

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI  
ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI

**MONTREUX (MONTRÖ) BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİNİ  
DEĞİŞTİRME ÇABALARI VE TÜRKİYE’NİN GEÇİŞİ  
DÜZENLEME ÇALIŞMALARI**  
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan: **Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU**

İSTANBUL, 2008

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI  
ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI

**MONTREUX (MONTRÖ) BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİNİ  
DEĞİŞTİRME ÇABALARI VE TÜRKİYE’NİN GEÇİŞİ  
DÜZENLEME ÇALIŞMALARI**  
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan:  
**Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU**  
Öğrenci No:  
**060771085**

Danışman:  
**Yrd.Doç.Dr.Muzaffer ÜREKLİ**

İSTANBUL, 2008

## YEMİN METNİ

Sunduğum Yüksek Lisans Tezimi, Akademik Etik İlkelerine bağlı kalarak, hiç kimseden akademik ilkelere aykırı bir yardım almaksızın bizzat kendimin hazırladığına and içerim. 29 / 08 / 2008



Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU

T.C.  
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ  
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

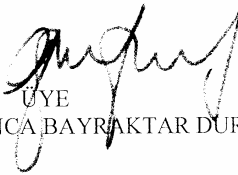
18/09/2008

Enstitümüz *Uluslararası İlişkiler* Anabilim dalı *Uluslararası İlişkiler* Bilim dalı yüksek lisans öğrencilerinden 060771085 numaralı *Zeynel Hacımustafaoğlu'nun* "Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim - Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "MONTREUX (MONTRÖ) BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİNİ DEĞİŞTİRME ÇABALARI VE TÜRKİYE'NİN GEÇİŞİ DÜZENLEME ÇALIŞMALARI " konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 10.09.2008 tarih ve 2008/23 sayılı toplantısında seçilen ve Taksim Kampüsünde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin (c) bendi gereğince 90 dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi oyçokluğu/oybirliği ile ~~Kabul/Red veya Düzeltme~~ kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 7 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

  
DANIŞMAN  
YRD.DOÇ.DR. MUZAFFER ÜREKLİ

  
ÜYE  
DOÇ.DR. LEVENT ÜRER

  
ÜYE  
YRD.DOÇ.DR. GONCA BAYRAKTAR DURGUN

# **MONTREUX (MONTRÖ) BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİNİ DEĞİŞTİRME ÇABALARI VE TÜRKİYE’NİN GEÇİŞİ DÜZENLEME ÇALIŞMALARI**

**Tezi Hazırlayan: Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU**

## **Özet**

Türklerin İstanbul’u fethettiği 1453 yılından, Rusların ilk kez Karadeniz’e indiği 1696 yılına kadar Boğazlarda tam bir Türk egemenliği hakimdi. Daha sonra ilk olarak Ruslar, ardından da Avrupalı Devletler artan ticaret ve gemi taşımacılığı nedeniyle Boğazları zorlamaya başladılar. Bu ticaret ve deniz taşımacılığı sürekli artmış ve günümüzde Karadeniz ve Kafkaslardaki enerji potansiyelinin ortaya çıkmasıyla önemli boyutlara ulaşmıştır. Boğazların doğu ile batı arasındaki ticari köprü işlevinin yanında, askeri anlamda savunan tarafa üstünlük sağlayan ve bölgeyi kontrol imkanına sahip coğrafi yapısı nedeniyle stratejik önemi de her geçen gün artmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı 20 Temmuz 1936 tarihinden hemen üç ay sonra Ruslardan, Boğazlarda kendisine üs verilmesi ve Boğazları ortak savunma istekleri gelmeye başlamıştı. İkinci Dünya Savaşı’nın hemen başında güçlü Almanya’nın hedefleri arasında Boğazları kontrol etmek de vardı. Savaşın sonlarına doğru Almanların yenileceği kesinleşince Ruslar tekrar Boğazlarla ilgili isteklerini öne çıkarmaya başladı. Savaş sırasında bazı Alman ve İtalyan gemilerinin Sözleşmeye aykırı olarak Boğazlardan geçtiğini de gerekçe göstererek, Türkiye’ye iki ağır nota veren Ruslar, Boğazları ortak savunma isteklerini tekrarladılar. Türkiye, Rus baskısından ancak ABD ve İngiltere’nin desteğini alarak ve NATO’ya üye olarak kurtulabildi. Soğuk Savaş Dönemi, ABD ve SSCB’nin, birbirlerinin Boğazlardan geçişlerini gözetim altında tutmakla geçti. Varşova Pakti’nin çöküşünden sonra, ABD’nin enerji ve dünya hakimiyeti arzusu nedeniyle Karadeniz ve Kafkaslara olan ilgisi arttı. ABD, Montrö Sözleşmesi nedeniyle Karadeniz’de sürekli donanma bulunduramamaktan rahatsızdı ve bu isteğini dolaylı olarak dile

getirmeye başlamıştı. Türkiye bu kez Rusya ile işbirliği yaparak Montrö Sözleşmesi'nin ihlal edilmesini istemediğini ve ABD'nin Karadeniz'e yerleşme isteğine karşı olduğunu açık bir şekilde ortaya koydu.

Diğer yandan Boğazlardan geçen gemi trafiği ve taşınan tehlikeli madde, her geçen gün artarak bir çok tehlikeli kazanın olmasına veya tehlike atlatılmasına neden oluyordu. Türkiye, can ve mal güvenliği ile çevresel riskleri ve Montrö Sözleşmesinden kaynaklanan egemenlik haklarını dile getirerek 1994 ve 1998 yıllarında Boğazlardaki gemi trafiğini düzenleyen ve bazı kısıtlamalar getiren iki tane Tüzük çıkardı. Rusya, petrol taşımacılığının engellenmek istendiği, ticari kaybının büyük olduğu, Türkiye'nin Sözleşmeye aykırı davrandığı ve Sözleşmeyi değiştirmeye çalıştığı gerekçeleriyle Tüzüklere karşı çıktı. Ancak Tüzüklerden sonra kazalarda azalma olması da Türkiye'yi haklı çıkaran bir gerçektir.

Sonuç olarak, süresi bittiği halde 52 yıldır yürürlükte kalmaya devam eden, itirazlar, şikayetler ve değişiklik istekleri olmasına rağmen bugüne kadar hiçbir ülkenin resmi olarak değişiklik talebinde bulunmaya cesaret edememesinden de, ne kadar önemli bir uluslararası denge üzerine oturduğu anlaşılan Montreux Sözleşmesinin değiştirilmesi çabalarına her ortamda karşı çıkılması, mevcut haliyle devam etmesinin sağlanması ve boşluklarının Tüzük veya Türkiye'nin menfaatine olan milletlerarası hukuk yoluyla doldurulması, Türkiye'nin askeri, stratejik ve gelecekteki ekonomik çıkarları için önemli ve gereklidir.

**Anahtar Kelimeler:** Montreux (Montrö), Montrö'de Değişiklik, Boğazlar, Sözleşme, Petrol ve Enerji Politikaları, Trafik Tüzükleri

# **CHANGING EFFORTS OF MONTREUX CONVENTION AND TÜRKİYE'S REGULATION WORKS OF PASSING**

**Presented by: Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU**

## **Abstract**

Since the conquest of the Istanbul by the Turks in 1453, until the placement for the first time of a warship on the Black Sea by the Russians in 1696, the sovereignty of the Bosphorus and Dardanelles were under the control of the Turks. Then, in the earlier days, the Russians and then the European countries started to enforce the straits by their growing trade and sea shipping. The seaborne trade and sea shipping was grown day by day and today, by the arise of the enery potential in Black Sea and the Caucasus, they are reached at a tremendous level. In addition to the role of the Straits as a trade link between the west and the east, in terms of the martial purposes, it is advantageous for the defender side to have it under control that gives the defender full control over the geographical region which makes it a strategical importance center.

The Montreux Convention regarding the Regime of the straits was ratified on July 20th, 1936. Three months later, Russia was requested to have a military base in the straits, also to be a part of the defensive force of the straits. In the earlier days of the Second World War, Germany was also aiming to have a control in the straits. Towards the end of the Second World War, it became clear that the German Army was going to be defeated and as a result of this, Russia began to re-insist on his requests about the straits. Russia had given two diplomatic notes to the Turkey by stating that some German and Italian warships had passed the straits by violating the convention and they wanted to use this as a supportive idea for their request for becoming a part of the defensive force of the straits. Turkey could hardly get rid of this Russian pressure by the support of USA and Great

Britain and then by joining the North Atlantic Treaty Organization (NATO) as a member. During the Cold War, USA and SSCB kept their eyes on each others warships that were passing from the straits. After the dissolving of the Warsaw Pact, the interest of USA on Black Sea and Caucasus was increased based on their energy politics and their desire to be the dominant country of the world. USA was not satisfied from the restrictions of Montreux Convention which are not allowing him to keep a fleet in the Black Sea and started to state his displeasure in several ways. This time, Turkey is cooperating with Russia for avoiding a possible violation of the Montreux Convention and taking his position about being against the idea of a possible USA existence in Black Sea.

Additional to these, increaing volume of sea shipping from the straits and the explosive and/or flammable cargos carried by the straits were causing a lot of dangerous accidents. As a result of these threats, by observing the sake of the citizens, the belongings of the country and environmental risks, depending on the sovereignty rights of Turkey on Montreux Convention, in 1994 and 1998, Turkey prepared two statutes that regulates and limits the ship traffic in the Straits. It was claimed by Russia that the statutes are prepared to prevent patrol shipping in the straits which causes a big trade loss for him. Also by claiming that this statutes are violating the Montreux Convention and stating that the statutes are an attempt to change the convention, Russia is objected on the statutes. But it is a fact that, there is a decrease in the number of the accidents since then.

Although the convention was expired and there are some objections against it, it is still valid since 52 years. Not any country is daring to suggest any modification to its contents which shows the critical balance that it depends on. As a conclusion, it can be said that the convention should be kept as it is and the gaps should be filled with statutes and international laws which protects the Turkish benefits. These are the necessities for the economic, strategic and martial benefits of Turkey which have great importance.

**Keywords:** Montreux, Alterations on Montreux, Convention, The Straits, Patrol and Energy Politics, Traffic Statutes



## İÇİNDEKİLER

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| Yemin Metni                                    |    |
| Jüri Sayfası                                   |    |
| Türkçe Özet ve Anahtar Kelimeler               |    |
| İngilizce Özet ve Anahtar Kelimeler (Abstract) |    |
| Tablolar Listesi                               | IV |
| Kısaltmalar                                    | V  |
| Giriş                                          | 1  |

### I. BÖLÜM

#### TÜRK BOĞAZLARININ ÖNEMİ VE MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.BOĞAZLARIN ÖNEMİ                                                              | 4  |
| 1.1. Fiziksel Özellikleri ve Coğrafi Önemi                                      | 4  |
| 1.2. Ekonomik Açıdan Önemi                                                      | 5  |
| 1.3. Stratejik Önemi                                                            | 6  |
| 2.LOZAN ANLAŞMASI'NDA DEĞİŞİKLİK İHTİYACI VE MONTREUX (MONTRÖ) ÖNCESİ ORTAM     | 9  |
| 2.1. İkinci Dünya Savaşının İlk İşaretleri ve Siyasi Ortam                      | 9  |
| 2.2. Türkiye'nin Değişiklik İsteklerini Dile Getirmesi                          | 10 |
| 2.2.1. Güvenlik Arayışı ve Uluslararası Toplantılarda Değişiklik İstekleri      | 10 |
| 2.2.2. İlgili Ükelere Türkiye'nin Nota Vermesi ve Notaya Tepkiler               | 13 |
| 3.MONTREUX (MONTRÖ)'NÜN AMACI VE SÖZLEŞMENİN İMZALANMASI                        | 15 |
| 3.1. Konferansın Toplanması ve Sözleşmenin Amacı                                | 15 |
| 3.2. Sözleşmenin İmzalanması                                                    | 15 |
| 3.2.1. İmzacı Ülkeler ve Sözleşmenin Yürürlüğü                                  | 15 |
| 3.2.2. Sözleşmenin Fesih ve Değiştirilme Usülleri                               | 16 |
| 4.LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ İLE MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ ARASINDAKİ FARKLAR | 17 |

## II. BÖLÜM

### İKİNCİ DÜNYA SAVAŞINDAN GÜNÜMÜZE MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİNİ DEĞİŞTİRME ÇABALARI VE İHLAL GİRİŞİMLERİ

|                                                                                                                                           |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ VE SONRASI DÖNEM</b>                                                                                     | <b>22</b> |
| 1.1. Değişiklik İsteğini İlk Kez Savaş Öncesinde Rusya'nın Dile Getirmesi                                                                 | 22        |
| 1.2. Yaklaşan Savaş, Savaşta Alman Gemileri Meselesi ve Devam Eden İstekler                                                               | 23        |
| 1.3. Konferanslar, Savaş Sonrası Sovyetler'in Değişiklik İsteği, Notalar Savaşı                                                           | 26        |
| 1.3.1. Tahran, Yalta ve Postdam Konferanslarında Boğazlar Meselesi                                                                        | 26        |
| 1.3.2. Birinci Sovyet Notası, Türkiye'den İstekleri ve Cevabi Türk Notası                                                                 | 29        |
| 1.3.3. İkinci Sovyet Notası ve Türkiye'nin Tepkisi                                                                                        | 31        |
| 1.4. ABD ve İngiltere'nin Sözleşmenin Tadili Konusundaki Tutumları                                                                        | 33        |
| 1.5. Türkiye'nin Rus Taleplerinden Bazısını Görüşmeyi Kabul Etmek Zorunda Kalması, Almanya ve ABD'ne Montreux (Montrö)'ye Katılma Çağrısı | 40        |
| <b>2. SOĞUK SAVAŞ DÖNEMİ</b>                                                                                                              | <b>42</b> |
| 2.1. Sovyet İstek ve Baskıları Sonucu Türkiye'nin Batı ile Yakınlaşması                                                                   | 42        |
| 2.2. Japonya'nın Montreux (Montrö) Sözleşmesi'nden Çekilmesi                                                                              | 44        |
| 2.3. Türkiye'nin NATO'ya Girişiyle Sovyetler'in İsteklerinden Vazgeçmesi                                                                  | 45        |
| 2.4. 1953-1991 Arasında Boğazlardan Geçiş Sorunu Olan ABD ve Rus Gemileri                                                                 | 46        |
| <b>3. VARŞOVA PAKTİNİN ÇÖKÜŞÜNDEN GÜNÜMÜZE KADAR OLAN DÖNEMDE SÖZLEŞMEYE ETKİ EDEBİLECEK ÖNEMLİ OLAYLAR</b>                               | <b>50</b> |
| 3.1. Sovyetler Birliği (SSCB)'nin Dağılmasının Sözleşmeye Etkileri                                                                        | 50        |
| 3.1.1. Sovyetler'in Karadeniz Donanmasındaki Azalmanın Etkisi                                                                             | 50        |
| 3.1.2. SSCB ve Yugoslavya Sonrası Yeni Ülkelerin Halefiyet Meselesi                                                                       | 51        |
| 3.1.3. Rusya Federasyonu'nun (RF) Bölgedeki Etkinliğinin Azalması                                                                         | 54        |
| 3.2. Hazar ve Kafkaslardaki Petrol ve Doğalgaz Rezervlerinin Etkisi                                                                       | 56        |
| 3.2.1. RF'nun Artan Petrol ve Doğalgaz İhracatı Nedeniyle Boğazlardan Daha Çok Tanker Geçirme ve Maliyeti Azaltma İsteği                  | 56        |
| 3.2.2. RF'nun Montreux (Montrö)'yü Kullanarak Yeniden Etkinlik Arayışı ve ABD'ni Bölgeden Uzak Tutma Gayretleri                           | 60        |
| 3.3. ABD'nin Karadeniz'de Donanma Bulundurma İsteği ve Bölgeye İlgisi                                                                     | 63        |
| 3.3.1. NATO Aktif Çaba Hareketini Karadeniz'e Genişletme Arzusu                                                                           | 63        |
| 3.3.2. Romanya, Bulgaristan, Gürcistan'da Askeri Üs Kurması                                                                               | 72        |
| 3.4. AB Açısından Sözleşmeye Bakış, Birleşen Almanya ve Tuna Suyolu                                                                       | 76        |
| 3.5. 2001 Yılında Boğazlardan Geçiş Sorunu Olan Varyag Uçak Gemisi                                                                        | 80        |

### III. BÖLÜM

#### TÜRKİYE AÇISINDAN MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİNDE OLASI DEĞİŞİKLİK SENARYOLARI VE GEÇİŞİN DÜZENLENMESİ

|                                                                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>1. MONTREUX (MONTRÖ) BAĞLAMINDA TÜRKİYENİN STATÜSÜ</b>                                                               | 83  |
| 1.1. Türkiye'nin Avantajları                                                                                            | 83  |
| 1.2. Türkiye'nin Yükümlülükleri ve Dezavantajları                                                                       | 85  |
| 1.3. Uygulamadan Doğan Sorunlar                                                                                         | 87  |
| <b>2. DEĞİŞİKLİK İSTEKLERİNE TÜRKİYE'NİN TEPKİSİ</b>                                                                    | 88  |
| <b>3. TÜRKİYE'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME ÇALIŞMALARI</b>                                                          | 89  |
| 3.1. Geçiş Düzenleme İhtiyacının Ortaya Çıkması                                                                         | 89  |
| 3.1.1. Boğazlardan Geçen Gemi ve Yük Miktarındaki Artış                                                                 | 89  |
| 3.1.2. Kazaların Artması, Güvenlik Meselesi, Kılavuz Alma, Gece Geçiş                                                   | 92  |
| 3.1.3. Çevre ve Deniz Kirliliği Sorunu                                                                                  | 97  |
| 3.1.4. Tehlike Senaryoları                                                                                              | 101 |
| 3.2. Uluslararası Hukuka Göre Düzenleme Yapma Yetkisi                                                                   | 102 |
| 3.3. Diğer Boğazlardaki Geçiş Düzenleme Örnekleri                                                                       | 107 |
| 3.4. Boğazlardaki Gemi Trafiklerinin Tüzük İle Düzenlenmesi                                                             | 109 |
| 3.4.1. Liman Yönetmeliğinin Yetersizliği, Tüzükten Önceki Çalışmalar                                                    | 109 |
| 3.4.2. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük (1994)'e İtirazlar ve Nedenleri                 | 110 |
| 3.4.3. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (1998) ile (1994) Tüzüğü Arasındaki Temel Farklar                      | 114 |
| 3.4.4. Ülkelerin İtirazlarına Rağmen Tüzüklerden Sonra Kaza Oranında Azalma, Sigorta ve Ücret Konusunun Gündeme Gelmesi | 117 |
| <b>4. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ İÇİN OLASI DEĞİŞİKLİK SENARYOLARI VE TÜRKİYE AÇISINDAN KAR-ZARAR ANALİZİ</b>                    | 120 |
| <b>SONUÇ</b>                                                                                                            | 123 |
| <b>KAYNAKÇA</b>                                                                                                         | 128 |
| <b>ÖZGEÇMİŞ</b>                                                                                                         | 137 |
| <b>EKLER</b>                                                                                                            |     |
| EK-1: Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi                                                                             | 138 |
| EK-2: Montreux Konferansına Katılan Türk Heyeti                                                                         | 156 |
| EK-3: Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü                                                                         | 158 |

## TABLÖLAR LİSTESİ

| <u>Tablo No:</u>                                                              | <u>Sayfa</u> |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1. Ticaret Gemileri İçin Montrö ve Lozan Geçiş Rejimlerinin Karşılaştırılması | 20           |
| 2. Askeri Gemiler İçin Montrö ve Lozan Geçiş Rejimlerinin Karşılaştırılması   | 21           |
| 3. Boğazlardaki Gemi ve Tanker Yoğunluğu İle Taşınan Petrol                   | 96           |
| 4. Kılavuz Alma Oranları                                                      | 97           |
| 5. Tüzük Öncesinde ve Sonrasında Kaza Durumu                                  | 118          |

## KISALTMALAR LİSTESİ

|              |                                                                                |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| AB           | Avrupa Birliği                                                                 |
| ABD          | Amerika Birleşik Devletleri                                                    |
| a.g.k.       | Adı Geçen Kitap                                                                |
| a.g.m.       | Adı Geçen Makale                                                               |
| a.g.t.       | Adı Geçen Tez                                                                  |
| AKKA         | Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Anlaşması                                       |
| ATO          | Ankara Ticaret Odası                                                           |
| B.D.T.       | Bağımsız Devletler Topluluğu                                                   |
| BLACKSEAFOR  | Karadeniz Deniz İşbirliği Deniz Görev Grubu                                    |
| C.           | Cilt                                                                           |
| COLREG       | Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları                                             |
| Çev.         | Çeviren                                                                        |
| ÇK           | Çevre Kanunu                                                                   |
| Derl.        | Derleyen                                                                       |
| Gn.Kur.Bşk.  | Genel Kurmay Başkanlığı                                                        |
| GKRY         | Güney Kıbrıs Rum Yönetimi                                                      |
| IMO          | Uluslararası Denizcilik Örgütü(International Maritime Organization)            |
| IPIECA       | Uluslararası Petrol Endüstrisi Çevre Koruma Kuruluşu                           |
| İ.Ü.         | İstanbul Üniversitesi                                                          |
| KEİ          | Karadeniz Ekonomik İşbirliği                                                   |
| MARPOL       | Gemilerin Denizleri Kirletmelerinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme |
| MC           | Milletler Cemiyeti                                                             |
| M.Ö.         | Milattan Önce                                                                  |
| M.S.         | Milattan Sonra                                                                 |
| NATO         | Kuzey Atlantik Anlaşması (North Atlantic Treaty Organization)                  |
| RF           | Rusya Federasyonu                                                              |
| SSCB         | Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği                                         |
| STANAVFORMED | Çok Uluslu Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti                                         |

|       |                                                                 |
|-------|-----------------------------------------------------------------|
| S.    | Sayı                                                            |
| s.    | Sayfa                                                           |
| ss.   | Sayfalar                                                        |
| SOLAS | Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi                                |
| TAD   | Trafik Ayrım Düzenleri                                          |
| TAİK  | Türk-Amerikan İş Konseyi                                        |
| TTK   | Türk Ticaret Kanunu                                             |
| U.S.  | United States ( Birleşik Devletler-Amerika Birleşik Devletleri) |
| VTS   | Gemi Trafik Yönetim Sistemi                                     |

## GİRİŞ

Boğazlar ve Karadeniz'in Osmanlı tarafından ele geçirilmesiyle 200 yılı aşkın bir süre tam hakimiyet sağlanmış, daha sonra Ruslar tarafından Boğaz kapıları zorlanmaya başlanmış ve bir daha da bu bölgede tam hakimiyeti sağlamak mümkün olmamıştır. Türkler Çanakkale Boğazının iki kıyısını 1356'da, İstanbul Boğazının iki kıyısını 1453'te, Karadeniz'in bütün kıyılarını da 1475'te ele geçirip buralarda mutlak hakimiyeti sağladılar. 1696 yılında Karadeniz'e inen Ruslar, Kendi gemileri için Karadeniz'de seyrüsefer ve Boğazlardan geçiş imkanı aramaya başladılar. Azak'ın Rusların eline geçmesiyle Batı Devletleriyle 1699'da Karlofça, Rusya ile 1700'de İstanbul Anlaşmaları yapıldı ve Ruslar İstanbul'da elçi bulundurma hakkı elde ettiler. Daha sonra 1774 yılında Ruslarla yapılan Küçükkaynarca Anlaşmasıyla Rus ticaret gemilerine Boğazlardan serbestçe geçiş hakkı tanındı. Edirne'nin Ruslar'ın eline geçmesi üzerine 1829'da yapılan Edirne Anlaşmasına göre, Boğazlar tüm devletlerin ticaret gemilerine açık olacaktı. 1833 Hünkâr İskelesi Anlaşmasıyla da, Osmanlı, Rusların istemesi durumunda Çanakkale Boğazını Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt ediyordu. Çok taraflı Anlaşmalar dönemi ise 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesiyle başladı. Ülkelerin katılımına açık olan bu Sözleşme ile Boğazların barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı ilkesi Osmanlı İmparatorluğunun takdirinden çıkarılıp uluslararası bir yükümlülük haline getirildi. Bu rejim Birinci Dünya Savaşına kadar uygulanmıştır. Osmanlı Hükümetinin 1920'de imzaladığı ancak yeni Türk Hükümetinin kabul etmediği Sevr Anlaşmasına göre, Boğazlar ticaret ve savaş gemilerine tamamen açık olacak ve Boğazlarda bir Türk egemenliği söz konusu olmayacaktı. Daha İstanbul işgalden altındayken 24 Temmuz 1923'te imzalanan ve Boğazların yönetimini bir Komisyona bırakarak Bölgeyi askersizleştiren Lozan Boğazlar Sözleşmesi de Türkiye'yi tatmin etmekten uzaktı.

Montrö Sözleşmesine kadar Boğazlar rejimi, ortalama her 16 yılda bir değişikliğe uğramış ve bir anlaşmaya konu olmuştur. Bu da Boğazların önemini ve ele geçirme veya kontrol altında tutma girişimlerini açıkça ortaya koymaktadır. 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan ve halen yürürlükte bulunan ve birkaç eksiğine rağmen Türkiye'nin Boğazlar Bölgesindeki egemenliğini tekrar elde ettiği, geçen 72 yılda değişmese de bir çok tartışmanın ve değişiklik isteğinin konusu olan Montrö Sözleşmesi; 20 yıllık süresi 1956 yılında dolmasına rağmen hiçbir ülkenin sona erdirilmesi için resmi başvuru yapmadığı, siyasi, ekonomik ve stratejik dengeler üzerine oturan çok önemli bir Sözleşmedir. Sözleşme neden olduğu çıkar çatışmaları ve gerginlikler ile son dönemlerde Boğazların

güvenliği ve doğal hayatı tehdit eden riskler nedeniyle sık sık gündeme gelmektedir. Onlarca kişinin ölümü ile on binlerce ton petrolün denize dökülmesi sonucu çevre felaketine neden olan 1979 yılındaki Romen bandıralı Independenta tanker kazası ve benzeri kazalar yüzünden Türkiye'nin başını ağrıtsa da, Boğazlar uluslararası arenada Türkiye'nin bir denge unsuru olmasını sağlayan bir kozdur aynı zamanda. Boğazların geçiş rejimiyle ilgili yapılacak bir değişiklik, bir veya birden çok ülkeye önemli kazanımlar sağlarken, diğer ülkelerin çıkarlarına büyük zararlar verebilmektedir. Bu çalışmayla; Montrö Boğazlar Sözleşmesinde yapılmak istenen değişiklik girişimlerini, bu girişimlerin niyet ve maksadını ortaya koymak ve Bölgedeki enerji potansiyeli nedeniyle önemi daha da artan Boğazlar için, bundan sonraki benzeri girişimlerin yorumlanmasına ışık tutmak amaçlanmaktadır. Çalışmamızın önemi de, yukarıda özetlenen tarihi ve stratejik önemi ile gelecekte de bu önemi koruyacağı düşüncesinden kaynaklanmaktadır.

Çalışma üç bölümden ibaret olup, birince bölümde; Sözleşmenin önemini kavrayabilmek açısından Boğazların ekonomik, siyasi ve stratejik önemi ile İkinci Dünya Savaşı öncesi ortamda Montrö Konferansı toplanması için yapılan çalışmalar, Türkiye'nin güvenlik kaygıları, Lozan Sözleşmesinde değişiklik ihtiyacı doğuran şartlar ile Lozan ve Montrö Sözleşmesi arasındaki farklar konu edilmiştir. Türkiye açısından çok önemli bu iki Sözleşme arasındaki farklar iyi incelendiğinde, yeni kurulan bir Devletin dış politikadaki başarısı ve milletler arenasında kabul görmesinin işaretleri de kolayca görülecektir. İkinci Bölümde; Türkiye'ye dayatılmak istenen ve Türkiye'nin şiddetle karşı çıktığı değişiklik istekleri irdelenmiştir. Bu bölümdeki değişiklik istekleri yanında Montrö Sözleşmesinin uygulanması ile ilgili tartışma ve şikayetler, öncesi ve sonrası ile birlikte İkinci Dünya Savaşı Dönemi, Soğuk Savaş Dönemi ve günümüzü de kapsayan Soğuk Savaş Sonrası Dönem baz alınarak incelenmiştir. Çünkü bu üç dönemin de kendine özgü şartları, ilişkileri, birliktelikleri ve karşıtlıklarıyla, rekabetleri mevcuttur. Bu dönemlerden birinde birbiriyle ortaklık yapan ve Boğazlarda değişiklik isteyen ülkeler, bir diğer dönemde birbiriyle rakip veya düşman olarak diğerinin isteklerine karşı çıkmıştır. Üçüncü ve son bölümde ise; Türkiye'nin güvenlik ve diğer kaygıları nedeniyle Sözleşmenin boşluklarını doldurmak amacıyla yapmak istediği değişiklikler ve egemenlik haklarını kullanarak Boğazlardaki trafiği düzenlemek amacıyla çıkardığı Tüzük ve Tüzükle ilgili tartışmalar ele alınmıştır. Bu bölümde incelenen Tüzük yapma süreci de, Rusya başta olmak üzere başka ülkeler tarafından Sözleşmeyi değiştirme girişimi olarak değerlendirilmiştir.

Bu çalışma, yaklaşık yüz elli kitap ve makaleyi kapsayan bir kaynak taraması ile internet kaynaklarının taranması yöntemi kullanılarak ve çeşitli uluslararası toplantılarda



ülke temsilcilerinin ortaya attığı görüşler incelenmek suretiyle yapılmıştır. Boğazlar ve Montrö Sözleşmesi baz alınarak yapılmış olan seminerlerdeki tartışmalara da yer verilmiştir. Çalışma esnasında ilgili Devlet Kuruluşlarından bilgi edinmedeki bürokratik zorluklar ve zaman kaybı dışında önemli bir sınırlamayla karşılaşılmamıştır.

Bu çalışmada şu varsayımlar tartışılmış ve irdelenmiştir: “Montrö Sözleşmesi nedeniyle Türkiye Boğazlar üzerinde tam bir egemenliğe sahip değildir ve Boğazların güvenliği tehdit altındadır”. Sözleşmenin 2. maddesi gereği yük ve sancak ne olursa olsun geçiş serbesttir. Genel olarak geçen gemi miktarındaki aşırı artışın yanında petrol ve tehlikeli yük taşımacılığındaki artıştan kaynaklanan kazalar Bölgenin güvenliğini tehdit etmektedir. “Türkiye Montrö Sözleşmesinde kılavuz almak zorunlu olmadığından, sağlık ve diğer hizmetlerden alınan ücret de yetersiz olduğundan önemli bir ekonomik kayıpla karşı karşıyadır”. Sözleşmeye göre kılavuz ihtiyaridir ve pahalı olmamasına rağmen özellikle Türk gemileri tarafından kılavuz alınmamaktadır. Ayrıca bazı uzman görüşlerine göre, Frank hesabı yanlış yapıldığı için önemli bir gelir kaybı mevcuttur. “Kafkasya’daki enerji ve ticari potansiyel ve rekabet nedeniyle Montrö Sözleşmesinin varlığı Türkiye’nin elini güçlendirmiştir”. Batılı gelişmiş ülkelerin Bölgedeki enerjiye olan ihtiyaçları gün geçtikçe artmaktadır ve Türkiye enerjinin Batıya taşınmasında, en kısa, en ucuz, en güvenli yoldur. Rusya enerji ihracatı için, AB ve ABD de Kafkas ve Asya pazarına sanayi ürünü ihracatı için bu yolu kullanmak durumundadır. “Montrö Sözleşmesi Boğazları kullanan ülkelerin ticari faaliyetleri üzerinde gizli bir baskı unsurudur”. Türkiye’nin egemenlik ve güvenlik gerekçeleri ile çıkardığı Tüzükler nedeniyle, bazı ülkeler gemi geçişlerinin yavaşladığını ve ticaretlerinin zarar gördüğünü ileri sürmüşlerdir. “Montrö Sözleşmesinin mevcut haliyle devam etmesi ve boşluklarının Tüzük veya Türkiye’nin menfaatine olan milletlerarası hukuk yoluyla doldurulması, Türkiye’nin askeri stratejik ve gelecekteki ekonomik çıkarları için gereklidir”. Sözleşme bazı eksiklerine rağmen Türkiye’nin hak ve egemenliğini teyit etmektedir. Günümüzde ücret tahsil edilen köprü gişesi anlayışıyla, Boğazlara giriş çıkışı kontrol etmek, çok güçlü olsanız da mümkün değildir. Dünyadaki bir çok devletin bölgede askeri ve ekonomik çıkarı mevcuttur. Yabancı askeri güçlerin bölgeye girişini önemli ölçüde kısıtlayan ve Türkiye’ye yetki veren Sözleşmenin sona erdirilmesi durumunda, yeni bir sözleşmeyle benzeri yetkileri elde etmesi çok zor görünmektedir. Ayrıca Türkiye’nin, bu askeri ve stratejik avantajı, enerji ve ticaret konuları üzerinde etkin şekilde kullanarak ve bu potansiyelin kendi toprakları üzerinden taşınmasını sağlayarak ekonomik fayda sağlaması mümkündür.

## I. BÖLÜM

### TÜRK BOĞAZLARININ ÖNEMİ VE MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ

#### 1. BOĞAZLARIN ÖNEMİ

##### 1.1. Fiziksel Özellikleri ve Coğrafi Önemi

Lozan Anlaşmasının Boğazlar Rejimini düzenleyen bölümünün ve bu Anlaşmayı değiştiren Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin başlangıç bölümlerinde "Boğazlar" şeklinde tanımlanan ve İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan deniz geçidinin toplam uzunluğu yaklaşık 298 km.(161 deniz mili)'dir. Ayrı ayrı düşünüldüğünde; İstanbul Boğazının uzunluğu yaklaşık 31 km. genişliği, en dar yer olan Baltalimanı-Kanlıca arasında 750m. en geniş yer olan Büyükdere-Umuryeri arasında 3535m.dir. İstanbul Boğazında ortalama derinlik 65m. olup en derin yeri Kandilli-Bebek arasında 110m., en sığ yeri Kadıköy İnciburun önlerinde 18m. Aşyan Burnu önünde 13m.dir. "İstanbul Boğazı, dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler 15 kez rota değişikliği yaparken, Karadeniz'e çıkışta Paşabahçe önlerinde bir defada 85 derecelik, Marmara'ya inişte Yeniköy önlerinde bir defada 70 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar."<sup>1</sup> Daha sonraki bölümlerde Boğazlarda trafiği düzenlemeyi amaçlayan Tüzük konusu incelenirken de değinileceği gibi; İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişlerini kısıtlayan bu fiziksel özelliklerin yanında diğer bir kısıtlayıcı faktör de Boğaz'daki her iki köprünün 65m. yüksekliğinde olmasıdır.

Çanakkale Boğazı'nın ise; uzunluğu 65km. genişliği, İntepe-Alçıtepe arasında 7650m., Çanakkale-Kilitbahir arasında 1350m.dir. Ortalama derinlik 65m. olup, en derin yeri Naraburnu civarında 104m. en sığ yeri Kabageven Burnu önlerinde 25m. Kilitbahir önlerinde 27m.dir. "Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı kadar olmasa da, dar ve kavisli bir su yolu olup, Boğaz geçişi esnasında gemiler 11 kez rota değişikliği yaparken Nara Burnu önlerinde bir defada 75 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar."<sup>2</sup> Çanakkale Boğazında henüz bir köprü olmamakla birlikte, planlama aşamasında olduğu bilinmektedir.

Türk Boğazları; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesişme noktasında ve dünyanın merkezi sayılabilecek bir bölgede yer almaktadır. Aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan önemli bir su yoludur. Tuna su yolunun açılmasıyla kuzeyde bir ölçüde

<sup>1</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, s.20.

<sup>2</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, a.g.k., s.24.

Danimarka Deniziyle bağlantılı hale gelen Boğazların önemi, zaman zaman gündeme getirilen Hazar Denizi ile Karadeniz arasında açılacak olan kanallarla daha da artacaktır. “Hukuk kaideleri değişebilir; kudret merkezlerini kader değiştirebilir; coğrafi mukadderat devam eder.”<sup>3</sup> sözü de Türk Boğazlarının coğrafi öneminin kolay kolay değişmeyeceğine vurgu yapmaktadır.

## 1.2. Ekonomik Açıdan Önemi

Günümüzde Boğazları önemli kılan, stratejik ve coğrafi öneminden daha çok ekonomik önemidir. Klasik savaşların sona erdiği çağımızda ekonomik unsurlar her şeyin önüne geçerek esas mücadele alanını oluşturmakta ve ülkelerin stratejilerinin de temel taşı olmaktadır. 1922 yılında Karl Radek, “Petrol Işığında Boğazlar Meselesi” isimli makalesinde şöyle yazıyor. “Fransa, Romanya petrollerine sahip olsa bile, eğer savaş durumunda Romanya ve Boğazlar üzerinde askeri üstünlüğe ve deniz üstünlüğüne sahip değilse, bu petrolerden hiçbir yarar sağlayamaz. İngiltere, Basra Körfezini ve ulaşım yollarını elinde tutmazsa, İngiliz-İran Petrol Şirketinden hiçbir yarar elde edemez. Askeri hakimiyeti ve deniz hakimiyetini sağlayan petrol değildir. Tam tersine, askeri hakimiyete ve deniz hakimiyetine sahip olmak petrolü sağlar.”<sup>4</sup> Bugün de ABD’nin Irak’ta bulunuşu ve Karadeniz’de donanma bulundurma isteği bu görüşü doğrulamaktadır.

Bölgedeki enerji kaynaklarının yoğunluğu ve sanayileşmiş ülkelerin artan enerji gereksinimi, bu enerjinin dünya piyasalarına büyük oranda Boğazlar yoluyla ulaştırılıyor olması bölgedeki rekabeti daha da arttırdı. “Özellikle son yıllarda Türk Boğazlarının öneminin daha çok artmasının nedenleri arasında, Ren ve Tuna nehirlerinin yeni açılan kanallar sayesinde uluslararası ticarete kullanılmaya başlanması, Kafkasya doğalgaz ve petrolerinin tankerler ile Türk Boğazları yoluyla dünya pazarlarına taşınması, Volga-Baltık, Volga-Don Kanalları ile Türk ve diğer Akdeniz limanları arasındaki trafiğin artması sayılabilir.”<sup>5</sup> Dünyada meydana gelen siyasi değişiklikler, iki kutupluluğun sona ermesi ve “Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla birlikte; Orta Asya ve özellikle de Hazar Denizi bölgesinde yer alan zengin doğalgaz ve petrol yatakları, başta ABD’li dev petrol şirketler olmak üzere, uluslararası şirketlerin yoğun ilgisine ve ardı ardına milyarlarca dolarlık projelerin devreye girmesine sahne oldu. Kazakistan’ın özellikle petrol rezervleri,

<sup>3</sup> Demirkıran, H.M., “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimiyle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 21.11.2001 Gün E:2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.446.

<sup>4</sup> Mumcu, C., “Türk Dış Politikasında Montrö Boğazlar sözleşmesi” Çetingil ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.896.

<sup>5</sup> Yüceer, B.S., Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir, 2001, s.51; Oğuzülgen, S., Boğazlarımızda Tehlike Sinyalleri, Deniz Ticareti, Yıl 13, Temmuz 1996, s.19.

Türkmenistan'ın doğal gaz rezervleri ve Kafkasya'da yer alan Azerbaycan'ın hem petrol hem de gaz rezervleri, bölgede en fazla yatırım cazibeden önemli potansiyel değerler olarak öne çıktı.”<sup>6</sup>

Boğazlar, Karadeniz limanlarının ve Avrupa mallarının sevkine imkan veren nehirlerin doğal nakil yolu olup, Türkiye'nin Ege ve Akdeniz limanlarıyla Karadeniz limanlarını birbirine bağlar. Bu nedenle ekonomi, strateji için önemli bir belirleyicidir diyebiliriz. “Boğazlarda karşılaşılan menfaatler, hiç şüphesiz, görüş zaviyesi ve gözetleme mahalline göre değişir. Karadeniz'de sahilleri olan devlet sıfatıyla Rusya için önemli mesele, ticari nakliyatın Boğazlardan tam geçiş serbestisinden yararlanması ve donanması için de, yine mümkün mertebe tam geçiş serbestisini, Karadeniz dışı memleketlere mensup harp gemilerinin giriş yasağı ile bağdaştırılabilmesidir. Karadeniz'de sahili olmayan devletler ise, ticari gemiler için tam geçiş serbestisini; iktisadi ve siyasi menfaatlerinin korunması için de harp gemilerini bu denize gönderme imkanını elde etmeye önem verir....Boğazların serbestisine ve sahipliğine verilen önem bu geçitlerin tarihte oynadıkları iktisadi, siyasi ve askeri role dayanmaktadır.”<sup>7</sup> Kısacası; deniz ulaştırmasının tamamı Boğazlar yoluyla yapılan, ithalat ve ihracatının %75'i bu bölgedeki kuruluşlarca sağlanan Türkiye için öneminin yanında; Volga-Don Kanalı'nın açılmasıyla Karadeniz'i Hazar ve Baltık denizlerine bağladığı için ve ihracatının %40'ını Boğazlar yoluyla gerçekleştiren Rusya için de; tek çıkış kapıları Boğazlar olan Karadeniz'e kıyıdaş devletler için de, Tuna su yolunu kullanan Orta Avrupa devletleri için de; büyük deniz ticaret filolarına sahip ABD, İngiltere, İtalya, Fransa, Almanya ve Yunanistan için de<sup>8</sup> Boğazlar sadece Türkiye'nin egemenliğine bırakılamayacak kadar, hayati derecede ekonomik öneme sahip bir bölgedir.

### 1.3. Stratejik Önemi

Savaşta belirlenmiş hedeflere ulaşmak için eldeki askeri, ekonomik ve siyasi bütün kaynakları uygun bir biçimde seferber etme ve düzenleme sanatı<sup>9</sup> şeklindeki strateji tanımının; bahsedilen siyasi, askeri ve ekonomik değerlerin en çok yakıştırıldığı coğrafyaların başında Türk Boğazları gelmektedir. Bir coğrafi bölgeye stratejik önemini veren başka uluslararası güçler için de taşıdığı önemlidir. Bir coğrafyaya sahip olmak veya kontrol etmek isteyen güçler ne kadar çoksa, o coğrafya o kadar stratejik öneme sahip

<sup>6</sup> Pamir, N., “Kafkaslar ve Hazar Havzasındaki Ülkelerin Enerji Kaynaklarının Türkiye'nin Güvenliğine Etkileri” Sempozyum Türkiye'nin Çevresinde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye'nin Güvenlik Politikasına Etkileri (09-10 Mart 2006) (Derl.Harp Akademileri Komutanlığı), İstanbul, 2006, s.109.

