.pdf. (7 Temmuz 2009).

“Blackseafor,” <http://www.mfa.gov.tr/blackseafor.tr.mfa> (7 Temmuz 2009).

“Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux’de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename,” **Düştur**, III. Tertip, C. 17.

Borgerson, Scott G., **The National Interest and the Law of the Sea**, New York, Council on Foreign Relations, 2009.

“Bölgeler İtibariyle Yıllara Göre Kaza/Olay İstatistikleri,” http://www.denizcilik.gov.tr/tr___aakm/kaza.asp (10 Aralık 2010).

Bryza, Matthew J., “The Policy of the United States toward the Black Sea Region,” **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 37-42.

Brubaker, R. Douglas, “The Russian Arctic Straits,” **International Straits of The World**, Ed. Gerard J. Mangone, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2005.

Burçak, Rıfıkı Salim, “İkinci Cihan Savaşında Boğazlar Meselesi,” **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C. II, S. 1-2, 1947, s. 191-204.

Caminos, Hugo, “Categories of International Straits Excluded from the Transit Passage Regime Under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea,” **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, Ed. Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 583-892.

Canar, Burçin, “Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri’nin Karadeniz Politikası,” **SBF Dergisi**, C. 67, S. 1, 2012, s. 49-80.

Carr, F. and P. Flenley, “Region Building in the Wider Black SeaArea: The Role of the EU and NATO,” **Establishing Security and Stability in the Wider Black Sea Area**, Ed. P.M.E. Volten and B. Tashev, IOS Press, 2007, s. 29-57.

Çelikpala, Mitat, “Security in the Black Sea Region,” **Policy Report**, Commission on the Black Sea, S. 2, 2010.

“Chronological Lists of Ratifications of Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements as at 03 June 2011,”
http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (14 Aralık 2011).

Cohen, Ariel and Coway Irwin, “U.S. Strategy in the Black Sea Region,” **Background**, Heritage Foundation, S. 1990, Aralık 2006.

Daly, John C. K., “Montreux Convention Hampers Humanitarian Aid to Georgia,” **Eurasia Daily Monitor**, C. 5, S. 168, Eylül 2008.

Daly, John C.K, “Massive Tanker Traffic Threatens İstanbul and Turkish Straits,”
http://www.upi.com/Energy_Resources/2009/03/20/Analysis-Massive-tanker-traffic-threatens-Istanbul-and-Turkish-Straits/UPI-31131237581733/
(7 Temmuz 2009).

Denk, Erdem, “Karadeniz İşbirliği İçerisinde Çevre Koruma ve Ulaştırma,”
<http://www.konrad.org.tr/Kaukasus%20tr/115-126.pdf> (7 Temmuz 2009).

Dyke, Jon M. Van, "Transit Passage Through International Straits," **The Future of Ocean Regime-Building**, Ed. Aldo Chircop, Ted L. Mc.Dorman, Susan J. Rolston, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 177-232.

Gafenco, G., **Rus-Alman Harbinin İç Yüzü**, Çev. Tevfik Sadullah ve Yekta Teksel, İstanbul, Tasvir Neşriyat, 1. B., 1943.

Güçlü, Yücel, "Regulation of the Passage Through the Turkish Straits," **Perceptions**, C. VI, S. 1, Mart-Mayıs 2001, s. 128-138.

Gündüz, Aslan, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler-Örnek Kararlar**, İstanbul, Beta Basım, 4. B., 2000.

Güneş, Şule Anlar, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması," **AÜHF Dergisi**, C. 56, S. 2, 2007, s. 1-37.

"Güney Akım Projesi Nabucco'yu Tamamlıyor," **Milliyet**, 8 Ağustos 2009.

Gürün, Kamuran, **Dış İlişkiler ve Türk Politikası (1939'dan Günümüze Kadar)**, Ankara, Ankara Üniversitesi SBF Yayınları, 1983.

Hamilton, Daniel, "A Transatlantic Strategy for the Wider Black Sea?," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 319-336.

Hatto, Ronald ve Odette Tomescu, "The EU and The Wider Black Sea Region: Challenges and Policy Options," **Garnet Policy Briefs**, S. 5, Ocak 2008.