<sup>7</sup> Erkin, F.C., Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968, ss.10-11.

<sup>8</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997, ss.4-6.

<sup>9</sup> Ana Britannica, Cilt(C.)28, İstanbul, 1998, s.337.

demektir. Boğazların önemi; Akdeniz, Ortadoğu, Balkanlar, Karadeniz ve Kafkasya’da etkin olmak isteyen güçler tarafından atfedilen önemden kaynaklanmaktadır.<sup>10</sup>

Avrupa Devletlerinin siyasi ve stratejik ihtirasları boğazlar bölgesinde kesişir ve ‘Boğazlar’ dendiğinde dünyada Türk Boğazları akla gelir diyen Erkin, bir siyasetçinin şu görüşünü aktarır: “Boğazlar cihanın hayati düğümlerinden biri ve medeniyetin de belli başlı bir geçididir.”<sup>11</sup> Karadeniz ve Kafkas ülkelerinin-bir iki küçük kanalı saymazsak-Batı’ya ve açık denizlere ulaşmak için yegane çıkış yolu olan Boğazların, doğalgaz ve petrol rezervleri, bölgenin nüfus yoğunluğu ve ticari potansiyeli stratejik önemini daha da arttırmaktadır. Askeri açıdan elde bulundurana önemli avantajlar sağlaması ve savunmasının kolay olması, kritik bir bölge haline gelmesini sağlamakta, diğer yandan da elde bulundurulma maliyetinin yüksek olması dezavantaj oluşturmaktadır.

Deniz yoluyla ticaret yapan ve donanma bulunduran bir çok dünya ülkesi için önem arz eden Boğazlar Türkiye’nin de deniz ulaştırmasının ve denizden güvenliğini sağlamanın önemli bir parçasıdır. “Boğazlar, Trakya ve Anadolu topraklarının irtibatını sağlar. Elden çıkması halinde ülke bütünlüğü yok olur ve Karadeniz ile Anadolu’nun istilasası için stratejik giriş istikameti oluşturur. Türkiye, Boğazlar sayesinde hem Karadeniz’de hem de Akdeniz’de ayrı ayrı donanma ve kuvvet bulundurmak zorunda kalmadan güç kaydırmasını kolayca yapabilir. Ayrıca Karadeniz Harekat Alanına NATO desteğinin ulaşmasına imkan tanır. Karadeniz Ülkeleri için de hem askeri ve ticari gemilerin açık denizlere çıkması hem de Karadeniz’e dışarıdan gelecek tehlikeler açısından doğal bir koruma kalkanı sağlaması açısından önemlidir.”<sup>12</sup> Bu nedenledir ki; Boğazlar vasıtasıyla çıkar ve menfaatleri olumlu veya olumsuz etkilenen ülkeler, ya Boğazları daha çok kontrol altında tutmanın ve hatta ele geçirmek veya ortak yönetmenin yollarını aramış ya da Boğazları elinde bulunduran Türkiye ile iyi ilişkiler kurmak zorunda kalmışlardır.

Değinilmesinde fayda görülen diğer bir konu da; Boğazların tarih boyunca askeri, ekonomik ve stratejik açıdan değerine binaen Türkiye’nin zayıf olduğu dönemlerde, büyük devletlerin Boğazları hiçbir zaman sadece Türklere bırakmayı düşünmemesidir. Türkiye’yi adeta dışlayarak, Boğazları kendi menfaatleri açısından görüşme konusu yapması ve bazen fiziki olarak, bazen de Boğazlar üzerindeki etkinlik olarak paylaşma amacıyla masaya oturmalarıdır. Çeşitli kaynaklarda ve Türkiye’nin bulunmadığı toplantılarda, Boğazların

---

<sup>10</sup> Emanet, H., Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, İstanbul, 2003, ss.39-40.

<sup>11</sup> Erkin, F.C., a.g.k., s.10.

<sup>12</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği, İstanbul, 1993, ss.2-4.

bölüşülmesi veya kontrol altında tutulmasıyla ilgili görüşme örneklerinden bir kısmı şu şekildedir: “Boğazlar, Rusya’nın almak, Amerika’nın ise vermemek istediği bir harp hedefi şeklinde, yeni bir değerlendirilme içine kayıyordu”<sup>13</sup>. 28 Mart 1941’de Türk Dışişleri Bakanı Menemencioğlu’nun Alman Büyükelçi Von Papen’e söylediği şu söz, bir ülkenin gücünün yetersizliği ve egemenliğini vurgulayamaması açısından ilginçtir: “...eğer Almanya Rusya’yı seçer ve Boğazları O’na vermek isterse o zaman Alman zaferi beklentileri çok gerçekçi olmayacaktır. Böyle bir tercih Romanya ve Bulgaristan aracılığıyla Rusya’nın Boğazlara ve Akdeniz’e ulaşması ve Almanya’nın güneyden çevrilmesi demek olur....Führer’in Boğazları Rusya’ya vermemesi bunun sonucu akılcıcadır ve Alman çıkarımadır.”<sup>14</sup> Tahran, Yalta ve Potsdam (Berlin) Konferanslarında Boğazlar görüşülmesine rağmen bu toplantılarda da Türkiye yoktur. “Bilindiği gibi, Birinci Dünya Savaşı sürerken 1915’de İngiltere ve Fransa gizli bir anlaşma ile, Boğazlar Bölgesini, Trakya ve Sakarya yönlerindeki uzantılarıyla birlikte, Rusya’ya vaat etmişti.”<sup>15</sup> “...Çarlık Rusyası Boğazları ve İstanbul’u elde etmek emelini izhar etti...4 Mart 1915’te yapılan İngiliz-Fransız-Rus anlaşması ile bu iki devlet, İstanbul şehri ile Boğazları Ruslara vermeyi kabul ettiler.”<sup>16</sup> Yalta’da, “...en aşikar hakları tasarruf edilmekte olan Türkiye’nin fikri dahi alınmadan karar verme safhasına geçmek için atılacak bir tek adım kalıyordu. Montrö Sözleşmesi hakkında Sovyet Hükümeti tarafından sunulacak tekliflerin incelenmesi üç Dışişleri Bakanına havale edilmek suretiyle bu adım da kolaylıkla atıldı.”<sup>17</sup> Lozan görüşmeleri esnasındaki İngiltere ve Rusların sert tartışmaları, Boğazları bizimle müzakere etmekten çok kendi aralarındaki çıkar çatışmalarını konu ettiklerinin delilidir.<sup>18</sup> Rus temsilci M. Tchitcherine: “Büyük devletler, Boğazlar sorunu ile ilgilenmekten vaz mı geçmişlerdir? Yoksa, tersine kendilerini konferansta temsil edilen öteki devletlerin üstünde görerek, bu işte hakem rolü mü oynamak istemektedirler?”<sup>19</sup> Güçlü devlet olunamazsa, görüşmeler de sizin dışınızda yapılacaktır. Hatta Lozan görüşmelerinde olduğu gibi ve Rus temsilcisini haklı gösterecek şekilde İngiliz Lord Curzon diğer devlet temsilcilerini

<sup>13</sup> Nadas, M., Geo-Astral Siyaset Boğazlar Deltaları M.Ö.3000-M.S.1991, C.2, İstanbul, 1991, s.792.

<sup>14</sup> Oran, B., Türk Dış Politikası Kurtuluş savaşıdan Bugüne Olgular Belgeler Yorumlar, (C.I-1919-1980), İstanbul, 2002, s.434.

<sup>15</sup> Soysal, İ., “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.1.

<sup>16</sup> Bilsel, C., “Dünya Barış Buhranında Boğazlar” İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C.V, İstanbul, 1939, s.6.

<sup>17</sup> Erkin, F.C., Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968, s.267.

<sup>18</sup> Karacan, A.N., Lozan Konferansı ve İsmet Paşa, İstanbul, 1993, ss.18-19.

<sup>19</sup> Meray, S.L., Lozan barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Ankara, 1969, s.138.

azarlamıştır.<sup>20</sup> Birinci Rus notasına verdiği cevapta Türkiye'nin, Boğazların bekçiliği sözünü kabul ediyor olması da düşündürücüdür. "Türkiye Cumhuriyeti, tarihinin kendisine tevdi ettiği, Boğazların bekçiliği vazifesinin ifasında gösterdiği iktidar hatta bazen bizzat kendi menfaatleri aleyhine taassuba kadar varan mutlak dürüstlükten mülhem, genel kanaatin en parlak delili olarak tebarüz ettirmeyi lüzumlu saymaktadır."<sup>21</sup> Bütün bunlar, sahip olduğu topraklar bir çok dünya ülkesi için de kıymetli olan Türkiye'nin, bu önemin bilincinde olarak, bu değere sahip çıkabilmesi için çok güçlü olması gerektiğine işaret etmektedir.

## **2. LOZAN ANLAŞMASI'NDA DEĞİŞİKLİK İHTİYACI VE MONTREUX (MONTRÖ) ÖNCESİ ORTAM**

### **2.1. İkinci Dünya Savaşının İlk İşaretleri ve Siyasi Ortam**

Lozan Barış Anlaşması; Kurtuluş Savaşının kazanılmasından sonra Türkiye'nin masaya daha güçlü oturduğu, Sevr Anlaşmasını tarihe gömerek büyük kazanımlar elde ettiği genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş anlaşması olmakla birlikte, o günkü şartların gereği egemenliğini kısıtlayan bazı maddeleri de kabul etmek zorunda kaldığı bir anlaşmaydı. Lozan Anlaşmasının imzalandığı 24 Temmuz 1923 tarihinde eski Başkent İstanbul hala işgal altındaydı. Lozan'ın Boğazlar'la ilgili özellikle; Bölgenin askersizleştirilmesi ve Boğazlardan geçişi denetleyecek Milletlerarası bir Boğazlar Komisyonu kurulması Türkiye'nin egemenliğini ciddi şekilde sınırlandırıyordu. "Türkiye müttefik devletlerin ısrar ve tazyikleriyle büyük fedakarlıklar bahasına bu hükümlerin sözleşmeye konulmasını kabul etmişti. Milletler Cemiyetinin verdiği teminata güvenmiş ve genel bir silahsızlanmaya gidileceğini ummuştu."<sup>22</sup> Ancak bu durum uzun sürmedi; kendisinden çok şey beklenen Milletler Cemiyeti etkisiz kalmaya ve İkinci Dünya Savaşının gelişi hissedilmeye başlandı.

Milletler Cemiyeti, 1933 yılında Japonya'nın Mançurya'ya saldırması karşısında aciz kalmış ve hiçbir yaptırım uygulayamamıştı. Japonya bu olaydan kısa bir süre sonra da Milletler Cemiyeti üyeliğinden ayrıldı. Milletler Cemiyeti'nin çaresizliği fırsat kollayan Almanya'yı harekete geçirdi. Almanya 1934 yılından itibaren silahlanmaya başladı ve 1935 yılında Versailles Anlaşması hükümlerine aykırı olarak zorunlu askerlik hükümlerini kabul etti. Aynı yıl İtalya Habeşistan'a saldırdı. Milletler Cemiyeti, İtalya'ya karşı zorlama tedbirleri alma yoluna gitti ancak bu tedbirleri uygulayamadığını gören İtalya, on iki

<sup>20</sup> Karacan, A.N., a.g.k., s.151.

<sup>21</sup> Bilsel, C., Türk Boğazları, İstanbul, 1948, s.71.

<sup>22</sup> Komisyon (M.Gönlübol, C.Sar, A.Ş.Esmer, O.Sander, A.H.Ülman, A.S.Bilge, D.Sezer), Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1965), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:279, s.130.

adaları da silahlandırdı.<sup>23</sup> Bununla da kalmayıp, Habeşistan'ı işgaline Milletler Cemiyeti çatısı altında karşı çıkan ve yaptırım kararı alan Türkiye dahil tüm ülkelere bir protesto notası göndererek; bu hareketlerinin sadece İtalya ile olan ticari ilişkilerine zarar vermekle kalmayacağını, zorlama tedbirleri sona erdikten sonra da psikolojik ve moral anlamda vahim sonuçlar doğurarak siyasi ilişkilerine de zarar vereceğini belirtiyor<sup>24</sup> ve bir anlamda da bu ülkeleri tehdit ediyordu. Avrupa'da faşizm ve nazizm yükselmeye ve tehlikeli olmaya başlamıştı.

## **2.2. Türkiye'nin Değişiklik İsteklerini Dile Getirmesi**

### **2.2.1. Güvenlik Arayışı ve Uluslararası Toplantılarda Değişiklik İstekleri**

Büyük bir vizyon ve öngörüye sahip Atatürk liderliğindeki Türkiye de bu uluslararası karmaşa ve kötü gidişi görerek çareler aramaya başlamıştı. Büyük Millet Meclisi'nin 1920'de açılmasından sonra ilk dostluk anlaşmasını 1921'de Sovyetler Birliğiyle imzalayan yeni Türk Devleti, 1925 yılında yeni bir Dostluk ve Barış Anlaşmasını bu kuzey komşusuyla imzalamış, 1929 ve 1931 protokolleriyle süresini uzatmıştı. 1930'lu yıllara gelindiğinde baş gösteren anlaşmazlıklar ve silahlanma yarışı karşısında Türkiye'nin endişeleri artmaya başlamıştı. Lozan Anlaşmasıyla Boğazlar Bölgesinin askerden arındırılmış olması ve Milletler Cemiyetinin giderek etkisini yitirmesi ve gelişen olaylar karşısında ülke bütünlüğünü koruyamama tehlikesi Türkiye'nin kaygısını daha da arttırıyordu. Bu ortamda Atatürk; askerden arındırılmış Boğazlar Bölgesine yeniden asker yerleştirilmesi için harekete geçilmesine karar veriyor, İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği'nin desteğinin sağlanacağına inanıyordu.<sup>25</sup> Türkiye, Atatürk'ün liderliğinde Avrupa'daki hızlı gelişmelere karşı önce yakın çevresini emniyet altına almak istiyordu. 1932 yılındaki Milletler Cemiyeti üyeliğinin ardından 1933 yılında Yugoslavya ve Romanya ile ayrı ayrı Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması imzalandı. Bununla da yetinilmeyip tüm Balkanlarda güvenlik ve işbirliğini sağlamak için 1934 yılında Balkan Antantı yapıldı.

Bu arada Türkiye zaten iyi komşuluk ilişkileri içinde olduğu Sovyetler Birliği ile Dostluk anlaşmasının süresini uzatmak istiyordu. İlişkiler o kadar iyiydi ki; SSCB Ocak 1930'da Boğazlar Komisyonundan izin almadan Baltık Filosunun bir kısmını Karadeniz'e aktarmıştı. Hatta o güne kadar hiç yurt dışı geziye çıkmamış olan Atatürk, Eylül 1934'te

<sup>23</sup> İnan, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1986, ss.42-44.

<sup>24</sup> Armaoğlu, F., 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, C.I, Ankara, 1991, s.341.

<sup>25</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihten Günümüze Türk Rus İlişkileri, İstanbul, 1995, s.170.



Soçi’de Stalin ile buluşmayı düşünmüş ancak bu gerçekleşmemişti.<sup>26</sup> Daha sonra 1935 yılında SSCB ile olan Dostluk Anlaşması on yılına uzatıldı. İtalya’nın Habeşistan’ı işgali sonrasında zorlama tedbirlerine katılan ülkelere nota vermesi üzerine İngiltere; İspanya, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye’ye, İtalya’nın tehdit ve saldırılarına karşı yardım edeceği garantisini verdi. Bu garantiler sistemine Akdeniz Paktı adı verilmişti.<sup>27</sup> Böylece Türkiye etrafındaki güvenlik halkasını tamamlamış oluyordu. Ancak bu yeterli değildi ve bu karışık ortamda veya savaş durumunda her an dengeler değişebilirdi.

Türkiye bir taraftan ikili anlaşmalarla güvenlik arayışlarını sürdürürken, diğer taraftan da Lozan Anlaşmasındaki boşluktan doğan egemenlik kaygılarını; Boğazlar Bölgesinin askersizleştirilmesi, Milletlerarası Boğazlar Komisyonu, Boğazlardan Karadeniz’e yabancı gemilerin geçişi gibi maddelerin değiştirilmesini her fırsatta dile getirmeye başlamıştı. İlk kez 23 Mayıs 1933’te Londra’da toplanan Silahsızlanma Konferansında Dışişleri Bakanının ağzından durumu dile getirdi. Ağustos 1933’te Ankara’ya gelen Fransa Millet Meclisi Başkanı Edouard Herriot’a konunun anlatılması Bilse’l’in ağzından şu şekildedir: “Ben Lozan’da Boğazların askersizleştirilmesi istendiği zaman Türk Başmurahtasının buna ne kadar karşı koymuş olduğunu, Karadeniz Devletleri ile bu denizde kıyıysı olmayan bir devlet arasında çıkacak bir harpte iki tarafın da Boğazları elde bulundurmaya ve askersizleştirilmiş olmaları sebebiyle Boğazlara asker çıkarmaya kalkışacağını, bunun Türkiye’yi istemeden harbe sokacağını belirtmiş olduğunu, ancak devletlerin, Profesör Fernand de Visscher’in fikrine göre, askersizleştirmeden, bize değil Rusya’ya güvensizlikten vazgeçemediklerini, bunun bize bir tehlike getirmemesi için de teminat verdiklerini, dört büyük devletin, İngiltere, İtalya, Fransa ve Japonya’nın herhalde tehlikeye karşı koymayı yüklenmiş olduklarını, şimdi o kadar övülen bu teminatın, Japonya’nın Çin’e saldırması ve Milletler Derneğinden çekilmesi, İtalya’nın da buna doğru gitmekte olması sebebiyle işlemez hale geldiğini, bu teminat kalkınca eski hale dönmenin yani Boğazları tahkim etmenin bir zaruret olduğunu, zaten o zaman bir barış usulü olarak düşünülen askersizleştirmenin bu mahiyeti alamamış ve genelleşmemiş olmak itibarıyla bir servitüd (kölelik, külfet, yüküm) mahiyetine indiğini anlatmıştım.”<sup>28</sup> Türk Dışişleri Bakanının Mayıs 1933’teki Silahsızlanma Konferansındaki ilk resmi talebinin ardından Nisan 1935’te Almanya’nın zorunlu askerliği kabul etmesi üzerine ve Kasım 1935’te İtalya’ya karşı alınacak önlemler görüşülürken, bu istek MC’de gündeme getirildi. İkili

<sup>26</sup> Oran, B., Türk Dış Politikası Kurtuluş savaşından Bugüne Olgular Belgeler Yorumlar, (C.I-1919-1980), İstanbul, 2002, s.320.

<sup>27</sup> Armaoğlu, F., a.g.k.,s.341.

<sup>28</sup> Bilse, C., Türk Boğazları, ss.3-4.

düzeyde de SSCB ve İngiltere'yle görüşmeler sürdürüldü. 1933'te Voroşilov'un Ankara'yı ziyaretinde önemli gündem maddelerinden biri de Boğazlar oldu. Toplantı öncesi 1 Mayıs 1936'da Moskova'ya giden Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu SSCB'yle görüş alışverişinde bulundu.<sup>29</sup> Aslında Atatürk yönetimindeki Türkiye Lozan Anlaşmasının imzalandığı 1923'ten itibaren içine sindiremediği ancak koşullar gereği imzalamak zorunda kaldığı Boğazlar Sözleşmesinin bazı maddelerini bir fırsatını bulup değiştirmek istiyordu. Atatürk, Milletlerarası ilişkilerin çok bozuk ve değişken olduğu, ülkeler arasındaki çatışma ve gruplaşmaların arttığı bu ortamı iyi değerlendirmiş ve dünya savaşının yaklaştığını öngörmüştür. Lozan Boğazlar Sözleşmesiyle askerlikten arındırılmış Boğazlar Bölgesinin yeniden askerileştirilmesi için ortamın oluştuğuna ve harekete geçilmesi gerektiğine karar veriyor, bu konuda İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği'nin desteğinin sağlanabileceğine inanıyor<sup>30</sup> ve haklı çıkıyordu. «Türkiye Boğazlar Rejimini değiştirmek teşebbüsüne Atatürk'ün muvafakatı ile girişmiştir. Tevfik Rüştü Aras bu meseleden Atatürk'e bahsettiği zaman, Atatürk şöyle demiştir: “Benim görüşüme göre de Avrupa durumu böyle bir teşebbüs için elverişlidir... Bu işte behemahal muvaffak olacağız.”»<sup>31</sup>

Türkiye'nin 1933 Londra Silahsızlanma Konferansında, Boğazların silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerin iptal edilmesi yönündeki ilk resmi talebi, Silahsızlanma Konferansıyla doğrudan ilgili olmadığı gerekçesiyle kabul edilmedi. Milletler Cemiyeti Konseyi'nin 17 Nisan 1935 tarihindeki olağanüstü toplantısında Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın, Boğazların askersizleştirilmesinin Türkiye'nin savunmasını zayıflattığı nedeniyle hükmün iptali yönündeki talebi yine aynı gerekçeyle reddedildi. Türkiye, Eylül 1935 yılındaki toplantıda da yine sonuç alamadı. Bu toplantılarda Türkiye'ye tek destek, kendisi de bu maddeden güvenlik kaygısı duyan Sovyetler Birliği'nden geldi.<sup>32</sup> Bu kargaşa ortamında bütün devletler isteklerini güç kullanmak suretiyle elde etmeye çalışırken, Türkiye isteklerini diplomasi yoluyla ve barışçı yöntemlerle sağlamaya çalışıyordu.<sup>33</sup> Yoğun diplomatik temaslar devam etmiş ve bu temaslar sonucunda Türkiye, bir savaş sonrası imzaladığı Lozan Sözleşmesi'ndeki kendisini rahatsız eden maddeleri on üç yıl sonra değiştirmek üzere konferans toplamayı başarmıştı.

<sup>29</sup> Oran, B., a.g.k.,s.321.

<sup>30</sup> Soysal, İ., “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.2.

<sup>31</sup> Komisyon (M.Gönlübol ve Diğerleri), a.g.k., s.131

<sup>32</sup> İnan, Y., a.g.k., ss.43-44.

<sup>33</sup> Emanet, H., a.g.k. s.75; İnan, Yüksel, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1995.

### 2.2.2. İlgili Ülkelere Türkiye'nin Nota Vermesi ve Notaya Tepkiler

Türkiye, Dostluk Anlaşmalarıyla çevresinde bir güvenlik kuşağı oluşturduktan ve Rusya, İngiltere, Fransa gibi büyük devletler ile Balkan Ülkeleriyle yaptığı ikili görüşmelerden elde ettiği olumlu izlenimler sonucunda 11 Nisan 1936 tarihinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik talebiyle imzacı tüm devletlere birer nota gönderdi.

“Boğazlar mukavelesinin dört büyük devletin ortak garantisi altındaki 18nci maddesi hükmünün işlemez hale geldiğini ve topraklarına yönelik harici bir tehlikeye karşı bu hükmün Türkiye'yi tatmin edemeyeceğini haklı olarak düşünen Cumhuriyet Hükümeti, Türk topraklarının taarruzdan korunması için zorunlu emniyet şartları içinde Akdeniz ile Karadeniz arasında ticari gidiş gelişin sürekli gelişmesi için serbest bir düşünceyle Boğazlar rejimini düzenlemeye, yakın bir zamanda imzalanmak üzere görüşmelere başlamaya hazır olduğunu, Boğazlar Sözleşmesi görüşmelerine katılmış olan devletlere bildirmekten şeref duyar.”<sup>34</sup> şeklinde sonlanan Türk notası şu dört ana düşünceden esinlenmişti.<sup>35</sup>

1- Siyasi ve askeri bakımdan, Avrupa'nın 1923'teki durumu 1936'dakinden çok farklı idi. Türkiye 1923 Lozan Sözleşmesini bütün kısıtlayıcı hükümleriyle imza etmişti. Çünkü 18nci maddenin sağladığı teminata ve buna ek olarak dört büyük devletin Boğazları savunma konusunda verdikleri ek garantiye güvenmişti. Nota'da “en yakından ilgili devletler tarafından sezilen ve ilan edilen genel harp tehdidi karşısında, Türkiye'nin zayıf ve nazik bölgesinde bu endişe verici güvensizliğin karşılığında mahrum olarak en kötü tehlikelere maruz bulunduğu” belirtilmişti.

2- Bu garantiler işlemez hale geldiğine göre, bütün sözleşmenin dengesi, yalnız Türkiye'nin değil, Avrupa barışının zararına da bozulmakta idi. Bu şartlar altında Boğazlar güvenliğinin gerçek bir garanti ile teminat altına alındığını iddia etmeye artık imkan yoktu. Sözleşmenin genel düzeni alt üst olmuş demektir. Bu sebeptendir ki Cumhuriyet Hükümeti, memleketi telafisi imkansız tecavüzlere açık tutan bir ihmalin vebalini alamazdı.

3- 1923 rejimi sınırlı veya genel harp tehdidini hesaba katmamıştı. Bu husus Lozan rejiminin noksanlarından biri idi. Sistem, sadece barış ve savaş hallerini ve savaşta da yalnız Türkiye'nin tarafsızlığını veya muharipliğini öngörmüştü. Türk notası bu durumu hükümetlerin düşüncelerine sunuyordu.

4- Türkiye nota ile Lozan Sözleşmesinin tadilini istiyordu. Türkiye ağır fedakarlıklar pahasına bile olsa daima barış ve anlaşma politikası izlemiş, uzlaşma

<sup>34</sup> Komisyon (M. Gönübol ve Diğerleri), a.g.k., s.132'den Mealın Alıntı.

<sup>35</sup> Erkin, F.C., a.g.k., ss.66-68.

eğiliminin delillerini her fırsatta vermişti. Türkiye başka memleketler için sağladığı güvenliği kendisi için de talep etme hakkına sahip olmalı idi.

Anlaşmaların hiçe sayıldığı veya kuvvet zoru ile değiştirildiği bir sırada Türkiye'nin bu barışçı ve samimi davranışı sempati ile karşılandı. Bu işin müzakere yoluyla yapılmak istenmesi İngiltere'yi hoşnut bırakmıştı ve ilk olumlu cevap İngiltere'den geldi.<sup>36</sup> Ayrıca İngiltere, uluslararası alanda meydana gelen olaylar nedeniyle Türkiye'ye karşı politikasını değiştirmek zorunda kalıyor ve Türkiye'yi kendi yanına çekerek Akdeniz'de sağlam bir dost kazanmak istiyordu.<sup>37</sup> Bir başka olumlu görüş bildiren Sovyetler Birliği'nin Nisan 1935'teki Milletler Cemiyeti toplantısından itibaren Türk teklifine destek vermesinin nedeni; Lozan Sözleşmesindeki sahilgar olsun olmasın yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Karadeniz'e serbestçe girebilmeleriyle ilgili hükmünü tehlikeli görmeleri idi. Çünkü o tarihlerde Rusya'nın Karadeniz filosu güçsüz ve eski gemilerden oluştuğu için, Rusya Karadeniz'in savaş gemilerine kapalılığını<sup>38</sup> kıyıdaş devletlerin ise serbest geçişini savunuyordu.<sup>39</sup> Moskova'da yayınlanan 14 Nisan 1936 tarihli Pravda gazetesi konuyu şu şekilde yorumlamaktaydı: "Eğer bugün Karadeniz'de sürekli bir barış varsa, bu birinci olarak Sovyetler Birliğinin izlediği barış siyasetinin, ikinci olarak da Türkiye ile Sovyetler Birliği arasındaki dostça ilişkilerin sonucudur. Lozan Anlaşmasının yeniden gözden geçirilmesi sorununu ortaya atmakla Türkiye kimseyi tehdit etmemekte, sadece kendi güvenliğinden emin olmak isteğiyle Boğazların tahkimatıyla zorunlu bir savunma tedbiri almayı düşünmektedir....Boğazları Türk egemenliğinin ayrılmaz parçası olarak gören hükümetimiz buna uygun hareket etmiştir....Türk Hükümetinin önerisi, barışın sağlamaştırılmasına ve Türkiye Hükümetinin sınırlarının güvence altına alınmasına, dolayısıyla Karadeniz ve Akdeniz'de de barışın sağlanmasına hizmet etmektedir."<sup>40</sup> Fransa ise genel olarak Versailles Anlaşmasının uygulanmasından yana olmakla birlikte Sovyetler'le yakınlaşması nedeniyle Türk teklifine olumlu yanıt vermiştir. Bulgaristan, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde mutlak egemenlik kurmasını istemediği halde teklife muhalefet etmemiştir. Romanya genel olarak anlaşmaların tadil edilmesine muhalifti. İtalya da Boğazlar rejiminin değiştirilmesine karşı çıktığı için olumlu yaklaşmamıştır. Bu arada notanın gönderilmesinin arkasından Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu konferansla ilgili girişimlerde bulunmak üzere İtalya ve Japonya hariç tüm

---

<sup>36</sup> Armaoğlu, F., a.g.k.,s.344.

<sup>37</sup> İnan, Y., a.g.k., s.48.

<sup>38</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., s.14.

<sup>39</sup> Oran, B., a.g.k., s.321.

<sup>40</sup> Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi-1, Pravda, "Türkiye'nin Güvenliği ve Boğazlar Rejimi"Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö, İstanbul, 1977, ss.98-100.

imzacı devlet merkezlerini ziyaret etmiştir.<sup>41</sup> Böylece Nisan ayının sonuna kadar İtalya hariç Konferansa katılma hakkına sahip bütün devletler olumlu görüş bildirmiş ve Konferans için çalışmalara başlanmıştır.

### **3. MONTREUX (MONTRÖ)'NÜN AMACI VE SÖZLEŞMENİN İMZALANMASI**

#### **3.1. Konferansın Toplanması ve Sözleşmenin Amacı**

Lozan Sözleşmesi imzacı devletleriyle varılan mutabakat sonucu İtalya dışındaki ülkelerin katılımıyla Konferans, 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montreux kentinde toplandı. Yirmi sekiz gün süren Montrö Konferansındaki amaç, Fransız Başmurahtası Paul-Boncour'a göre iki tane olup Lozan Sözleşmesi'yle aynıdır. Bunlardan birincisi Türkiye'nin güvenliğidir. Türkiye'nin bunu istemesi ve kabul ettirmeye koyulması hakkıdır. İkincisi diğer devletlerin güvenliği ve bu devletlerin üstünde Boğazlardaki geçiş serbestliğini ifade eden barışın genel menfaatleridir.<sup>42</sup>

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin amacı, Türk notasında vurgulandıktan ve Konferans'ta da tartışıldıktan sonra 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan metnin başlangıç hükümleri kısmında açık bir şekilde ifade edilmiştir. Bu bölüm şu şekildedir: “Boğazlar” genel deyiimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin gidiş gelişini, Lozan'da 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Antlaşması'nın 23.maddesiyle saptanmış ilkeyi<sup>43</sup>, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak; İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırmışlar ve tam yetkili temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır.<sup>44</sup>

#### **3.2. Sözleşmenin İmzalanması**

##### **3.2.1. İmzacı Ülkeler ve Sözleşmenin Yürürlüğü**

İsviçre'nin Montreux kentinde 22 Haziran 1936 tarihinde toplanan Boğazlar Konferansı, 13 maddelik Türk projesi üzerinden çalışmalara başlamış ancak çıkan tartışmalar sonrasında İngiltere tarafından hazırlanan 26 maddelik projeyle çalışmalarını

<sup>41</sup> Komisyon (M.Gönlübol ve Diğerleri), a.g.k., s.132.

<sup>42</sup> Bilsel, C., Türk Boğazları, İstanbul, 1948, s.12.

<sup>43</sup> Lozan Barış Antlaşması'nın 23.maddesi şöyledir: “Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan sözleşmede öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazında, Marmara Denizinde ve Karadeniz Boğazında, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş serbestliği ilkesini kabul ve ilan etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu anlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.” Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler(Çev. Seha L. Meray), TakımII, C.2, Ankara, 1973, s.8.

<sup>44</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/Montrö%20Söz...doc>.

sürdürerek yirmi sekiz günde sonuçlandırmıştır.<sup>45</sup> 20 Temmuz 1936 tarihinde Bulgaristan, Büyük Britanya(İngiltere), Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından imzalanan “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girdi. İtalya, sözleşmenin 27.maddesi hükmüne istinaden 2 Mayıs 1939 tarihinde Sözleşmeyi imzaladı. İkinci Dünya Savaşı mağlubu Japonya 8 Eylül 1951 tarihli Barış Anlaşmasıyla, Sözleşmeye taraf olmasından doğan tüm hak, yükümlülük ve menfaatlerinden vazgeçti.<sup>46</sup> Sözleşmenin yürürlük süresinin; Türk projesine göre 15 yıl, İngiliz tasarısına göre 50 yıl olması isteniyordu.<sup>47</sup> Ancak Konferanstaki tartışmalar sonucunda imzalanan Sözleşme metninde bu süre 20 yıl olarak yer aldı.

Sovyetler Birliği ve Yugoslavya’nın dağılmasından ve Japonya’nın Sözleşmeden çekilmesinden sonra Montrö Boğazlar Sözleşmesinin taraf ülkeleri; Türkiye, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, İtalya, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Yunanistan’dır.<sup>48</sup> Lozan Anlaşmasını imzalamış her devletin katılımına açık olacağını hükme bağlayan Sözleşmenin 26 ve 27. maddelerine göre İtalya Anlaşmayı 1939 yılında imzalamıştır.

### 3.2.2. Sözleşmenin Fesih ve Değiştirilme Usülleri

Montrö Boğazlar Sözleşmesi<sup>49</sup>, Boğazlardan geçişi; geçen gemiler açısından ticaret gemileri ve askeri gemiler, geçiş koşulları açısından da, barış durumu, savaş durumu (Türkiye savaşırsa ve Türkiye savaşıyor değilse) ve Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu olmak üzere sınıflandırılabilir şekilde 29 madde altında düzenlemiştir. Sözleşmesi’nin fesih ve değiştirilmesiyle ilgili kurallar, Son Hükümler başlığı altındaki **28. ve 29.Maddelerde** açıklanmıştır. **28. Maddeye göre;** Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak 20 yıl olacaktır. 1. maddede açıklanan ulaşım özgürlüğü ilkesinin süresi ise sonsuzdur. Yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir taraf devlet, Fransız Hükümeti’ne Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirim vermemişse, bir sona erdirmeye ön-bildiriminden gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar Sözleşme yürürlükte kalacaktır. Sözleşme bu madde hükümlerine göre sona erdirilirse, Taraflar yeni bir Sözleşme yapmak üzere toplanacak Konferansta kendilerini temsil ettirmeyi kabul ederler. **29.Maddeye göre;** Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Taraflardan her biri, bu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerebilecektir. Değiştirme

<sup>45</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., ss.15-17.

<sup>46</sup> İnan, Y., a.g.k., ss.48-49.

<sup>47</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., s.18.

<sup>48</sup> Bilgi Edinme. <bilgiedinme@mfa.gov.tr>, 26 Mart 2008.

<sup>49</sup> Montrö Boğazlar Sözleşmesinin Tam Metni EK-I’dedir.

işleminin kabul edilebilmesi için, 14 veya 18.maddeler değiştirilmek isteniyorsa Taraflardan birinin daha, bunların dışındaki her hangi bir madde değiştirilmek isteniyorsa Taraflardan ikisinin daha desteği zorunludur. Değişiklik istemi her beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce yapılabilecektir. Değişiklik önerileri üzerinde diplomasi yoluyla sonuca varmak mümkün olmazsa, taraflar toplanacak konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir. Bu Konferans ancak oybirliğiyle karar alabilecektir. 14 ve 18. maddeler için ise, dörtte üç çoğunluk yeterli olacaktır. Ancak bu çoğunluk, Türkiye bulunmak kaydıyla Karadeniz kıyıdaşı taraf devletlerin dörtte üç çoğunluğunu da kapsayacaktır.

#### **4.LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ İLE MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ ARASINDAKİ FARKLAR**

Lozan Barış Anlaşması'ndan sadece 13 yıl sonra, Anlaşma'nın Boğazlar'la ilgili bölümü bir savaş olmadan ve savaşın yaklaştığı hissedilerek değiştirilmiş ve yerine konulmak üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Alışılmadık biçimde belki de ilk kez bir Anlaşma; savaş sonrası koşullara göre değil, savaş öncesi durum değerlendirilerek ve kazanan devletlerin baskısıyla değil, kaybetmek istemeyen devletlerin ortak güvenlik ve tedbir arayışıyla imzalanmıştır. Özellikle Türkiye açısından çok önemli bu iki anlaşma<sup>50</sup> arasındaki temel farkları, başka bir deyişle Türkiye'nin yeni kazanımlarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

**1-Karadeniz'in Güvenliği:** Lozan Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin güvenliği, Boğazlar Bölgesinde oluşacak bir tehlike için dört büyük devlet aracılığıyla Milletler Cemiyeti garantisi gibi güvenlik konularından bahsederken Karadeniz'in güvenliğine değinmemiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin başlangıç hükümleri bölümünde Sözleşmenin amacının, Türkiye'nin güvenliğinin yanında Karadeniz ve Kıyıdaş Devletlerin güvenliğini sağlamak olduğu açıkça belirtilmiştir.

**2-Yabancı Devletlerin Karadeniz'de Bulundurabileceği Kuvvet Miktarı:** Lozan Sözleşmesi 2. madde ek 5. paragrafta, Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin Karadeniz'e gitmek üzere Boğazlar'dan geçirebileceği en fazla kuvvet, Karadeniz kıyıdaşı devletlerden en kuvvetli donanmaya sahip olanın kuvvetinden daha fazla olamaz. Montrö Sözleşmesinin 18.maddesine göre; Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir devlet, kendi özelliklerindeki devletlerin Karadeniz'de bulundurabileceği toplam tonajın ancak üçte ikisine sahip olabilecektir. Toplam tonaj imza tarihinde 30.000 tondur ve o tarihteki en güçlü donanmanın yarısından bile az olup, en çok da 45.000 tona kadar arttırılabilecektir.

---

<sup>50</sup> Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile ilgili madde hükümleri, İnan, Y., a.g.k., ss.30-41; Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ilgili madde hükümleri, Bilsel, C., a.g.k., ss.109-132.

**3-Yabancı Gemilerin Karadeniz’de Kalış Süresi:** Lozan Anlaşması’nda gemilerin Karadeniz’de kalış süresiyle ilgili her hangi bir kısıtlama öngörülmemişken, Montrö Sözleşmesinde bu süre 21 günle sınırlıdır.

**4-Askeri Uçakların Geçiş Açısından Durum:** Lozan Sözleşmesi 2. madde hükümleri arasında; tarafsız devletlerin savaş gemileri ve uçakları, barış zamanı için öngörülen koşullar altında, Boğazlardan serbestçe geçme hakkına sahiptirler maddesi mevcut olmasına karşın Montrö Sözleşmesinde askeri uçakların Boğazlar Bölgesinden geçişi yasaktır. Sivil uçakların geçişi ise Türk Hükümetinin gösterdiği yoldan olmak zorundadır.

**5-Boğazlar Bölgesi’nin Yeniden Askerileştirilmesi:** Lozan Sözleşmesi’nin 4-8. maddelerinde yer alan Boğazlar Bölgesi’nin askersiz hale getirilmesi hükmü, Montrö Sözleşmesi’nin 23.maddesiyle kaldırılmıştır. Bu konu ile bağlantılı olarak; Lozan’da bölgenin askersizleştirilmesi nedeniyle doğabilecek tehlikeler için MC’nin dört büyük devlet Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya aracılığıyla garantörlüğü mevcut iken, doğal olarak Montrö’de böyle bir garanti söz konusu değildir. Bu madde ile Türkiye önemli bir egemenlik hakkını geri almıştır.

**6-Boğazlar Komisyonu’nun Kaldırılması:** Lozan Sözleşmesi’nin 10-17.maddeleriyle vücut bulan ve Boğazlardan geçişi kontrol edecek olan Milletlerarası Boğazlar Komisyonu, Montrö Sözleşmesinin 24. maddesiyle kaldırılarak yetki ve görevleri Türk Hükümeti’ne devredilmiştir. Türkiye’nin egemenlik hakkını yeniden elde ettiği en önemli maddelerden biri de Boğazlar Komisyonunun kaldırılmasıdır. Boğazlar Komisyonu’nun kaldırılarak yetkilerinin Türkiye’ye devredilmesinin bir diğer önemi de, Türkiye’nin Boğazlarla ilgili düzenleme yapma yetkisine dayanak, ileriki bölümlerde de değinileceği üzere, Komisyon’un göreviyle ilgili lazım olan düzenlemeleri yapma yetkisidir.<sup>51</sup> Bazı görüşlere göre; bu görev her türlü düzenleme ve yargılama yetkisini hariç tutan sadece bir haber alma ve istatistik toplama görevinden ibarettir.<sup>52</sup> Anlaşma düzenine uyulmasını denetleme yetkisi<sup>53</sup> ile donatılmış Komisyon, Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin 16.maddesiyle de, görevlerini yerine getirmek için gerekli yönetmelikleri yapmaya yetkilidir.<sup>54</sup> Türkiye’ye devredilen bu yetkiyi, geçişle ilgili düzenleme için dayanak olarak görmek mümkündür.

---

<sup>51</sup> [http://www.mfa.gov.tr/MFA tr/ Kutuphane/İkili ve Cok Taraflı Antlasmalar](http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Kutuphane/Ikili_ve_Cok_Taraflı_Antlasmalar), Lozan Boğazlar Sözleşmesi Md.16.

<sup>52</sup> Erkin, F.C., a.g.k., s.59.

<sup>53</sup> Dağcı, G.T., “Türk Boğazları Sorunu” İ.Ü.Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yıllığı X (1999), İstanbul, 1999, s.90.

<sup>54</sup> Oğuzülgen, S., “Türk Boğazları ve Deniz Trafikleriyle İlgili Uluslararası Tarihi Gelişmeler ve Terminolojik İlkeler” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.913.



#### **7-Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Harp Tehlikesi Karşısında Hissetmesi Hali:**

Lozan Sözleşmesinde bulunmayan bu durum Montrö Sözleşmesinin 21. maddesiyle düzenlenmiştir. Bu madde Türkiye için çok önemli bir kazanım olup bu maddeye göre; Türkiye, kendisini yakın bir harp tehlikesi karşısında hissettiği takdirde, 20.maddedeki koşulları uygulayabilecek ve geçiş tamamen Türkiye'nin inisiyatifinde olacaktır. Tek şart, yakın harp tehlikesi tehdidini Milletler Cemiyeti Konseyi'nin üçte iki çoğunlukla yerinde bulmaması halinde bu durumla ilgili uygulamaların kaldırılmasının zorunlu olmasıdır.

**8-Türkiye'nin Savaş Zamanı Tarafsız Gemiler Üzerinde Denetleme ve Arama Hakkı:** Lozan Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesinin Savaş Zamanında Türkiye Savaşan İse başlığı altında; tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve askeri nitelikte olmayan uçakları düşmana yardım etmedikleri sürece Boğazlardan serbestçe geçebilirler, Türkiye bu gemileri ve uçakları denetleme ve arama hakkına sahiptir, uçaklar denetim amacıyla yere inmeğe zorlanabilirler hükmü yer almaktadır. Bu husus Montrö Sözleşmesi'nde aynı açıklıkla dile getirilmemekle birlikte, 5.maddede, düşmana yardım etmeme koşulu tekrarlanmıştır. Ancak "Boğazlardan geçecek ticaret gemileri düşmana yardım etmeme yükümlülüğü altında bulunduklarından, Türkiye'nin bu gemiler üzerinde ziyaret etme ve arama yapma hakkının bulunduğunu söylemek mümkündür. Türkiye'ye böyle bir hakkın tanınmaması durumunda, 5. maddeyle bu ticaret gemilerine getirilen yasağın hiçbir anlamı olmayacaktır."<sup>55</sup> Ayrıca denetim hakkı, Savaş Hukukunun savaşan devletlere tanıdığı olduğu bir hakktır.<sup>56</sup>

Lozan ve Montrö Sözleşmeleri arasındaki farkların dışında, vurgulanması gereken ve 1841 Londra Anlaşmasından itibaren değişmeyen tek ilke, ticaret gemileri için geçişin serbest olmasıdır. Büyük devletler, geleceği de düşünerek askeri ve ticari çıkarlarını hep ön planda tutmuş, hiçbir ücret ödmeden serbest ticaret yapmayı düşünmüşlerdir. Sözleşmenin 2. maddesinde, ekte belirtilen sağlık, şamandıra, tahlisiye dışında hiçbir vergi ve ücret alınmayacağını, 6. maddesinde savaş tehlikesi durumunda kılavuzun zorunlu olabileceğini ama ücret alınmayacağını, 3. maddesinde de, sağlık denetiminde beklememek için denetim yapacak görevlinin Boğaz girişinde gemiye binip çıkışta gemiden inmesini hüküm altına aldırılmışlardır. Sözleşmenin değiştirilmesiyle ilgili 29. madde hükmüne göre de; bütün maddelerde değişiklik için ilave iki devlet ve değişiklik için oybirliği gerekirken, 14 ve 18. maddelerde değişiklik için ilave bir devlet ve değişiklik için dörtte üç çoğunluk yeterli sayılmıştır.

---

<sup>55</sup> Oran, B., a.g.k., s.376.

<sup>56</sup> İnan, Y., a.g.k., s.63.

**Tablo-1: Ticaret Gemileri İçin Montrö ve Lozan Geçiş Rejimlerinin Karşılaştırılması**

| MONTRÖ GEÇİŞ REJİMİ <sup>57</sup>                                           |                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | LOZAN GEÇİŞ REJİMİ <sup>58</sup>                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                             |                                                         | Karadeniz’e Kıyıdaş Devletlerin Gemileri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Karadeniz’e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Gemileri                                                                                                                                                                                                                                                                              | Karadeniz’e Kıyıdaş Olan ve Olmayan Devlet Gemi - Uçakları                                                                                                                                            |
|                                                                             |                                                         | <ul style="list-style-type: none"><li>- Türkiye Boğazları Yeniden Askerileştirdi</li><li>- Boğazlar Komisyonu Kaldırıldı</li><li>- Askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesi yasaktır</li><li>- Sivil uçaklar ancak Türk Hükümetinin gösterdiği Yoldan ve ön bildirimle geçerler</li><li>- Büyük Devletler ve MC’nin garantörlüğü de kaldırılmıştır</li></ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"><li>-Boğazlar Askersizleştirildi</li><li>-Büyük Devletler ve MC garantör</li><li>-Boğazlar Komisyonu var</li><li>-Askeri ve sivil uçaklar geçer</li></ul>           |
| T<br>İ<br>C<br>A<br>R<br>E<br>T<br><br>G<br>E<br>M<br>İ<br>L<br>E<br>R<br>İ | Barış Zamanı                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Bayrağı ve yükü ne olursa olsun gece ve gündüz geçer</li><li>- Adını, uyruğunu, tonajını, geldiği ve gideceği yeri bildirir</li><li>- Sağlık denetimi dışında hiçbir formalite yok</li><li>- Kılavuzlukve römorkaj isteğe bağlıdır</li></ul>                                          | <ul style="list-style-type: none"><li>-Sancak ve yük ne olursa olsun gündüz ve gece serbestçe geçer</li><li>-Kılavuz ihtiyaridir</li></ul>                                                            |
|                                                                             | Savaş Tehlikesi Tehdidi                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Geçişler gündüz yapılır</li><li>- Geçişler Türkiye’nin gösterdiği yoldan yapılır</li><li>- Kılavuz ücrete tabi olmamak kaydıyla zorunlu kılınabilir</li></ul>                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"><li>- Savaş tehlikesi tehdidi hali Lozan’da yok</li></ul>                                                                                                           |
|                                                                             | S<br>A<br>V<br>A<br>Ş<br><br>Z<br>A<br>M<br>A<br>N<br>I | Türkiye Savaşan Değil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Barış zamanı koşullarına uygun olarak geçer                                                                                                                                                                                                                                                                                   | -Barış zamanında olduğu gibidir                                                                                                                                                                       |
|                                                                             |                                                         | Türkiye Savaşan ise                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Türkiye ile savaşan devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerinin geçişi Türkiye’nin takdirine bağlıdır</li><li>- Türkiye ile savaş halinde olmayan devletlerin gemileri, düşman devletlere yardım etmemek ve gündüzleri gösterilen yoldan seyretmek kaydıyla geçebilir</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>-Tarafsız gemiler ve uçaklar düşmana yardım etmemek koşuluyla geçerler</li><li>-Türkiye gemileri kontrol ve uçakları inişe zorlama yetkisine sahiptir</li></ul> |

<sup>57</sup> Oran, B., Türk Dış Politikası Kurtuluş savaşından Bugüne Olgular Belgeler Yorumlar, (C.I- 1919-1980), İstanbul, 2002, ss.383-384.

<sup>58</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/LAUSANNE.doc>.

**Tablo-2:Askeri Gemiler İçin Montrö ve Lozan Geçiş Rejimlerinin Karşılaştırılması**

| MONTRÖ GEÇİŞ REJİMİ <sup>59</sup> |                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | LOZAN REJİMİ <sup>60</sup>                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   |                                      | Karadeniz’e Kıyıdaş Devletlerin Gemileri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Karadeniz’e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Gemileri                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Kıyıdaş Olan ve Olmayan Devlet Gemi ve Uçakları                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                   |                                      | <ul style="list-style-type: none"><li>- Türkiye Boğazları Yeniden Askerileştirdi</li><li>- Boğazlar Komisyonu Kaldırıldı</li><li>- Askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçişi yasak</li><li>- Sivil uçaklar ancak Türk Hükümetinin gösterdiği Yoldan ve ön bildirimle geçerler</li><li>- Büyük Devletler ve MC garantörlüğü kaldırıldı</li></ul>                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"><li>-Boğazlar Askersiz</li><li>-Büyük Devletler ve MC garantör</li><li>-Boğazlar Komisyonu Kuruldu</li><li>-Tüm uçaklar geçer</li></ul>                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                   |
| S<br>A<br>V<br>A<br>Ş             | Barış Zamanı                         | <ul style="list-style-type: none"><li>- Yardımcı, hafif su üstü ve küçük savaş gemileri: Boğazlardaki gemi sayısı 9’u ve toplam tonaj 15.000’i aşamaz.Gerekli ön bildirimde bulunur (8gün).Gündüz ve durmaksızın geçer.</li><li>- 15.000 tonu aşan hattı harp gemileri;tek başına ve en çok iki torpido eşliğinde geçer. Ön bildirimde bulunur</li><li>-Gemilerin Karadeniz’de kalma süreleri ve toplam tonajları sınırsızdır.</li><li>-Uçak gemisi ve denizaltı geçemez, limana dönebilir</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>-Küçük savaş gemileri Karadeniz kıyıdaşı aynı</li><li>-Uçak gemisi, hattı harp gemisidenizaltı geçemez</li><li>-Karadeniz’deki toplam tonaj30.000’i geçemez. En büyük donanmanın kuvveti arttıkça 45.000 tona kadar artabilir</li><li>- Yardım amaçlı 8.000 tona kadar olan gemiler bu tonaja dahil değildir</li><li>- Kıyıdaş olmayan bir ülke, toplam tonajının 2/3’üne sahip olabilir</li><li>-Karadeniz’de kalış süresi 21 gün</li><li>-Ön bildirim 15 gün</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>-Sancak ne olursa olsun gündüz ve gece serbestçe geçerler</li><li>-Her devlet, Karadeniz’deki en büyük donanma kadar bir kuvveti Boğazlardan geçirebilir</li><li>-Karadeniz’de kalma süresi yok</li></ul> |                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                   |                                      | Savaş Tehdidi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Geçiş Türkiye’nin takdirine bağlıdır                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                 | - Lozan’da yok                                                                                                                                                                                                                    |
|                                   | G<br>E<br>M<br>İ<br>L<br>E<br>R<br>İ | Savaş Değil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"><li>- Savaş dışı devlet gemileri, barıştaki gibi geçebilir</li><li>- Savaşan devlet gemileri geçemez. Ancak: Bağlama limanından ayrılanlar limanlara dönebilir</li><li>M.C. zorlama önlemleri uygulayan gemiler geçebilir</li><li>Türkiye’nin taraf olduğu bir yardım anlaşması hükümleri uyarınca geçerler</li></ul>                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"><li>-Barıştaki gibidir</li><li>-Savaşta olan devlet gemi ve uçakları da geçebilir ancak Boğazda düşmanca hareket yapamazlar</li></ul>                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                   |                                      | Türkiye Savaş an                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Geçiş Türkiye’nin takdirine bağlıdır                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Geçiş Türkiye’nin takdirine bağlıdır                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"><li>-Tarafsız vasıtalar geçebilir,Türkiye ile savaşanlar geçemez</li><li>-Türkiye’nin tarafsız araçları denetleme ve indirme yetkisi var – Tarafsız Denizaltılar su üstünden geçerler</li></ul> |

<sup>59</sup> Oran, B., a.g.k., ss.383-384.<sup>60</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/LAUSANNE.doc>.

## II. BÖLÜM

### İKİNCİ DÜNYA SAVAŞINDAN GÜNÜMÜZE MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİNİ DEĞİŞTİRME ÇABALARI VE İHLAL GİRİŞİMLERİ

#### 1. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ VE SONRASI DÖNEM

##### 1.1. Değişiklik İsteğini İlk Kez Savaş Öncesinde Rusya'nın Dile Getirmesi

Azak Kalesinin Zaptı (1696) ve Karlofça Barış Anlaşması (1699)'dan itibaren Karadeniz ile fiziki temas kurarak Karadeniz'de donanma yapımına girişen, gemilerini serbestçe dolaştırmak isteyen ve bu hakkı 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ile elde eden; 1783 Ticaret Anlaşmasıyla malını satın aldığı veya sattığı Osmanlı ülkesinde %3 gümrük ile buna ilave olarak Boğazlardan geçişte 300 akçe selamet akçesi vermesi gereken ve bunun haksız olduğunu ve kendisine ticarete zorluk çıkarıldığını iddia eden, 1779 Aynalıkavak Anlaşmasıyla ticaret gemilerine Boğazlardan geçişte tonaj tahdidi konan Rusya'nın<sup>1</sup>, o tarihten itibaren Karadeniz ve Boğazlar üzerinde ilgisi ve hak talebi sürekli olmuştur. Boğazların son beş yüz yıllık tarihi, deyim yerindeyse Türk-Rus ilişkilerinin de tarihidir. "Rusya'nın hayat sahası sıcak denizlere hakim olmaktan geçer ve bu denizlere ulaşan yolları kontrol eden Türkler alt edilmeli ve zayıf halde tutulmalıdır."<sup>2</sup> şeklinde özetlenebilecek tarihi hedefi doğrultusunda Rusya; güçlü zamanlarında tecavüzi politika izlemiş ve Boğazların kendi harp gemilerine açık olmasını talep etmiş, zayıf zamanlarında ise Boğazların bütün harp gemilerine mutlak kapalı olmasını istemiştir.<sup>3</sup> Rusya'nın en önemli ekonomik gelirini oluşturan petrol ve diğer ticari faaliyetleri için kullandığı ana ulaşım yolunun Türk Boğazlarından geçiyor olması ve Karadeniz dışından güvenliğini tehdit edecek saldırıların bu yoldan gelecek olması, Sovyetlerin Boğazlar konusundaki hassasiyetinin başlıca nedenlerini açıklamaya yetmektedir.

Boğazlar konusunda 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi en az Türkiye kadar Sovyetler Birliği ve diğer Karadeniz kıyıdaşı ülkeleri de memnun etmiştir. Her ne kadar Montrö Konferansında Karadeniz'i tamamen dış devletlere kapatmak ve Boğazları Türkiye ile birlikte savunmak isteyen Sovyetler Birliği bu amacını yüzde yüz gerçekleştiremese de, "Çarlık Rusyasının üç asırlık çaba ve savaş esnasında elde etmeye beyhude uğraştığı sonucu, Sovyetler Birliği Montrö'de bir çırpıda koparmağa muvaffak olmuştur."<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Bostan, İ., Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787), Ankara, 1995, ss.354-358, 374, 378.

<sup>2</sup> Emanet, H., Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, İstanbul, 2003, s.45.

<sup>3</sup> Bilsel, C., Türk Boğazları, İstanbul, 1948, ss.55-56.

<sup>4</sup> Erkin, F.C., Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968, s.118.

Sözleşmenin imzalanmasının ardından bütün ülkeler gibi Sovyetler Birliği de memnuniyetini dile getirmiştir. Ancak Boğazlar üzerindeki emel ve istekleri bitmek bilmeyen Rusya, Montrö Sözleşmesinin imzalanmasının üzerinden üç ay bile geçmeden ve Sözleşme henüz yürürlüğe bile girmemişken; Ekim 1936 tarihindeki MC Genel Kurulu toplantısında Türkiye'ye ikili bir ittifak önerisi sundu. Asıl isteği Boğazların silahlandırılması konusunda Türkiye ile ortak hareket etmek ve Türkiye'den kendisine Karadeniz'de bir saldırı olduğu takdirde, saldırganı Boğazlardan geçirmeme garantisi almaktı. Türkiye de karşılığında kendisine Akdeniz'den bir saldırı olursa, saldırganın kuvveti kadar kuvvetle yardım garantisi istedi, Sovyetler Birliği kabul etmedi. Türkiye durumdan İngiltere'yi haberdar etti. İngiltere, Boğazlarla ilgili imzalanacak ayrı bir ittifakın Montrö'yü geçersiz kılacağını söyledi ve görüşmeler sonuçsuz kaldı. Temmuz 1937'de Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın Moskova'da sıcak karşılanmaması ve Stalin'in görüşmeyi kabul etmemesi ilişkileri gerginleştirdi.<sup>5</sup> Bu durum Montrö Sözleşmesinden hemen sonra başlayan, İkinci Dünya Savaşı sonrasına ve Türkiye'nin NATO'ya girişine kadar devam eden Sovyet istekleri sonucu gerginleşen ilişkiler sürecinin başlangıcıydı.

## **1.2. Yaklaşan Savaş, Savaşta Alman Gemileri Meselesi ve Devam Eden İstekler**

Savaşın yaklaştığı iyiden iyiye hissedilmeye başlamıştı. Zaten Montrö Boğazlar Sözleşmesi de bu ortamda Türkiye'nin güvenlik kaygılarını dile getirmesi ve diplomatik başarısı sonucu imzalanmıştı. Türkiye, önce 1934'te Balkan Antantını imzalayarak batısında bir güvenlik kuşağı oluşturdu. Montrö Sözleşmesi imzalandıktan sonra da diplomatik ataklarına devam ederek güney sınırlarındaki güvenliğini sağlamak amacıyla, 1937 yılında komşularıyla Saad Abad Paktını imzaladı. Türkiye'nin Saad Abad ve Balkan Paktlarını imzalaması aslında, çekirdek ve çevre yörüngelerine karşı Boğazların kanat sahalarını korumak ve Boğazlar Bölgesindeki barışı Orta Doğu'nun sınırlarına kadar uzatmak ihtiyacından doğmuştu; çünkü Saad Abad kanadında İngiltere'nin, Balkan kanadında da Rusya'nın tehditleri Birinci Dünya Savaşı sonrasındaki temel şüphe konuları olmuştu.<sup>6</sup> Montrö Sözleşmesinin hemen akabinde de Sovyetler'in Boğazların silahlandırılması konusundaki ilk isteği gelmişti.

Sözleşme 1936-1939 yılları arasında savaş hazırlıkları devam etse de barış içinde uygulandı. 1939 yılına gelindiğinde; Almanya ve İtalya'nın mevcut statükoyu bozucu

---

<sup>5</sup> Oran, B., Türk Dış Politikası Kurtuluş savaşından Bugüne Olgular Belgeler Yorumlar, (C.I-1918-1980), İstanbul, 2002, ss.321-322.

<sup>6</sup> Nadas, M., Geo-Astral Siyaset Boğazlar Deltalar M.Ö.3000-M.S.1991, C.2, İstanbul, 1991, s.670.

tavırlarının artması nedeniyle, Fransa ile İngiltere arasında yakınlaşma doğmuş, Türkiye bu ortaklığa yaklaşmış, Rusya da Fransa ve İngiltere ile görüşmelere başlamıştı. Tam bu sırada 23 Ağustos 1939'da Alman-Sovyet dostluk anlaşmasının imzalanması sürpriz olmuş ve dengeleri değiştirmişti. Türk Dışişleri Bakanı Rüştü Saraçoğlu'nun devam etmekte olan Türk-Sovyet görüşmeleriyle ilgili Moskova ziyareti bu döneme denk geldi. Rusya, Türkiye'nin Avrupa Devletleriyle yakınlaşmasını istemiyor ve Montrö Sözleşmesiyle ilgili taleplerini şu şekilde ortaya koyuyordu: <sup>7</sup>

- Barışta ve savaşta Karadeniz dışı ülke gemilerinin Boğazlardan geçişine Türk ve Sovyet hükümetleri birlikte karar verecek ve Türkiye, ortak savunma için Boğazlar Bölgesinde Rusya'ya üsler tahsis edecekti.

- Türkiye, Montrö Sözleşmesi 18.maddesinde belirtilen 30.000 tonluk sınırın beşte birini aşan bir tonajın geçişine bundan böyle izin vermeyecektir.

- Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin insani amaçlı geçecek olan gemilerine Türkiye artık izin vermeyecektir.

- MC Konseyinin kararıyla gönderilecek savaş gemilerinin geçişine Rusya karara katılmamışsa, Türkiye izin vermeyecektir.

- Türkiye ve Rusya, aralarında mutabakat sağlamadan, Boğazlar rejimiyle ilgili hiçbir müzakereye katılmayacaktır. Bu maddelere ilave olarak;<sup>8</sup>

- Sovyet denizaltılarının Karadeniz'e giriş ve çıkışları sadece 12.maddedeki duruma göre değil, Türk ve Sovyet menfaatlerinin gerektirdiği her durumda uygulanacaktır.

- Sovyet savaş gemileri Boğazlardan geçerken 8 günlük ihbar süresi gerektiğinde 2 gün olacaktır.

- Sözleşmenin 4.maddesi gereği Boğazlardan geçen üçüncü devletlerin ticaret gemileri, harp malzemesi ve askeri birlik taşımaları durumunda, yardımcı savaş gemisi kabul edilecek ve Sözleşmenin 10-18 ve 20-21.maddeleri uygulanacaktır.

Rusya'nın bu ağır istekleri karşısında görüşmelerin kesildi. Sovyetler Birliği'nin taleplerini Türkiye derhal reddetmiş ve kesilen görüşmeler sonrasında İngiltere'nin de araya girmesiyle, bu üç ülkenin imzaladığı 19 Ekim 1939 Yardım Anlaşmasıyla Türkiye'ye teminat verilmiş ve böylece Türkiye patlak veren İkinci Dünya Savaşında tarafsız kalmayı başaramamıştır.

---

<sup>7</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği, İstanbul, 1993, ss.43-45.

<sup>8</sup> Oran, B., a.g.k., s.421.

Savaş tüm hızıyla devam ediyor, olaylar ve cepheler sürekli değişiyordu. 1940 yılı Kasım ayında Hitler'in de katıldığı Alman-Rus Dışişleri Bakanları görüşmelerinden ayrılırken Alman Bakan Ribbentrop, Rus meslekdaşı Molotov'a; dünyanın, Almanya, İtalya, Japonya ve SSCB arasında paylaştırılması ve Türkiye'nin İngiltere'ye olan taahhütlerinden kurtararak Mihver'le işbirliği yaptırılması, yeni bir Boğazlar rejimi hazırlanarak SSCB'ye sınırsız geçiş hakkı verilmesi, Boğazların Karadeniz dışı devletlerin savaş gemilerine kapatılması konularını içeren bir taslak anlaşma metni veriyordu.<sup>9</sup>

Savaşta dengeler, 1941 yılı başlarına gelindiğinde yeniden değişecek, Almanların Balkanlar'da giriştiği hareketler, Türkiye, İngiltere ve Rusya'yı tedirgin edecekti. Sovyet-Alman ilişkileri bozulmaya ve Rusya yeniden Türkiye'ye yanaşmaya başlamıştı. Boğazları elinde bulunduran Türkiye her iki taraf içinde kendi saflarına çekilmesi gereken bir ülkeydi. Türkiye üzerindeki baskılarından sonuç alamayan Almanya bu kez 16 Haziran 1941'de Türkiye ile bir saldırmazlık anlaşması imzalayarak güney sınırını emniyete almaya çalıştı. İngiltere, Rusya ve ABD bu anlaşmadan hiç memnun kalmadı. 1943 yılı başlarında ise Rusya, Boğazların, Almanların eline geçmesini önlemek için Boğazlar üzerindeki isteklerinden vazgeçtiğini resmen açıklıyordu.<sup>10</sup> Ancak SSCB'nin Boğazlar üzerindeki emel ve istekleri, daha sonraki bölümlerde geniş şekilde inceleneceği üzere, savaş kendi lehine dönmeye başladıktan sonra tekrar su yüzüne çıkacaktı.

Bu arada Boğazların bilinen önemi savaş süresince de sürekli kendini hissettirmiş ve Türkiye bütün baskılara direnerek tarafsız kalmasına ve Montrö Boğazlar Sözleşmesini tarafsız bir şekilde uygulamasına rağmen, savaş içinde Boğazlardan geçen bazı Alman gemileri, özellikle SSCB ve İngiltere tarafından tartışma konusu haline getirilmiştir. SSCB, 7 Ağustos 1946 tarihinde Türkiye'ye verdiği notada;<sup>11</sup> 9 Temmuz 1941 tarihinde Almanların Seefalke adlı sahil muhafaza gemisini, Ağustos 1941 tarihinde İtalyanların Tarvisio adlı yardımcı harp gemisini Boğazlardan Anlaşmaya aykırı olarak geçirdiğini iddia etmiştir. 4 Ekim 1942 tarihinde Almanların toplam 140.000 ton ağırlığında yardımcı savaş gemisini Boğazlardan geçirme niyeti hususunda Türk Hükümetini uyardığını, Haziran 1944 tarihinde de Karadeniz'de askeri harekate katılmış olan 13 adet çeşitli tonajda savaş ve yardımcı savaş gemisinin Boğazlar yoluyla Ege denizine geçtiğini belirterek Türkiye'yi protesto etmiştir. Bu protestoya Türkiye'nin cevabı "Notalar Savaşı" başlıklı bölümde incelenecektir. Ayrıca 5 Haziran 1944'te bazı Alman gemilerinin

---

<sup>9</sup> Oran, B., a.g.k., ss.432-433.

<sup>10</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., s.45.

<sup>11</sup> Bilisel, C., a.g.k., ss.62-63.

Boğazlardan geçmesi yüzünden Türkiye ile İngiltere arasında da yeni bir anlaşmazlık konusu doğmuştur. Alman Deniz Kuvvetlerinin bazı gemilerin Boğazlardan geçip Romanya'ya gitmesi konusunda istediği izin, askeri ataşenin gemilerin savaş gemisi olmadığı konusunda teminat vermesi üzerine uygun görüldü. Ancak Müttefiklerin protestosu karşısında Dışişleri Bakanı Menemencioğlu Alman Büyükelçi Von Papen'den teminat istedi. Geçiş izni bu teminata karşılık verildi ise de gemilerde yapılan aramada bir miktar silah ve teçhizat bulununca gemilerin geçişi engellendi.<sup>12</sup> Bu arada Karadeniz'den gelen Kassel isimli bir Alman gemisi muayeneyi reddetmiş ancak yapılan aramada vinç ve mitralyöz taşıyan yardımcı bir savaş gemisi olduğu anlaşılmıştı.<sup>13</sup> Bu olaylar üzerine Menemencioğlu istifa etmek zorunda kaldı ve Başbakan Saraçoğlu, Dışişleri Bakanlığı görevini de üstlendi.

### **1.3. Konferanslar, Savaş Sonrası Sovyetler'in Değişiklik İsteği, Notalar Savaşı**

#### **1.3.1. Tahran, Yalta ve Potsdam Konferanslarında Boğazlar Meselesi**

Avrupa liderliği ve Avrupa'da güç birliğini hedefleyen İngiltere ve Almanya'ya karşı, o güne kadar birbirlerine mesafeli duran ABD ve SSCB'nin birbirlerine bir miktar yaklaşımlarına vesile olan 1943 yılı, Ocak ayında Casablanca Konferansı ile başlayıp Tahran ve Kahire Konferansı ile biten, bir çok görüşmenin yapıldığı bir konferanslar yılı oldu. Türkiye açısından, bu konferanslardan en önemlisi kuşkusuz Boğazlar konusunun görüldüğü Tahran Konferansıydı. Buradaki temel konu Türkiye ve Almanya'dır. Almanya'nın doğu, güney ve batıdan taarruzla nasıl mağlup edileceğine dair görüşmelerin yanı sıra Boğazlar konusundaki görüşmeler de Rusya'nın istediği Amerika'nın ise vermek istemediği bir şekil alıyordu. II. cephe taarruzunun, hem Doğu Avrupa'daki yüklerini hafifletmesi hem de başarısızlığa uğrayarak duraklaması halinde Boğazlara yaklaşmak için kolaylıklar yaratması açısından Sovyetler için önemi çok büyüktü. Buna mukabil ABD, taarruzun başarılması, Avrupa kalesinin içine girilmesi ve Almanya ile birlikte Avrupa'nın Amerikan kontrolüne alınması sonucuna ulaşılması halinde ise, Sovyetlerin Boğazlara yaklaşmasının mümkün olamayacağı<sup>14</sup> düşüncesini taşıyordu.

Konferanstaki bir görüşe göre; Türkiye'nin savaşa girmesi öncelikle Boğazlar üzerinden SSCB'ye ulaşım imkanı verecek, böylece Akdeniz'den Karadeniz'e ulaşmak kolay hale gelecekti. Toplantıda Churchill, Türkiye'nin savaşa girmemesinin Boğazların statüsüyle ilgili önemli sonuçlar doğuracağını Türkiye'nin bilmesi gerektiğini, Stalin ise

<sup>12</sup> Komisyon (M.Gönlübol, C.Sar, A.Ş.Esmer, O.Sander, A.H.Ülman, A.S.Bilge, D.Sezer), Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1965), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:279, ss.195-196.

<sup>13</sup> Oran, B., a.g.k., s.467.

<sup>14</sup> Nadas, M., a.g.k., ss.791-792.



SSCB'nin sıcak limanlara şiddetle ihtiyaç duyduğunu ve bunun için de Montrö'nün gözden geçirilmesinin şart olduğunu ifade ediyordu.<sup>15</sup> Türkiye'nin Müttefiklerin safında savaşa girmesinin arzu edildiği kararıyla biten Tahran Konferansı sonuçlarının bir diğer etkisi de; ABD'nin Avrupa hakimiyetini İngiltere'nin elinden alarak Boğazların yörüngesine girmesiydi.<sup>16</sup>

Tahran Konferansı sonrasında, Almanya'yı bertaraf etmek üzere yoğunlaştırılan çabalar sonuç vermiş ve Almanya 7 Mayıs 1945'te teslim olmaya mecbur bırakılmıştı. Bunun hemen öncesinde zaferin yaklaştığını gören ABD, İngiltere ve Rusya 4 Şubat 1945'te Yalta Konferansında toplanarak paylaşılacak menfaat konularını görüşmeye başlamışlardı. Görüşülen konulardan biri de daha önce olduğu gibi herkesin gözü olan Boğazlardı. Toplantıda Rusya, Boğazlar Sözleşmesini tadil etme isteğinin nedenlerini; Sözleşmenin imzalandığı tarihte Batılı Devletlerin kendisine karşı düşmanca tavır içinde olmalarına, Milletler Cemiyeti'nin artık etkisini yitirmiş olmasına ve kendisinin güvenilir bir müttefik olduğu görüşlerine dayandırıyordu.<sup>17</sup> 10 Şubat tarihli oturumda Stalin, Montrö Sözleşmesinin tadilini direk olarak gündeme getirmiş ancak diğer ülkeler çok üzerinde durmamıştı. Genel olarak Boğazlar üzerinde yeni girişimlerde bulunmak üzere kapılar açık bırakılıyordu.<sup>18</sup> Boğazlar statüsünün Sovyet Rusya lehine değiştirilmesine, bu meselenin Dışişleri Bakanları tarafından ele alınmasına, bu durumdan Türkiye'nin de haberdar edilmesine karar verildiği Yalta Konferansı sonrasında, savaş içinde oluşturulan birliktelikler sona eriyor ve galiplerin paylaşımından kaynaklanan rekabetlerinin<sup>19</sup> ağırlıkta olacağı yeni bir dönem başlıyordu.

Yalta Konferansının hemen sonrasında 19 Mart 1945'te Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov, Türk Büyükelçi Selim Sarper'i makamına davet ediyor ve 17 Aralık 1925 tarihli Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşmasının uzatılmayacağını ve şartların değiştiğini söyleyerek bir nota veriyordu. Bu nota karşısında Türkiye, Sovyetler'e ne gibi önerileri olduğunu sordu ve yeni bir pakt önerdi. Artık Boğazlarla ilgili istek ve niyetlerini bildirmeye hazırlanan Sovyetler Birliği, 4 Nisandaki bu soruya cevabı, Molotov'un Sarper'i 7 Haziran'da yeniden Bakanlığa davet edip iki ülke arasındaki anlaşmanın yenilenebilmesi için, aralarında Boğazlarda ortak savunma ve SSCB'ye üs verilmesi, Montrö Sözleşmesinin yeniden gözden geçirilmesi gibi konuların da bulunduğu bazı sorunların

---

<sup>15</sup> Oran, B., a.g.k., ss.460-461.

<sup>16</sup> Nadas, M., a.g.k., s.794.

<sup>17</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., ss.45-46.

<sup>18</sup> Nadas, M., a.g.k., ss.812-813.

<sup>19</sup> Armaoğlu, F., 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, C.I, Ankara, 1991, s.402.

giderilmesi gerektiğiyle ilgili sözlerle vermiş oldu. Molotov'un 1921 Anlaşmasını kastederek eski haksızlıkların tamir edilmesi gerekir sözlerine karşılık, Sarper'in Anlaşmanın zorla değil dostlukla ve bizzat Lenin tarafından imzalandığını, bu isteklerinin gerçekleşmesinin imkanı olmadığını belirtmesi üzerine Rus Bakan konuyu değiştirip Boğazlara getirmiştir. Molotov; savaşta çok zayıf verdiklerini, 200 milyonluk bir nüfusun Boğazlar nedeniyle Türkiye'nin iradesine bağlı olduğunu, Türkiye'ye güvenmekle birlikte Boğazların savunmasından emin olmak istediklerini, Montrö'nün değiştirilmesi görüşmelerinde Türkiye ile ittifak yapmak istediklerini ifade etmiştir. Rusların Boğazlarda üs istediğini anlayan Sarper; Türkiye'nin egemenlik haklarını kullanırken kimsenin iznini almayacağını ve ne savaşta ne de barışta Boğazlarda üs verilmesinin imkansız olduğunu belirtmiştir.<sup>20</sup> Görüleceği üzere Ruslar, savaştan galip çıkmanın da verdiği güçle her fırsatta, her görüşme ve toplantıda Montrö Sözleşmesini değiştirme isteklerini ve Boğazların egemenliğini açıkça dile getirmeye ve Türkiye'yi sıkıştırmaya başlamıştır.

Almanya'nın savaştan çekilmesi sonrasında Avrupa'da ortaya çıkan meseleleri görüşmek üzere aynı Üç Büyük Devlet, Yalta Konferansından sonra bu kez 17 Temmuz 1945 tarihinde Berlin yakınlarında Potsdam Konferansında bir araya geldiler. Bu konferansta, Sovyetler Birliği, Montrö Anlaşmasının kurduğu Boğazlar rejiminin bugünkü şartlara uymadığını ve yeni bir geçiş rejimi tesisi meselesinin tartışılmasını önermişti.<sup>21</sup> Görüşmelerde Başkan Truman, Boğazların üç büyük devletin de katılacağı milletlerarası bir otorite tarafından kabul ve garanti edilecek serbestliği esasını, Stalin ise, bu teklifin Boğazlarda üs talepleri yerine ikame edilemeyeceğini, mesele olgunlaştığında görüşmelerin devam etmesi gerektiği fikrini savunmuştur.<sup>22</sup> Stalin tezini açıklarken “İngiltere'nin desteklediği küçük bir devlet, büyük bir devletin boğazlarını sıkıyor, ona bir çıkış vermiyor” diyordu. Türkiye'nin serbest geçişi garanti edecek güçte olmadığını, Boğazların Sovyet askeri güçleriyle savunulması gerektiğini talep ediyordu. Churchill, Boğazların bütün devletler tarafından garanti edilmesini, Truman ise, Boğazların Amerika dahil bütün dünya devletlerini ilgilendirdiğini ifade ediyordu. Bu sıralarda savaşın kaderini etkileyecek Amerika'nın atom bombası imalini tamamladığı haberi, Sovyetler'in Boğazlardan üs istemesinden kaynaklanan gerginlik dönemine denk gelmişti. Sovyetler, durumdan haberdar olur olmaz Türkiye ile olan gerginliği ileri götürmekten kaçınmıştı.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Oran, B., a.g.k., ss.472-474.

<sup>21</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihten Günümüze Türk-Rus İlişkileri, İstanbul, 1995, s.55.

<sup>22</sup> Dışişleri Bakanlığı, Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl İkinci Dünya Savaşı Yılları (1939-1946), Ankara, 1973, s.278.

<sup>23</sup> Nadas, M., a.g.k., ss.827-828, 819.

Sonuç olarak Potsdam Konferansında Sovyetlerin, Türkiye'nin zayıf olması nedeniyle serbest geçiş için gerekli garantiyi sağlayamayacağını, ortak savunma ve Boğazlarda üs talebine karşı çıkan İngiltere ve Amerika'nın, ancak Rusya için tam geçiş serbestisine taraftar olacaklarını belirtmesiyle ortak bir noktada buluşulamamış ve her devletin kendi görüşünü Türkiye'ye bildirmesine karar verilmiştir.<sup>24</sup> Böylece galip devletlerin kendi aralarında rekabet etmesi ve anlaşamaması sonucu Boğazlarda mevcut statüyü değiştirecek bir karar alınamıyor ve Sovyet istekleri şimdilik kaydıyla, uygun bir ortamda tekrar dile getirilmek üzere ucu açık bırakılıyordu.

### **1.3.2. Birinci Sovyet Notası, Türkiye'den İstekleri ve Cevabi Türk Notası**

Potsdam Konferansından üç ay sonra ABD tarafından Kasım 1945 tarihinde Türkiye'ye Montrö Sözleşmesinin gözden geçirilmesiyle ilgili nota vermesinden de güç alan Sovyetler Birliği, 7 Ağustos 1946 tarihinde Türkiye'ye Boğazlarla ilgili resmi isteklerini içeren ilk notasını verdi. ABD ve İngiliz Hükümetlerine de bildirilen Sovyet notasındaki eleştiri ve talepler ile Türkiye'nin bu nota'ya cevabı şu şekildedir:<sup>25</sup>

Montrö Sözleşmesinin Karadeniz ülkelerinin güvenliğini sağlamaya ve onların aleyhine Boğazların kullanılmasını engellemeye yetmediği anlaşılmıştır. 9 Temmuz 1941 tarihinde Seefalke adlı Alman Sahil Muhafaza gemisi ile Ağustos 1941 tarihinde Tarvisio adlı İtalyan yardımcı savaş gemisinin Boğazlardan geçmesi Anlaşmanın ağır ihlalidir.

4 Ekim 1942 tarihinde, toplam 140.000 ton büyüklüğündeki Alman yardımcı savaş gemilerinin Boğazlardan ticaret gemisi adı altında geçeceği konusunda Türk Hükümeti uyarılmıştır. Haziran 1944 tarihinde, Mayıs sonu ve Haziran başında toplam 13 adet savaş ve yardımcı savaş gemisinin Boğazlar yoluyla Karadeniz'den Ege'ye geçmesini protesto edilmiştir. Düşman devlet gemilerinin SSCB aleyhine Boğazlardan geçmesine Montreux Sözleşmesi mani olmamıştır ve bundan Türkiye sorumludur. Sovyet Hükümetinin Boğazlarla ilgili teklifi şöyledir:

1-Boğazlar bütün memleketlerin ticaret gemilerinin geçişine daima açık olmalıdır.

2-Boğazlar Karadeniz Devletlerinin savaş gemilerine daima açık olmalıdır.

3-Karadeniz'e sahili bulunmayan Devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi, özel durumlar hariç yasaktır.

4- Karadeniz'e girmek ve çıkmak için doğal su yolu olan Boğazlara ait rejimin tesisi, Türkiye ve Karadeniz kıyıdaşı diğer Devletlerin yetkisi dahilinde olmalıdır.

---

<sup>24</sup> Armaoğlu, F., a.g.k., s.405.

<sup>25</sup> Dışişleri Bakanlığı, a.g.k., ss.284-294.

5-Boğazlarda ticari geçiş serbestisini ve Boğazların güvenliğini sağlamak üzere Türkiye ve Sovyetler Birliği, Boğazların Karadeniz Devletleri aleyhine diğer Devletler tarafından kullanılmasının önüne geçmek için bölgeyi ortak olarak savunmalıdırlar.

Sovyetler Birliği'nin notasında resmen talep ettiği ve yeni Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz ülkeleri tarafından yapılması ile Boğazların ortak savunulması konularını içeren çok ağır ve egemenlik haklarına müdahale olan dört ve beşinci maddedeki istekleri ile diğer hususlardaki açıklamalardan oluşan 22 Ağustos 1946 tarihli Türk cevabi notası da şöyledir:

Alman Seefalke Motörü silahsızdı ve içinde büyük bir can kurtaran simidi ve bir tahlisiye sandalından başka bir şey bulunmuyordu. Tarvisio adlı İtalyan petrol gemisi ise, geçişinin hileli bir fiil teşkil ettiği ve İtalya savaş filosu yardımcı savaş gemileri listesinde bulunduğu için İtalya Büyükelçiliğinden sorulmuş ve aynı yöndeki beyan üzerine geçmiştir. 1942 senesinin Kasım ve Aralık aylarında hiçbir Alman ticaret gemisi söylenen istikamette Boğazlardan geçmemiş, 1943 yılında ise ticari mahiyetleri şüphe götürmez 10 Alman ticaret gemisi Karadeniz'e geçmiştir. Mayıs ve Haziran 1944 tarihinde Boğazlardan geçen 13 adet Alman gemisinin Ems tipinde olanlar 100 tondan küçük, silahsız, kereste, kömür ve ot yüklü ticaret gemileri idi. Kriegstransport tipindeki gemiler de ticaret gemisi özelliğine sahip olup Alman yardımcı savaş gemisi listesinde kayıtları yoktu. Türkiye bu cevapla ülkelere Sözleşmenin farklı uygulandığı iddialarını kabul etmemiştir.

Sovyet Hükümeti bir kez bile Karadeniz'de kendi emniyetini tehlikeye düşürecek bir durum için Türk Hükümetine müracaatta bulunmadığını belirten Türkiye; bugünkü şartlara uymadığı şeklinde Sözleşmeye yapılan eleştiriyi ancak, Sözleşmenin savaş gemilerinin tarifi, özellikleri ve tonajıyla ilgili teknik kısmı ile transit geçen gemilerin kontrolüne ait hükümleri hedef aldığı oranda kabule değer görmektedir, cevabını vermiştir.

Türk Hükümeti notadan amacın, Sözleşmenin 29.maddesindeki her beş yılda bir tadil isteklerinin görüşülebileceği konusunun işletilmek istediğini anlamıştır. O halde bu istek 29.maddede belirtilen esaslar doğrultusunda yapılmalıdır. ABD'nin de daha önce istediği tadil talebine uygun olarak Türk Hükümeti, Sözleşmeyi imzalamış bulunan Devletlerin ve ABD'nin oluruyla bu Devletlerin katıldığı bir milletlerarası konferansta taleplerin incelenmesine hiçbir zorluk çıkarmayı düşünmemektedir. Ticaret gemileriyle savaş gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçiş prensibinin toplanacak bir konferansta görüşülmesi uygundur.