Herrberg, Antjee, "Unlocking the Potential-Civil Society as the Missing Link in Black Sea Peace Building," **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the**

Wider Black Sea, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 229-244.

Hurewitz, J. C., "Russia and the Turkish Straits: A Revaluation of the Origins of the Problem," **World Politics**, C. 14, S. 4, Temmuz 1962, s. 605-632.

International Crisis Group, "Abkhazia: Deepening Dependence," **Europe Report**, S. 202, Şubat 2010, s. 3-4.

İnan, Yüksel, "The Current Regime of the Turkish Straits" **Perceptions**, C. VI, S. 1, Mart-Mayıs 2001, s. 103-113.

Johnson, D.H.N., "Straits," **Encyclopedia Of Public International Law**, Ed. Rudolf Dolzer, Robert E. Hollweg, Steven Less, Peter Macalister-Smith, Amsterdam, Elsevier Science Publishers, 1989, s. 323-326.

Kamalov, İlyas, "Komşuluktan Stratejik İşbirliğine: Türk-Rus İlişkileri," **Orsam Rapor**, S. 3, Mayıs 2010.

Karataş, Hasan, Güven Kıymaz ve Erdal Coşkun, "Asma Köprüler,"
<http://web.iku.edu.tr/~ecoskun/ASMA%20K%C3%96PR%C3%9CLER.doc>
(10 Nisan 2009).

Kasım, Kamer, "Türkiye'nin Karadeniz Politikası: Temel Parametreler ve Stratejiler," **Orta Asya ve Kafkasya Araştırmaları Dergisi**, S. 5, 2008, s. 172-180.

Kınıklıoğlu, Suat, "Turkey's Black Sea Policy: Strategic Interplay at a Critical Junction," **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 55-64.

Kızılsümer, Deniz, “Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimi,” **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C. 7, S. 3, 2005, s. 252-267.

Kızılsümer, Deniz, **Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletin Yetkileri**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2002.

Koçer, Gökhan, “Karadeniz’in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye,” **Akademik Bakış**, C. 1, S. 1, 2007, s. 195-217.

Kort, Micheal, **A Brief History of Russia**, New York, Facts On File, 2008.

Kurat, Yuluğ Tekin, “1878-1919 Arasında Türk-Rus İlişkileri,” **Tarih Araştırmaları Dergisi**, Ankara, S. 16, s. 133-141.

Kuzio, Taras, “Ukraine’s Orange-Blue Foreign and Security Policy,” **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 199-213.

Lachowski, Zdzislaw, “Foreign Military Bases in Eurasia,” **SIPRI Policy Paper**, S. 18, Haziran 2007, s. 1-68.

Lavrov, Anton, “The Postwar Settlement of Russia’s Armed Forces in Abkhazia and South Ossetia,” **Russia in Global Affairs**, C. 8, S. 1, Ocak-Mart 2010, s. 49-62.

Larrabee, Stephen, “Turkey’s Eurosian Agenda,” **The Washington Quarterly**, Center for Strategic and International Studies, C. 34, S. 1, 2011, s. 103-120.

Larrabee, Stephen, “NATO and Black Sea Security,” **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 277-293.

Lehman Brothers, "Global Oil Choke Points," **Global Equity Research**, New York, Ocak 2008.

"Lozan Sulh Muahedenamesinin Kabulüne Dair Kanunlar," **Düstur**, III. Tertip, C. 5.

Mangott, Gerhard and Kirsten Westphal, "The Relevance of the Wider Black Sea Region to EU and Russian Energy Issues" **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 147-176.

Matveeva, Anna, "Conflicts in the Wider Black Sea Area," **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 177-223.

Menning, Bruce W., "Russo-Turkish Wars," **Encyclopedia of Russian History**, Ed. James R. Millar, New York, Thompson Gale, 2004, s. 1336-1337.

Minchev, Ognyan, **Major Interest and Strategies for the Black Sea Region**, Sofia, Institute for Regional and International Studies, 2006.

Minchev, Ognyan, "Strategic Balance and Security Challenges in the Black Sea Region,"

<http://www.irisbg.org/files/Strategic%20Balance%20and%20Security%20Challenges%20in%20the%20Black%20Sea%20Region.pdf> (12 Haziran 2012).