Notada ileri sürülen dördüncü prensip olan, yeni bir geçiş rejiminin sadece Karadeniz ülkeleri tarafından yapılması konusu, Sözleşme bitim tarihi olan 1956 yılından

sonra konuşulabilecek olmakla birlikte imzacı diğer Devletlerin menfaatlerine açıkça aykırıdır. Beşinci prensip olarak sözü edilen Boğazları ortak savunulması prensibi ise, milli açıdan Türkiye'nin hiçbir zaman feragat edemeyeceği egemenlik haklarına ve güvenliğine aykırıdır.

Cevabi notasından da kolayca anlaşılacağı gibi Türkiye; artan Sovyet baskısından kurtulmak için bir süre önce verdiği nota ile Boğazlar konusunda artan ilgisini belli etmiş olan Amerika Birleşik Devletleri'nin bu ilgisini Rusya'ya karşı kullanmak istemiştir. İki güçlü Devletle Boğazlarda dengeyi ve kendi güvenliğini sağlamak noktasından hareket ederek Sovyet isteklerine direnebileceğini düşünmüştür.

### **1.3.3. İkinci Sovyet Notası ve Türkiye'nin Tepkisi**

Türkiye'nin cevabından tatmin olmayan, daha doğrusu baskısını devam ettirerek Montrö Sözleşmesinde kendi lehine değişiklik yaptırmak konusunda ısrarcı olan Sovyetler Birliği, birinci notasıyla benzer içerikteki ikinci notayı 24 Eylül 1946 tarihinde Türkiye'ye verdi.<sup>26</sup>

Türk notasında, Boğazlardan geçen gemilerin tek kontrol şeklinin sıhhiye kontrolü olduğu belirtilmesine rağmen, 25 Şubat 1941, 6 Mayıs 1941 ve 27 Haziran 1942 tarihli denizci ilanlarıyla transit geçen gemilere Boğazlarda zorunlu durdurma ve Türk kılavuz gemilerine müracaat lüzumunu dile getirdikleri bilinmektedir. Eğer bu kontrol tedbirleri yeterli değil idiyse, savaş esnasında Türk Hükümeti bu tedbirlerin takviye edilmesi gerektiğini neden bir kere bile dile getirmemiştir? Bu madde, aslında Boğazlarla ilgili Türkiye'nin egemenliği gündeme getirildiğinde, bunu teyit eden bir durum olarak Sovyetlerin önüne konabilecek içeriktedir.

Türk Hükümetinin birinci Sovyet notasındaki; Boğazların bütün ticaret gemilerinin geçişine ve Karadeniz Devletlerinin savaş gemilerine daima açık olması, Karadeniz'e kıyısı olmayan Devletlerin savaş gemilerinin geçişine belirtilen özel durumlar hariç kapalı olması hususlarını içeren tekliflerinin ilk üç maddesini görüşmeyi kabule hazır olmasından Sovyet Hükümeti memnun olmuştur. Dördüncü maddedeki teklife Türk Hükümetinin karşı çıkması nedeniyle Sovyet Hükümeti de bu maddeler üzerinde daha fazla durmayı gerekli görmeyeceğini bildirmiştir.

Kapalı bir deniz olan Karadeniz'e girişi sağlayan Boğazlar konusunda Sovyetler Birliği ve diğer Karadeniz Devletlerinin güvenliklerine uygun bir rejimin tesis edilmesinin

---

<sup>26</sup> Dışişleri Bakanlığı, a.g.k., ss.294-315.

doğru olacağı düşünülen SSCB'nin bu görüşüyle, Türkiye o günlerde tam olarak mutabık olmasa da bugünkü politikası Karadeniz'in kapalılığını savunmaya daha uygundur.

Sovyetler Birliği için Boğazların savunmasına doğrudan doğruya katılmak hayati bir meseledir. Çünkü; son savaş sırasında Sovyetler Birliğine karşı savaşan Devletler Karadeniz'den faydalandılar. Buna benzeyen bir olayın 1914 yılında, Alman Göben ve Breslav isimli savaş gemilerinin aniden Boğazları geçerek Rus Donanmasına ve Karadeniz kıyılarına taarruz etmeleri çok iyi hatırlanmaktadır. SSCB, Türkiye'nin Karadeniz Devletleri lehine Boğazların savunmasını tam olarak sağlanamayacağı görüşündedir. Ayrıca Sovyet Hükümeti, Montrö Sözleşmesi'nin tadili amacıyla toplanacak Konferanstan önce, Hükümetler arasında konunun detaylı bir şekilde görüşülmesinden yanadır.

Türkiye, Sovyetler'in yukarıdaki prensipleri içeren 24 Eylül 1946 tarihli notasına, 18 Ekim 1946 tarihinde aşağıdaki cevabı vermiştir:

Türk Hükümetinin doğru uyguladığından emin olduğu Montrö Sözleşmesinin tatbikatından şikayeti varsa, Türk Hükümeti bir hakem heyeti huzurunda konuyu ispata hazırdır. Türk Hükümetinin Boğazlardaki tarihi görevinin yerine getirilmesiyle ilgili göstermiş olduğu dürüstlük sayesinde, savaş süresince Sovyetler Birliği Akdeniz'den gelen bir taarruza uğramamıştır.

Her iki notanın değerlendirilmesi sonucu ve Karadeniz Devletlerini makul bir şekilde tatmin etmek için; bugünkü şartlar ve teknik hatalar hesaba katılarak Sözleşmenin 2 numaralı eki tadil edilmeli, Montrö Sözleşmesindeki Milletler Cemiyeti'nin rolüne ve müdahalesine dair olan hükümler yerlerini Birleşmiş Milletler Teşkilatının koyduğu usule bırakmalı, Japonya akit Devletler listesinden çıkarılmalı ve tadil edilecek metinde Amerika Birleşik Devletleri imzacı Devlet olarak bulunmalıdır. Türkiye'nin Sözleşmede düşünebileceği muhtemel tadilin çerçevesi bu şekildedir. Türkiye, Montrö Sözleşmesini imzalayan Devletlerin ve ABD'nin oluru ile tadil isteklerinin, bu Devletleri toplayan bir Konferansta uygulamaya konmasına karşı çıkmayacağını tekrar etmiştir. Ancak bu tadili haklı çıkarmak için, İkinci Dünya Savaşı sırasında Boğazlar rejiminin sözde ihlali yüzünden kendisine yüklenmek istenen sorumluluk ve şikayetleri kabul etmemiştir.

Sovyet Hükümetinin, Karadeniz kapalı bir deniz olduğu için Boğazlar, Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalından farklıdır, bu nedenle de Boğazlar rejiminin tesisinde Karadeniz Devletlerinin ilgisinin daha yoğun olması doğaldır fikrine Türk Hükümeti de katılmakla birlikte, Türkiye, Karadeniz Devleti olduğu kadar aynı zamanda Akdeniz Devletidir diye düşünmek ve her iki denize karşı yükümlülüklerini yerine getirmek zorundadır, Boğazlar, sadece Karadeniz devletlerini ilgilendiren bir mesele sayılamaz diye

cevap vermiştir. Ancak, bugün Türkiye KEİ, Blackseaför, Blacksea Harmony gibi oluşumlarla bu fikrin tersini savunmakta ve Karadeniz'in güvenliğinin kıyıdaş devletlerin ilgi alanı olduğunu vurgulamaktadır.

Sovyet Hükümeti, 16 Mart 1921 tarihli Türk-Sovyet Anlaşmasının 5. maddesindeki; Karadeniz ve Boğazlar rejiminin serbest geçiş esasına göre hazırlanması konusunun Karadeniz Kıyıdaş Devlet temsilcilerinden oluşacak bir Konferansa tevdi edilmesine atıf yaparak Karadeniz Ülkelerinin menfaatlerini karşılayan bir usul bulunmasını istemektedir. Türkiye, Boğazlardan serbest geçişin Karadeniz Devletleri için hayati önemini takdir ve teslim etmekle birlikte, Montrö Sözleşmesine göre ancak akit Devletlerin katılımıyla bir Konferans toplanabileceğinden Sovyet görüşü, Devletler Hukuku prensipleriyle örtüşmemektedir. Ayrıca Lozan Konferansı sırasında Sovyetler Birliği, Karadeniz Ülkeleri lehine Boğazların kapalı kalması fikrini hararetli bir şekilde dile getirmiş olmasına rağmen, diğer Karadeniz devletleri Sovyetlerden farklı görüşler ortaya koymuşlardır. Karadeniz'de kıyısı bulunan Devletler tarafından bir Boğazlar rejimi tesis edilmesi fikri, Boğazlarda menfaati olan Karadeniz dışı Devletlerin hiç birini tatmin eder görünmemektedir.

Boğazlarda bir Türk-Sovyet ortak savunma sistemini içeren Sovyet notasının 5. noktasına gelince; Boğazların ortak savunmasının kabulü, egemenliğini yabancı bir devletle paylaşmaktan başka bir anlam ifade etmediği için kabul edilemezdir. Türkiye kendi adına, Montrö Sözleşmesini tadil görüşmelerine başlamak için, SSCB, ABD, İngiltere, Fransa ve Sözleşmenin Japonya hariç imzacı Devletlerini toplayacak olan bir Konferansa katılmaya hazır olduğunu beyan etmiştir.

#### **1.4. ABD ve İngiltere'nin Sözleşmenin Tadili Konusundaki Tutumları**

Boğazlarla ilgili çıkarları olan bütün güçlü devletler gibi ABD de Osmanlı Ülkesindeki ticari faaliyetlerine 19.yüzyılın ortalarından itibaren başlamış, hatta 1817 yılından itibaren "Karadeniz'e açılmayı" devlet politikası haline getirmiştir.<sup>27</sup> Boğazlara olan ilgisini ise; Lozan Konferansı görüşmelerine katılıp, ABD savaş gemilerinin de Boğazlardan serbestçe geçmesi gerektiğini belirtmek<sup>28</sup> ve Boğazların açıklık prensibini savunmak suretiyle göstermiştir. Ancak Lozan Sözleşmesinde imzacı olmayan ABD, İkinci Dünya Savaşı'na kadar bu konuda çok fazla dünya arenasında görünmemiş ve politikası gereği kendi ülkesi dışındaki olaylarda aktif bir siyaset izlememiştir. Ancak 1930'lu yılların başından itibaren Avrupa'da bozulmaya başlayan siyasi ortam, Almanya ve İtalya'nın saldırgan tutumları ve Milletler Cemiyetinin işlevini yerine getirememesi

<sup>27</sup> Sorgun, T. "Boğazlar-Sevr-İncirlik-Montrö Hattı", <http://www.denizhaber.com> (29.04. 2005).

<sup>28</sup> Nur, R., Grew, J.C., Lozan Barış Konferansının Perde Arkası (1922-1923), İstanbul, 2003, s.101.

sonucu doğurmuştur. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesinde aleyhine olan maddeler nedeniyle yaşadığı güvenlik kaygılarını dile getirdiği ve Sözleşmenin bu bölümlerinin değişmesi gerektiğiyle ilgili girişim ve görüşmeler yaptığı bir ortamda, ABD de Boğazlarla ilgili bazı taleplerini ilk defa şu şekilde gündeme getirmiştir: «Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmadan önce, toplanabilecek bir konferansın hazırlık çalışmalarının yapıldığı 1934 yılında, Cenevre'de bulunan ABD Büyükelçisi Robert Skinner, yeni bir Sözleşme imzalanmadan önce ABD ile Türkiye arasında Boğazlardan geçiş hakları ile ilgili bir anlaşma yapılmasını talep etmiştir. Yapılan bu talep ile; “Amerikan savaş gemileri ve uçakları ile ticaret gemileri ve sivil uçakları, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazından, en çok gözetilen ulusa tanınan haklarla aynı statüde olmak üzere tam bir geçiş ve uçuş serbestisinden yararlanırlar” şeklindeki bir hükmün anlaşma altına alınması öngörülmüştür.»<sup>29</sup> İkinci Dünya Savaşı gelindiğinde ise, kıtasının dışındaki olaylara da ilgi duymaya başlayan, bir taraftan Avrupa'da cereyan eden hadiselerden endişe duyan, diğer yandan da Sovyetler Birliğinin çok güçlenmesini istemeyen ve dengeleri gözeterek kendisiyle rekabet edecek güçlerin ortaya çıkma ihtimalinden rahatsızlık duyan bir ABD vardır artık.

Stalin, 1943 yılındaki Casablanca Konferansında, Almanya'nın yenilmesi adına Türkiye'nin kendi saflarında savaşa katılması için her şeyin yapılması gerektiğini söylerken, ABD temsilcisi Harry Hopkins, Türkiye'nin harbe katılması durumunda, Boğazlar konusunda Sovyetleri kontrol altında tutmanın mümkün olamayacağını belirtiyordu. Ancak 1943 yaz aylarındaki Rus-İngiliz planı, Boğazlar üzerindeki kontrollerini ABD üzerinden dolaylı olarak gerçekleştirmek üzerine kuruluydu. Türk-Alman ilişkilerini bozarak Almanları, Bulgaristan üzerinden Boğazlara yönlendirmeye uğraşıyorlardı. Türkiye, Alman taarruzuna hedef olunca da SSCB, İngiltere ve ABD, Türkiye'nin yardımına koşarak Boğazları işgal edeceklerdi. Boğazlar Rusya'nın almak, ABD'nin ise vermek istemediği önemli bir mevzu haline geliyordu.<sup>30</sup> Bilse, 1943 yılında Almanlara karşı oluşturulan Rus-İngiliz planı gereği, Boğazları geçerek Ruslara yardıma gitmek isteyen İngiliz gemilerinin engellenmesi nedeniyle, “Bu nokta Sözleşmenin yorumu meselesidir ve Türkiye'ye ait bir iştir” diyerek Türkiye'yi suçlayan İngiliz Başbakanı Churchill'e, çıkardığı dergide şu şekilde cevap verdiğini belirtmektedir: “Yazımda Churchill'in bu cevabını naklettiğim gibi Rusya'ya yapılan yardım Boğazlar yolu ile ulaştırılamıyor ise, bunun sebebi Boğazların bizim tarafımızdan kapatılmış olması değil,

<sup>29</sup> Kurumahmut, A., Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz, İstanbul, 2006, s.127.

<sup>30</sup> Nadas, M., a.g.k., ss.784-794.



Ege Adalarının Almanlar elinde olması ve Müttefik gemilerinin Boğazlara bu sebeple gelememekte bulunması olduğunu anlattım. Rusya'ya bu harpte de Boğazlar yolu ile yardım yapılamadığı halde Rusya harbe devam edebildi. Bu olay Boğazlara Birinci Dünya Harbinde yüklenilen ithamın yersizliğini göstermez mi?"<sup>31</sup> Bilsel'in bu görüşü, Boğazlara atfedilen önemi ve onlarca yıldır bu uğurda verilen mücadeleyi hafifleten bir görüş olması nedeniyle çok ilginçtir.

Savaşta sona yaklaşıp 1945 yılına gelindiğinde, Yalta'daki toplantıda Stalin'in Montrö Sözleşmesinde tadil isteğine İngiltere ve ABD'nin kayıtsız kalması sonrasında Potsdam Konferansında Boğazlar Sözleşmesi daha detaylı olarak tartışılmıştır. Sovyet gemilerinin Boğazlardan geçişi konusunda Potsdam'da önemli bir görüş ayrılığı olmadığı halde Sovyetler Birliğinin ortak savunma ve üs istekleri gibi aşırı talepleri görüş ayrılığı ve tartışmalara neden olmuştur. Churchill'in, "İngiltere Sovyetlerin Boğazlarda üs sahibi olmasına ve bu konuda Türkiye'ye baskı yapmasına razı olmaz" fikrine Truman da katılmıştır. Truman, toprak talebinin iki ülkeyi ilgilendirdiğini ve aralarında çözülmesi gerektiğini, Boğazların ise ABD ve bütün dünyayı ilgilendiren bir mesele olması dolayısıyla tesis edilecek yeni rejime ABD'nin de katılması gerektiğini ifade etmiştir. Stalin'in, Boğazların özel durumu nedeniyle ayrı bir görüşme konusu olarak ele alınması konusundaki ısrarı karşısında ABD ve İngiltere, Boğazlardan serbest geçişi üç büyük devlet ve diğer ilgili devletlerin garantisi altına almayı, Rusların üs istemesine gerek kalmaması için önermişler ancak öneri Sovyetler tarafından kabul edilmemiştir. Konferansta Boğazlar konusundaki görüşlerini Türkiye'ye ayrı ayrı bildirme kararı alınmasına rağmen Sovyetler bunu Türkiye ile Boğazları ayrı ayrı görüşme şeklinde uygulamak istemiş, bu da başka bir görüş ayrılığına neden olmuştur.<sup>32</sup> Sovyetlerin Türkiye ile tek tek görüşülmesini istemesi, Türkiye üzerindeki baskısını devam ettirerek ABD ve İngiltere'nin kabul etmediği ortak savunma ve üs talebini Türkiye'ye bu şekilde kabul ettirebilmektir. Böylece Boğazlar konusunda Potsdam Konferansından kesin bir sonuç çıkmamıştır. Fakat Konferansta ABD, Rus toprak talebini iki ülke arasındaki bir sorun olarak görmüştür. Boğazlar konusunda Truman'ın suyollarını kimsenin kontrol etmemesiyle ilgili şu görüşü ilginçtir: "Suyollarının bencil kontrolü, Avrupa'da son iki asrın sürüp giden harp sebeplerinden biri olmuştur. Bu sözlerimle Tuna, Karadeniz Boğazları, Ren, Kiel Kanalı ve iki veya daha fazla devlet arazisi arasına sıkışmış diğer bütün iç suyollarını kastediyorum. Amerika Birleşik Devletleri, bu iç suyollarının hiçbir

---

<sup>31</sup> Bilsel, C., a.g.k., s.15.

<sup>32</sup> Komisyon (M.Gönlübol ve Diğerleri), a.g.k., ss.210-211.

takyide(sınırlama, şerh,) tabi olmadan serbest denizciliğe açılmasını teklif etmiştir. Biz bu hal tarzının barış ve dünyanın gelecekteki güveni için önemli olduğu düşüncesindeyiz. Aynı suretle, seyrüseferin uluslararası otoriteler marifetiyle düzenlenmesini de teklif ettik. Bu ajansların vazifesi suyollarının kullanılmasını geliştirmek ve bütün milletler için eşit muamele sağlamak olmalıdır. Ajanslar, Amerika Birleşik Devletleri, Büyük Britanya, Sovyetler Birliği ve Fransa ile suyolları üzerindeki Devletlerden kurulu olacaktır. ” Amerikan Hükümeti, hem Boğazlar rejimindeki bir değişikliğe olumlu bakan Truman’ın bu sözleri, hem de Rusya’nın Türkiye üzerindeki baskısına kayıtsız kalıp Türk-Rus görüşmelerinde gelişme kaydedilmesi hususunda ümitli olduğunu açıklamaktan öte bir şey yapmaması nedeniyle Türkiye’yi bir miktar yalnız bırakmış ve endişeye sevk etmişti. Fakat İngiltere ise daha güçlü bir tutum takınarak Sovyet Hükümetine; Yalta’daki vaatlere aykırı olarak kendilerine haber vermeden Türkiye’den Montrö Sözleşmesiyle ilgili taleplerde bulunmasının hayretle karşılandığını, bu tarz taleplerin tek taraflı olarak ortaya atılmasının uygun olmadığını, toprak taleplerinin BM’in yetkisinde olduğunu ve bütün üyeleri ilgilendirdiğini <sup>33</sup> bildirmiştir.

Türkiye’nin Washington Büyükelçisi Hüseyin Ragıp Baydur’un savaş sonundaki bir dizi Konferansta Sovyetler Birliği’nin Türkiye’den talepleri konusunda ABD’nin tatmin edici tepkiyi vermemiş olmasından ve Boğazlar konusunda ileri sürdüğü görüşlerden Türkiye’nin duyduğu rahatsızlıkla ilgili olarak Dışişleri Bakanlığı yetkilisi Mr. Allen’le yaptığı görüşme ve 2 Kasım 1945 tarihinde ABD Hükümetinin Boğazlar rejiminin günün şartlarına uydurulmasıyla ilgili Türkiye’ye verdiği notayla ilgili yorumu şu şekildedir:<sup>34</sup>

Hüseyin Ragıp Baydur, ABD Dışişleri Bakanlığına bir nezaket ziyaretinde yetkili Mr.Allen’e, Amerika’nın izlediği siyasetin tatminkar olmadığını, Berlin Konferansı öncesi Rus taleplerine karşı çıkan İngiltere’nin Moskova görüşmelerine ABD’nin katılmamış olmasını anlayamadığını, Berlin Konferansında Türkiye’yi yeterince desteklemediğini, Boğazların serbest bir geçit olmasını isteyen Amerika’nın bunun Türkiye’ye ne gibi zararı olabileceğini düşünmesi gerektiğini söylemiştir. Büyükelçi, Truman’ın Potsdam görüşmelerinde “suyollarının bencil kontrolü” ifadesinden üzüldüğünü, oysaki Boğazların herkese açık bir geçit olduğunu, Türkiye’nin keyfi hareket etmediğini, Savaş sırasında müttefik gemilerinin geçememiş olmasının Almanların Boğazlara giden yolları kontrol etmesinden kaynaklandığını ifade etmiştir. Amerika’nın Avrupa’da Rus etkisinin artmasından memnun değilken Rusların Türkiye’ye baskısı karşısında yeterli tepkiyi

<sup>33</sup> Erkin, F.C., a.g.k., s.268-269

<sup>34</sup> Dışişleri Bakanlığı, a.g.k., ss.279-283’ten özet

göstermediğini sözlerine eklediğini beyan etmiştir. Bunun üzerine Mr. Allen'in, kendisinin sözlerini dostane ve tasvip edici bir tarzda dinlediğini, mesele karşısında Amerika'nın asla gevşek davranmadığını, Rusların toprak talebini Türkiye'nin de onayladığı bir hudut düzeltme meselesi gibi algıladıklarını kendisine beyan ettiğini söylemiştir. Oysaki ABD'nin, daha o günden günümüzdeki politikalarının temelini oluşturan, denizlerin serbestliği ilkesini savunduğunu ve Boğazları da bu kapsamda değerlendirdiğini görmekteyiz.

Amerikan Hükümetinin, Boğazlar rejiminin değiştirilmesiyle ilgili 2 Kasım 1945 tarihinde Türkiye'ye verdiği notanın içeriğindeki istekleri aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

- Boğazlar her zaman bütün ülkelerin ticaret gemilerine açık bulunmalıdır.
- Boğazlar her zaman Karadeniz'e sahili olan Devletlerin savaş gemilerinin transit geçişine açık olmalıdır.
- Barış zamanında ve ortak mutabakat yolu ile belirlenmiş sınırlı bir tonaj dışında, Boğazlar; Karadeniz'e kıyısı olmayan Devletlerin savaş gemilerine, Karadeniz Devletlerinin onayı veya BM otoritesi altında hareket etme halleri dışında kapalı olmalıdır. Aslında bu ilkeyi tam olarak benimsemeyen ABD'nin, Rusya'nın önü alınamaz isteklerini dengelemek için ileri sürdüğünü düşünmek mümkündür.
- Sözleşmede, MC sistemi yerine BM sisteminin ikamesi, Akit Devlet olarak Japonya'nın Antlaşmadan çıkarılması gibi Montrö Sözleşmesini günün gereklerine uydurmaya yönelik bazı değişiklikler yer almalıdır.
- Belirtilen amaçların gerçekleştirilmesi için bir Konferans toplanmalıdır.

Amerika Birleşik Devletlerinin bu notasını 21 Kasım 1945 tarihli İngiltere Hükümetinin notası izledi. İngiltere bu notasında bir taraftan ABD'nin Boğazlardan daha serbest geçilmesiyle ilgili ileri sürdüğü görüşlere katıldığını belirtiyor; diğer yandan zaman kazanmak amacıyla, Sovyetlerin baskısına karşın Türkiye'nin yanında yer alma ve Boğazları Sovyetlere kaptırmama genel politikasına paralel olarak, Boğazlar sorununun derhal görüşülmesi gereken bir sorun olmadığı görüşünü ileri sürüyordu. Türkiye, yaklaşık bir ay sonra, 6 Aralık 1945 tarihinde ABD'nin notasına bir notayla cevap verdi. Sovyetlerin uzun zamandır Sözleşmenin değiştirilmesiyle ilgili yaptığı baskıya daha fazla direnemeyeceğini düşünen Türkiye, Sovyetlerle rekabetini sürdürürken dostluk ve işbirliği çabalarından da henüz vazgeçmemiş ABD'nin Boğazlar rejiminin değişmesiyle ilgili düşüncelerini daha ılımlı buluyor ve Ruslara karşı güvenlik endişesinin de etkisiyle ABD notasını benimsediğini bildiriyordu. Boğazlar rejiminin değiştirilmesiyle ilgili toplanacak

olan uluslararası bir Konferansa katılmaya hazır olduğunu belirtirken, konferans kararlarının ülkesinin bütünlüğüne ve egemenliğine aykırı hususlar içermediği sürece bu kararları kabul edebileceği<sup>35</sup> konusunda uyarıda bulunmayı da ihmal etmiyordu. Gerçekte Türkiye, bir taraftan Sovyet baskısına karşın ABD'nin desteğini sağlamaya çalışırken diğer taraftan Montrö Sözleşmesinin değişmesini önlemek ve Sözleşmeyle sağladığı bazı avantajları kaybetmemek için son derece dikkatli bir denge politikası izlediğini ve bu politika içinde ABD'nin Montrö'de yapmak istediği değişikliğe çok fazla da istekli olmadığını anlatan, Feridun Cemal Erkin'in 1946 yılı Nisan ayında Milletler Cemiyetinin son toplantısına giden Türk Heyetinin Başkanı olarak, Fransız Dışişleri Bakanını ziyaretindeki şu sözleri çok ilginçtir: "Avdetim esnasında Paris'ten geçerken, Fransa Dışişleri Bakanı M. Georges Bidault'ya bir nezaket ziyaretinde bulundum. Fırsattan faydalanarak kendisine Türkiye'nin Boğazlar meselesindeki tutumunu izah ettim, yürürlükteki rejimin ancak Montreux Sözleşmesini imzalayan Devletlerin bir araya gelecekleri bir konferansta tadil edilebileceği tezi üzerinde ısrarla durdum ve Fransa'nın, ihtilafın devamı ve müzakereler esnasında Türk görüşünü desteklemesi ümidini belirttim. M. Bidault izahlarıma teşekkür ve bana Fransız hükümetinin bütün yardım ve müzaheretini vaad etti."<sup>36</sup> 1946 yılı Nisan ayı, ABD notasından dört ay sonraya gelen bir zaman dilimi olduğuna göre, savaşın ilk yıllarında Türkiye'yi sıkıştıran Almanya'nın mağlubiyeti, savaşta sona yaklaşıldığı bir sırada kesinleşmiştir. İngiltere ile Sovyetler Birliği de Montrö Sözleşmesinin Akit Devletleri olduklarına göre, Feridun Cemal Erkin'in Türk politikasını özetlediği sözlerindeki hedef Ülkenin ABD olduğu ve Montrö Sözleşmesinde yapmak istediği değişikliğe taraftar olunmadığı anlaşılmaktadır. Türkiye'nin ABD'yi, Montrö Sözleşmesini imzalamaya davet etmesini de, Sözleşmede değişiklik istemediği, aksine Sözleşme şartlarını ABD'ye de onaylatmaya çalıştığı ve SSCB'nin baskısını dengelemeyi düşündüğü şeklinde yorumlamak daha gerçekçi olacaktır.

Diğer yandan, Türkiye'ye nota vererek Montrö Boğazlar Sözleşmesinde değişiklik isteklerini dile getiren ABD ve İngiltere'nin bu tutumu, Türkiye'yi ve Boğazları tehdit ederek ağır taleplerde bulunan Sovyetler Birliğinin tecavüzkar tutumunu engellemek ve zaman kazanmak için böyle bir yola başvurdıklarını düşündürmektedir. Çünkü, Sovyetlerin Türkiye'ye verdiği hem birinci hem de ikinci yüksek talepli notalara daha Türkiye cevap vermeden ABD ve İngiltere cevap vermiştir. Hepsi için çok önemli olan Boğazları kimse bir diğerine kaptırmak istemiyordu. Rusya, İkinci Dünya Savaşı öncesi

<sup>35</sup> İnan, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1986, s.102.

<sup>36</sup> Erkin, F.C., a.g.k., s.293.

yaşadığı güvensizlik ortamını yeniden yaşamak istemiyor ve Boğazları bu duruma göre şekillendirmek istiyordu. İngiltere'nin ise Boğazları Rusya'ya bırakmaya hiç niyeti yoktu. ABD ise, geleceğin Avrupa ve İngiltere'sine karşı Rusya'yı bir koz olarak elinde tutmak için, Boğazların ortak savunulması ve diğer isteklerine karşı daha tavizkar bir tutum sergilemekle<sup>37</sup> birlikte dengeyi sağlamak için de Rus notalarına karşılık vermekten de geri kalmıyordu. ABD ve İngiltere, Türkiye'nin de desteğiyle Sovyetlerin yayılmacı tutumunun farkına vararak daha gerçekçi analizler yapmaya başlamış, Sözleşmenin tadil edilmesini kabul etmekle beraber<sup>38</sup> birinci Sovyet notasının Boğazlarda Rus egemenliğini ilan etmek isteyen maddelerine karşı çıkmışlardı. Türk-Sovyet anlaşmazlığı konusunda daha önceleri sessiz kalmayı tercih eden ABD sesini yükseltmeye karar vermiştir. Daha doğrusu adı geçen Sovyet notası, Sovyetler Birliğini uluslararası alanda hedef göstermek için fırsat kollayan ABD'deki şahinlerin hararetli tartışmalarına neden olmuştur. ABD'nin yol ayrımına geldiğini öne süren Donanma Bakanı, Dışişleri Bakanı Acheson'un, Türkiye'nin kaderi ile baş başa bırakılamayacağı fikrini dile getirdiği 15 Ağustos 1946'daki toplantıya katılan Başkan Truman, Savunma Bakanı, Genelkurmay Başkanı ve Kuvvet Komutanlarının da bulunduğu kimi çevreler katılmış ve Sovyetlere karşı tavır alma zamanının geldiğini belirtmeye başlamışlardır.<sup>39</sup> ABD, Rus egemenliğine karşı çıkan notasını, Akdeniz'e 1 uçak gemisi, 3 kruvazör, 6 destroyerden oluşan büyük bir deniz kuvveti yollama kararı olarak<sup>40</sup> destekledi ve Rusya'ya gözdağı vermek istedi. Ancak bu da Sovyetleri durdurmaya yetmemiş ve kısa bir süre sonra Türkiye'ye ikinci notayı vermelerini engellememişti. "8 Ağustos 1946'daki ilk Sovyet notasını ABD 19 Ağustosta, İngiltere 21 Ağustosta yanıtlamış ve Boğazlar rejiminin yalnızca Karadeniz'e kıyıdaş Devletlerce düzenlenmesi önerisine karşı çıkarak, Boğazları savunmanın Türkiye'nin görevi olduğunu vurgulamışlardı. 24 Eylül 1946'daki ikinci Sovyet notasına da, ABD ve İngiltere 9 Ekimde yine Türkiye'den önce cevap veriyor ve Potsdam'da alınan kararlar doğrultusunda başlatılan yazışmaların sona erdirilmesi gerektiğini vurguluyorlardı. Üstelik birinci notanın aksine, ikinci nota Sovyetler tarafından kendilerine bilgi amaçlı gönderilmediği halde tehlikenin farkına vararak Sovyet notasını kendiliklerinden yanıtlamışlardı. SSCB, amaçlarına ulaşmak için Türkiye üzerinde baskı ve tehdit yöntemlerini kullanmış ama güce başvurmamıştır. Atom bombasına sahip değildi ve iki

---

<sup>37</sup> Emanet, H., a.g.k., s.53.

<sup>38</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., s.49.

<sup>39</sup> Akalın, C., Sovyet Talepleri Söyleminin Dayanılmaz Hafifliği, <http://washingtonhaber.blogspot.com>, (10.02.2005)

<sup>40</sup> İnan, Y., a.g.k., s.106-107.

güçlü rakibine karşılık buna da gücü yetmezdi. Bu nedenledir ki Stalin 19 Aralık 1945'te İngiliz Başbakanı Bevin'e, 1947 başında da ABD'nin Moskova Büyükelçisi Smith'e, Türkiye'ye saldırmayacağına ilişkin garanti vermiştir. Boğazlar üzerine nota değişimini 12 Mart 1947'de açıklanan Truman Doktrini ve bu çerçevede yapılan ABD yardımı izledi. 1948 yılında da Türkiye Marshall Planına katıldı. Bu esnada Sovyetler de Doğu Avrupa'da denetimi sağlamakla meşguldü.”<sup>41</sup> Savaş süresince yaşanan hızlı ve stresli ilişkiler yavaş yavaş soğumaya, yeni kutuplar ve dengeler oluşmaya başlamıştı.

### **1.5. Türkiye'nin Rus Taleplerinden Bazısını Görüşmeyi Kabul Etmek Zorunda**

#### **Kalması, Almanya ve ABD'ne, Montreux (Montrö)'ye Katılma Çağrısı**

Montrö Sözleşmesinin imzalanmasından hemen birkaç ay sonra 1936 yılının Ekim ayında MC Genel Kurulunda, Sovyetler Birliği'nin Montrö görüşmelerinde kabul ettiremediği Boğazların silahlandırılmasına katkı sağlama, diğer bir ifadeyle Boğazları ortak savunma düşüncesini Türkiye ile ikili görüşmelerle halletmeyi teklif etmiştir. Bu teklifle başlayan Rus talep ve baskıları artarak devam etmiş ve 1939 yılındaki görüşmelerde resmi istek haline dönüşmüştür. 1941 yılına gelindiğinde Sovyetler Birliği, Almanlarla bozulan ilişkilerine karşılık Türkiye ile bozuk olan ilişkilerini düzeltmek amacıyla, 21 Mart 1941 tarihinde Türkiye'yle karşılıklı olarak saldırmazlık deklarasyonu yayınlamıştı. 1941 Haziranında Almanya'nın kendisine saldırması üzerine de 10 Ağustos 1941'de Türkiye'ye bir nota vererek Türk toprakları ve Boğazlar konusunda hiçbir talepleri olmadığını<sup>42</sup> belirtmek ihtiyacı duymuştu. Zaten Sovyetler'in Berlin görüşmeleri ve sonrasındaki Boğazlarla ilgili talepleri Hitler'in Ruslarla olan işbirliğini bitirmeyi düşünmeye başlamasına neden olmuştu. Çünkü Almanya da Boğazları kimseyle paylaşmak istemiyordu. Türkiye üzerine Alman-Rus pazarlıkları sürerken, bir taraftan da Almanlar Türkiye ile görüşüyor ve Türkiye'ye garanti verebileceklerini söylüyor ama bunu bir türlü yazılı olarak vermiyorlardı. Bunun üzerine Türkiye Almanya'yı Montrö Sözleşmesine imzacı olarak katılmaya çağırırdı. Böylece kendisini ve Boğazları güvenceye almak istiyordu. Fakat Boğazların kontrolünü tamamen elde etmekte gözü olan Almanya, Boğazlar sorununun çözümünü barış zamanına bırakmak istediğini bildiriyordu. Bir taraftan Rus, diğer taraftan Alman baskısından bunalan Türkiye, Menemencioğlu'nun ağzından Von Papen'e Almanya'nın Boğazları Ruslara vermemesi gerektiğini söylüyordu.<sup>43</sup> Ancak savaş içinde dengeler değiştikçe Türkiye'ye karşı tavrı da değişen

---

<sup>41</sup> Oran, B., a.g.k., ss.504-507.

<sup>42</sup> İnan, Y., a.g.k., ss.96-97.

<sup>43</sup> Oran, B., a.g.k., ss.433-434.

Rusya, Almanların ve Japonların mağlup olacağının anlaşılması ve savaşta sona yaklaşılması üzerine galip Devlet olmanın güç ve güveniyle hareket etmeye başlamıştı. Ayrıca Yalta ve Potsdam Konferanslarında ABD ve İngiltere'nin Boğazlarla ilgili Sovyet isteklerine ılımlı yaklaşması ve Potsdam kararları gereği Kasım 1945 tarihinde bu iki ülkenin Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi ve günün koşullarına uydurulması gerektiğini vurgulayan notalarını Türkiye'ye vermesinden de destek bulan Sovyet Rusya, Ağustos ve Eylül 1946 tarihlerinde Türkiye'ye Boğazlar konusunda ağır talepler içeren iki nota verdi.

Türkiye, bu notalara direnmekle ve egemenliğine aykırı bulduğunu belirtmekle birlikte savaşın başından beri işbirliği içinde olduğu İngiltere ve dünya arenasında Büyük Devlet olarak boy göstermeye başlamış ABD'ni Rus baskısına karşı denge unsuru olarak kullanmayı düşünmüştür. Ancak her iki Devlet de hem galip devletler arasındaki görüşmelerde kendi çıkarlarını en üst seviyede korumak, hem de Sovyetler Birliğini kaybetmemek ve karşılıklarına almamak adına Türkiye'ye yeterli desteği vermemiş, Rus isteklerine net bir tavırla karşı çıkmamış ve konuyu daha sonra görüşmeyi isteyen tekliflerle oyalama politikası izlemeyi tercih etmişlerdir. Aradığı desteği bulamayan ve kendini yalnız hisseden Türkiye, üstüne bir de Montrö Sözleşmesini günün koşullarına uydurmayı teklif eden Amerikan ve İngiliz notalarından sonra gelen birinci Rus notasının beş isteginden üçünü toplanacak bir konferansta görüşmeye hazır olduğunu bildirmek zorunda kalmıştır. Bu istekler; Boğazların, bütün ülkelerin ticaret gemilerine ve Karadeniz Ülkelerinin savaş gemilerine açık olmasını, Karadeniz Dışı Devletlerin savaş gemilerine ise kapalı olmasını içeriyordu. Reddedilen iki talep ise ; Sözleşmeyi tadil konusunu sadece Karadeniz Devletleriyle yapmak ve Boğazları Ruslarla ortak savunmak şeklinde Türkiye'nin genel menfaatine, güvenlik ve egemenliğine aykırı olan talepler idi. Türkiye, ilk üç maddeyi görüşmeyi kabul etmekle bir bakıma, daha ağır olan diğer iki maddeyi kabul etmemek için taviz veriyor ve Rus baskısını azaltmayı düşünüyordu. Diğer yandan da bu maddelerin görüşülmesine taraftar olan ABD'ni kendi yanında tutmaya çalışıyordu. Temmuz 1945'te toplanan Potsdam Konferansındaki Boğazlar hakkındaki görüşmeler ve Truman'ın, Boğazlar hakkında yapılacak bir düzenlemeye ABD'nin de katılması gerektiğini açıklamasının hemen ardından Ağustos 1945'te Türkiye, ABD ve İngiltere'ye birer tebliğ göndermiştir. Tebliğde; Türkiye'nin egemenliğine ve güvenliğine zarar vermemesi, tavsiye edilen değişikliğin Türk-Rus ilişkilerinde yumuşama ve barış ortamı sağlaması koşuluyla, Boğazlar bölgesinde barışın ve geçiş serbestisinin sağlanması konusuna Amerikan garantisinin eklenmesinin kabul edileceği bildirilmiştir. Bu şekilde Türkiye, Sovyet baskısına karşı İngiltere'nin yanına ABD'ni de eklemeyi, kabulü imkansız

Sovyet taleplerini mümkün mertebe geri çekmek zorunda bırakmayı umuyordu.<sup>44</sup> Bu bildirimden üç ay sonra 2 Kasım 1945 tarihinde ABD, Potsdam Konferansında savunduğu görüşleri resmileştirerek bir nota ile Türkiye'ye bildiriyordu.

Nihayet Boğazlar Sözleşmesiyle ilgili bir değişiklik yapmak üzere Konferans toplama fikri geliştirerek, bir miktar Sovyet isteklerini tatmin edip hafifletmeyi ve bunu yaparken de dostluğunu korumayı düşünen ABD, Sovyetler Birliğinin Türkiye'ye verdiği birinci notadaki inanılmaz istekler karşısında durumun vahametinin farkına varmış ve Türkiye'den önce 19 Ağustos 1946 tarihinde notayı yanıtlayıp, Boğazları savunmanın Türkiye'nin egemenlik konusu olduğunu belirtmiş ve Sözleşmede değişikliği sadece Karadeniz Devletlerinin yapmasına karşı çıkarak Türkiye'ye destek vermiştir. Daha önce de ifade edildiği şekilde Rusya, Türkiye'ye ikinci notasının örneğini ABD ve İngiltere'ye göndermediği halde 24 Eylül 1946 tarihli bu notayı, yine Türkiye'den önce 9 Ekim 1946 tarihinde hem ABD hem İngiltere, artık bu istek ve yazışmaların bitmesi gerektiği içeriğiyle yanıtlamışlardır. Türkiye de aldığı bu güç ve destekle ikinci Sovyet notasına verdiği cevapta, ABD'nin Sözleşmeye imzacı olarak katılmasını teklif etmiştir. Bugüne kadar giderek isteklerinin dozunu arttırmış olan Sovyetler Birliği bu notalardan sonra daha fazlasına cesaret edememiş ve 1947 yılında ABD'ye, Türkiye'ye saldırmayacağına dair garanti vermiştir.

## **2. SOĞUK SAVAŞ DÖNEMİ**

### **2.1. Sovyet İstek ve Baskıları Sonucu Türkiye'nin Batı ile Yakınlaşması**

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Sovyetler Birliğinin Türkiye üzerindeki baskısı ve Boğazlarla ilgili kabulü imkansız talepleri, Türkiye'nin ekonomik ve askeri açıdan günümüzle kıyaslandığında çok daha güçsüz bir durumda olmasına rağmen etkili ve dengeli bir politikayla ve yara almadan aşılabılmıştır. Öyle ki; Boğazları elde etmek ve kendi lehine kullanabilmek için güçlü devletlerce sürekli kendi yanında savaşa girmeye zorlanan Türkiye, savaşın başında Almanya'ya, savaşın sonunda da Rusya'ya direnebilmiştir. Hatta savaş öncesi Rus isteklerini Almanya ile yakınlaşarak ve Rusların Türkiye'den taleplerinden vazgeçtiğini bildirmesini sağlayarak, Almanya'yı Montrö Sözleşmesini imzalamaya davet ederek, savaş sonrasında da artan Rus isteklerini bu kez İngiltere ve ABD ile ilişkilerini arttırarak ve ABD'yi Montrö Sözleşmesine katılmaya davet ederek dengelemeyi başarmıştır. Türkiye aynı denge diplomasisini Lozan görüşmeleri sırasında da Rusya'yı görüşmelere davet etmek suretiyle uygulamış, bir

---

<sup>44</sup> Erkin, F.C., a.g.k., s.270.



Karadeniz Devleti olan Sovyetlerin, diğer devletlerin aşırı isteklerini dengeleyeceğini düşünmüştür. Ancak Türkiye'nin Lozan temsilcilerinden birisi olan Dr. Rıza Nur, İsmet Paşanın Sovyetlerin görüşmelere katılması konusundaki ısrarına karşı çıkmış, Sovyetlerin bize faydadan çok zararı olduğunu söylemiştir.<sup>45</sup> Sonunda, 1945 ve 1946 yıllarındaki yoğun görüşme ve nota teatilerinin ardından Sovyetler Birliği bir kere daha Türkiye ve Boğazlarla ilgili taleplerinden vazgeçmek zorunda kalmıştır. Böylece bir savaş sonrası imzaladığı Lozan Sözleşmesinin kendi egemenliğiyle çelişen maddelerini tamamen diplomasi yoluyla 13 yıl sonra değiştirmeyi başaran Türkiye, İkinci Dünya Savaşı yıllarında da bütün baskı ve zorlamalara rağmen yine etkili diplomasi yöntemleriyle hem savaşa girmemiş, hem de Boğazlar Sözleşmesinin değiştirilmesi konusundaki çabalara rağmen, Sözleşmeyi tarafsız uygulamasının da etkisiyle bu girişimlerin hayata geçmesine engel olabilmıştır.

Türkiye, Sovyetler Birliği'nin batıya ve güneye tek çıkış yolu olan, güvenlik ve ticaretinin hayati bir parçası olarak gördüğü Boğazlar konusunda; İkinci Dünya Savaşı sırasındaki kötü tecrübeye ilave olarak, Karadeniz'e çıkışından bu yana 160 yıldır devam eden ilgisinin bundan sonra da devam edeceğini düşünmektedir. Türkiye, Sovyet tehdidine karşılık kendini daha çok güvende hissedeceği ABD ve Batı'ya yaklaşmayı milli çıkarlarına daha uygun bulmuştur. ABD'nin ikinci Sovyet notasına ikaz gibi yanıtının ardından Sovyetlerin 1947 yılında, Türkiye'ye saldırmama garantisini ABD'ye vermesi ve 1948 yılında Türkiye'nin Marshall Planına dahil olmasıyla, Batıyla olan işbirliği ve bütünleşme süreci hız kazanmıştır. “Ancak bu işbirliğinden ve Marshall yardımından rahatsız olan Sovyetler Birliği, diğer yandan da Türkiye'nin NATO'ya girme çabalarından tedirgin olmuş ve bu girişimleri 3 Kasım 1951 tarihinde Türkiye'ye verdiği bir notayla kınamıştı. NATO'ya üye olması durumunda, örgütün saldırgan amaçlarına alet olacağını ve bunun sonuçlarına da katlanması gerekeceğini bir tehdit üslubuyla bildirmişti. SSCB'nin görüşü; NATO'ya uzak ama Sovyetlere komşu ülkenin katılımı şeklindeydi. Türkiye, bu notaya 12 Kasım 1951'de yanıt verip NATO'nun savunma amaçlı bir kuruluş olduğunu belirttikten sonra Şubat 1952'de örgüte katılarak Norveç'ten sonra Sovyetlere komşu ikinci NATO üyesi oldu. SSCB açısından bakıldığında; Türkiye ve Boğazlarla ilgili aşırı istekleri sonucunda Türkiye'yi Batıya iten Sovyet politikaları başarısızlıkla sonuçlanmıştır.”<sup>46</sup> Türkiye açısından ise, kendisini daha güvende hissedeceği bir blok içinde yer alarak güvenlik katkısının yanında, ilerleyen yıllarda ekonomik ve demokratik

<sup>45</sup> Nur, R., Grew, J.C., a.g.k., s.97.

<sup>46</sup> Oran, B., a.g.k., 506-508.

gelişimini de sağlamasına katkı yapacak ilişkilerin gelişmesine ve her yönüyle Batıyla bütünleşmeyi sağlayacak bir sürecin başlamasına neden olan başarılı bir denge politikasının uygulandığı dönem olarak adlandırmak yanlış olmayacaktır.

## **2.2. Japonya'nın Montreux (Montrö) Sözleşmesi'nden Çekilmesi**

ABD, Potsdam Konferansında alınan kararlar gereği 2 Kasım 1945 tarihinde Türkiye'ye verdiği ve Montrö Sözleşmesini günün şartlarına uydurmak gerekçesiyle bir Konferans toplanmasını isteyen içerikteki notasında, Japonya'nın İmzacı Devletler statüsünden çıkarılmasını da istiyordu. Türkiye, 6 Aralık 1945 tarihinde ABD notasına verdiği cevapta, notanın içeriğini benimsediğini bildiriyor, 18 Ekim 1946 tarihinde ikinci Rus notasına cevap olarak gönderdiği notada; Japonya hariç olmak üzere imzacı Devletler ve ABD'nin de dahil olmasıyla toplanacak bir konferansa katılmaya hazır olduğunu belirtiyor ve bu notanın bir suretini Akit Devletler ve ABD'ne gönderdiği halde Japonya'ya göndermiyordu. Bu şekilde davranarak ABD notasındaki Japonya ile ilgili isteği bir anlamda yerine getirmiş oluyordu.

Aslında fiili anlamda Montrö Sözleşmesindeki ilk değişiklik de Japonya'nın imzacı devletler arasından çıkmasıdır. Japonya 8 Eylül 1951 tarihli Barış Anlaşmasının 8. maddesiyle, Montrö Sözleşmesine imzacı olmasından kaynaklanan bütün hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir. Ancak bu vazgeçme, Sözleşmenin III. Ekindeki Japonya'ya ait yaşını doldurmuş üç okul gemisinin Boğazları birlikte ziyaret etme hakkıyla sınırlı değilse, Sözleşmenin değiştirilmesi ve fesih koşullarını içeren 28. ve 29. maddelerle ilgili oy hakkının kaybedilmesi olarak değerlendirilebilir. Savaş öncesi değişiklik isteklerinin çoğunda da bu konu Japonya'nın düşman cephede yer alması nedeniyle dile getirilmiştir. Montrö Sözleşme metninde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır fakat bugün Japonya "Yüksek Akit Taraflar" arasında değildir.<sup>47</sup> Böylece Birinci dünya Savaşının Galip Devleti olarak Lozan Barış Anlaşmasını imzalayan Japonya, bu sıfatla 1936 yılında Lozan'da değişiklik yapan Montrö Sözleşmesine de imzacı olmuş ancak İkinci Dünya Savaşının mağlup Devletleri arasında yer alınca Montrö Sözleşmesinden çekilmek zorunda kalmıştır. Daha önce de belirtildiği gibi, Türkiye'ye Kasım 1945'te verdiği notada, ABD, Japonya'nın İmzacı Devletler arasından çıkarılmasını istemiş, Türkiye de bu isteğe uyarak notalarını bütün İmzacı Devletlere gönderdiği halde Japonya'ya göndermemeye başlamış, toplanacak bir konferansa da Japonya'nın çağrılmamasını istemiştir. Eylül 1951 tarihinde

---

<sup>47</sup> Toluner, S., "Montreux Konvansiyonu'nun Feshi Ve Değiştirme Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler" Çetingil Ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.1078.

Japonya, Sözleşmeden doğan haklarından feragat ettiğini bildirmiş ancak Sözleşmenin kendisinde, prosedürün emrettiği değişiklik yapılmadığından bu Sözleşmeden çekilme kararının ucu açık kalmıştır. Türkiye o günden sonra ve bugün de Sözleşme gereği her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde Akit Ülkelere, Karadeniz'deki Donanma durumlarıyla ilgili yapması gereken bildirimi ve Sözleşme ile ilgili diğer bildirimleri Japonya'ya yapmamaktadır. 1951 yılından hatta 1945 yılından itibaren Akit Devlet sayılmayarak kendisine bildirim yapılmayan Japonya, bu duruma itiraz etmemiştir. Böylelikle Sözleşme metninde İmzacı Devletler arasından çıkarıldığı belirtilmemiş olsa da geçen 57 yılda oluşan teamül sonrasında Japonya'nın kendisini tekrar Akit Devlet olarak ilan etmesi ve Sözleşme üzerinde hak iddia etmesinin gündeme gelebileceği düşünülmemektedir.

### **2.3. Türkiye'nin NATO'ya Girişiyle Sovyetler'in İsteklerinden Vazgeçmesi**

SSCB, Türkiye'nin NATO'ya katılma girişimini, kendi güvenliği açısından tehlikeli bularak ve Boğazlar üzerinde eskisi kadar kolay hak iddia edemeyeceğini düşünerek kınamış, NATO'nun saldırgan amaçlarına alet olacağını, bunun sonuçlarına katlanması gerektiği tehdidiyle Türkiye'ye nota vermiştir. Ancak Türkiye, İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında ABD, Avrupa Ülkeleri ve BM ile ilişkilerini geliştirerek 1952 yılında NATO'ya girmiş ve Batı Bloku'na dahil olmuştur.

Türkiye'nin NATO'ya girmesi, Boğazların NATO'ya dahil bir Devletin kontrolünde olması sonucunu doğurmuş, Örgütün Akdeniz ve Ortadoğu savunmasını kolaylaştırmıştır. Ayrıca Türkiye'nin NATO ve ABD ile ortak olması, ikinci Sovyet notasına ABD ve İngiltere'nin karşı çıkması ve Türkiye'ye Marshall yardımı sonrası azalmaya başlayan Sovyet baskısının ortadan kalkmasına neden olmuştur. Türkiye'nin NATO'ya katılması iki önemli sonuç doğurmuştur. Birincisi Türkiye ve Boğazlar üzerindeki Sovyet baskısının sona ermesidir. Çünkü Sovyetler Birliği, Boğazlara karşı yeni bir girişim başlattığında hem siyasi olarak ABD ve Batı Blokunu, hem de askeri güç olarak NATO'yu karşısında bulacağını bilmektedir. İkincisi ise, NATO Ülkeleri de, Türkiye'yi Sovyet Blokuna karşı bu bölgedeki NATO ileri karakolu olarak görmekte, olası bir gerginlik döneminde Türkiye'nin Sözleşmeden kaynaklanan yetkiyle, kendisini savaş tehlikesi karşısında hissedip Boğazları NATO lehine dilediği gibi kullanma hakkını elde edeceklerini düşünmekteydi.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., ss.52-53.

ABD'nin 1946 yılındaki cevabi notasıyla azalmaya başlayan Rus baskısı, her ne kadar Sovyetlerin, Türkiye'nin NATO'ya girme çabaları karşısındaki sert notası ile sekteye uğrasa da bu kısa sürmüş ve Türkiye'nin NATO üyeliği karşısında yapacak bir şeyi kalmayan Sovyetler Birliği geri adım atmak zorunda kalmıştır. Sovyetler Birliği, ilişkileri iyileştirme isteğini, açık olarak Türkiye'den hiçbir toprak isteği bulunmadığını, isteklerin Gürcistan ve Ermenistan'dan kaynaklandığını ve bunu düzeltmek istediğini, Boğazlar konusunda görüşünü gözden geçirdiğini bir notayla dile getirmiştir. Stalin'in ölümünden sonra 1953 yılında bütün taleplerinden vazgeçtiklerini açıklamaları,<sup>49</sup> yüzlerce yıllık Boğaz emellerinden bir anda vazgeçemeyeceklerini düşündürse de, bu geri adımın resmileşen yönünü oluşturmuştur. Türkiye'den toprak talebinden 30 Mayıs 1953 tarihinde vazgeçtiğini açıklayan Sovyetler Birliği Hükümeti, Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi ve Boğazların ortak savunulması konusundaki önceden savunduğu fikirlerin değiştiğini bildirmiş ancak Boğazlarla ilgili taleplerinden vazgeçip vazgeçmediklerini açıklamamıştır. Sovyetler Birliğinin Türkiye'ye karşı hiçbir toprak talebi iddiasında olmadığını beyan eden notasına karşı Türkiye, 18 Temmuz 1953 tarihinde verdiği cevapta, Boğazların Montrö Sözleşmesi ile düzenlendiğini hatırlatmakla yetinmiştir. Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov'un Şubat 1954'te Yüksek Sovyet Şurasında Türkiye'ye karşı dostluk mesajları vermesi de, Sovyetlerin politikasının gerçekten değiştiği hususunda duyulan kuşkuvarın bir süre daha devam etmesini engellemeye yetmemiştir. Sovyetlerin daha sonraki yıllarda da dostluk açıklamaları devam etmiş ancak ilişkilerin normalleşmesi 1963-1964 yıllarını bulmuştur.<sup>50</sup> Böylece Türkiye, Sovyetlerden kaynaklanan baskı ve korkuyu uzun sürede de olsa NATO ve Batı ile olan işbirliği sayesinde atabilmiş, bir soğuk savaş dönemine girilmiş olsa da Sovyetlerle daha eşit ve dengeli ilişkiler kurabilmiştir. Bunun sonucu olarak da hem İkinci Dünya Savaşından hem de savaş sonrası belirsizlik döneminden yara almadan, Sözleşmenin tadil edilmesini engelleyerek ve Boğazlar üzerindeki egemenliğini koruyarak çıkmıştır.

#### **2.4. 1953-1991 Arasında Boğazlardan Geçiş Sorun olan ABD ve Rus Gemileri**

Boğazlar tarih boyunca, ticari öneminin yanında özellikle Türkiye ve Karadeniz Devletleri için güvenlik açısından daha da büyük bir öneme sahip olmuş, bu değer nedeniyle ki, Montrö Konferansı toplanmış ve yeni bir Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Boğazlardan geçen gemiler, bölgede çıkarı olan Devletler tarafından dikkatle takip edilmiş ve bazı gemilerin geçişi tartışmalara ve notaların verilmesine neden

<sup>49</sup> Oran, B., a.g.k., ss.507, 512.

<sup>50</sup> Komisyon (M. Gönübol ve Diğerleri), a.g.k., ss.529-555.

olmuştur. Buradaki ana nokta, uçak gemileriyle ilgilidir. Montrö Sözleşmesinin 14.maddesinde Boğazlardan geçebilecek azami tonaj 15.000 tondur. Ancak Karadeniz’e sahildar Devletlerin savaş gemilerinin geçişini düzenleyen 11.madde, 14.maddeye atıf yaparak kıyıdaş Devletlerin 15.000 tondan daha büyük tonajdaki savaş gemilerini Boğazlardan birer birer geçirebileceklerini belirtmektedir. 11. madde, Karadeniz’de sahili olan Devletlere 15.000 tondan yüksek tonajda hattı harp gemilerini Boğazlardan geçirmek iznini verirken, hem gemi sınıfı hem de tonaj bakımından bir istisna getiriyordu.<sup>51</sup> Karadeniz Devletlerinin güvenliği ilkesinin göstergesi ise, barış zamanında bu ülkelerin savaş gemilerinin Boğazlardan her zaman ve tonilatoları ne olursa olsun geçebilmeleriydi.<sup>52</sup> Bu görüşlerin aksini iddia eden şu görüşlere göre ise, kıyıdaş Devletler de uçak gemilerini Boğazlardan geçiremezler: 11 ve 12. maddeler uçak gemilerine ilişkin bir düzenleme içermediğinden, Karadeniz’e kıyıdaş Devletlerin uçak gemilerinin de Boğazlardan geçmesi yasaktır.<sup>53</sup> Karadeniz’e kıyısı bulunan Devletlerin uçak gemilerinin de Boğazdan geçmesini yasaklayan Sözleşme, anılan Devletlere ait denizaltıların ise bazı istisnai durumlarda gündüz ve satıhtan seyrederek Boğazlardan tek başına geçmelerine müsaade etmiştir.<sup>54</sup> Montrö Sözleşmesinin 11 ve 14. maddelerine tekrar bakacak olursak; Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin Boğazlardan geçirebileceği azami tonajı 14. madde 15.000 ton ile sınırlandırmış iken, 11. maddede kıyıdaş Devletlerin hattı harp gemileri için böyle bir sınırlandırma olmadığı görülmektedir. Ancak Sözleşmenin ekinde bulunan Lahika II’de gemi sınıfları belirtilmiş , hattı harp gemileri uçak gemisi sınıfında sayılmayıp, uçak gemileri ayrı bir sınıf olarak, hattı harp gemileri ayrı sınıf olarak tanımlanmıştır. Böylece 11. maddede de uçak gemisi ibaresi bulunmadığından Boğazlardan Karadeniz’e kıyıdaş olsun veya olmasın uçak gemilerinin geçmesi yasaktır.

Boğazlardan uçak gemisi geçememesi, hem ABD hem de Sovyetler Birliği için sıkıntı olmuş, her iki ülke de kendi gemisini geçirmek ama diğer ülkenin gemisinin geçişine engel olmak amacıyla Türkiye’ye bazen baskı yapmak istemiş, bazen de kendilerine yardımcı olmasını istemişlerdir. Bu konuda her iki ülkenin gözü de diğerinin üzerinde olmuş, daha önce de ifade edildiği şekilde bazı geçişlerin tartışma ve protestolara neden oluşu, Boğazlar tarihi içinde sürekli yaşanmıştır. Sovyetler Birliği 24 Eylül 1946 tarihli ikinci notasında; birinci notasında dile getirdiği 1941-1942 ve 1944 yıllarında kendisine göre Montrö Sözleşmesini ihlal eden geçişleri işaret ederek, bu gemilerin

---

<sup>51</sup> Erkin, F.C., a.g.k., s.106.

<sup>52</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1995, a.g.k., s.171.

<sup>53</sup> Oran, B., a.g.k., s.378.

<sup>54</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., s.138.

Karadeniz’de kendi aleyhinde faaliyet gösterdiğini ve Türkiye’nin bunu hep yaptığını ima edip 1914’te Goben ve Breslav isimli Alman gemilerinin Boğazları geçerek Rusya’ya saldırdığının unutulmadığını<sup>55</sup> belirtmiştir. Öyle ki; Birinci Dünya Savaşı esnasında Osmanlıya sığınan bahsi geçen gemiler, Türk Bayrağı çekmiş ancak buna rağmen Ege’ye çıkışlarında İtilaf Devletlerince, Karadeniz’e çıkışlarında Rusya tarafından vurulacağı konusunda tehdit edilmiş ve sonunda Karadeniz’e çıkışında da Rusya’nın müdahalesiyle karşılaşmışlardır.<sup>56</sup> Bu olayda Boğazların ve bu gemilerin bir ülkenin kaderini nasıl etkilediğini ve savaşa girişine neden olduğunu açıkça göstermiştir. Tüm bu nedenler ve tarihi olaylar ışığında, 21. yüzyıla yaklaştıkça da önemli savaş araçları olan uçak gemilerinin geçiş istekleri bütün taraflarca izlenmeye devam edilmektedir.

Uçak gemilerinin geçme girişimleri, Montrö Sözleşmesini ihlal girişimi anlamını da taşıdığı için birbirini izleyen iki kutup ülkelerini ilgilendirdiği kadar, Montrö Sözleşmesini uygulama sorumluluğu ve kendi güvenliği de söz konusu olan Türkiye’yi de yakından ilgilendirmekte ve Sözleşmeyi tadil isteklerini gündeme getirebilmektedir. Soğuk savaş döneminde meydana gelen bazı önemli ve tartışmalı geçişlere değinmekte fayda görülmektedir. SSCB, Türkiye’den her hangi bir talebi olmadığını, iyi komşuluk ilişkilerini geliştirmek istediğini bildiren notasından çok kısa bir süre sonra Boğazlar Sözleşmesinin uygulanmasından kaynaklanan rahatsızlığını konu edip 20 Temmuz 1953’te Türkiye’ye yeni bir nota vererek, Boğazlardaki ABD ve İngiliz savaş gemilerinin sayısının artmasından şikayet etmiş<sup>57</sup> ve “Türk Hükümeti, NATO’yu memnun etmek için Sözleşme ile ilgili haklarını suistimal etmiyor mu? Bu ziyaretlerin Türkiye’nin komşuları ve bilhassa Sovyetler Birliği ile olan münasebetlerinin inkişafına yardım etmediği muhakkaktır...”<sup>58</sup> şeklindeki görüşlerini her ortamda dile getirmeye başlamıştır. ABD’nin Karadeniz’deki açık denizler haklarını teyit etmek için her altı ayda bir gerçekleştirdiği geçişler arasında, Aralık 1968 tarihinde Altıncı Filoya bağlı Dyess ve Turner adlı destroyerlerin Boğazlardan Karadeniz’e geçmesi çeşitli tartışmalara, Sovyetler Birliği’nin tepkisine ve Türkiye’de de öğrenci gösterilerine sebep olmuştur. Gemiler hafif su üstü gemisi olup topları da Sözleşmedeki azami sınır olan 203mm.yi aşmamakla birlikte Dyess’te bulunan sekiz adet

---

<sup>55</sup> Bilisel, C., a.g.k., s.84.

<sup>56</sup> Cemil, M., Lozan, Birinci Cilt, İstanbul, 1933, s.176.

<sup>57</sup> Oran, B., a.g.k., s.513.

<sup>58</sup> Komisyon (M.Gönlübol ve Diğerleri), a.g.k., s.454.

305mm.lik denizaltı savar roketatar<sup>59</sup>, Sovyetler Birliği tarafından gemilerin nükleer başlık taşıdığı iddiasıyla 9 Aralık 1968 günü Türkiye'nin protesto edilmesine<sup>60</sup> yol açmıştır.

Gemilerin geçişiyle ilgili diğer bir tartışma bu kez, 1976 yılındaki Kiev ve Minsk ile 1991 yılındaki Amiral Kuznetsov isimli Rus gemilerinin geçişi sırasında yaşanmıştır. Sözleşme gereği gemilerin geçişinden önce, Türkiye'ye gemiyle ilgili yapılan beyan esas alındığından ve bu beyan imzacı tüm Devletlere bildirildiğinden, SSCB'nin Kiev gemisinin 18 Temmuz 1976'daki geçişiyle ilgili yaptığı beyandaki “denizaltı savar kruvazör” tanımlamasına itibar edilerek geminin geçişine izin verilmiştir. Batılı ülkeler ise bu gemi için “uçak gemisi” nitelemesi yapmışlardır. Hatta geminin geçişinden önce Şubat 1974 tarihinde NATO bir açıklama yaparak Kiev ve Minsk adlı gemilerin uçak gemisi olduğunu ve Türkiye'nin bu gemilere Boğazlardan geçiş için izin vermemesi gerektiğini belirtmiştir. Bugün RF (Rusya Federasyonu) donanmasında dört adet Kiev sınıfı gemi olduğu, bu gemilerin iniş/kalkışa elverişli güvertesi olduğu, uçak/helikopter barındırdığından uçak gemisi niyetiyle yapılmış oldukları, ancak onları denizaltı savar kruvazör sınıfına sokabilecek denizaltı savunma silahları ve konvansiyonel silahlara da sahip oldukları bilinmektedir. Uçak gemisi mi yoksa ağır kruvazör mü şeklinde tartışma yaratan ve 1981 yılında Karadeniz'deki Nikolay Tersanesinde yapımına başlanmış olan diğer gemi Amiral Kuznetsov için, Sovyetler Birliğinin gemi sınıfını “uçak taşıyan muharebe kruvazörü” olarak bildirmesi sonucunda 2 Aralık 1991'de geminin Boğazlardan geçişine izin verilmiştir.<sup>61</sup> ABD ve NATO'nun Sovyet gemilerinin geçişinin Sözleşmeye aykırılığı konundaki itirazlarına rağmen yapılan ön bildirimler Akit Devletlere bildirilmiş ancak ilgili Devletlerin Sözleşmenin ihlal edildiğine dair resmi bir girişimleri olmamıştır. Diğer yandan uzun yıllar SSCB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yapmış olan SG-Gorshkov'un Kiev gemisinin sınıfıyla ilgili yapılan tartışmalar konusunda, “Sovyetler, Türk Boğazlarından uçak gemilerinin geçişini yasaklayan Montreux Sözleşmesini bazı yorumlar ile tuzağa düşürmek istemiştir.”<sup>62</sup> şeklinde dile getirdiği düşünce çok ilginçtir. Türkiye'nin çeşitli zamanlarda Sözleşmenin uygulanmasıyla ilgili tartışmalar konusundaki tavrı, gerçeği aramaktan çok, politik ortamı ve denge politikasını gözeterek bir karara varıldığını ve bunun Sözleşmenin çok açık olmayan maddelerinin yorumlanması suretiyle

---

<sup>59</sup> Toluner, S., a.g.m., s.1075.

<sup>60</sup> İnan, Y., a.g.k., s.111.

<sup>61</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, ss.55-58.

<sup>62</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1999, a.g.k., s.57.

yapıldığını düşündürmektedir. Çünkü Soğuk Savaş döneminde de Türkiye, bir taraftan Batı Bloku'nun üyesi ama aynı zamanda Sovyetler Birliği'nin de komşusudur.

### **3. VARŞOVA PAKTININ ÇÖKÜŞÜNDEN GÜNÜMÜZE KADAR OLAN DÖNEMDE SÖZLEŞMEYE ETKİ EDEBİLECEK ÖNEMLİ OLAYLAR**

#### **3.1. Sovyetler Birliği (SSCB)'nin Dağılmasının Sözleşmeye Etkileri**

##### **3.1.1. Sovyetler'in Karadeniz Donanmasındaki Azalmanın Etkisi**

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Ukrayna ve Gürcistan'ın Karadeniz'de ayrı birer Devlet olarak ortaya çıkmasıyla Kıyıdaş Devlet sayısı artmıştır. Bu durum, Karadeniz Devletlerinin güvenliğini esas alan Montrö Sözleşmesini doğrudan ilgilendirmektedir. Ayrıca bu yeni Devletlerin ortaya çıkışı askeri bir paylaşımı daha doğrusu Sözleşme açısından önem ifade eden Sovyetler Birliğinin Karadeniz Donanmasının paylaşımını da gündeme getirmiştir. Sözleşmenin 18.maddesine göre, imza tarihinde Karadeniz'in en büyük donanmasına sahip devletin gücü esas alınmıştır ve bu güce göre kıyıdaş olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabileceği toplam tonaj 30.000 tondur. Eğer en güçlü donanmanın kuvveti zaman içinde 10.000 ton veya daha fazla artarsa 30.000 tonluk sınır da aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona kadar yükselebilecektir. Ayrıca kıyıdaş olmayan devletlerin bulundurabilecekleri toplam tonajın en fazla 2/3'ü bir devlete ait olabilecektir. Bu madde nedeniyle Karadeniz'deki en güçlü donanmanın miktarındaki artış veya azalış, Sözleşmeyi imzalayan ülkelerin yanında, başta ABD olmak üzere Karadeniz'de donanma bulundurmak isteyen bütün ülkeleri etkilemektedir. Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla birlikte Rusya'nın, Birlik üyesi eski devletleri 1993 yılı sonuna kadar çatısı altında toplamayı başardığı yeni B.D.T. (Bağımsız Devletler Topluluğu)'nun askeri gücü, bozuk ekonomik durumdan fazlaca etkilenmiş ve paylaşım konusunda da doğal olarak anlaşmazlıklar çıkmıştır. 1992'de başlayan görüşmelerdeki anlaşmazlıkların en önemlisi Karadeniz Donanmasının paylaşımı konusunda çıkmış ve paylaşım 1995 tarihine kadar ertelenmiştir.<sup>63</sup> Ukrayna'da bulunan SSCB'ye ait nükleer silahların SSCB'ye nakli, Kırım'ın statüsü, ana üs Sivastopol'un durumu, Ukrayna'daki tersaneler ve Karadeniz Donanması gibi ortak varlıkların bölünmesi paylaşımı zorlaştırmış ve geciktirmiştir. Donanma paylaşımını öngören anlaşma 28-31 Mayıs 1997 tarihinde Kiev'de RF ve Ukrayna Başbakanları arasında imzalanmıştır. 1991'den önce SSCB'nin Karadeniz Donanması; 86 su üstü gemisi, 64 bot, 12 denizaltı, 348 uçak ve 162 helikopterden oluşurken, 1997 yılında iki donanmanın birbirinden

---

<sup>63</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1993, a.g.k., s.65



ayrılması ve eski gemilerin hurdaya ayrılmasının da etkisiyle RF'nun Karadeniz Donanması, 52 su üstü gemisi, 12 bot , 4 denizaltı, 14 uçağa düşmüştür. Giderek azalan sayı 2000 yılında, 32 su üstü gemisi, 2 denizaltı, 10 bot ve 30 uçaktır.<sup>64</sup> Aslında %50-%50 olarak paylaşılması gereken Karadeniz Donanması, Ukrayna'nın Rusya Federasyonu'na olan borçları nedeniyle %82'si RF'na, %18'i Ukrayna'ya olacak şekilde paylaştırılmıştır.<sup>65</sup>

Böylece Sözleşmeye göre, kıyıdaş olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri tonaj hesabına etki edecek Karadeniz'de bulunan en büyük donanma tonajı da değişmiş olmaktadır. Montrö Sözleşmesinin yürürlüğe girdiği 1936 yılında Karadeniz'deki en büyük donanma olan Sovyet donanmasının toplam ağırlığı 60.000 ton<sup>66</sup> kıyıdaş olmayan devletlerin bulundurabileceği toplam tonaj da 30.000 ton idi. Ocak 1992 itibariyle SSCB'nin Karadeniz Donanmasının büyüklüğü 105.000 ton olduğundan, 30.000 tonluk tonaj da 45.000 tona çıkmıştır. Sözleşme gereği 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde yapılan bildirimlere göre, Temmuz 2005 ve Ocak 2006 tarihlerinde RF Karadeniz Donanması 73.500 ton<sup>67</sup> olarak bildirilmiştir. Buna göre, Karadeniz dışı devletlerin toplam tonajının 43.500, tek başına bir ülkenin bulundurabileceği en fazla tonajın ise 29.000 ton olması gerekmektedir.<sup>68</sup> Hem Karadeniz'deki en büyük donanma olan Sovyet Donanmasındaki hem de buna bağlı olarak kıyıdaş olmayan devletlerin bulundurabilecekleri tonajdaki azalmanın Türkiye'nin çıkarına olduğu aşıkardır. Çünkü Sovyetlerin dağılmasından sonra bölgede baş gösteren başta ekonomik ve siyasal sorunlar nedeniyle, eskiyen ve yenilenemeyen Rus Donanmasına karşılık, hem ekonomisini hem de donanmasını yenileyip geliştiren Türkiye, Karadeniz'de dengeyi sağlamaya başlamıştır. Hatta daha sonraki bölümlerde de inceleneceği üzere, Türkiye Karadeniz'de inisiyatif olarak, tek başına Karadeniz'deki güvenlik ihlallerine karşı önlem olmak üzere bir Görev Kuvveti oluşturmuştur.

### **3.1.2. SSCB ve Yugoslavya Sonrası Yeni Ülkelerin Halefiyet Meselesi**

Sovyetler Birliğinin 1980'li yıllardan itibaren globalleşen dünyadaki hızlı ekonomik ve sosyal değişime ayak uydurmakta zorlanması ve ABD ile olan rekabetinde geri düşmeye başlamasıyla birlikte siyasi olarak da Doğu Bloku Ülkelerini bir arada tutamama tehikesi baş göstermiş ve nihayet 1989 yılından itibaren Doğu Avrupa'daki Sovyet Bloku Ülkelerinden başlamak üzere çözülme süreci hızlanmıştır. Rusya, eski Sovyetleri oluşturan

<sup>64</sup> Alkan, A., 21.Yüzyılın İlk Çeyreğinde Karadeniz Güvenliği, Ankara, 2006, ss.105-107.

<sup>65</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997, s.71.

<sup>66</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1999, a.g.k., s.59.

<sup>67</sup> Republique De Turquie Ministere Des Affaires Etrangeres, Rapport Annuel Sur Le Mouvement Des Navires A Travers Les Detroits Turcs, 2005 69'Eme Annee, Ankara, 2006, s.57.

<sup>68</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., ss.93-95.

Cumhuriyetlerin bağımsızlıklarını kazanmalarına rağmen, bu ülkeler üzerindeki baskı ve ağırlığını sürdürmek için; iç karışıklıklar yaratmak, Rusya yanlısı yönetimlerin iş başına gelmelerini sağlamak gibi yollara başvurarak, Baltık Cumhuriyetleri hariç, 1993 yılı sonuna kadar eski Cumhuriyetlerin hepsini Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) çatısı altında toplamayı başarmıştır.<sup>69</sup> Ancak bu çaba da uzun ömürlü olmayacak ve kısa süre sonra 2000’li yıllara gelindiğinde ülkeler bu birlikteliği de terk ederek Batı ile ilişki kurmaya ve kendi kaderlerini belirlemeye başlayacaktır. Bu dönem, Karadeniz çevresinde oluşan karışıklıklar ve güvensizlik ortamı nedeniyle Türkiye’nin de yakından izlediği, bağımsızlığını kazanan Ülkelerin bir kısmıyla ve Türk Cumhuriyetleriyle sıcak ilişkiler kurmak suretiyle, hem ekonomik gelişmesine hem de ileriki yıllarda Boğazlar ve Türkiye’nin diğer dış politik açılımlarına katkı sağlama fırsatları doğuran bir dönem olmuştur. Geçen süre içinde Ermenistan hariç, Türkiye’nin Karadeniz Ülkeleriyle siyasi ve ekonomik ilişkilerini geliştirmiş olması ve gerek Montrö Sözleşmesi, gerekse başka alanlarda önemli sorunlar yaşamamış olması, bunlara ilaveten Sovyetlerin dağılmasının hemen ardından KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği)’ni kurarak bölgede öncü rolüne soyunmuş olması, yetersiz olmakla birlikte izlenen bu politikayı doğrulamaktadır.

Devletler Hukukunda, devletlerin fesih veya parçalanma gibi şekillerle bölünmeleri sonrasında eski devletin yerine kimin geçeceği konusu sürekli tartışma konusu olmuştur. Yeni devletler daha çok eski devletlerin borçlarını kabul etmeyip haklarından yararlanmayı arzu etmektedirler. “Bazı durumlarda bir devlet parçalanır, kendisinden ayrılma yoluyla pek çok devlet kurulur. Ancak kurulan devletlerden biri, parçalanan devletin asıl halefi olur. Bu asıl halef ile önceki büyük devlet arasında devamlılık ilişkisi vardır. Bu iki devletin aynı devlet olduğu kabul edilir. Örneğin Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı sonucunda parçalanmış, yerine pek çok devlet kurulmuştur. Türkiye Cumhuriyetinin Osmanlı İmparatorluğunun asıl halefi olduğu, Osmanlı İmparatorluğu ile Türkiye Cumhuriyeti arasında devamlılık ilişkisi olduğu, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti Devletinin aynı devletler olduğu kabul edilmektedir. Keza 1991 yılında SSCB parçalanmış yerine 14 ayrı bağımsız devlet kurulmuştur. Ancak bu devletlerden biri olan Rusya’nın SSCB’nin asıl halefi olduğu kabul edilmiştir.”<sup>70</sup> «8 Aralık 1991 tarihinde Minsk’te eski SSCB’nin federe devletlerinden Rusya Federasyonu, Belarus Cumhuriyeti ve Ukrayna’nın imzaladığı ve daha sonra 21 Aralık 1991’de Alma Ata’da imzalanan protokol ile Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Ermenistan, Kırgızistan,

<sup>69</sup> Gençler, A., Karadeniz Ekonomik İşbirliği: Analitik Bir Yaklaşım, İstanbul, 1994, s.183.

<sup>70</sup> Gözler, K., Devletin Genel Teorisi, Bursa, 2007, <http://www.anayasa.gen.tr/dgt.htm>.

Moldova, Türkmenistan'ı da bünyesine katan BDT'nu kuran Anlaşmada taraflar "SSCB'nin bir milletlerarası hukuk kişisi ve jeopolitik gerçeklik olarak artık var olmadığını, Bağımsız Devletler Topluluğunun kurulmasıyla SSCB'nin varlığının sona erdiğini" belirttikten başka SSCB tarafından akdedilmiş anlaşmaları ve bu anlaşmalar altında üslenilmiş bulunan milletlerarası yükümleri yerine getirme taahhüdünde bulunmuşlardır. Fakat aynı yerde ve tarihte Devlet Başkanları Konseyi, SSCB'nin "BM Güvenlik konseyindeki daimi üyeliği dahil Birleşmiş Milletler üyeliğini ve diğer milletlerarası teşkilatlardaki üyeliğini Rusya'nın sürdürmesini" kararlaştırmışlardır.»<sup>71</sup> Böylece Rusya Federasyonu, Sovyetler Birliğinin halefi olarak Montrö Sözleşmesi Akit Devlet sıfatını sürdürmektedir. Aslında Karadeniz'e kıyıdaş olmaları bakımından Ukrayna ve Gürcistan'ın, SSCB'nin halefi olarak "Halef Olma Bildirimi" ile Montrö Sözleşmesine taraf olma hakları mevcutken<sup>72</sup> Dışişleri Bakanlığı Bilgi Edinme Birimine konuyla ilgili yaptığımız başvuruya verilen cevaptan<sup>73</sup> Ukrayna'nın bu hakkını kullanarak Sözleşmeye taraf olduğunu fakat Gürcistan'ın bu hakkını kullanmadığını anlıyoruz. Türkiye, akit ülkelere yaptığı bildirimleri Ukrayna'ya da yaparken Gürcistan'a yapmamaktadır. Ukrayna ayrıca diğer Akit Ülkelerin sahip olduğu ve Sözleşmede belirtilen; Sözleşmeyi sona erdirmeye, değişiklik önermesi verme ve sözleşmeyle ilgili toplanacak konferansa katılma haklarına sahiptir.

Yugoslavya'nın da 1990'lı yılların başındaki iç savaştan sonra dağılmasıyla Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Makedonya, Sırbistan-Karadağ ayrı ülkeler olarak ortaya çıkmıştır. Ancak bu ülkelerin hiçbiri bugüne kadar, Sözleşmeye halefiyet yoluyla taraf olmak için başvurmamıştır. Bu ülkelerin Sözleşmeye taraf olmaları RF'dan farklı olarak tartışmalı ve hukuki zorlukları olan bir konudur.<sup>74</sup> Yugoslavya'dan ayrılan diğer ülkeler, Yugoslavya'nın ortadan kalktığını, Sırbistan-Karadağ ise hukuki varlığın devam ettiğini ve kendisinin Yugoslavya'nın devamı olduğunu iddia etmiş ancak gerek AB ve gerekse BM tarafından bu iddia kabul görmemiştir.<sup>75</sup> Yine Dışişleri Bakanlığı Bilgi Edinme Birimi notunda Yugoslavya'dan ayrılan hiçbir ülke Akit Devletler arasında sayılmamıştır ve günümüzde de bu ülkelere bildirimde bulunulmamaktadır. Halefiyet kapsamında girişimde bulunmak isteyen Kıbrıs gibi ve daha önce imzacı olan Avustralya gibi İngiltere Dominyonu Ülkelerin Sözleşmeyle ilgili bugün var olmayan ilişkileri de

---

<sup>71</sup> Toluner, S., a.g.m., s.1078.

<sup>72</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., s.95.

<sup>73</sup> Bilgi Edinme, bilgiedinme@mfa.gov.tr (26.03.2008).

<sup>74</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., s.97.

<sup>75</sup> Toluner, S., a.g.m., s.1079.

olmuştur. «Lozan Anlaşmaları “Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı ve Denizaşırı Britanya Dominyonları Kralı ve Hindistan İmparatoru” adına imzalanmıştır. Avustralya, Lozan Anlaşmalarının imzacısı bir devlet değildir. 1926 İmparatorluk konferansı ve 1931 Westminster Statüsü ile iç işlerinde bağımsızlık kazanmış bulunan dominyon konumundaki Kanada, Avustralya, Güney Afrika Birliği, Yeni Zelanda ve konumu ayrı bir kanunla düzenlenmiş olan Hindistan, bu tarihten önce de kendi adlarına milletlerarası ilişkilere girmeye başlamışlardı....Kanada, dominyonların Lozan Konferansına kendi adlarına davet edilmemelerini protesto etmiştir. Montrö Konferansında, Güney Afrika Birliği, Yeni Zelanda ve Hindistan’a yapılan çağrı, kabul edilecek yeni bir düzenlemeye itiraz edilmeyeceği gerekçesiyle reddedilmiştir...Montrö Konvansiyonu, “Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda ve Britanya İmparatorluğu’nun, kendi başlarına Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bütün kısımları adına” imzalanmış ve onaylanmıştır. Bu ifade dominyonları ihraç eder. Dominyon statüsündeki Avustralya ise Anlaşmayı imzalayıp ayrıca onaylamıştır....Kıbrıs Cumhuriyeti 1961 yılında Commonwealth üyeliğine kabul edilmiştir. Yeni bağımsızlık kazanmış bir devlet sıfatıyla Kıbrıs Cumhuriyeti’nin, Britanya İmparatorluğunun halefi olduğu iddiasıyla depo mercii Fransa Cumhuriyeti Hükümetine Montreux Konvansiyonuna taraf olma isteğini iletmış ancak Türkiye buna itiraz etmiştir.»<sup>76</sup> Güney Kıbrıs’ın çıkabilecek her fırsatı değerlendirmek için olayları nasıl takip ettiği ve faydalanmaya çalıştığı, dış politik ilişkiler açısından aslında iyi bir örnektir. Sonuç olarak Dışişleri Bakanlığı bildirimine göre, Mart 2008 tarihi itibarıyla Montrö Sözleşmesine taraf ülkeler; Türkiye, Fransa, İngiltere, İtalya, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan’dır.