Nandan, Satya N., "An Introduction to the Regime of Passage Through Straits Used for International Navigation and Through Archipelagic Waters," **Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention**, Ed. Myron H.

Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 57-76.

“NATO Enlargement,” http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49212.htm? (7 Haziran 2012).

“Operation Active Endeavour,”
http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm (23 Aralık 2011).

Oran, Baskın, “1919-1923 Dönemin Bilançosu,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 97-138.

Özbay, Fatih, “Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Rusya İlişkileri: 1992-2010,” **Bilge Strateji**, C. 2, S. 4, Bahar 2011, s. 37-82.

Özersay, Kudret, “Boğazlar Konusu,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. II, 5. B., 2003, s. 587-599.

Özersay, Kudret, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 370-386.

Özersay, Kudret, **Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi**, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yay., 1999.

Özertem, Hasan Selim, “Russia's Strengthening Military Presence in the Caucasus and the Black Sea,” <http://www.usak.org.tr/EN/hyazdir.asp?id=442> (8 Haziran 2012).

Özü, Aydın, “The Black Sea as an Energy Transit Corridor,” **Turkish Policy Quarterly**, C. 5, S. 2, 2006, s. 133-139.

Pazarcı, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2003.

“Putin’den Milyar Dolarlık Jest,”

<http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2011/12/29/gazda-milyar-dolarlik-indirim#>
(15 Nisan 2012).

Roberts, Julian and Martin Tsamenyi, “The Regulation of Navigation Under International Law: A Tool for Protecting Sensitive Marine Environments,” **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, Ed. Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 787-810.

Roberts, Stephen S., “Turkish Straits and Soviet Navy in the Mediteranean,” **Professional Paper**, Center for Naval Analyses, C. 331, Mart 1982.

Roslycky, Lada ve Jos Boonstra, “Ukraine: Changing Governments and Persistent Security Concerns in the Region,” **Establishing Security and Stability in the Wider Black Sea Area**, Ed. P.M.E. Volten and B. Tashev, IOS Press, 2007, s. 119-140.

Rozakis, Christos L. ve Petros N. Stagos, “The Turkish Straits,” **International Straits of the World**, Ed. Gerard J. Mangone, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1987.

“Russia Calls Full Compliance to Montreux Convention,”

<http://www.hurriyet.com.tr/english/world/9759360.asp> (12 Haziran 2009).

“Rusya’ya Yılbaşı Hediyesi Güney Akım Hattı İzni,”

<http://ekonomi.milliyet.com.tr/rusya-ya-yilbasi-hediyesi-guney-akim-boru-hatti-izni/ekonomi/ekonomidetay/29.12.2011/1481725/default.htm> (15 Mart 2012).

Sander, Oral, **Siyasi Tarih 1918–1994**, Ankara, İmge Kitabevi, 13. B., 2005.

Schachte, William L., “International Straits and Navigational Freedoms,”
<http://www.state.gov/documents/organization/65946.pdf> (Temmuz 2009).

Scupin, Hans-Ulrich, “1815 to World War I,” **Encyclopedia of Public International Law**, Ed. Rudolf Dolzer, Robert E. Hollweg, Steven Less, Peter Macalister-Smith, Ann Rustemeyer, Anne M. Trebilcock, Alfred Maurice de Zayas, Amsterdam, Elsevier Science Publishers, 1984, s. 179-204.

Sezer, Duygu Bazoğlu, “Turkish-Russian Relations: The Challenges of Reconciling Geo-political Competition with Economic Partnership,” **Turkish Studies**, C. 1, S. 1, Bahar 2000, s. 59-82.

Sidar, Cenk ve Gareth Winrow, “Turkey & South Stream: Turco-Russian Rapprochement and the Future of the Southern Corridor,” **Turkish Policy Quarterly**, C. 10, S. 2, 2011, s. 51-61.

Smigielski, Robert, “The Military and Political Significance of the Black Sea Fleet Following the Agreement of 21 April 2010,” **Bulletin**, The Polish Institute of International Affairs, S. 73, Mayıs 2010, s. 277-278.