### **3.1.3. Rusya Federasyonu’nun (RF) Bölgedeki Etkinliğinin Azalması**

Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra halefi sıfatıyla yerine geçen Rusya Federasyonu, her ne kadar bir süreliğine bu ülkeleri BDT çatısı altında tutmayı başarsa da, Sovyetler Birliği dönemi ile kıyaslandığında çok büyük bir toprak kaybıyla birlikte ekonomik, siyasi ve askeri gücünün de önemli kısmını yitirmesi sonucu uluslararası arenada prestij kaybına uğramıştır. İki süper devletten biri olan SSCB’nin bu iddiasını Rusya Federasyonu’nun sürdürmesi mümkün olmamıştır. RF’nun bölgedeki etkinliğini kaybetmesi, ayrılan devletlerin ve daha önce Doğu Bloku içinde yer alan Romanya ve Bulgaristan gibi küçük devletlerin güvenlik endişeleri ve yalnız kalmama çabaları sonucu Batı ile olan ilişkileri artmış ve bu ülkeler aracılığıyla da AB’nin ve özellikle ABD’nin

---

<sup>76</sup> Toluner, S., a.g.m., ss.1077-1078.

Karadeniz ve Kafkaslarla ilgili istek ve alakası yükselmiştir. ABD, Sovyetler Birliğinin bıraktığı boşluğu doldurma çalışmalarına derhal başlamış ve daha sonraki bölümlerde detaylı şekilde inceleneceği üzere Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan'la, bu ülkelerde üs kurma görüşmeleri yapmış, bazılarıyla da anlaşma imzalamıştır. Bir taraftan da Türkiye'den, NATO kuvvetlerinin Karadeniz'e çıkması ve burada tatbikatlar yapması için Montrö Sözleşmesiyle ilgili kolaylık göstermesi konusunda dolaylı yollardan isteklerde bulunmaya başlamıştır. Bu durum bir yandan Türkiye'ye yeni ülkelerle askeri, ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştirme imkanı sunarken, diğer yandan özellikle ABD gibi bütün denizlerin serbest olmasını isteyen ülkeler tarafından Montrö Sözleşmesinin sorgulanmasına ve değişiklikle ilgili nabız yoklamalarına neden olmuştur.

Bu arada Sovyetler Birliği'ndeki çözülmenin Türk-Rus ilişkilerine başlangıçtaki katkısı olumlu olmuştur. Hatta Rusya tarihinde ilk defa bir NATO üyesi olan Türkiye'ye Kara Kuvvetleri ve Jandarmada kullanılmak üzere helikopter ve askeri malzeme satmış, 1992 yılı sonuna kadar devam eden bahar havası, Rusya'nın Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetlerini kendi hakimiyet alanı olarak görmesi ve bu bölgeye Türkiye'nin özellikle Türk Cumhuriyetleriyle ilişkilerini geliştirmek üzere girmesini istememesi nedeniyle bozulmaya başlamıştır. Ancak Türkiye, ilk etapta Azerbaycan'la olan irtibatını geliştirerek çok yönlü ve askeri işbirliğine gitmiş, bu da Rusya'yı ziyadesiyle rahatsız etmiştir. Türkiye yine de Azerbaycan'ı Rusya ve Ermenistan'ın saldırgan tutumu karşısında yalnız bırakmamış, herhangi bir saldırı durumunda yardım garantisi vermiştir.<sup>77</sup> Rusya ile olan bu mesafeli durum 2000'li yıllardan itibaren tekrar iyi ilişkiler kurma yönünde değişmeye başlamıştır. Bu dönemde, yine daha sonraki bölümlerde geniş şekilde ele alınacak olan Türkiye'nin Boğazlardaki trafiği düzenlemek üzere çıkardığı 1994 ve 1998 tarihli Tüzükler Rusya'nın , Montrö Sözleşmesine aykırılık iddialarına neden olmuştur. Rusya, artan petrol ihracatına paralel olarak Boğazlardan daha çok petrol tankeri geçirebilmek amacıyla dolaylı olarak Sözleşmeyle ilgili gündemi sürekli canlı tutmaya çalışmış ancak, 2001 terör saldırıları sonucu Akdeniz'de bir NATO gücü oluşturan ABD'nin bu gücü Karadeniz'e de ithal etmeye çalışması üzerine bu kez Türkiye ile birlikte bu isteğe karşı çıkarak kendi şikayetlerini askıya almıştır. Bu şekildeki zor ve belirsiz ilişkilerin yaşandığı bu dönem, 2004-2005 yıllarına gelindiğinde petrol fiyatlarının aşırı yükselişinin de etkisiyle ekonomisini düzeltmeye başlayan Rusya Federasyonu'nun hem bölgede, hem de ABD'ye karşı daha çok sesi çıkmaya başlamıştır. Böylece Karadeniz'de Türkiye'nin de güç ve

---

<sup>77</sup> Gençler, A., a.g.t., s.183.

etkinliğini arttırmasıyla yeniden bir denge oluşmaya başlamış, daha önce de dile getirildiği gibi kendisi başlı başına bir denge anlaşması olan Montrö Sözleşmesiyle ilgili gündem çok uzun sürmeyeceğini tahmin ettiğimiz bir dönem için askıya alınmıştır.

### **3.2. Hazar ve Kafkaslardaki Petrol ve Doğalgaz Rezervlerinin Etkisi**

#### **3.2.1. RF'nun Artan Petrol ve Doğalgaz İhracatı Nedeniyle Boğazlardan Daha Çok Tanker Geçirme ve Maliyeti Azaltma İsteği**

Artan nüfus ve teknolojik gelişmelere bağımlı olarak enerji kullanımı ve ihtiyacı da büyük oranda artmış ve ihtiyaç duyulan enerjiyi karşılayacak enerji kaynakları arayışı, bu enerji kaynaklarının büyük bölümünü oluşturan doğal kaynakların bulunduğu bölgeler üzerindeki rekabet ve çatışmalar hız kazanmıştır. Ayrıca sadece bu doğal kaynaklara sahip olmak da yetmemekte, onları ucuz taşıma yöntemleriyle bu enerjiye en çok ihtiyacı olan ve kullanan sanayileşmiş ülke pazarlarına en kısa yoldan ulaştırmak da daha çok önem kazanmıştır. Bu anlamda Hazar havzası ve Kafkaslardaki bilinen doğalgaz ve petrol rezervlerine, yeni tespit edilen uzun süreli enerji ihtiyacını karşılayacak yüksek miktarlı rezervler ilave olmuştur. Bu durum nedeniyle, üretici Rusya ve Bölge Ülkeleri ile ağırlıklı tüketici durumundaki sanayileşmiş ABD ve AB Ülkeleri arasındaki ilişki ve rekabet, taşıma güzergahı olan Boğazlar nedeniyle Türkiye ile arasındaki ilişki ve rekabet giderek artmakta, çıkarların gerektirdiği ölçüde bazen güçlü işbirliği söz konusu olmakta, bazen işbirliğinin yerini menfaat çatışmaları almaktadır. “Yeni Jeopolitik Boşluklar, Soğuk Savaş sonrasının en gerilimli, en çekişmeli, çıkarların çatıştığı, egemenlik mücadelesinin verildiği bölgelerdir. Bunlar içinde; Kafkaslar-Hazar Havzası-Orta Asya Eksenini ve Orta Doğu, enerji kaynaklarının jeopolitik çekiciliğiyle iç içedir.”<sup>78</sup> Bu tespit, zaten var olan bölgedeki çekişme ve çatışmaların ileriki yıllarda da artan oranda devam edeceğine ve Türkiye'nin de coğrafi konumu ve Boğazlar nedeniyle bu çekim merkezi ve çatışmaların ortasında kalacağına işaret etmektedir. “Hazar Havzasındaki enerji kaynaklarına bağlı olarak ortaya çıkan sorunların başında RF'nun enerji tekeli eline alarak diğer ülkeler üzerinde baskı kurması ve kendisine bağımlı hale getirmek istemesi nedeniyle, bu bölgedeki doğalgaz ve petrolün hangi güzergah üzerinden taşınacağı, bunun bölgenin ekonomik, siyasi, askeri dengeleri üzerinde nasıl etkili olacağı, ayrıca taşınan petrolün Boğazların kapasitesini aşarak bölge halkı ve doğası için tehlike yaratacağı sorunları gelmektedir....ABD Enerji Bakanlığına göre; Hazar Bölgesinin kanıtlanmış petrol rezervleri, 17-33 milyar varil arasında değişmekte, bu da ispatlanmış dünya petrol rezervlerinin %1.6-%3.2'sine denk

---

<sup>78</sup> Edin, K.A., Mare Liberum, Türk Boğazları ve Zararsız Geçiş, İstanbul, 2005, s.59

gelmektedir....Hazar Havzasının ispatlanan petrol rezervleri az olmasına rağmen, AB Ülkelerinin enerji tedarik yollarının çeşitlendirilmesi bakımından önem arz etmektedir.”<sup>79</sup>

Hazar ve Kafkaslardaki doğalgaz ve petrol rezervleri ve bunların Batı pazarlarına taşınması nedeniyle enerji konusu, Rusya ve Türkiye arasında hem çatışmaya hem de işbirliğine yol açan bir konudur. Dünya doğalgaz rezervlerinin üçte birine sahip olan Rusya, halen dünya doğalgaz üretiminin de dörtte birini gerçekleştirmektedir. Bunun uluslararası pazarlara taşınmasında Türk Boğazları önemli bir yere sahiptir. Soğuk Savaş döneminde SSCB’nin güvenlik endişeleri ve Boğazlara ortak olmak isteyen tutumu nedeniyle iki ülke arasında çatışma zemini oluşturan Boğazlar, şimdi de RF’nun ticari endişelerine kaynaklık eden, Türkiye açısından da yüksek tonajlı tankerlerin Boğazdan geçmesinin oluşturacağı tehdit ve ekolojik dengeye verebileceği zarar nedeniyle bir sürtüşme noktasıdır. Türkiye’nin tehlikeli madde taşıyan gemilere getirdiği kısıtlamalar, bölgenin zengin doğal kaynaklarından hem stratejik bir üstünlük, hem de gelir elde eden Rusya’yı düşündürmektedir.<sup>80</sup> Rusya, Boğazlar yoluyla yapılan taşımacılıkta konteyner başına 600 \$’lık daha ucuz taşıma maliyeti nedeniyle elde ettiği avantajı kaybetmek istememektedir. Rusya, gemilerinin İstanbul Boğazında beklemelerinden dolayı yılda 500 milyon \$ zarara uğradığını<sup>81</sup> ileri sürerek, Türkiye’nin Boğazdan geçen gemi trafiğini düzenleme, tehlikeli madde taşıyan gemilere kısıtlama getirme ve Tüzük çıkarma çalışmalarına sürekli karşı çıkarak, uluslararası arenadaki destek arayışlarını sürdürmektedir. Rusya’nın batıya petrol ihracatında kullandığı; Barent denizinden kuzey denizine olan yolu buz nedeniyle ancak 4-5 ay kullanabildiği, derinlik sınırlaması nedeniyle büyük gemiler giremediği için Baltık Denizi yolunu da verimli kullanamadığından geriye en etkin şekilde kullanabileceği Boğazlar yolu kalmaktadır. Ancak AB’nin İMO’su (Uluslararası Denizcilik Örgütü) kabul edilen Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı Başkanının; Rusya’nın petrol ihraç ettiği bu üç güzergahın da Batı’nın deniz çevresi, can ve mal güvenliği için tehdit oluşturduğunu ve petrol taşıyan tankerlere daha sıkı kurallar getireceklerini<sup>82</sup> açıklaması, Boğazlardaki can, mal ve çevre güvenliği konusundaki endişeleri en üst düzeye ulaşmış Türkiye için sevindirici bir haber olmuştur.

Gelişmiş ülkelerin enerjiye duyduğu ihtiyaç, bölge ülkelerinin nüfusu ve doğal kaynaklardaki artış, her geçen gün Boğazlardan geçen gemi trafiğini de doğal olarak

---

<sup>79</sup> Alkan, A., a.g.k., s.112-113.

<sup>80</sup> Edin, K.A., a.g.t. ss.67-68.

<sup>81</sup> Nebiyev, A., Hazar ve Karadeniz Havzasında Bölgesel Ticaretin Gelişmesinde Taşıma Hatlarının Değerlendirilmesi, İstanbul, 2004, s.50.

<sup>82</sup> İstikbal, C., “Boğazlar Artık Kurtuluyor mu?”, <http://www.denizhaber.com.>, (24.11.2004).

arttırmaktadır. İstanbul Boğazı, hem geçen gemi sayısı, hem Boğazın daha dar oluşu, hem de İstanbul'da yaşayan nüfus ve mevcut ticaret yoğunluğu açısından Çanakkale Boğazına göre daha büyük riskler taşıdığı için sadece İstanbul Boğazıyla ilgili istatistiki bilgileri kullanmak yeterli olacaktır. Yılda geçen gemi sayısı, 1938 yılında 4.500 iken, 2000 yılına gelindiğinde bu sayı 48.000'e; geçen en büyük gemi tonajı da aynı yıllar itibariyle 7.500 tondan 108.000 tona çıkmıştır.<sup>83</sup> Tehlikeli yük taşıyan tanker sayısı ise, 2000 yılında 6000 civarında iken, 2004 yılında yüzde elli beş artışla 9.500'e ulaşmış; Türk Boğazları Gemi Trafik Merkezi istatistiklerine göre, Boğazlardan 1997 yılında 50 milyon ton petrol taşınırken bu rakam 2000 yılında 90 milyon tona, 2004 yılında da 144 milyon tona çıkmıştır.<sup>84</sup> 2006-2007 yılı verilerine göre ise durum şu şekildedir:<sup>85</sup> Geçen gemi sayısı 54.880-56.600, tehlikeli yük taşıyan tanker miktarı 10.153-10.054, taşınan tehlikeli yük ise 143.4 milyon ton-143.9 milyon tondur. Boğazların taşıdığı bu yüke, İstanbul Boğazının iki yakası arasındaki yolcu taşımacılığı ile küçük tonajlı kum kosterlerinin ve balıkçı teknelerinin yarattığı günde ortalama 2000 seferlik yerel trafik yükünün<sup>86</sup>, bugün artan nüfusa paralel olarak daha da artmış olan miktarını eklediğimizde Boğazlardaki tehlikenin büyüklüğü de kendiliğinden ortaya çıkmış olmaktadır. Boğazlardaki bu trafik yükü nedeniyle meydana gelen kaza sayısı; 1948-2000 yılları arasında 408 ciddi kaza<sup>87</sup>, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre de<sup>88</sup> 2001-2008 yılları arasında İstanbul ve çevresini kapsayan bölgedeki 428 kazadan, İstanbul Boğazı ve çok yakın çevresinde meydana gelen yaklaşık 300 kazadır. Dünyanın en tehlikeli ve dar su yollarından biri olan Boğazlarda ortalama 2.5 günde bir geminin ya kaza yapmakta ya da arızalanıp tehlike yaratmaktadır. Geçen gemilerin yaş ortalamasının da 23'tür.<sup>89</sup>

Rusya Federasyonu bütün bu risk ve tehlikelere rağmen elde ettiği geliri arttırmak için Boğazlardaki trafik düzenine karşı çıkmakta, Türkiye'nin aldığı tedbirlerin Montrö Sözleşmesine aykırı olduğunu iddia ederek, kendi gemilerinin Boğazlardan adeta hiçbir kurala tabi olmadan geçmesi isteğiyle Türkiye'yi sıkıştırmaya çalışmaktadır. Oysaki Rusya Federasyonu, son on yılda üç katına çıkan petrol taşımacılığı nedeniyle alınan bütün tedbirlere rağmen deniz kazalarında %100'e varan bir artış olduğunu, Boğazın dünyanın en

---

<sup>83</sup> Emanet, H., a.g.k., s.117.

<sup>84</sup> -, "Tankerler Boğazımızı Sıkıyor", <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/01/31>.

<sup>85</sup> T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (29.01.2008).

<sup>86</sup> Yüceer, B.S., Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir, 2001, s.65.

<sup>87</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.65.

<sup>88</sup> [http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik\\_dosyalar/1999-2007%20Yılları%20Arası%20Deniz%20Kaza%20ve%20Olaylarının%20İcmal%20Tablosu.doc](http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/1999-2007%20Yılları%20Arası%20Deniz%20Kaza%20ve%20Olaylarının%20İcmal%20Tablosu.doc).

<sup>89</sup> "Boğazlara Tehdit", Milliyet, 22 Ekim 2006.



zor ve yoğun deniz yollarından biri olduğunu, bölgede yaşayan 15 milyon insanın can ve mal güvenliği ile çevre güvenliğinin tehlikede olduğunu göz ardı etmektedir.<sup>90</sup> 1998-2030 yılları arasındaki dönem dikkate alınarak AB'nin doğalgaz ithalat bağımlılığının %50 artacağı<sup>91</sup> tahminine ilave olarak, Karadeniz üzerinden akacak olan petrolün 2010 yılında 120 milyon ton, 2020 yılında da 190 milyon tonun üzerine çıkacağı tahminleri yapılmaktadır.<sup>92</sup> Dolayısıyla gelecekte Boğazların bu yükü taşıması imkansız hale geleceğinden Türkiye, Boğazlar üzerindeki petrol taşımacılığı yükünü azaltmak için petrolün boru hatları ile taşınması hususunda Rusya ile sürekli ilişki halinde bulunmakta, bu konuda ısrarcı olurken bir taraftan da boru hatlarının mümkün olduğunca kendi topraklarından geçmesini sağlamaya çalışmaktadır. Böylece hem ekonomik gelir elde etmek hem de köprü vazifesi rolünü devam ettirerek stratejik avantajlarını korumaya ve geliştirmeye çalışmaktadır. Hazar petrolünü halen Batı piyasasına taşıyan Bakü-Supsa, Bakü-Novorossisk, Tengiz-Novorossisk, Hazar Konsorsiyumu boru hatları 2010-2015 yıllarındaki ticareti kaldırabilecek yeterlilikte olmadığından, anılan ticaretin karşılanması için Bakü-Ceyhan, Kazakistan-Çin, Azerbaycan-İran, Kazakistan-Türkmenistan-İran, Kazakistan-Türkmenistan-Afganistan-Pakistan boru hatlarının yapılması planlanmış, Bakü-Ceyhan boru hattı ticarete açılmıştır.<sup>93</sup> 31 Mart itibariyle Bakü-Ceyhan boru hattından günlük 875 bin varil petrol aktığı, 21 ayda akan petrolün 333 milyon varil ve değerinin 20 milyar dolar olduğu, Türkiye'nin buradan kazancının 1.5 milyar dolara ulaştığı, günlük kapasitenin 1.2 milyon varile çıkarılmaya çalışıldığı ve ileriki yıllarda 1.6 milyon varile kadar çıkacağı belirtilmektedir.<sup>94</sup> Her ne kadar Bakü- Ceyhan boru hattıyla taşınan petrolün Boğazlardan geçen tanker sayısında günde ancak bir tanker kadar azalma sağladığı<sup>95</sup> bilinse de, yapımı gündeme gelen ancak henüz bir gelişme kaydedilemeyen Trans-Trakya gibi boru hatlarının Türkiye topraklarından geçerek petrolü Batı'ya ulaştırmasıyla hem Türkiye'nin elde ettiği gelir artacak, hem de Boğazlardaki can ve mal güvenliği hususundaki risklerle çevre ve ekolojik dengeye verilen zarar azalacaktır. En önemlisi de Boğazlar rahatlayacak ve Boğazlar üzerindeki tartışmalar ile Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi yönündeki talepler eskisi kadar gündeme gelmeyecektir.

<sup>90</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1999, a.g.k., s.64.

<sup>91</sup> Alkan, A., a.g.k., s.114.

<sup>92</sup> -, "Tarihi Fırsat Kaçabilir", <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/12/30>.

<sup>93</sup> Demirkıran, H.M., "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimiyle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E:2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı"Çetingil Ve Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.447.

<sup>94</sup> Munyar, V., "BTC'den 20 Milyar Dolarlık Petrol Aktı, Bize 1.5 Milyar Dolar Kaldı", <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=8597720&tarih=2008-04-02>.

<sup>95</sup> Çandar, C., "Boğazın Darboğazından Körfezdeki Amerika'ya", Referans, 12.Ocak.2008

### **3.2.2. RF'nun Montreux (Montrö)'yü Kullanarak Yeniden Etkinlik Arayışı ve ABD'ni Bölgeden Uzak Tutma Gayretleri**

Türkiye ile Rusya arasındaki ilişkiler sürekli ticari ve stratejik çıkarların gerektirdiği bir denge üzerinde yürümüştür. Rusya 19.yüzyıldan itibaren güçlü olduğu dönemlerde Boğazların hep kendi lehine kapalı olmasını istemiştir. “Çarlığın fütuhât ve istila siyasetini Lozan’da da Montreux’de de tenkit etmiş ve kendisinin tecavüz emellerinden beri olduğunu ilan eylemiş olan Sovyet Rusya, Lozan’da Boğazların kendi harp gemileri de dahil olduğu halde bütün devletlerin harp gemilerine kapalı tutulmasını iltizam ve şiddetle müdafaa etmiş, Montrö’de ise Boğazlardan kendi harp gemileri için geçiş hakkı istemiştir....Sovyet Rusya, serbest denize ulaşmak için, şimalde Danimarka ve İsveç arasındaki Sund ve Danimarka arasındaki Belt Boğazlarından ve cenubda Türkiye’nin elindeki İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçmek ve bu sebeple bu Boğazlardan geçişi objektif kaidelere bağlatmak ve Boğazların toprakları içinde bulunduğu Devletlerle iyi geçinmek mecburiyetindedir.”<sup>96</sup> Rusya, Osmanlı’nın zayıf dönemleri ile Yeni Türk Cumhuriyeti’nin henüz istenen gücüne ulaşmamış olduğu dönemlerde, özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında, sahip olduğu gücü en aktif ve baskıcı şekilde kullanmak istemiştir. Ancak Boğazlar üzerinde hak iddia ettiği dönemler geride kalmış ve günümüzde Türkiye’nin, hem ekonomik hem de askeri güç olarak dengeyi sağlamaya başladığı bir döneme girilmiştir. Sovyetler, Türkiye ile iyi geçinmeleri gerektiğini daha iyi anlamışlardır. Rusya, 2004 yılına kadar Boğazlardan daha çok petrol taşıma isteğini sürekli dile getirerek Montrö Sözleşmesini ve Sözleşmeye dayanarak Türkiye’nin yaptığı Boğazlardan geçiş ve trafiği düzenleyen Tüzüklerin Sözleşmeye aykırı olduğu iddialarını daha çok gündeme getirmiştir. 2004 yılındaki NATO toplantısında, ABD’nin Karadeniz’le ilgili talepleri üzerine Türkiye ile hem enerji konusunda hem de Montrö Sözleşmesinin kullanılması konusunda daha çok işbirliği yapmaya başlamıştır. Türkiye’nin Boğazlardaki geçişi düzenleme çalışmalarının taşıma maliyetlerini çok arttırdığını düşünen Rusya, Türkiye’nin Boğazlarla ve çevreyle ilgili güvenlik kaygılarını, boru hatlarının topraklarından geçmesi için kullandığı tezini sürekli olarak savunmuştur. Boğazlar-Boru hattı, Orta Asya-Kafkasya gibi konulardaki nüfuz mücadelesine rağmen, Devlet Başkanı Putin’in 2004 yılı Aralık ayındaki Ankara ziyaretinde hem sorunları çözmek hem de enerji ve diğer alanlarda ortaklığı arttırmak için Türkiye ile masaya oturmuştur. İki Ülke, 2001

---

<sup>96</sup> Bilisel, C., “Dünya Barış Buhranında Boğazlar” İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C.V, İstanbul, 1939, s.16

yılında oluşturulan Avrasya Eylem Planını etkinleştirmeyi, Hazar ve Karadeniz bölgesinde daha çok ticaret yapmayı kararlaştırmışlardır.<sup>97</sup> Böylece Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra Türkiye'nin, Türk Cumhuriyetleri ve Kafkas Ülkeleriyle daha sıcak ilişkiler kurmaya başlamasını hoş karşılamayan, biraz da eski nüfuz bölgesini kontrolünde tutmak istemesinin verdiği alışkanlıkla hareket eden Rusya Federasyonu ile Türkiye arasında, Türkiye'nin öncülük ettiği Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin de istenen yakınlığı sağlayamamış olması, 1992'den itibaren soğuyan ilişkileri 2004 yılına kadar getirmiştir.

ABD'nin 1994 yılından itibaren NATO'nun Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti ile ilgili zemin yokladığı ve 2001 yılındaki terör eylemleri sonrasında meydana getirdiği ve büyük bölümünü kendi askeri gemilerinin oluşturduğu NATO Aktif Çaba Hareketinin Karadeniz'e genişletilmesi düşüncesini, 2004 yılındaki NATO'nun İstanbul zirvesinde dile getirdiği bilinmektedir. ABD, terörle mücadele için Akdeniz'de NATO bünyesinde faaliyet gösteren "Aktif Çaba" adlı deniz gücü operasyonunun görev alanının, Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesini istemektedir. ABD Dışişleri Bakanlığının Avrupa ve Avrasya'dan sorumlu üst düzey yetkililerinden Kurt Walker'ın, Washington'da yaptığı bir konuşmada, NATO gücünün Karadeniz'de de görev yapmasını istediklerini, ancak Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeler arasında buna ilişkin görüş ayrılığı olduğunu, bu konuda özellikle Türkiye gibi bir NATO ülkesine, NATO üzerinden baskı yapmak istemediklerini belirtmiştir. İlgili ülkelerle bu işin nasıl çözülebileceğini konuştuklarını söylemiştir. Türkiye'nin ise bu girişimin, Montrö Sözleşmesini sulandırmasından kaygı duyduğu ve Rusya ile birlikte bu girişime karşı çıktığı vurgulanmaktadır.<sup>98</sup> Putin'in 2004 yılındaki NATO İstanbul zirvesinden kısa bir süre sonra Ankara'ya gerçekleştirdiği ziyaret ve ABD'nin Karadeniz'le ilgili niyetlerine karşı verdiği mesajlar ve Türkiye ile ilişkilerini geliştirme yönündeki açıklamaları sonrasında, 2006 yılında Karadeniz'le ilgili bu tip düşüncelerin çokça dile getirilmiştir. Aynı yıl, Türkiye'ye yapacağı ziyaret öncesinde Rus Dışişleri Bakanı Lavrov, Rusya olarak görüşlerinin bölgenin geleceğini Karadeniz çevresindeki ülkelerin belirlemesi gerektiğini ve KEİ'nin sadece ekonomik değil, siyasi ve enerji konularını da kapsayan bir işbirliği olduğunu belirtiyordu. Türkiye ve Rusya'nın terörizm, uyuşturucu ticareti ve kaçakçılığa karşı Karadeniz'deki güvenlik rollerinin büyük olduğunu, Türkiye'nin Karadenizin güvenliği için planladığı "Uyum Harekatı"nı desteklediklerini belirten Rus Bakan; "ABD'nin Büyük Karadeniz Projesi, Montrö'nün değiştirilmesine dönük çabaları da beraberinde getirdi, sizce Montrö değişebilir mi?"

<sup>97</sup> -, "Putin'in Türkiye Ziyareti", <http://www.radikal.com.tr>.(06.12.2004)

<sup>98</sup> "NATO'da Karadeniz Krizi" Türkiye, 2 Mart 2006

sorusuna karşılık olarak, böyle bir formülün hata olacağı, Montrö Sözleşmesinin bu şekilde devam etmesi gerektiği<sup>99</sup> şeklinde cevap vermiştir. İnce bir dengeyin yürütülmekte olduğu Karadeniz’de Rusya, Türkiye üzerinden taşınan doğalgazın Avrupa pazarında kendisini zor durumda bırakacağını düşünse de; ABD’nin 2004 yılından itibaren hızlanan Karadeniz politikasına karşılık Türk-Rus ilişkileri, 2004 yılı sonunda Putin’in Ankara’yı ziyaret etmesi ve bu ziyarette ABD’nin niyetlerine karşı çıkarak Türkiye’nin başlattığı Karadeniz Uyum Harekatı’na Rusya’nın da katılacağını açıklaması ile hız kazanmış ve giderek gelişme göstermiştir. Putin’in ziyaretini, 2006 yılındaki Rus Dışişleri Bakanı Lavrov ve son olarak da 2007 yılındaki RF Genelkurmay Başkanı Yuri Baluevsky’nin ziyareti izlemiştir. Bu ziyareti önemli kılan, ABD’nin Karadeniz’de askeri varlık bulundurmasını olumlu karşılanmadığı, Karadeniz’in, çevresindeki ülkelerin denizi olması gerektiği, Türkiye’nin öncülük yaptığı Karadeniz Uyum Harekatının başarılı bir biçimde sürdürülüyor olması<sup>100</sup> şeklindeki açıklamalardır. Rus Dışişleri Bakanı’nın 2006 yılındaki ve Rusya Federasyonu Genelkurmay Başkanı Yuri Baluevsky’nin 2007 yılının Haziran ayındaki Ankara ziyaretleri ve açıklamaları da Putin’in ziyaretiyle başlayan Rus politikasının devam ettiğinin ve geliştiğinin göstergesidir.

ABD’nin, zengin petrol ve doğalgaz kaynaklarına sahip Hazar Havzası ile büyük bir nüfus ve ticari potansiyeli bulunan Kafkaslar ve Orta Asya pazarına ulaşmak, bu bölgede her geçen gün ticari gelişmişlikleri büyüyen Çin ve Rusya ile rekabet edebilmek ve Dünya hakimiyetini elinde tutmaya devam edebilmek için bölgede stratejik güç sahibi olmak amacıyla askeri gücü ve donanması aracılığıyla Karadeniz’de uzun süreden beri bulunmak istediği bilinen bir gerçektir. ABD’nin Karadeniz’de güç bulundurması şu an itibarıyla Montrö Sözleşmesi’nin izin vermemesi sonucu mümkün değildir. Bu yüzden de kendisi süper güç kabul edildiği ve güçlü bir donanmaya sahip olduğu için genel olarak bütün denizlerin bütün ülkelere serbest olmasını savunmakta, bu amacına ulaşmasını engelleyen Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi niyetini, Akdeniz Aktif Çaba Kuvvetinin Karadeniz’e genişlemesini istemek gibi dolaylı yollarla gündeme getirmektedir. Bu durum karşısında menfaatlerinin zarar görmesini ve ABD gibi bir devle Karadeniz’de rekabet etmeyi göze alamayan ve bölgede sahip olduğu stratejik üstünlüğü kaybetmek istemeyen Rusya Federasyonu; birkaç yıl öncesine kadar Türkiye’nin Boğazlardaki trafik düzenlemelerine karşı çıkmaktaydı. Ancak bölgedeki çıkarının Türkiye ile işbirliğinden geçtiğini fark eden

<sup>99</sup> Sarıkaya, M., “Rus Dışişleri Bakanı Lavrov: Türkiye’nin 2009’daki BMGK geçici üyeliği..” Sabah 31.Mayıs.2006.

<sup>100</sup> -, “Rus Genelkurmay Başkanı Karadeniz İçin Geliyor” Cumhuriyet, 04.Haziran.2007.

Rusya, Boğaz girişlerindeki beklemeler nedeniyle ticari zararının çok büyük olduğu iddiasıyla sürekli Montrö Sözleşmesinden şikayet eden politikasını değiştirerek, Dışişleri Bakanının ağzından bu kez ABD'ye karşı Sözleşmeyi savunmaya başlamıştır. Türkiye ile ticari ve siyasi işbirliği konularını arttırmış, Türkiye'nin Karadeniz'de güvenliği sağlamak üzere oluşturduğu Uyum Harekatı'na resmen katılmıştır.

### **3.3. ABD'nin Karadeniz'de Donanma Bulundurma İsteği ve Bölgeye İlgisi**

#### **3.3.1. NATO Aktif Çaba Hareketini Karadeniz'e Genişletme Arzusu**

Daha önce de belirttiğimiz gibi ABD, Karadeniz, Kafkaslar ve Orta Asya'daki siyasi, ekonomik ve stratejik çıkarları nedeniyle, süper güç olmanın ve güçlü bir donanmaya sahip olmanın da sağladığı avantajla bütün denizlerin serbest olmasını savunmaktadır. Günümüzde, Dış İlişkiler Komisyonuna verilen bir siyaset bildiriminde Montrö Anlaşmasının artık eskidiği ve ortadan kaldırılması gerektiği aşamasına; Karadeniz'e açılma politikasını 1817 yılından itibaren devlet politikası haline getirerek, 1830'dan itibaren Osmanlıdan kapitülasyonlar elde ederek, 1862 yılında bu kapitülasyonları Karadeniz limanlarına da genişleterek<sup>101</sup> gelen ABD için Karadeniz her zaman önemini korumuştur. İkinci Dünya Savaşı'na kadar Monroe Doktrini gereği kendi kıtası içinde kalan, savaş sonrası bloklaşma ve Sovyet yayılmacılığının ortaya çıkışı, Truman Doktrini ve Marshall Planıyla dünyaya açılma-egemen olma politikası izlemeye başlamıştır. Genç nüfus potansiyeli, kaynaklarını henüz tüketmemiş, gelişmeye yönelmiş dinamik insan gücüyle kontrol etmekte zorlanacağı Türkiye'yi bölgedeki çıkarları için artık tehdit olarak algılamaktadır. ABD, diğer yandan da "Karadeniz'i Akdeniz'e Bağlayan deniz yolları üzerindeki stratejik pozisyonu nedeniyle, Doğu Akdeniz ve Bölgedeki jeopolitik önemi daha da artan Türkiye'yi ihmal edilemeyecek kadar önemli" bulmaktadır.<sup>102</sup> Soğuk Savaş sonrasında güçlü Sovyetler engelini ortadan kalkması ve bölgedeki yeni doğal zenginliklerin ortaya çıkmasıyla birlikte bölgeye ilgisi daha çok artan ABD, bugün artık Rusya'nın bölgede tekrar eski gücüne ulaşmasını ve uzun zamandır ilişkilerinin kötü olduğu İran'ın da Rusya yanında bölgesel bir güç olarak ortaya çıkmasını istememektedir. ABD'nin, Sovyetler Birliğinin çökmesinin ardından, o zamana kadar Doğu Blokunu kuşatma stratejisi yerine, Dünyanın Kalbine (Heartland) ve Orta Doğu dahil Avrasya'ya sahip olma stratejisini yürürlüğe koyduğu görülmektedir. Demokrasi, özgürlük, insan hakları, serbest pazar ekonomisi sloganlarıyla uygulamak istediği bu stratejiyle, enerji kaynakları, enerji terminal ve yolları ile öteki doğal kaynakları kendi

<sup>101</sup> Sorgun, T., "Boğazlar, Serv, İncirlik-Montrö Hattı", <http://www.denizhaber.com>, (29.04.2005)

<sup>102</sup> Emanet, H., a.g.k., ss.52-55.

denetimi altına almak istediği<sup>103</sup> bilinen bir gerçek olup, bu amacı gerçekleştirmenin yollarından birisi de Montrö Boğazlar Sözleşmesini masaya yatırmaktır. Bazı gazete yorumlarında<sup>104</sup> 21.yüzyılı “Amerikan yüzyılı” ilan eden ABD’nin Soğuk Savaş sonrası Türkiye’nin öneminin azaldığını düşündüğünü ancak geline nokta Türkiye’ye bölgenin merkez lojistik ülkesi gözüyle baktığını, Balkanlar’a, Kafkasya’ya, Orta Doğu’ya, Asya’ya el atmaya başladığını, Akdeniz’de ciddi ağırlığı olmasına karşın Karadeniz’de olmayışının nedenlerini sorgulayarak Türkiye’den Montrö Boğazlar Sözleşmesini kendisine uygulamamasını istediğini belirtilmektedir. ABD, bir taraftan Rus petrol tankerlerinin Boğazlardan geçişini ve Rusya’nın artan petrol ihracatını engellemek ve kontrol etmek amacıyla<sup>105</sup> Türkiye’ye destek veriyormuş gibi görünmekte, diğer yandan Rusya ve Türkiye’yi kıyıda, Çin ve İran’ı geriden çevirerek, anti-balistik füzeleri Polonya’ya ve Karadeniz’e sokacağı donanmaya yerleştirmeyi<sup>106</sup> düşünmektedir. Hazar Muhafız Birliğini kurarak bölgedeki askeri varlığını resmileştirmesi, Hazar Havzası çevresinde sebep olduğu olaylarla dünyayı yeni tehlikelere sürüklemesi ve Rus demokrasisini eleştirmesi karşısında Putin’in “her şeyi yiyen ve hiç kimseyi dinlemeyen aç bir kurt”<sup>107</sup> olarak tanımladığı ABD’nin nihai hedefi Montrö Boğazlar Sözleşmesini masaya yatırmaktır. ABD’nin bu niyetinin yakın tarihlerdeki son tezahürü, 2004 yılında İstanbul’da yapılan NATO zirvesinde ortaya çıkmış, Kemal Yavuz’un bir yazısında<sup>108</sup> dile getirdiği gibi; NATO’nun Akdeniz’de gerçekleştirdiği “Aktif Çaba” operasyonunun Karadeniz’e genişletilmek istenmesinin gerçek amacının, ABD’nin Karadeniz’e girmek olduğu anlaşılmıştır. ABD’nin direk olarak söylemeyip İspanya ve Yunanistan gibi ülkelerle dolaylı olarak gündeme taşıdığı bu niyetin tek gerçekleşme şekli Montrö Sözleşmesinin yeniden yorumlanması ve değiştirilmesidir.

ABD, Montrö Sözleşmesi geçit vermediği için, bir çok çıkarının olduğu Karadeniz’de kuvvet bulunduramamakta, bu nedenle de Montrö’nün değişmesini arzu etmektedir. Çünkü Montrö Sözleşmesinin 14 ve 18. maddelerine göre, Karadeniz dışı devlet olarak ABD’nin, Boğazlardan geçirebileceği en yüksek ve toplam tonaj 15.000 ton, bir kerede geçecek gemi sayısı en çok 9, Karadeniz’de bulundurabileceği toplam tonaj da 2006 yılı verilerine göre 29.000 ton ile sınırlandırılmıştır. Üstelik bu gemilerin

<sup>103</sup> Erdem, T., “Montrö Boğazlar Sözleşmesi Yetmiş Yaşında”  
[http://www.turksam.org.tr/yazilar,\(19.08.2006\).](http://www.turksam.org.tr/yazilar,(19.08.2006).)

<sup>104</sup> Balbay, M., “ABD’nin Bölge Politikaları” <http://www.ilk-kursun.com/2008/02/28.>

<sup>105</sup> “ABD’nin Büyük Karadeniz Projesi Karadeniz ve Boğazların kontrolü”  
<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/03/16.>

<sup>106</sup> Mümtaz, H., “Soçi’de Montrö Görüşüldü mü?” [http://www.acikistihbarat.com.\(21.07.2005\).](http://www.acikistihbarat.com.(21.07.2005).)

<sup>107</sup> Deniz, M., “ABD, Karadeniz ve Hazar’a Yerleşiyor” [http://www.millicozum.com.\(15.09.2006\).](http://www.millicozum.com.(15.09.2006).)

<sup>108</sup> Yavuz, K., “Karadeniz’in Kimliği” <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/09/05.>

Karadeniz’de kalabilecekleri süre de sadece 21 gün olup, Sözleşmeye göre uçak gemisi ve denizaltı sınıfı gemileri de Boğazlardan geçirmesi mümkün değildir. Sözleşmenin kendisi aleyhine yarattığı bu durum nedeniyle ABD; geleceğin Karadeniz’ini şimdiden gözeterek hem her iki ulaşım koridorunu kontrol altında tutmak, hem de istediği an müdahalede bulunabilmek açısından Karadeniz’de de yüzer havaalanı bulundurmaya ihtiyacındadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin savaş gemilerine ilişkin hükümlerini masaya yatırmak suretiyle ihtiyacını karşılayabileceğinin, iki Karadeniz ülkesi Romanya ve Bulgaristan’ın ABD’ye geniş imkanlar tanımasının, ABD’nin Karadeniz’e yerleşme konusundaki olası stratejisini canlandıracak unsurlar olduğunun bilincinde hareket etmektedir. Türkiye ise, bazı ABD girişimlerine sessiz kalarak veya Sözleşmenin masaya yatırılması karşısında mevcut durumu destekleyen birliktelik arayışları konusunda bilerek veya bilmeyerek elini zayıf tutmaktadır.<sup>109</sup> Son dönemde Rusya ile ilişkilerin geliştirilmesi ve Karadeniz’de Uyum Harekatı girişimlerini ise bu görüşlerin anti tezi olarak görmek gerekir. Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla Soğuk Savaşın sona ermesini takip eden birkaç yıl sonra NATO’nun yetki ve görev alanı sorgulanmaya başlamıştır. Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti STANAVFORMED’in liman ziyareti, eğitim, tatbikat ve benzeri amaçlarla Karadeniz’e geçişlerinde 15 gün önceden ön bildirimde bulunup bulunmayacağı, bu bildirimin NATO tarafından mı yoksa geminin bağlı olduğu ülke tarafından mı yapılacağı gibi konular, Montrö Boğazlar Sözleşmesini NATO’nun gündemine getirmiştir. Ancak NATO gibi örgütlerin Sözleşmeye taraf olmadığı ve hak sahibi olmadığı anlaşılmıştır.<sup>110</sup> Daha sonra 2004 yılında İstanbul’da yapılan NATO zirvesinde ABD tarafından Karadeniz’e de genişletilmesi gündeme getirilen “Aktif Çaba Harekatı”na karşılık Türkiye hem Montrö Sözleşmesini deldirmeyerek, hem de Akdeniz’deki kuvvet benzeri bir kuvveti “Karadeniz Uyum Harekatı” adıyla Karadeniz’de oluşturarak önemli bir inisiyatif almıştır. 1995 yılından itibaren Akdeniz ve Karadeniz’de oluşturulan kuvvetlerin görev ve yapılarını Genelkurmay Başkanlığı (Gn.Kur.Bşk.) İnternet Sitesindeki<sup>111</sup> bilgiler ışığında incelemek fayda olacaktır:

Akdeniz, dünya deniz ticaretinin yaklaşık 1/6’sını barındıran çok önemli bir kesişme noktasıdır. Enerji ihtiyacının çok büyük bir kesimini Orta Doğu’dan ve Akdeniz yoluyla sağlayan Avrupa’nın güvenliği, Akdeniz’in güvenliği ve istikrarı ile yakından ilgilidir. NATO’nun Aralık 1994 Bakanlar Kurulu toplantısında alınan karar doğrultusunda 8 Şubat

<sup>109</sup> Akten, N., “Türk Boğazları ve Geleceği” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.252.

<sup>110</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1999, a.g.k., ss.60-61.

<sup>111</sup> <http://www.blackseafort.org/> (15.05.2008).

1995 tarihinde NATO'ya üye Akdeniz ülkeleri dışında Fas, Moritanya, Tunus, Mısır ve İsrail'in davet edilmesiyle oluşturulan, 1995 Aralık ayında Ürdün, 2000 yılı Şubat ayında da Cezayir'in dahil olmasıyla genişleyen, halen Suriye, Lübnan, Filistin, Libya, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi(GKRY) ve Malta'nın üye olmadığı Akdeniz Diyalogu'nun temel hedefi; karşılıklı anlayış birliğinin sağlanması ve NATO faaliyetleri hakkında diyalog ülkelerinde oluşabilecek yanlış izlenimlerin ortadan kaldırılarak karşılıklı güven ortamı ve işbirliğinin geliştirilmesidir. Türkiye, Akdeniz Diyalogu'nun Akdeniz'de güven ve istikrarın tesisine büyük katkılar sağlayabileceğine inanmakta, bu maksatla 2001 yılından itibaren milli olarak bir çok faaliyetin sponsorluğunu yapmaktadır. 2001 yılında ABD'deki terör hareketleri sonrasında, ABD öncülüğünde ve kuvvetin büyük çoğunluğu ABD tarafından oluşturulan terörle ve kaçakçılıkla mücadele ve barışı destekleme amacı güden Aktif Çaba (Active Endeavour) Harekatına, Akdeniz Diyalogu üyesi diğer 7 ülkenin de gönüllülük esasına göre katılımına olanak sağlama kararı 2004 İstanbul Zirvesi sonrasında alınmıştır. Türkiye de, hem kendi güvenliği hem de 2006 yılında faaliyete geçen Bakü-Ceyhan boru hattından yapılacak taşımacılık için Akdeniz'deki güvenliğin sağlanmasını ve NATO dışı 7 Akdeniz Ülkesiyle ilişkilerini geliştirmek açısından Akdeniz Diyaloguna üye olmayı önemsemektedir.

Türkiye, Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra Karadeniz'de oluşan boşluğu doldurmak ve ABD'nin de bu dönemden sonra NATO vasıtasıyla Karadeniz'e girmek istediği ve Montrö Sözleşmesini sorgulamaya başladığı gerçeğinden hareketle Sözleşmenin ihlalini engelleme amacıyla öncülük ettiği girişimlerle, 1992 yılında KEİ'nin kurulmasını sağlamıştır. Türkiye, bu ekonomik atağından sonra güvenlik konuları ve askeri konularda da inisiyatif almak üzere girişimlere başlamış, ilk kez Bulgaristan'daki İkinci Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanları Toplantısında, Karadeniz'de çok uluslu bir deniz kuvveti oluşturulması fikrini ortaya atmıştır. Türkiye'nin öncülük ettiği girişimlerin olgunlaşması sonucunda 2 Nisan 2001 tarihinde İstanbul'da Karadeniz Kıyıdaşı Ülkelerin Dışişleri Bakanları tarafından BLACKSEAFOR(Karadeniz Deniz İşbirliği Deniz Görev Grubu) Kuruluş Anlaşması imzalanmıştır. BLACKSEAFOR'un görevleri; Arama ve Kurtarma Harekatı, İnsani Yardım Harekatı, Mayın Karşı Tedbirleri Harekatı, Çevre Koruma Harekatı, İyi Niyet Ziyaretleri, Taraflarca Kararlaştırılacak Diğer Görevler şeklinde belirlenmiştir. Görüleceği üzere Türkiye, çok isabetli bir şekilde Karadeniz'de Rusya'nın yarattığı boşluğu ABD'nin doldurma isteğine karşı çıkarak ve Karadeniz Ülkelerine öncülük yaparak, ABD'nin 1995 yılında Akdeniz'de oluşturulmasına ön ayak olduğu Akdeniz Diyaloguna karşılık, benzer görev ve amaçlarla Karadeniz'de 2001 yılında



BLACKSEAFOR adıyla Deniz Görev Grubu oluşturulmasını sağlamıştır. Kuruluş ve amaçlarını biraz sonra inceleyeceğimiz şekilde, 2001'deki terör faaliyetleri sonrasında ABD tarafından, Akdeniz'de Aktif Çaba adıyla oluşturulan ve Karadeniz'e genişletilmesi isteğiyle, 2004 yılından itibaren Montrö Boğazlar Sözleşmesinin özellikle askeri gemilerle ilgili hükümlerinin değiştirilmesi fikri çok sık gündeme getirilmeye başlanmıştır. Bunun üzerine Türkiye karşı atağa geçerek ve bu girişime cevap olacak şekilde 1 Mart 2004 tarihinde de, Karadeniz'in açık deniz alanları ve Türk karasuları içinde Karadeniz Uyum Harekatını (Blacksea Harmony) başlatmıştır. Karadeniz Uyum Harekatı, BLACKSEAFOR'un Karadeniz'de terörizm, uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı ile kitle imha silahlarının yayılmasına karşı ortak bir araç olarak kullanılabilmesini mümkün kılacak seçenekler üzerinde çalışma sürerken başlatılmıştır.

Genelkurmay Başkanlığının savunduğu görüşe göre; Karadeniz, altı kıyıdaş ülke ile çevrili özel bir coğrafyaya sahip yarı kapalı bir denizdir. Karadeniz'e kısıtlı giriş ve çıkış imkanı sağlayan bazı nehir yolları bulunmakla beraber açık denizlere tek bağlantı, geçiş yapan gemilerin de kontrolüne imkan sağlayan Türk Boğazlarıdır. Açık denizlerde seyreden gemilerin kontrolü bir çok yasal kurala bağlı olup, bazı pratik güçlükler içermekte iken, Karadeniz'e giriş yapan veya bu bölgede faaliyet gösteren bir gemi, giriş/çıkış limanlarında kendisini serbest ticaret yapmaktan alıkoymayacak bir şekilde, mümkün olan her türlü güvenlik kontrolüne tabi tutulabilir. Kıyıdaş Ülkelerin yapacağı işbirliği ile, yasal faaliyette bulunan gemilerin ticaret serbestisi kısıtlanmadan, zaman ve kaynak tasarrufu da sağlayacak şekilde, kıyıdaş ülkelerin gayretlerini doğrudan şüpheli gemiler ve faaliyetler üzerinde yoğunlaştırmaları mümkün olabilecektir. Bu kapsamda Türkiye'nin tek başına hayata geçirdiği Karadeniz Uyum Harekatı, Karadeniz'deki tüm kıyıdaş ülkelerin katılımına açık, ancak başlangıcından 2006 yılı sonuna kadar milli nitelik taşımış olan bir deniz harekatıdır. Bu Harekat başlangıçta, Türk gemi ve deniz karakol uçaklarıyla, Türk karasuları içinde, Karadeniz'in uluslararası sularında ve bu bölgenin üzerindeki hava sahasında icra edilmiştir. Karadeniz'deki diğer kıyıdaş ülkelerin Harekata katılımını sağlamak üzere gerekli görüşme ve danışmalara devam edilmektedir. Bu kapsamda Rusya Federasyonu 27 Aralık 2006 tarihinde Harekatın resmen katılımcısı olmuş, 17 Ocak 2007 tarihinde imzalanan protokolle Ukrayna'nın da resmi katılım süreci tamamlanma aşamasına gelmiştir. Karadeniz Uyum Harekatının görevi; Karadeniz'de belirsiz aralıklarla karakol faaliyetleri icra ederek yasa dışı faaliyetlere karıştıklarından şüphelenilen ticaret gemilerini tespit etmek ve izlemektir. Şüpheli bir gemi tespit edildiğinde, müşterek gayretlerle ve muhtelif vasıtalarla varış limanına kadar takip

edilmekte, neticede arama yapmak ve gerektiği durumlarda alıkonularak, yasal işlem başlatmak üzere ilgili makamlara devredilmektedir. Türkiye, bu Harekatın yasa dışı faaliyetlere karşı caydırıcılık sağladığını ve Karadeniz’de gün geçtikçe artan ticari deniz trafiğinin daha emniyetli ve güvenli bir şekilde sürdürülmesine katkıda bulunduğunu değerlendirmektedir.

Türkiye, ABD’nin Karadeniz’e girme niyetine karşı çıkarak Karadeniz’de Uyum Harekatını başlattığı 1 Mart 2004 tarihinden itibaren Rusya ile ilişkilerini daha çok geliştirmiş ve her fırsatta Rusya’yı bu operasyona davet etmiştir. Bu girişimlerden olumlu sonuç alınmış ve dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı Yener Karahanoğlu’nun 2006 yılının Kasım ayındaki Moskova ziyaretinde<sup>112</sup> Rusya’nın Karadeniz Uyum Harekatına katılım belgesi imzalanmıştır. Bu ziyarette gazetecilerin, ABD gemilerinin Karadeniz’de faaliyet gösterip göstermeyeceği sorusuna Karahanoğlu; “Her ülke bütün denizlerin uluslararası sularında faaliyet gösterebilir. Onu kısıtlayacak herhangi bir şey yok. Fakat ABD dahil her ülke Montrö Sözleşmesine bağlı kalmak koşuluyla Karadeniz’in uluslararası sularında faaliyet gösterebilir.” karşılığını vermiştir. Karahanoğlu, Uyum Harekatıyla ilgili olarak da; bu harekatın günde 300’den fazla geminin faaliyet gösterdiği Karadeniz’in güvenliğine katkı sağlayacağını belirterek, özellikle deniz trafiğinin en yoğun olduğu İstanbul Boğazı ile petrol trafiği açısından önem arz eden Novorosisk limanı dolayısıyla Karadeniz’in güvenliğine katkı sağlayacağını, Karadeniz Uyum Harekatının başladığı tarihten itibaren yaklaşık 96.000 gemiyle temas sağlandığını ve bunların % 93’ünün tanımlandığını, ayrıca 60.000 ticaret gemisinin sorgulandığını ve gerekli görülenlere çıkıldığını ve arama yapıldığını ifade etmiştir. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanının bu sözlerinden, Türkiye’nin Karadeniz politikasının net olarak ortaya konduğu ve Türk Donanmasının, Karadeniz Uyum Harekatı adı altındaki çalışmalarla da bölgede inisiyatif aldığı, Türkiye’nin ABD’ye karşı çıkan, Rusya’yı da bu konuda yönlendiren bir bölge gücü olduğunu ve Montrö Sözleşmesini bir denge sağlama enstrümanı olmasının yanında önemli bir koz olarak elinde bulundurmaya başladığını anlamak mümkündür.

Türkiye, Gn.Kur.Bşk.lığının yukarıda özetlenen bir kısım görüşleri paralelinde uzun vadede kendisine daha çok getirisi olacağına inandığımız girişimleriyle Karadeniz’de önemli bir inisiyatif olarak ve Bölge Ülkelerine öncülük yaparak ABD’nin Karadeniz’de daimi kuvvet bulundurmak üzere yaptığı girişimlerin ve Montrö Sözleşmesinde bu amaçla değişiklik yapma hususundaki arayışların önünü kesmiştir. Bölge Ülkeleriyle ekonomik ve

---

<sup>112</sup> -, “Oramiral Karahanoğlu Moskova’da” <http://www.dunyagazetesi.com.tr>. (07.11.2006)

siyasi ilişkilerini geliştirmiş, Bölgedeki bu ağırlığı nedeniyle dünya siyaset arenasında prestij ve geleceğin büyük enerji ve ticari pazarı olacak Kafkaslar ve Orta Asya’da önemli bir açılım ve güç elde etme şansını yakalamıştır. Ayrıca 2004-2006 yıllarında yoğunlaşan ve biraz sonra örneklerine değineceğimiz çeşitli toplantı ve basın açıklamaları yoluyla önemli görevlerdeki ABD’li yetkililerin, Montrö’nün masaya yatırılması suretiyle NATO gemilerine, Karadeniz’e girişte ayrıcalık tanınması yönündeki arayışlarına Türkiye BLACKSEAFOR ve Karadeniz Uyum Harekatı girişimleriyle karşılık vermiştir. Bunun sonucu olarak ABD, görünürde geri adım atarak Montrö Sözleşmesine yönelik bir girişimi olmadığı yönünde açıklamalar yapmak zorunda kalmıştır. Bu yolla amacına ulaşamayacağını anlayan ABD, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerle sıkı ilişkiler kurmak ve oralarda askeri üsler elde etmek eksenli bir politika değişikliği yapma yoluna gitmiştir.

Ukrayna’da sivil bir darbeye girişen ABD, Gürcistan’da da aynı yöntemle kendi yandaşı iktidarın oluşmasına önemli oranda katkı sağlamıştır. Ukrayna Ulaştırma Bakanlığı görevlileri tarafından 2006 yılının Ocak ayında Yalta şehrinde Rusya’nın Karadeniz Donanması’na ait bir deniz fenerini işgali ve bu olayın Ukrayna’nın Karadeniz’deki Rus Donanmasını Kırım’dan çıkarmaya çalıştığı<sup>113</sup> şeklinde yorumlanması, ABD’nin Ukrayna’da gerçekleşen devrimdeki rolü ve diğer Karadeniz ülkeleri üzerindeki etkisini göstermesi bakımından önemlidir. ABD Dışişleri Bakanlığı üst düzey bürokratlarından Kurt Volker’in 24 Şubatta yaptığı bir konuşmada, Türkiye ve Rusya’nın da Aktif Çaba Harekatına katıldığını ve bu tür operasyonları Karadeniz’e de yaymak istediklerini, Türkiye ve Rusya’nın buna karşı olduğunu söylediği ifade edilmiştir. ABD sözcüsünün Karadeniz’de Türkiye ile Rusya çıkarlarının çatıştığını söyleyerek iki ülke arasında sorun varmış gibi göstererek ilişkileri etkilemek istediği, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan gibi ülkeleri gözetim altında tuttuğunu, Gürcistan’a oluk gibi para akıttığı yorumları basında sıkça göze çarpmaktadır.<sup>114</sup> ABD basınında, Boğazların petrol trafiğini artık kaldıramadığına<sup>115</sup> yönelik çıkan haberler, yine girişimlerin yoğunlaştığı 2005 yılına denk gelmekte ve Türkiye’nin çıkarlarını savunmaktan çok, Türkiye ile Rusya arasındaki gelişen ilişkileri etkilemeye dönük haberler olarak göze çarpmaktadır. ABD, Romanya ile Köstence’de üs kurulması için anlaşma imzalamış, Bulgaristan’ın Karadeniz kıyısındaki Bezmer havaalanı yakınında üs kurulması için ön anlaşma sağlamış, Gürcistan’ın da üslerini kullanmaya başlamıştır. Türkiye’deki İncirlik Üssü ile Karadeniz’deki üsler

<sup>113</sup> <http://www.turksam.org/tr/a730.html>.(19.01.2006).

<sup>114</sup> <http://www.msnbcntv.com.tr/news/363925.asp>, (01.03.2006).

<sup>115</sup> <http://www.webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/01/26/589906.asp>.

arasında bir iletişim ağı kurmayı planladığını, Savunma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Peter Flory aracılığıyla Ankara'ya ileten ABD, Karadeniz'deki NATO varlığını arttırma peşinde koşmaktadır.<sup>116</sup> Diğer bir Amerikalı görevli olan ABD'nin Ankara Büyükelçisi Ross Wilson, bir basın toplantısında gazetecilerin sorusu üzerine; "Biz Karadeniz'in uluslararası sulara bulunmasından kaynaklanan haklarımızdan yararlanmak istiyoruz"<sup>117</sup> şeklindeki görüşünü dile getirmiştir. Ayrıca ABD, Karadeniz'le ilgili niyet ve isteklerine paralel yürüttüğü ve çok ısrarcı girişimleri sonucunda 2005 yılının Ekim ayında Karadeniz Ekonomik İşbirliğine gözlemci üye olarak kabul edilmiştir.<sup>118</sup> Türkiye'nin girişimleriyle 1992 yılında oluşturulan KEİ'nin, Karadeniz'e kıyısı olmayan Yunanistan, Ermenistan, Sırbistan gibi ülkeleri üyeliğe kabulü ABD'nin diplomatik baskısı sonucu olmuştur. Bu durumu, ABD'nin daha o günden Karadeniz'le ilgili zemin yoklamaya başladığının göstergesi olarak kabul etmek gerekir.

Özellikle resmi olmayan toplantı ve görüşmelerde ABD'nin Karadeniz'le ilgili niyet ve isteklerini dile getiren Amerikalı görevliler, bu arayışların Türkiye ve Rusya'dan tepki görmesi üzerine ya söylemlerini yumuşatma yoluna gitmiş ya da ABD'nin böyle bir niyetinin olmadığını açıklamak zorunda kalmışlardır. Türk-Amerikan İş Konseyinin (TAİK) Washington'da düzenlediği yıllık ortak toplantıda Türk Korgeneral Hilmi Akın Zorlu; Soğuk savaşın sona ermesinden bu yana Karadeniz'in makul ölçüde sakin olduğunu, alarm verici bir güvenlik durumunun bulunmadığını, Karadeniz'de güvenlik durumunun kıyısı bulunan ülkelere kontrol altında tutulabileceğine inandıklarını belirtmiştir. Aynı toplantıda ABD Savunma Bakanlığını temsilen konuşan Koramiral William Sullivan da; Türkiye'nin Karadeniz'deki güvenlik düzenlemelerinde önder rolünü tanıdıklarını, Türkiye'nin Karadeniz'deki liderliğini sıkıntıya sokacak hiçbir planları olmadığını dile getirmiştir.<sup>119</sup> 2006 yılının Mart ayında gazetecilere, Karadeniz'deki haklarımızdan yararlanmak istiyoruz diyen ABD'nin Ankara Büyükelçisi Ross Wilson, bu sözlerinden dört ay sonra bu kez daha ılımlı konuşuyordu. Arı Grubunun Karadeniz Güvenliği konulu 29-30 Haziran tarihli Konferansında konuşan Büyükelçi Wilson, yaklaşımlarının Bölgeye girmek olmadığını, Bölgedeki dost ve müttefikleriyle, onların uygun bulduğu çerçevede güvenlik ve işbirliğini geliştirmek istediklerini, Montrö Sözleşmesinin Türkiye, Bölge, Amerika ve daha bir çokları için önemli olduğuna işaret ederek, Sözleşmeye tümüyle

---

<sup>116</sup> Demirtaş, S., "ABD Karadeniz'e Üsleniyor" Radikal, 07 Aralık 2005

<sup>117</sup> [http://www.denizhaber.com.tr/GUNCEL/3517,\(04.03.2006\).](http://www.denizhaber.com.tr/GUNCEL/3517,(04.03.2006).)

<sup>118</sup> Türkmen, İ., "Karadeniz'de İşbirliği ve Güvenlik" Hürriyet, (08.04.2006); <http://www.tumgazeteler.com>

<sup>119</sup> HO Tercüman, 30 Mart 2006.

saygılı olduklarını belirtmiştir.<sup>120</sup> Bir başka haberde de; ABD'nin, teröre ve suçlara karşı mücadele amacıyla 2001'de Doğu Akdeniz'de NATO bünyesinde oluşturulan Aktif Çaba Operasyonunun görev alanının Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesiyle ilgili geçen yıllarda önerdiği gayri resmi planını, Türkiye'nin Montrö Anlaşmasına dayanarak direnmesinin ve kendisi aracılığıyla NATO'nun zaten Karadeniz'de bulunduğunu, bölgede güvenliği sağlamak için Blackseaför ve Karadeniz Uyum Harekatına bağlı deniz kuvvetlerinin yeterli olduğunu bildirmesinin ardından geri çektiği<sup>121</sup> ifade ediliyordu. Benzer içerikteki haberler<sup>122</sup> o günlerde basında sıkça yer alıyordu. Böylece ABD, en azından şimdilik Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi suretiyle Karadeniz'de donanma bulunduramayacağını Türkiye ve Rusya Federasyonu'nun karşı çıkışları ve Türkiye'nin öncü politikalarla ABD'nin gündeme getirdiği görevleri yapacak deniz kuvvetlerini Karadeniz'de oluşturması sonucu anlamış bulunmaktaydı. Bunun üzerine bu girişimi bir başka uygun zamanda dile getirmek üzere askıya alan ABD, bir süredir devam etmekte olan Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan üzerinden Karadeniz politikası oluşturma çalışmalarına ağırlık vermeye başlıyordu.

Son olarak Ağustos 2008 tarihinde Rusya ile Gürcistan arasında patlak veren savaş ve Gürcistan'a yardım etmek adı altında ABD ve NATO'nun Rusya'ya karşı Karadeniz'de gövde gösterisi yapmak istemesini, 1994 yılından beri ABD'nin Karadeniz'le ilgili, niyet ve girişimlerinin sonucu olarak yorumlamak yanlış olmayacaktır. 6 Ağustos 2008 tarihinde Erzincan'da Bakü-Ceyhan petrol boru hattının teröristlerce bombalanması, ardından 11 Ağustos 2008 tarihinde 9 Türk askerinin bölücü terör örgütü tarafından mayın döşenerek şehit edilmesi,<sup>123</sup> Rusya'nın zaten karşı çıktığı boru hattını devre dışı bırakmak ve Türkiye'yi sıkıştırmak için terör örgütünü taşeron olarak kullandığı<sup>124</sup> şeklinde yorumlamıştır. Hattın Gürcistan'dan geçtiği ve Rusya'nın boru hattına zarar verilmeyeceği hususunda Türkiye'ye güvence verdiği bilgisi gazetelerde yer almıştır. Gazetelere yansıyan 16 Ağustos 2008 tarihli başka bir habere göre de,<sup>125</sup> ABD'nin Gürcistan'a sağlık yardımı amaçlı göndermek istediği askeri gemilere, Montrö Sözleşmesinin öngördüğü tonajdan büyük oldukları gerekçesiyle Türkiye'nin Boğazlardan geçiş izni vermemesi sonrasında

<sup>120</sup> Aktan, G., "Daha Sıkı Ama Nasıl?" <http://www.radikal.com.tr/haber>, (06.07.2006)

<sup>121</sup> "ABD Karadeniz'de Geri Adım Attı", Haber 7, <http://www.tumgazeteler.com>, (05.08.2006).

<sup>122</sup> "ABD, Karadeniz'e NATO Gücü Projesini Geri Çekti", Hürriyet, 08 Mayıs 2006.

<sup>123</sup> Çekirge, F., "9 Şehidin Ardındaki Sır"

<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=9634161&tarih=2008-08-11>.

<sup>124</sup> Berberoğlu, E., "Kafkas Satrancında PKK Yeniden Piyon"

<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=9638760&tarih=2008-08-12>.

<sup>125</sup> [http://w9.gazetevatan.com/haberdetay.asp?detay=Bushun\\_planina\\_Turk\\_darbesi\\_194072\\_1&Newsid=194072](http://w9.gazetevatan.com/haberdetay.asp?detay=Bushun_planina_Turk_darbesi_194072_1&Newsid=194072)

düşük tonajlı gemiler gönderilmiştir. ABD'nin Gürcistan'a insani yardım taşıyan ilk savaş gemisinin dün Boğaz'dan geçtiği, ancak Rusya'nın "Operasyon şüphe verici" açıklamasının, Karadeniz'de suların ısındığı yorumlarına yol açtığı, ABD'nin asıl amacının bu yolla Rusya'ya gözdağı vermek olduğu ve bunun olası yeni bir krizi tetikleyebileceği endişelerinin dile getirildiği hususları gündemi işgal etmeye başladı.<sup>126</sup> Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Vladimir İvanovski'nin, basın toplantısı düzenleyip, "Montrö tam olarak uygulanmalıdır" mesajı verdiği, Moskova'nın, Rus gemileri yer değiştirken Montrö Anlaşmasına "tam olarak uyduğuna" dikkat çekmiştir. İvanovski, Montrö konusunda Rusya ve Türkiye'nin tutumlarının yüzde yüz aynı olduğunu, bu Anlaşmanın çağdaş dünyanın gereklerine uygun bir Anlaşma olduğunu, iki ülkenin de, Montrö'nün tam olarak uygulanmasını savunduğunu, Montrö'ye taraf olmayan ve Karadeniz'e savaş gemisi ile yardım gönderen ABD'nin de, Montrö Anlaşmasına tam olarak uyması gerektiğini ve Montrö'yü deldirmeyeceklerini<sup>127</sup> ifade etmiştir.

### **3.3.2. Romanya, Bulgaristan, Gürcistan'da Askeri Üs Kurması**

ABD, Doğu Blokunun çöküşüyle birlikte Karadeniz'de oluşan boşluğu doldurmak daha doğrusu bu boşluğu değerlendirerek bölgedeki ticaret ve enerji yollarını kontrol altında tutmak ve bu vesileyle çıkarlarını korumak üzerine kurulu politikasına yönelik adımları atmakta gecikmemiştir. Ekonomik ve siyasi girişimlerle 1990'lı yılların başından itibaren Sovyetler Birliği'nden ayrılan ülkelerle ilişki kurma yollarını aramaya başlamış ve bu durumdan telaşlanan Rusya'nın eski üyelerini BDT çatısı altında toplamasına neden olmuştur. Diğer taraftan, NATO aracılığıyla faaliyet alanı yaratmaya çalışarak Akdeniz'deki NATO gücünün Karadeniz'e geçerek tatbikatlar yapmasını isteyen ABD, bu gücün Karadeniz'e geçişini sağlayamasa da Sovyetler Birliğinden ayrılan ve Soğuk Savaş Döneminde Sovyet baskısından bunalmış Macaristan, Polonya, Romanya, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya gibi ülkelerin 2000'li yıllara gelindiğinde NATO'ya üye olmalarını sağlamayı başarmıştır. Ukrayna ve Gürcistan'da da büyük parasal desteklerle kendi yandaşı yönetimlerin iş başına gelmelerini sağlamıştır. Terör eylemlerinin 2001 yılındaki ağır psikolojik hasarının da etkisiyle Akdeniz'de terör, kaçakçılık ve uyuşturucu faaliyetlerine karşı görev yapacak "Aktif Çaba Harekatı" isimli yeni bir NATO gücü oluşturulmasını gerçekleştiren ABD, 2004 yılından 2006 yılına kadar çeşitli gayri resmi girişim ve söylemlerle bu gücün görev alanının Karadeniz'e de genişletilmesini dile

<sup>126</sup> <http://www.sabah.com.tr/haber,B9963E9DAE6C434098335086A6B4085D.html>

<sup>127</sup> Güranlı, Z., "Rus Büyükelçisinden Sert Uyarılar", <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/9759279.asp?gid=229&sz=49067>

getirmeye başlamıştır. Bu istek Montrö Sözleşmesinin askeri gemilerin geçişini kısıtlayan maddelerini gündeme getirmesi nedeniyle en çok Türkiye'yi ilgilendiriyordu. Sovyetler Birliğinin dağılmasının ardından oluşan boşluğu gören, etkili ve başarılı sayılacak politikalarla inisiyatif almaya başlayan Türkiye bazen ABD'ye yakın durarak, bazen de ABD'ye rağmen ve Rusya'yla işbirliğine giderek, oluşturduğu politikalarla bölgede liderliğe soyunmuştur. Önce 1992 yılında KEİ'nin kurulmasına ön ayak olmuş ve bölgedeki ekonomik potansiyel konusunda söz sahibi olmaya çalışmıştır. KEİ'nin önemini kavrayan ABD, Yunanistan, Ermenistan, Sırbistan gibi ülkelerin örgüte katılımını sağlamış, 2005 yılında da kendisi örgüte gözlemci üye olmak suretiyle KEİ'nin önemine vurgu yapmıştır. Türkiye'nin, ABD'nin Karadeniz planına sert çıkışının ardından Ruslarla yakın işbirliğine gitmesi sonucu, ABD Savunma Bakanlığı, Türkiye'nin Karadeniz girişimlerini destekleyip Bölge Ülkelerini, Türkiye'nin önderliğindeki güvenlik yapılarına katılmaya teşvik etmiştir. Bu şekilde yeni bir strateji geliştirdiği haberleri gelmesine rağmen; 2007 yılı Haziran ayının sonlarında KEİ'nin İstanbul zirvesinde yaşananlar, Washington'un Karadeniz'de etkinliğini arttırmak için farklı yollara başvurduğunu göstermektedir. Bu farklı yollardan birinde Truva atı rolündeki Romenler, bir süredir KEİ'nin siyasi ayağının eksik olduğu gerekçesiyle ABD destekli, bölge dışı ülkelerin katılımına açık bir Karadeniz Forumu oluşturmaya çalışıyor, ancak Türk-Rus işbirliği sonucu bu çabalar sonuçsuz çıkıyor ve Romenler geri adım atmak zorunda kalıyordu.<sup>128</sup> Romenlerin ABD destekli bu girişimlerinin ardından, merkezi Türkiye'de bulunan tek uluslararası örgüt olduğunu düşündüğümüzde, KEİ'nin önemi ve Türkiye'nin bu konudaki her türlü eksiğe rağmen başarısı kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Ayrıca Türkiye, ABD'nin 1994 NATO girişimine karşı 1998'de Karadeniz'de Blackseafor gücünün oluşmasına öncülük ederek, Akdeniz'de 2001'deki Aktif Çaba operasyonuna karşı da, 2004 yılında tek başına Karadeniz Uyum Harekatını hayata geçirerek karşılık vermiş ve Montrö Sözleşmesini deldirmeyerek ABD'ni askeri güç anlamında Karadeniz'den uzak tutmayı başarmıştır. Diğer yandan da kendi askeri gücünü ve donanma gücünü arttırarak bölgede Rusya'yı dengeleyebilecek duruma gelmiştir.

Türkiye'nin izlediği bu etkili politika sonucu ABD, doğrudan Boğazlar yoluyla Karadeniz'e çıkmak yerine dolaylı yollarla diğer Karadeniz ülkelerini etkisi altına alarak Karadeniz'deki amaçlarına ulaşmak konusundaki çabalarını yoğunlaştırmıştır. Karadeniz merkezli yeni bir soğuk savaşın başladığı ve ABD-Rusya çekişmesinin Türkiye'ye her

---

<sup>128</sup> Yinanç, B., "Karadeniz'de ABD'ye Karşı Türk-Rus Dayanışması"  
[http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx.\(30.06.2007](http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx.(30.06.2007)

anlamda önemli etkilerinin olacağı belirtilmektedir. Yakın zamanda Blackseaför tatbikatı kapsamında ABD savaş gemilerinin Boğazlardan Karadeniz'e geçmesine Türkiye'nin izin vermediği, ABD'nin Türkiye'yi bu nedenle "mimlediği", Montrö'yü aşmak için özellikle Bulgaristan ve Romanya'daki üslerine önem verdiği bilinmektedir. ABD ile Bulgaristan'ın 28 Nisan 2006 tarihinde üç askeri üs için anlaştıkları, ABD'nin savaş gemilerine Bulgaristan bayrağı asarak Montrö'yü delme taktiği uyguladığı, ABD Ordu kaynaklarının 2001 yılındaki Kosova müdahalesinde Montrö'ye böyle bir "gol" attıklarını açıkça söyledikleri ifade edilmiştir. ABD Dışişleri eski Bakan Yardımcısı Paul Wolfowitz'in, üslerin fonksiyonunun askeri olmaktan çok siyasi olduğunu açıkladığı, Ukrayna ve Gürcistan'daki ABD destekli darbeler ile 2006 yılı başında Romanya'da elde edilen ve Bulgaristan'la anlaşmaya varılan askeri üslerle ilgili ABD hamlelerine karşı Rusya'nın, Ukrayna'ya bağlı Kırım'ın kontrol altına alınması amacını taşıyan kararı, Parlamentosu Duma'dan çıkarmak suretiyle Kırım'ı tartışmaya açtığı haberdan anlaşılmaktadır.<sup>129</sup> ABD'nin Karadeniz'le ilgili tüm bu girişimleri, Karadeniz Bölgesinde uzun zamandan beri sürmekte olan huzur ortamına sekte vurmuş, Bölge Ülkelerinin yeni gruplaşma arayışlarına ve tedirginliklere neden olmuştur. Karadeniz'deki ABD-Rus çatışması başka bir yönüyle de çıkarları kesişen Türk-Rus dayanışmasına yol açmış, ancak bu durum diğer Karadeniz ülkeleri tarafından çok sıcak karşılanmamıştı. Karadeniz'deki Türk-Rus karşıtı konumlanmayı, Bölgede ABD'nin yakın müttefiki konumuna soyunan Romanya dile getiriyordu. Türkiye'nin Karadeniz'de Rusya ile işbirliği yaparak ABD'nin Bölgeye serbestlik, açıklık, demokrasi, insan hakları getirme ve Bölgeyi Batıya entegre etme çabalarına engel olduğu şeklindeki Romen görüşü, Bulgaristan, Gürcistan ve Ukrayna arasında da yayılıyordu. ABD, Türkiye'nin Karadeniz'de başlattığı ve Bölge ülkeleri arasındaki dayanışmayı arttıracak Blackseaför ve Karadeniz Uyum Harekatı gibi projelere, kendisini dışarıda bıraktığı ve Rusya'yı bölgede sıkıştırmaya yönelik planlarına uymadığı için karşı çıkıyor ve bölgesel çıkarları burada da ABD ile çatışan Türkiye, Rusya'yı çok taraflı girişimlere dahil ederek, Bölgedeki etkisinin sürmesine yardımcı oluyordu.<sup>130</sup> ABD'yi Bulgaristan ve Romanya'da askeri üsler edinmeye zorlayan önemli sebeplerden biri de, Türkiye ve Rusya'nın "ABD hiç değilse Karadeniz'e karışmasın" diye tarif edilebilecek tutumundan kaynaklanmıştır. Bununla birlikte, ABD donanmasının Karadeniz'deki rolünü önlemek mümkün, ABD uçaklarının, Romanya ve Bulgaristan'daki üslerinden kalkarak Kafkaslara, İran'a ve Orta Asya'ya ulaşarak operasyon yapmasını

<sup>129</sup> "Bulgaristan'daki Amerikan Üsleri ve Kuşatılan Türkiye", Milli Gazete, 19 Haziran 2006.

<sup>130</sup> Aydın, M., "Karadeniz'de Hırçın Rekabet ve Türkiye" <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/07/13>



önlemek ise mümkün değildir.<sup>131</sup> ABD'nin Bulgaristan ve Romanya'daki askeri üsleri, Rusya ile ABD arasında bir çok tartışmaya neden olmuştur. Rus Devlet Başkanı Vladimir Putin, AKKA'yı (Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Anlaşması) bir çok NATO üyesi ülkenin imzalamamış olması nedeniyle Rusya'nın da anlaşmayı askıya alacağını, ABD'nin Bulgaristan ve Romanya ile askeri üs anlaşmaları imzalamasının AKKA Anlaşmasına aykırı olduğunu söylemesi üzerine, NATO da cevap olarak, Rusya'nın Gürcistan ve Moldova'dan askerlerini çekmeyerek bu Anlaşmayı ihlal ettiğini savunmuştur.<sup>132</sup>

Karadeniz, Kafkaslar ve Balkanlar, Türkiye ve ABD için önemi büyük olan ama çıkarlarının çatıştığı ortak strateji alanlarıdır. Türkiye ve ABD, bu ortak çıkar alanlarından Karadeniz'in batısında AB'ye karşı, doğusunda da Rusya'ya karşı genellikle aynı çizgide hareket etmekle birlikte zaman zaman çıkarlarının çatıştığı durumlar meydana gelmektedir. Özellikle Türkiye'nin 1 Mart 2003 tarihli teskereyle ABD'nin Türk topraklarından geçişine izin vermemesi, ABD'nin bu coğrafyada Türkiye üzerinden yürüttüğü politikayı gözden geçirmesine ve NATO'nun yeni üyesi olan bölge ülkeleri Bulgaristan ile Romanya'yla ilişkilerine daha çok ağırlık vermesinin bir başka sebebi olmuştur. Romanya ve Bulgaristan'ın hem AB içindeki konumları, hem de NATO üyesi olmaları, Türkiye'nin önemini ABD nezdinde bir miktar azaltırken, Karadeniz'deki ABD varlığının da daha çok hissedilmesini sağlamaktadır. Karadeniz'e yönelik en belirgin çıkar uyuşmazlığı, 2004 yılındaki NATO zirvesinde dile getirilen Akdeniz'deki Aktif Çaba Harekatının Karadeniz'e genişletilmesinin Türkiye tarafından veto edilmiş olmasıdır.<sup>133</sup> ABD, Romanya ve Bulgaristan'la yaptığı anlaşmalar ve elde ettiği üslerden sonra Gürcistan'a daha fazla zaman ayırmaya başlamış, son dönemde bu ülkeye para ve askeri yardımını çok üst düzeye çıkarmıştır. Aslında Gürcistan'ı, Türkiye ve ABD arasında hem rekabet alanı hem de ortak hareket alanı olarak saymak mümkündür. Türkiye de hemen yanı başındaki, tarihi bağları da olan Gürcistan'ı tamamen ABD'ye kaptırmamak için gücü ölçüsünde ekonomik yardımın yanında çok büyük olmasa da askeri malzeme ve eğitim yardımıyla desteklemektedir. Diğer yandan ABD ve Türkiye, Gürcistan'daki askeri üslerin yapılandırılması ve Bakü-Ceyhan petrol boru hattı konusunda ortak hareket etmektedirler. Türkiye için Montrö Boğazlar Sözleşmesi açısından da Gürcistan'la iyi ilişkiler içinde olmak önem taşımaktadır. Çünkü Karadeniz'e sahil dar altı ülkeden üçü Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna'nın, AB ve NATO'nun da etkisiyle ABD'nin güdümünde olması

<sup>131</sup> Türkmen, İ., "Karadeniz'de İşbirliği ve Güvenlik" <http://www.tumgazeteler.com>, Hürriyet, (08.04.2006)

<sup>132</sup> "Rus Genelkurmay Başkanı Karadeniz İçin Geliyor", Cumhuriyet, 04 Haziran 2007.

<sup>133</sup> Alkan, A., a.g.k., ss.55-56.

dolayısıyla, Montrö Sözleşmesiyle ilgili değişiklik istekleri gündeme geldiğinde, zaten bu fikri savunmakta olan ABD ile ortak hareket etme olasılıkları çok yüksektir. Karadeniz politikaları nedeniyle Türkiye ile birlikte ABD'ye karşı çıkan Rusya'nın da, ABD'nin olmadığı bir ortamda Türkiye'yi Sözleşmede değişikliğe zorlayacağı tarihin süzgecinden geçmiş bir gerçektir. O halde Türkiye'nin yanına çekmesi durumunda Sözleşme konusunda Türkiye ile işbirliği yapabilecek tek ülke Gürcistan kalmaktadır. Daha doğru bir ifadeyle Türkiye Montrö Sözleşmesini kendi lehine kullanabilmesi, hatta Karadeniz konusunda ABD ile gelinecek noktada bir koz olarak kullanabilmesi için Karadeniz'e kıyıdaş ülkeleri tamamen ABD'nin inisiyatifine bırakmaması gerekmektedir.

### **3.4. AB Açısından Sözleşmeye Bakış, Birleşen Almanya ve Tuna Suyolu**

Boğazların önemi, önceki bölümlerde detaylı olarak açıklandığı gibi, yaklaşık 200 yıldan bu yana hiç azalmayarak tartışmalara konu olagelmıştır. Boğazların ve bu bölgedeki çıkarların, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerden çok daha fazla Karadeniz dışı Devletler için önemli olduğu tarihi süreç içinde yaşanmış bir gerçektir. “Lozan Konferansında İngiliz Baş Delegatesi ve Dışişleri Bakanı Lord Gürzon, Boğazlardan geçen gemilerden yüzde 20'sinin Karadeniz'de kıyısı olan Devletlere, yüzde 80'inin de öbür Devletlere ait olduğunu söylemişti. Bu söz Boğazlarda ve Karadeniz'de başka memleketlerin ne büyük ekonomik menfaatleri olduğunu göstermeğe yeter. Boğazlar meselesini milletlerarası yapan bu menfaatlerdir. Karadeniz kıyısında Türkiye ile birlikte dört, Tuna sebebiyle de beş, Akdeniz'de kıyısı olan 11 devlet var. Bunların hepsinin de, bunlar dışındaki devletlerin de menfaatleri vardır....Bir dünya devleti olmak ve dünyanın durumu ile bugün her devletten ziyade ilgili bulunmak itibarı ile de Birleşik Amerika, Boğazlarla en ilgili devletlerden biridir. Lozan'daki müşahit delegesesi Child, bütün dünya devletlerinin Boğazlar işi ile uğraşmaya hakkı olduğunu haklı olarak söylemişti.”<sup>134</sup> Bu kadar çok ülkenin menfaatinin olduğu bir bölge doğal olarak sürekli tartışma ve çatışmaların da konusu olmaktadır. Türkiye bugüne kadar bu büyük ülkeler arasındaki çıkar çatışmaları içindeki dengeyi gözeterek Boğazların ve kendisinin güvenliğini sağlamış, bugün güçlenen ekonomik ve askeri yapısıyla bu denge üzerinde ağırlığını daha çok hissettirmeye başlamıştır. Ekonomik ve askeri güvenliği büyük oranda Boğazlara bağlı Rusya'nın yanında; uzun yıllardır ekonomik ilişkileri ve NATO nedeniyle Türkiye'nin müttefiki olan ABD ile, bölgedeki rekabette geri kalmak istemeyen AB'nin, Bulgaristan ve

---

<sup>134</sup> Bilisel, C., a.g.k., ss.31-32.

Romanya vasıtasıyla Karadeniz’e kıyıdaş olması, Türkiye ile tam üyelik müzakerelerini yürütmekte olması nedenleriyle, Türkiye’ye ihtiyacı her zamankinden daha fazladır.