Smith, Keith C., **Russia-Europe Energy Relations Implications for US Policy**, Washington, Center for Strategic and International Studies, 2010.

Simon, Jeffrey, “Black Sea Regional Security Cooperation,” **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 83-97.

Tamkin, Nicholas, **Britain, Turkey and the Soviet Union, 1940–45 Strategy, Diplomacy and Intelligence in the Eastern Mediterranean**, London, Palgrave Macmillan, 2009.

Tanrısever, Oktay Fırat, “Sovyet Sonrası Dönemde Rusya’nın Karadeniz Politikası,” **Avrasya Dosyası**, C. 13, S. 1, 2007, s. 173-190.

Tellal, Erel, “Zümrüdüanka: Rusya Federasyonu’nun Dış Politikası,” **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C. 65, S. 3, 2010, s. 189-236.

Tellal, Erel, “SSCB’yle İlişkiler,” **Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Ed. Baskın Oran, İstanbul, İletişim Yay., C. I, 5. B., 2003, s. 314-324.

Tellal, Erel, “SSCB’nin Türkiye’den İstekleri: Soğuk Savaş Sonrası Bir Değerlendirme,” **Prof. Dr. Cevat Geray’a Armağan**, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Yay., 2001, s. 747-762.

Thumann, Michael, “European Energy Security, The Black Sea and Russian Interests-Can there be a Common Strategy?,” **Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea**, Ed. Ronald D. Asmus, Washington, The German Marshall Fund of the United States, 2006, s. 125-135.

Toluner, Sevin, **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul, 1994.

Torbakov, Igor, “Making Sense of the Current Phase of Turkish-Russian Relations,” **Occasional Paper**, Ekim 2007.

Torbakov, Igor, **The Georgia Crisis and Russia-Turkey Relations**, Washington, The Jamestown Foundation, 2008.

Trenin, Dmitri, “Russia’s Perspective on the Wider Black Sea Region,” **The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives**, Ed. Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 103-117.

“Türkiye Yeni Enerji Aktörü,” **Milliyet**, 14 Temmuz 2009.

“Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri,”

<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&lng=>

(13 Temmuz 2009).

“Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü,” **Resmi Gazete**, 6 Kasım 1998.

“Türk Karasuları Kanunu,” **Resmi Gazete**, 29 Mayıs 1982.

United Nations, “Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone,” **Treaty Series**, C. 516, 2005.

United Nations, “United Nations Convention on the Law of the Sea,” **Treaty Series**, C. 1833, 2005.

“US Perspectives on the Black Sea Region,”

<http://www.state.gov/p/eur/rls/rm/105827.htm>. (11 Haziran 2008).

Ülger, Fatih, “Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region,” **Yale Journal of International Affairs**, C. 2, S. 2, Spring/Summer 2007, s. 57-68.

Ünlü, Nihan, “The Legal Regime of the Turkish Straits,” **International Straits of the World**, Ed. Gerard J. Mangone, New York, Martinus Nijhoff Publishers, 2002.

Wang, James C. F., **Handbook on Ocean Politics & Law**, New York, Greenwood Press, 1992.

Watson, Hugh Seton, **The Decline of Imperial Russia 1855-1914**, New York, Frederick A. Praeger, 9. B., 1965.

Weitz, Richard, "Russian-Turkish Relations: Steadfast and Changing," **Mediterranean Quarterly**, C. 21, S. 3, 2010, s. 61-85.

Winrow, Gareth, "Turkey, Russia and the Caucasus: Common and Diverging Interests," **Briefing Paper**, Chatham House, 2009.

Wolfrum, Rüdiger, "Freedom of Navigation: New Challenges," **Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention**, Ed. Myron H. Nordquist, Tommy T.B. Koh ve John Norton Moore, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s. 79-94.

Vasiliev, Alexander, "The Black Sea Region in Turkish Foreign Policy Strategy: Russia & Turkey on the Black Sea," **Black Sea Report**, S. 2, 2010.

Yaylalı, Cem Devrim, "Turkish Straits Key to Georgian Crisis," **Warship International Fleet Review**, Aralık 2009.