Başka bir ifadeyle, İngiltere, Fransa ve İtalya gibi üç büyük ülkesi Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzacısı olan AB için ABD ve Rusya ile ticari ve siyasi rekabet alanı Karadeniz ve Kafkaslara ulaşmanın vazgeçilmez yolu Boğazlar her zamankinden daha önemli hale gelmiştir. Başlangıçta ekonomik bir yapılanma olarak kurulmuş olan AB’ne üye ülkeler, ilerleyen zamanda ABD’nin bölgedeki politika ve çıkarlarına karşılık kendi çıkarları doğrultusunda belirledikleri ortak stratejiyle güç birliği yaparak yeni bir çekim merkezi olmayı amaçlamışlardır. Bununla birlikte AB’nin etkin güçleri olan İngiltere, Fransa ve Almanya arasında gizliden gizliye bir rekabet de söz konusudur.<sup>135</sup> Bulgaristan ile 1992’de, Romanya ile 1993’te, Rusya ile 1997’de, Ukrayna ile 1998’de, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan ve Moldova ile 1999’da Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmaları imzalayan AB’nin, bugüne kadar bölgeye yönelik yürütülen faaliyetleri ağırlıklı olarak ekonomik ve enerji odaklı olmuştur. 1997 yılında Karadeniz Bölgesinin artan stratejik önemine değinen bir bildiri yayımlanarak işbirliği alanları; ulaşım, enerji, telekomünikasyon, ticaret, sürdürülebilir kalkınma, adalet ve içişleri olarak belirlenmiştir.<sup>136</sup> Özellikle gaz ithalatının % 60’ını Kafkaslardan karşılayan ve gelecek 20 yılda bu miktarın %50 daha artacağı tahmin edilen AB için Bölge ve Türkiye’nin rolü vazgeçilmez konumdadır. Gazın yanında bölge ülkelerinden önemli miktarda petrol de ithal eden AB, zaman zaman “Boğaz Trafığı Petrolsüz Bıraktı” şeklindeki haberlere konu olmaktadır. İngiliz Financial Times Gazetesi konuyla ilgili haberinde;<sup>137</sup> Türkiye’nin uyguladığı güvenlik sınırlamaları ve kötü hava koşulları nedeniyle Boğazların tıklandığını, ham petrol kıtlığı yaşayan Avrupa’daki rafinerilerin üretimi azaltmak zorunda kaldıklarını belirtiyordu. Buna İspanya, İtalya, Fransa ve Almanya gibi ülkelerde rafinerilerin, petrol alımlarında 20-25 güne ulaşan gecikmelerin ve 50 bin dolara varan günlük tanker ücretlerinin neden olduğunu, bu durumun Rus petrol üreticilerini depoların dolması ve tanker yükleme işinin gecikmesi üzerine Karadeniz’e petrol aktaran boru hatlarından en az birini durdurmaya mecbur bıraktığını yazıyordu. Enerji konusunda sanayileşmiş olmanın yarattığı taleple Bölgedeki doğalgaz ve petrol üretimine bağımlı olan AB, bu enerjinin kesintisiz olarak Avrupa’ya aktarımı için bu coğrafyadaki güven ve istikrar konularına önem vermekte, Bölge

<sup>135</sup> Emanet, H., a.g.k., ss.50-51.

<sup>136</sup> Alkan, A., a.g.k., ss.92-93.

<sup>137</sup> <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/01/13/ekonomi>.

lkelerinin Batıyla bütünleşmesi için siyasi ve ticari ilişkilerini çeşitli örgütlerin çatısı altında her geçen gün geliştirmektedir.

AB'nin bir bütün olarak çıkar ve hedeflerinin dışında AB içindeki İngiltere, Fransa ve Almanya'nın da bireysel olarak güçlerini kaybetmek istemedikleri, iten içe rekabet ederek Birliğe yön vermek istedikleri ve Birlik liderliğine oynadıkları daha önce vurgulanmıtı. İkinci Dünya Savaşı öncesinde de Avrupa liderliğine oynayan ve savaştan yenik çıkan Almanya, geçen sürede kendini toparlamı ve Soğuk Savaş sonrası Doğu Almanya ile birlemitir. Birlemenin gerçekleşmesinden sonra Doğu'yu kısa sürede kendi düzenine uyarlayan Almanya, çıkarları doğrultusunda ilgisini Batılılaşma ve ekonomik destek arayışı içindeki Varova Paktı ülkelerine yöneltmiştir. Dağılmanın ardından da Romanya, Bulgaristan, ek Cumhuriyeti ve Slovenya gibi, Yugoslavya'nın dağılmasından sonra da Hırvatistan gibi yeni Cumhuriyetlerle ekonomik ağırlıklı anlaşmalar imzalayarak Orta Avrupa'da etkisini hissettirmeye balamıtır.<sup>138</sup> Nüfus ve işgücünü arttıran, ekonomisini güçlendiren Almanya'nın İkinci Dünya Savaşında kaçırdığı Montrö Sözleşmesi konusunda söz sahibi olma fırsatını şimdi daha yakından ve dikkatle kolladığı değerlendirilmektedir. Bu durum Sözleşmenin akit tarafları olan Avrupa'nın diğer güçlü lkeleri İngiltere, İtalya ve Fransa ile rekabet edebilmesi için şarttır. Almanya dışında, AB içinde ayrı bir kimlik sergileyen ve kendisini farklı bir yere koyarak İkinci Dünya Savaşı sırasında olduğu gibi son dönemde de Rusya Federasyonu ile yakınlaan Fransa'nın da Boğazlar ve Karadeniz'le ilgili sessiz ve derinden bir politika izlediği gözlenmektedir. Bu sessiz politikanın zaman zaman çok radikal ıkılarla kendisini deşifre ettiği de görülmektedir. Fransız parlamenterlerin, Boğazların eskiden olduğu gibi uluslararası bir komisyon tarafından yönetilmesi için tasarı hazırladıkları,<sup>139</sup> Fransa'nın eski Adalet ve Kültür Bakanı Jacques Toubon'un 20 Mayıs 2005'te yaptığı bir açıklamada, Boğazlarda mevcut uluslararası anlaşmaların ötesine gidilmesini istediği<sup>140</sup> gözlerden kamamı, ABD'nin NATO'nun Aktif aba Harekatının Karadeniz'e de geniletilmesiyle ilgili nabız yokladığı günlere denk gelmekle birlikte çok fazla tartışma zemini bulamamıştır.

Hem Boğazlardaki trafik yoğunluğunu hem de bu yolla bölgeye ticaret yapan ülkelerin ilgisini arttıran diğer bir gelişme de Ren-Tuna Suyolunun açılmış olmasıdır. 1921 yılında yapımına balanan ve 1992 yılında yapımı tamamlanan, 3.4 milyar dolara mal olan, 3671 km. uzunluğunda, 55 m. genişliğinde ve 4 m. derinliğinde olan ve ancak 3000-3500

<sup>138</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1997, a.g.k., s.75.

<sup>139</sup> Deniz, M., "ABD, Karadeniz ve Hazar'a Yerleiyor" [http://www.millicozum.com.\(15.09.2006\)](http://www.millicozum.com.(15.09.2006)).

<sup>140</sup> "Türkiye'yi Yıkacak Aktif aba" Yeni ağ Gazetesi, [http://www.tumgazeteler.com.\(02.03.2006\)](http://www.tumgazeteler.com.(02.03.2006)).

tonluk gemilerin geçişine imkan tanıyan Ren-Tuna Kanalı'nın yılda yaklaşık 10 milyon ton kapasiteye ulaşacağı tahmin edilmektedir. Kuzey Denizini Karadeniz'e bağlayan ve çevresindeki ülkelerin Akdeniz ve Orta Doğu'ya ticaretlerini de bu yolla yapmayı düşündükleri kanalın Boğaz trafiğindeki artışa ve çevre kirliliğine neden olacağı tahmin edilmiş<sup>141</sup> ve son yıllarda Boğazlarda artan gemi trafiği bunu kanıtlamıştır. Ayrıca Ren-Tuna Kanalı'nın, Karadeniz'de her geçen gün artan kirliliğe etkisi büyüktür. Bir kısmı denizlerdeki faaliyetlerden kaynaklanan deniz kirliliğinin bir kısmı da kara kökenli olup, kara kökenli kirlenme de daha çok nehirler yoluyla taşınmakta ve Karadeniz'deki kara kökenli kirlenmenin %48'i de Tuna nehrinden kaynaklanmaktadır.<sup>142</sup> Bu kanal üzerindeki ülkelerin de tıpkı Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler gibi, Akdeniz ve Orta Doğu'ya giden en kestirme yol Boğazlar olduğundan Bölgedeki menfaatlerinin daha çok arttığını düşüneceklerini ve Montrö Sözleşmesiyle ilgili olası tartışmalarla daha çok ilgileneceklerini söylemek yanlış olmayacaktır.

AB bağlamında, Boğazların ve Türkiye'nin çevre ve ekolojik denge güvenliğini yakından ilgilendiren başka bir gelişme de AB'nin, nükleer atıkların taşınması ve depolanmasıyla ilgili Rusya ile imzaladığı anlaşmadır. AB'nin 2001 yılında Rusya ile yaptığı anlaşma çerçevesinde, 20 bin ton kullanılmış nükleer atığın Rusya'da depolanması ile ilgili olarak bir anlaşma yaptığı ve bu anlaşma çerçevesinde nükleer atıkların Türk Boğazları kullanılarak Rusya'ya ulaştırılmasının kararlaştırıldığı basına yansıyan haberlerdendi. Yirmi bin ton nükleer atığın deniz yoluyla Sibirya bölgesine taşınması karşılığı, AB'nin Rusya'ya 21 milyar dolar ödeyeceği, atıkların 2012 yılına kadar Türk Boğazlarından geçerek Rusya'nın Novorossisk limanına gideceği ifade ediliyordu.<sup>143</sup> “Nükleer Çöp Kapıda”<sup>144</sup> ve “Türkiye Nükleer Geçiş Önllemenin Yolunu Arıyor”<sup>145</sup> başlıklı haberlerde de aynı konu işleniyordu. Rusya'nın birkaç milyar dolarlık gelir uğruna nükleer atık ithal etmesini öngören yasayı Devlet Başkanı Putin'in onayladığı, Çevre Bakanı Fevzi Aytekin'in de, Rusya'nın gemilerle Boğazlardan nükleer atık geçirmesi projesinin tüm Marmara'yı tehdit ettiğini belirttiği, nükleer atıkların Türk kara sularından geçişini önlemek için tüm yasal yollara başvuracakları ifade ediliyordu. Denizcilik Müsteşarlığında gerekli önlemlerin alınması için üst düzey bürokratlardan “Sürekli İzleme Komitesi” oluşturulduğu bilgisine yer veriliyordu. Ancak bu konu aradan geçen yedi yılda

<sup>141</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, 1997, a.g.k., ss.72-73.

<sup>142</sup> Alkan, A., a.g.k., s.146.

<sup>143</sup> “Boğazlarda Nükleer Risk”, Haber X; <http://www.tumgazeteler.com>.

<sup>144</sup> “Nükleer Çöp Kapıda” <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3609>, (12.07.2001).

<sup>145</sup> “Türkiye Nükleer Geçiş Önllemenin Yolunu Arıyor”, <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3948>, (13.07.2001).

basında dikkat çekecek şekilde bir daha gündeme gelmemiş ve İstanbul Boğazından 2006 yılında geçen 10.153, 2007 yılında geçen 10.054 tehlikeli yük taşıyan tankerden<sup>146</sup> kaçının bu nükleer atıkları taşıdığı anlaşılamamıştır. Görüldüğü gibi Batılı Devletler veya kısaca AB, sanayileşmenin getirdiği taleple Rusya'dan büyük miktarda enerji ithal edecek, bu enerji Boğazlar yoluyla Türkiye üzerinden geçecek, hem AB hem de Rusya kazanacak. Sonra Avrupa sanayisinin ürettiği nükleer atıklar geniş ve verimsiz Rus topraklarında depolanmak üzere yine Boğazlar yoluyla Türkiye üzerinden geçecek, hem AB kazanacak, hem de Rusya kazanacak ama bu geçişlere aracılık eden Türkiye hiçbir şey kazanamadığı gibi çok büyük tehlike riskleri karşılığında sürekli kaybedecek, bu doğru değildir. Türkiye, bu geçişleri düzenlemek üzere Montrö Sözleşmesini kendi lehine yorumlamak suretiyle yaptığı Trafik Tüzükleri benzeri çalışma ve uygulamalarla çıkarlarını ve güvenliğini korumaya azami önemi vermek zorundadır.

### **3.5. 2001 Yılında Boğazlardan Geçiş Sorun Olan Varyag Uçak Gemisi**

Ticari, siyasi ve askeri önemi ile bir çok ülkenin bölgedeki çıkarları sonucu, Boğazlardan gemi geçişlerinin, özellikle de cins ve tonaj kısıtlaması bulunan askeri gemilerin geçişinin Montrö Boğazlar Sözleşmesine uygun olup olmadığı, daha ziyade rekabet halindeki iki büyük güç ABD ve Rusya tarafından sürekli izlenmiş ve tartışmalara konu olmuştur. İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş Döneminde tartışma yaratan ve notalara konu olan gemi geçişleri ilgili bölümlerde (İkinci Bölüm 1.2 ve 2.4) incelenmiştir. Çok yoğun olmamakla birlikte yılların 2000'li rakamlarla ifade edildiği yakın dönemde de tartışmalı gemi geçişlerine sahne olan Boğazların ve bölgenin önemi artmaya devam ettikçe ve Montrö Sözleşmesi yürürlükte kaldığı sürece, bu tür geçişler üzerindeki tartışma ve anlaşmazlıkların devam edeceği aşıkardır.

En son Ukrayna tarafından Çin'e satılan Varyag uçak gemisinin Boğazlardan geçişi, hem Sözleşmeden kaynaklanan nedenlerden, hem de fiziki yapısının çok büyük olmasından ötürü uzun süre kamuoyunu meşgul etmiş ve haberlere konu olmuştur. Uzunluğu 306.5 m., genişliği 71 m., yüksekliği 7 metresi su altında olmak üzere toplam 60 m., ağırlığı da 37.000 ton olan<sup>147</sup> ve satıldıktan sekiz, Boğazlardan geçtikten beş yıl sonra, Çin'in Dalian liman kentinde çürümeye terk edildiği haberlere konu olmuştur.<sup>148</sup> Varyag gemisinin yapımına SSCB tarafından 1985 yılında başlandı. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla yüzde yetmişi 2.4 milyar dolar harcanarak tamamlanmış olarak 1991 yılında

<sup>146</sup> T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "İstanbul ve Çanakkale Boğazı 2006-2007 Yılı Gemi Geçiş İstatistik Özeti" <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (29.01.2008)

<sup>147</sup> <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2001/10/30/yasam/yasam1.html>.

<sup>148</sup> <http://arsiv.sabah.com.tr/2006/05/01/dun116.html>.

Ukrayna'ya devredildi. Amiral Kuznetsov tipi uçak gemisi olan Varyag gemisinin kalan yüzde otuzluk kısmını ekonomik sebeplerle tamamlayamayacağını düşünen ve inşaatı 1992 yılında durduran Ukrayna, gemiyi hurda fiyatı olan 20 milyon dolara Çinli bir eğlence şirketine 1998 yılında sattı. Ukrayna, gemiyi uçak gemisi yapmak için teknoloji arayışında olan Çin'e satarken askeri amaçla kullanmama garantisi de aldı ve geminin elektronik aksamı ile güç kaynağını söktü. Montrö Sözleşmesine göre uçak gemilerinin geçişinin yasak olduğu Boğazlardan geçiş iznini, Türkiye ancak üç yıl sonra ve Çin'den Türkiye'ye gelecek iki milyon turist garantisi karşılığında verdi. Ancak geçen zaman içinde Çin bu taahhüdünü yerine getirmedi. Boğazlardan geçişi Sözleşmeye uydurularak “motorsuz ve dümensiz platform” tanımlamasıyla 1 Kasım 2001 tarihinde Boğazlar kapatılarak ve 6 romorkör eşliğinde çekilmek suretiyle 6 saatte İstanbul Boğazını, 20 saatte de Çanakkale Boğazını geçen gemi herhangi bir tehlikeye yol açmadan geçişini tamamlamış oldu. Aradan birkaç yıl geçtikten sonra Varyag gemisiyle ilgili önce çürümeye terk edildi, daha sonra da askeri amaçla kullanılıyor haberleri gelmeye başladı. Çin'in uçak gemisi yapabilecek teknolojiye ulaştığı açıklandığında, Varyag'ın askeri amaçla kullanıldığı ihtimali de giderek güçlendi. Varyag'ın Çin Donanmasının renklerine boyandığına ilişkin fotoğraflar en itibarlı savunma dergilerinde yayınlandı. Rus medyasında da Çin'in, Varyag'dan da yararlanarak 2010 yılında kendi uçak gemisini yapacağı tahminlerine yer vermeye başlandı.<sup>149</sup>

Böylece uçak gemilerinin geçişine izin vermediği için, motoru ve elektronik sistemleri sökülerek de olsa, Montrö Sözleşmesini hile yoluyla geçerek boğazlardan uçak gemisinin geçirilmesi, bu vasıtasıyla bu alandaki teknoloji transferinin yapılmış olması ve bunun dünya ve bölge dengelerinde neden olabileceği değişiklik bir kez daha Montrö Boğazlar Sözleşmesinin önemini ortaya koymuştur. Diğer yandan, bir görüşe göre Varyag'ın uçak gemisi olarak, bir başka görüşe göre hiçbir donanımı bulunmayan dev bir platform olarak geçişine izin verilmiş olsa da bu geçiş izni, benzer nitelikli talepler için emsal teşkil edebilecektir. Türkiye'nin seyir emniyeti, deniz ve çevre güvenliği gerekçesiyle yaptığı bazı titiz uygulamalarının da sorgulanması ve tartışılması sonucunu doğurabilecek olması bakımından önemlidir.<sup>150</sup> Ayrıca 510 mürettebatı, 186.5 m. uzunluğu, 20.8 m. genişliği, 90.000 beygir gücündeki motor büyüklüğü ile 14 Ocak 2008 tarihinde Boğazlardan geçiş yapan Rus Moskova Kruvazörü<sup>151</sup> de yine imzalandığı tarihte

<sup>149</sup> <http://www.denizticaretgazetesi.org/index.php?haber=4011>.

<sup>150</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., s.92.

<sup>151</sup> <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=8020921>.

de Karadeniz'in güvenliğini ön planda tutan Montrö Sözleşmesinin Karadeniz kıyıdaşı Devletler lehine ne kadar önemli olduğunu vurgulayan bir başka örnektir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerin Boğazlardan geçirebileceği gemi tonajı 15.000 ton gibi çok küçük bir miktarla, hatta Karadeniz'de bütün ülkelerin bulundurabilecekleri toplam tonaj, bugün büyükçe bir kruvazörün tonajına denk gelebilecek en çok 45.000 ton gibi bir miktarla sınırlandırılmıştır. Oysaki, Karadeniz'e kıyısı bulunan Devletler için uçak gemilerinin geçişinin yasak olması dışında herhangi bir tonaj sınırlaması yoktur. Bu da Karadeniz'de en büyük donanmalara sahip Türkiye ve Rusya'ya önemli bir güvence ve ayrıcalık sağlamaktadır. Ancak başka bir açıdan bakıldığında da özellikle Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan gibi küçük Karadeniz Ülkelerinin Rus hegemonyası altında yaşadıkları zor dönemler düşünüldüğünde de, bu ülkeler için Rusya'ya karşı bir zaaf ve güvensizlik konusu olduğunu, ABD ve AB ile kısa sürede iyi ilişkiler kurmalarının sebeplerinden biri olduğunu söylemek mümkündür.



### III. BÖLÜM

#### TÜRKİYE AÇISINDAN MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİNDE OLASI DEĞİŞİKLİK SENARYOLARI VE GEÇİŞİN DÜZENLENMESİ

##### 1. MONTREUX(MONTRÖ) BAĞLAMINDA TÜRKİYE’NİN STATÜSÜ

###### 1.1. Türkiye’nin Avantajları

Kurtuluş Savaşının ardından Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunda önemli bir yere sahip Lozan Anlaşmasındaki eksikleri tamamlamak ve yaklaşmakta olan İkinci Dünya Savaşı öncesindeki kargaşa ortamında Türkiye ve Karadeniz’in güvenliğini sağlamak amacıyla, Türkiye’nin girişimleriyle toplanan konferans sonrasında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, geçen 72 yılda çeşitli ülkeler tarafından kendi çıkarlarını korumak amacıyla değiştirilmek üzere gündeme getirilmiş ancak Sözleşme önemli bir dengeyi sağladığından bu girişimler hiçbir zaman Sözleşmenin değiştirilmesi prosedürü açısından resmiyet kazanmamış ve Sözleşmenin önemi giderek artmıştır. Montrö Sözleşmesi, Lozan’a göre Türkiye’ye önemli kazanımlar sunmakla birlikte Sözleşmenin bugün itibarıyla Türkiye’nin beklentilerini tam olarak karşıladığını söylemek mümkün değildir. Türkiye’nin önemi giderek artan avantajlarının yanında Boğazlar üzerinde tam bir egemenlik sağlamasına engel dezavantajları da mevcuttur.

Boğazların önemine yeniden döndüğümüzde, Cemil Bilsel’in dile getirdiği, Boğazların Türkiye açısından önemini aynı zamanda, her geçen gün Türkiye’nin anahtar rolünü daha önemli kılan avantaj olarak kabul etmek gerekir. Bilsel; “Boğazlar Türkiye için menfaat değil, varlık, egemenlik ve güvenlik meselesidir. Beş asırdan beri Türkiye’nin bütün güvenliği ve varlığı Boğazlara bağlanmıştır. Boğazlarla en ilgili Devlet Türkiye’dir. Boğazlar Türkiye’nin tam egemenliğine tabi iç sularıdır. Çarlık Rusyası bile bunu teslim etmiştir. 1855’te Çar İkinci Aleksandr’ın görüşünü Prens Gorçakof’a bildiren telgrafta «Osmanlı padişahlarının iki Boğaz ile bunları kaplıyan toprakların sahipleri olmak itibarı ile koydukları kapalılık kaidesi..» sözlerine tesadüf ediyoruz....Montrö Konferansında Rumanya Başdelegesi Titulescu, yerinde olarak «Boğazlar Türkiye’nin hatta kalbidir.» demiştir. Philip Marshall Brown da bu revüde çıkan bir yazısında Türkiye’nin Boğazlarda en ilgili devlet olduğunu belirtmiştir.”<sup>1</sup> sözleriyle bu önem ve kazanımı aktarmaktadır. Mehmet Gönübol başkanlığındaki Komisyon da Türkiye’nin dış politikasını irdeledikleri eserlerinde Montrö Sözleşmesi sayesinde Türkiye’nin öneminin arttığını şu şekilde

<sup>1</sup> Bilsel, C., Türk Boğazları, İstanbul, 1948, ss.31-32.

vurgulamaktadırlar: “Montrö Sözleşmesinden sonra Boğazlarda Türk egemenliğinin yeniden kurulması Türkiye’nin milletlerarası ilişkilerdeki ağırlığını attırmıştır. Türkiye Montrö’den sonra çekişme halindeki iki kutup tarafından aranan ülke olmuştur. İsmet İnönü Türkiye’nin artan itibarını şu şekilde ifade etmiştir: “Arkadaşlar, beynelmilel muahedelerin her biri bir devrim ifadesidir. Denilebilir ki, yeni Boğazlar Mukavelesi 1923’ten beri yeni Türk Devletinin siyasetini ve varlığını gösteren bir vesikadır. Bu varlık her şeyden evvel kudret ifade eder. Atatürk Rejiminin Türk Milletine bu kadar az bir zaman zarfında her sahada temin ettiği kuvvet, kudret ve itibar, beynelmilel bir sahada tasdik edilmiş oluyor.” Montrö Sözleşmesi basiretli ve sabırlı politikaları sonucu başta Atatürk olmak üzere Türk yöneticilerinin en önemli başarılarından biridir.”<sup>2</sup> Bu değerlendirmelerden, daha imzalandığı tarihte Montrö Sözleşmesinin Türkiye’nin önemi ve milletlerarası itibarına önemli katkılar sağladığını anlamaktayız. Aradan geçen 72 yıl ve bölgenin enerji potansiyeli ile ticaret hacminin artması sonrasında Montrö Sözleşmesi Türkiye için avantajdan öte koz haline gelmiştir.

Türkiye’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile elde ettiği avantajları şu şekilde sıralamak mümkündür:<sup>3</sup>

- Sözleşmenin girişinde yer alan Karadeniz’in güvenliğinin korunması ilkesi,
- Boğazlar Bölgesinin askerileştirilmesiyle Türkiye’nin egemenlik haklarını geri alması,
- Geçiş hakkının özüne dokunmamak koşuluyla Türkiye’nin zabıta ve yargı yetkisi ve geçişin zararsız olmasını isteme hakkının saklı tutulması,
- Lozan Anlaşmasının Boğazlarla ilgili 16.md.sindeki Boğazlar Komisyonu’nun yetkilerinin, Montrö Sözleşmesinin 24.md.si ile Türkiye’ye devredilmesi sonucu, Türkiye’nin geçişle ilgili düzenleme yapma yetkisi ve buna dayanarak trafik düzeniyle ilgili Tüzük çıkarması,
- Sağlık kontrolü, fener ve tahlisiye gibi hizmetler karşılığında resim ve harç alması,

---

<sup>2</sup> Komisyon (M.Gönlübol, C.Sar, A.Ş.Esmer, O.Sander, A.H.Ülman, A.S.Bilge, D.Sezer), Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1965), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:279, s.136.

<sup>3</sup> Soysal, İ., “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi” ss.6-8/ Toluner, S., “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri” ss.11-20/ Çağa, T., “Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri” ss.40-41 Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994 ve Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, ss.64-67 ve Kurumahmut, A., Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz, İstanbul, 2006, ss.106-112’den özet ve yorum olarak faydalanılmıştır.

- Savaş gemileri için tonaj, ön bildirim ve Karadeniz’de kalış sürelerinin sınırlandırılmış olması,
- Karadeniz’in kıyıdaş olmayan devletlerin denizaltı ve uçak gemilerine kapalı olması, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin uçak gemilerinin de Boğazlardan geçişinin yasak olması,
- Türkiye’nin savaş halinde ve kendisini pek yakın savaş tehlikesi karşısında hissetmesi durumlarında, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini dilediği gibi belirleme inisiyatifine sahip olması,
- Açıkça yazılmamış olmakla birlikte, Montrö’nün 5.md.sindeki “düşmana yardım etmeme” koşulunun belirtilmiş olmasından hareketle Türkiye’nin savaş zamanı, tarafsız gemiler üzerinde denetleme ve arama hakkına sahip olması,
- Sözleşmenin 5. ve 6. md.leri gereği, Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı ve kendisini çok yakın savaş tehlikesi karşısında hissetmesi durumunda, ticaret gemilerinin gündüz ve Türk makamlarının gösterdiği yoldan yapılma zorunluluğu sonucu geçişin Türkiye’nin kontrolünde olması,
- Sadece sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçebilmesi ve askeri uçakların geçişinin yasak olması,
- Ücrete tabi olmamakla birlikte, Türkiye’nin kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi karşısında hissetmesi durumunda kılavuz almayı zorunlu tutma yetkisine sahip olması,
- Statüleri özel anlaşmalarla veya örf ve adet hukukuyla belirlenmiş uluslararası boğazların hiçbirinde, Montrö’de Türkiye’ye tanınan yetkinin kıyı devletine tanınmamış olması,

Türkiye’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi sayesinde sahip olduğu bütün bu hak ve kazanımlar; tamamen Türkiye’nin istek ve beklentilerini karşılamamakla beraber Türkiye’nin bölgedeki önem ve ağırlığını giderek artırmış ve bugün bazı devletler Boğazlar Sözleşmesinden şikayet etse ve değişiklik istese bile kimsenin Sözleşmeyi değiştirmeye kolay kolay cesaret edemediği bir ortam ve güvenilir uygulamalarıyla denge unsuru bir Türkiye yaratmıştır.

## **1.2. Türkiye’nin Yükümlülükleri ve Dezavantajları**

Türkiye’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle elde ettiği bir çok avantajın yanında, Sözleşmede Türkiye’ye bazı sorumluluklar yükleyen ve sayıları az da olsa hareket serbestisini kısıtlayan bir kaç madde de mevcuttur. Özellikle Lozan Sözleşmesindeki Türkiye’yi kısıtlayan hayati maddeleri düşündüğümüzde, bunların İkinci Dünya Savaşı öncesinde değiştirilmesini sağlamayı başarı ve bazı tavizler vermeyi de doğal saymak gerekir. Bir çok ülkenin hayati çıkarlarının bulunduğu bir bölgenin çıkış kapısı olan bir

Boğaz için arzu edilen olmasına rağmen yüzde yüz egemenlik sağlamayı düşünmek gerçekçi değildir.

Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesine göre dezavantajları şunlardır:<sup>4</sup>

- Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesine göre; ticaret gemilerinin sancak ve yük ne olursa olsun, gündüz ve gece hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçebilmesi, gece geçişinin güvenlik açısından daha riskli olması,
- Yine Sözleşmenin 2. maddesine göre; geçen ticaret gemilerinden, Lahika-I'deki sıhhi kontrol, fener, şamandıra ve tahlisiye hizmetleri dışında hiçbir resim harç alınamaması,
- Sözleşmenin 2. maddesinin bir başka fıkrasına göre; ticaret gemilerinin kılavuz almasının isteğe bağlı olması,
- Kaza sonrası denizde veya kıyıda oluşan zararın tazmin edilmesindeki zorluklar veya kaza öncesi tedbir olarak sigorta zorunluluğunun getirilememesi,
- Türkiye'nin geçişin güvenliğini sağlama yükümlülüğü,
- Montrö Sözleşmesinin 24. maddesine göre; Boğazlar Komisyonunun yetki ve görevlerinin Türkiye'ye devredilmesi sonucu, Sözleşmenin 11,12,14 ve 18. maddelerinin uygulanmasına dair istatistikleri toplama ve ilgili ülkelere bildirme yükümlülüğü,

Görüleceği üzere Montrö Sözleşmesinde Türkiye'nin egemenliğini çok fazla kısıtlayan, çıkarlarını hayati derecede engelleyen herhangi bir madde yoktur. Üstelik Montrö'de Türk Heyetince 22 Haziran 1936'da önerilen tasarının 12. maddesinde ve 4 Temmuz 1936'dan itibaren görüşülen İngiliz tasarının 22. maddesinde Türkiye'nin ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliğine vurgu yapılmış, Sözleşmenin Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek şekilde genişletilemeyeceği ve yorumlanamayacağı belirtilmiştir. Hatta Türk delegasyonundan Menemencioğlu, 9 Temmuz 1936 tarihli 11. oturumda "...Günün birinde bize gelip de, gemilerin Boğazlarda sanki açık denizlerdeymiş gibi gidip-gelebileceği sakın söylenmesin..."<sup>5</sup> demek suretiyle Türkiye'nin en çok aleyhine gözüken 2. maddenin sınırlarını bir anlamda çizmiştir.

---

<sup>4</sup> Soysal, İ., "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi" s.6/ Toluner, S., "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri" s.15/Tartışmalar s.26/ Çağa, T., "Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri" ss.40-41 Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994 - Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, s.66 ve Kurumahmut, A., Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz, İstanbul, 2006, ss.106-112'den özet ve yorum olarak faydalanılmıştır.

<sup>5</sup> Kurumahmut, A., Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz, İstanbul, 2006, ss.115-117.

### 1.3. Uygulamadan Doğan Sorunlar

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 72 yıldır yürürlükte olması ve halen yürürlüğünün devam etmesi nedeniyle, en uzun süre geçerliliğini koruyan az sayıdaki uluslararası anlaşmalardan birisi olma özelliğini muhafaza etmektedir. Bu uzun süre zarfında Sözleşmenin uygulanmasıyla ilgili, özellikle İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş dönemlerinde bazı gemi geçişleriyle ilgili nota vermeye kadar varan itirazlar olmasına karşın Sözleşmedeki yöntem uygun olarak Sözleşmenin değiştirilmesiyle ilgili hiçbir resmi başvuru olmamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonunda Sovyetler Birliği 7 Ağustos 1946 tarihli notasıyla; 1941 yılında bir İtalyan gemisinin, 1944 yılında bazı Alman savaş gemilerinin Sözleşmeye aykırı olarak Boğazlardan geçtiği iddiasıyla, 1968 yılında da Boğazlardan geçen iki ABD gemisinin nükleer başlık taşıdığı iddiasıyla Türkiye'yi protesto etmiştir.<sup>6</sup> Daha sonra da bazı Rus gemilerinin Boğazlardan geçişi ile ilgili ABD ve NATO'nun Türkiye nezdinde uyarı ve itirazları olmuştur. Tüm bu tartışma ve gemi geçişleriyle ilgili itirazlar, İkinci Bölüm 1.2, 2.4 ve 3.5'te detaylı bir şekilde incelenmiştir. Türkiye'nin Montrö'den kaynaklanan egemenlik hakları ve trafiği düzenleme yetkisine dayanarak çıkardığı 1994 ve 1998 tarihli Trafik Tüzükleriyle ilgili özellikle Yunanistan ve Rusya'nın itirazları sürmekle birlikte daha çok ticari kaygıların arkasında siyasi çıkar sağlamanın amaçlandığını düşündürmektedir. İlerleyen bölümlerde bu konu daha ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Türkiye açısından ise, dezavantaj oluşturan konular Sözleşmenin 2. maddesinden kaynaklanmaktadır. Bu maddedeki yük ve tonaj ne olursa olsun gündüz ve gece geçişin hiçbir merasime tabi olmadan, hiçbir ücret ödmeden ve kılavuz alma zorunluluğu da olmadan yapılabilen olması nedeniyle Türkiye'nin bazı kayıpları ve riskleri söz konusudur. En önemli risk, güvenlik konusundaki risklerdir ve bu risk giderek artmakta, Türkiye'yi daha çok kaygılandırmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazının zorlu fiziki yapısı ve keskin dönüşler düşünüldüğünde artan trafik ve tehlikeli madde taşıyan gemilerin sayısı ile büyüklükleri bir çok önemli kazaya neden olmuş, 15 milyona yaklaşan nüfusuyla İstanbul ve doğal yaşam çok büyük tehlikelerle karşı karşıya kalmıştır. Bu tehlikeleri azaltma yönünde Türkiye'nin arayışları devam etmiş, Boğazdaki özellikle petrol taşımacılığını azaltmak için petrol boru hatları yapımına ağırlık verilmesini istemiştir. Diğer yandan risk ve kazaları azaltmak için Boğazlardaki gemi geçişini disiplin altına alacak Trafik Tüzüklerini çıkarmıştır. Ayrıca bir geçiş ücretinin olmaması ve kılavuz

---

<sup>6</sup> İnan, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1986, s.103'te 128 numaralı dipnot ve s.111'de 136 numaralı dipnot.

almanın ihtiyari olması neticesinde önemli bir ekonomik kayba uğrayan Türkiye'nin kılavuz almayı teşvik etmekten başka yapabileceği çok fazla bir şey yoktur. Bundan sonraki bölümlerde de bu konuyla ilgili detaylı incelemeler yapılacaktır.

## **2. DEĞİŞİKLİK İSTEKLERİNE TÜRKİYE'NİN TEPKİSİ**

Türkiye'nin Doğu ile Batı arasında bir köprü olduğu coğrafi konumu nedeniyle hep söylenegelmiştir. Bu köprü işlevi aynı zamanda bir denge politikasını da gerektirmektedir. Türkiye de bu dengeyi siyasi ilişkilerde ağırlıklı olarak Montrö Sözleşmesini kullanarak sağlamış ve bugüne kadar başarılı bir şekilde uygulamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın hemen başında Almanların, savaş ortası ve sonunda da Rusların, Montrö Sözleşmesiyle ilgili Türkiye'den değişiklik talepleri olmuş ve Sovyetler Birliği isteklerini iki ağır notayla Türkiye'ye bildirmiştir. Ayrıca Sovyetler Birliği'nin, Tahran, Potsdam ve Yalta Konferanslarındaki yönlendirmeleriyle ABD ve İngiltere de Montrö Sözleşmesinde değişiklik yapılmasına dair görüşlerini birer notayla Türkiye'ye bildirmişlerdir. Türkiye dış ilişkilerdeki yalnızlığına ve ekonomik zayıflığına rağmen bu notalara direnmiş, zaman kazanmak için görüşmeleri kabul etmek zorunda kalmış, ağır Rus baskısı karşısında da önce Almanya'yı, daha sonra da ABD'ni Montrö Sözleşmesine katılmaya çağırmıştır. Daha sonra Türkiye'nin diplomatik çabalarının da katkısıyla Sovyetler Birliği'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik niyetinin farkına varan ABD ve başından itibaren Boğazları Ruslara kaptırmak istemeyen İngiltere, Sovyet niyetlerine karşı çıkarak Türkiye yanlısı politika izlemeye başlamışlardır. Gelişen olaylar neticesinde Türkiye'nin Batıyla yakınlaşması hız kazanmış, BM ve NATO şemsiyesi altında Sovyet isteklerine daha güçlü bir şekilde karşı çıkmış ve NATO'ya katılımı sonrasında da Ruslar isteklerinden vazgeçtiklerini bildirmişlerdir. Yukarıda özetlenen olaylar İkinci Bölüm 1.3, 1.4, 1.5, 2.1 ve 2.3ncü maddelerde detaylı olarak incelenmiştir.

Montrö Sözleşmesinde değişiklik isteklerinin yoğunlaştığı İkinci Dünya Savaşı yıllarını ABD ve Sovyetler Birliği'nin birbirini gözetlediği Soğuk Savaş yılları takip etmiştir. Bu dönemde her iki ülkenin Boğazlardan geçen karşı taraf gemilerinden Sözleşmeye aykırı geçtiklerini düşündükleri gemilere itirazları devam etmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'nin Sözleşmeyle ilgili izlediği denge politikası Soğuk Savaş yıllarında, iki kutup arasındaki dengenin gözetilmesi şeklinde cereyan etmiş ve aslında Türkiye Batı Bloku içinde yer almakla birlikte, Batı'ya önemli avantaj sağlayacak bir tutumu Sözleşmenin uygulanması esnasında göstermemiş ve bu tavrı nedeniyle de önemli bir güven sağlamıştır. İki binli yıllara gelindiğinde ise; İkinci Bölüm 3.3ncü maddede geniş şekilde incelendiği üzere, ABD'ne yönelik 2001 yılındaki terör

saldırılarından sonra daha çok ve uzaktan güvenlik sağlama gayretlerini arttıran ABD, Akdeniz'deki NATO gücünün görev alanının Karadeniz'e de genişletilmesi yönündeki niyetini resmi olmayan şekilde dile getirmeye başlamıştır. Doğal olarak bu kez de ABD açısından Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi gündeme gelmiştir. Türkiye bu defa da Rusya Federasyonu ile işbirliği yaparak yeni bir denge oluşturmuş ve şimdilik ABD'nin Karadeniz'e donanma gönderme hamlelerini boşa çıkarmıştır.

Böylece her seferinde ustaca yapılmış diplomatik girişimlerle Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesini engelleyen Türkiye, bir taraftan denge politikasını uygulamaya devam ederken, diğer yandan da Sözleşmeden kaynaklanan dezavantajlarını en aza indirmenin, Sözleşmeden kaynaklanan yetkilerini en üst düzeyde kullanarak Sözleşmeyi kendi lehine yorumlamanın yollarını sürekli aramıştır. Bu arayışlar sonucunda 1994 ve 1998 yıllarında Boğazlarla ilgili Deniz Trafik Tüzüklerini çıkarmıştır. Tüzüklere en çok itirazı dillendiren Yunanistan ve Rusya Federasyonu, Türkiye'nin Boğazlarla ilgili Tüzük yapmasının bir çeşit Sözleşmeyi değiştirme çabası olduğunu vurgulamışlardır. Üçüncü Bölümün bundan sonraki maddelerinde bu konu ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

### **3. TÜRKİYE'NİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİ DÜZENLEME ÇALIŞMALARI**

#### **3.1. Geçiş Düzenleme İhtiyacının Ortaya Çıkması**

##### **3.1.1. Boğazlardan Geçen Gemi ve Yük Miktarındaki Artış**

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılındaki trafik yoğunluğu, bugün on kattan daha fazla artarak o günle kıyaslanamayacak duruma gelmiştir. Muhtemelen Sözleşmenin bir dünya savaşı öncesinde imzalanmasından ötürü öncelik ve tehlikelerin farklı olması, o tarihte trafik yoğunluğunun çok az olması, o dönemde çevre bilincinin yeterince gelişmiş olmaması ve belki de hiç kimsenin Sözleşmenin bu kadar uzun süre yürürlükte kalacağını tahmin etmemesi gibi nedenlerle, Montrö Konferansında bugün yaşadığımız trafik yoğunluğu, kazalar ve çevre kirliliği konuları üzerinde durulmamıştır. 1938 yılında Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı 4.500 ve geçen en büyük tonajlı gemi 7.500 ton iken, 2000 yılına gelindiğinde bir yılda geçen gemi sayısı 48.079'a ve geçen en büyük geminin tonajı da 108.083'e yükselmiştir.<sup>7</sup> T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının internet sitesinden alınan 2007 yılı verilerine göre; bir yılda geçen toplam gemi sayısı, 2006 yılında 54.880'e, 2007 yılında 56.606'ya, yükselmiş, boyları da 300 m.yi geçmeye başlamıştır.<sup>8</sup>

<sup>7</sup>Emanet, H., Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, İstanbul, 2003,s.117.

<sup>8</sup>T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "İstanbul ve Çanakkale Boğazı 2006-2007 Yılı Gemi Geçiş İstatistik Özeti" <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (29.01.2008).

Boğazlardaki gemi yoğunluğunun Sözleşmenin imzalandığı 1936 yılından günümüze on kattan daha fazla artmasının nedenleri arasında, artan nüfus, ticaret ve teknolojinin yanında Kafkaslar ve Hazar Bölgesinde büyük miktarda petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının olması sayılabilir. 1995 yılında İstanbul Boğazından geçen toplam gemi sayısı 46.954, 1997’de 50.942’ye yükselmiş, 2001’de ise 42.637’ye düşmüş, büyük gemi sayısında yarı yarıya bir azalış söz konusu iken tanker sayısında ise yüzde elli artış meydana gelmiştir.<sup>9</sup> 1995-2001 yılları arasındaki bu rakamlardan hareketle toplam geçen gemi sayısındaki azalışı 1998 yılında düzeltilerek yürürlüğe konulan Boğazlar trafik Tüzüğü’nün etkisiyle açıklamak mümkündür. Tanker sayısındaki çoğalma ise, Kafkaslar Bölgesindeki petrol üretiminin ve bu petrolün Boğazlar yoluyla batıya taşınmasındaki artışı ifade etmektedir. 1992 yılı başlarında günde ortalama 80 adet olan gemi trafiği, SSCB’nin küçük cumhuriyetlere ayrılması ve sonucu, 5 yıl sonra günde ortalama geçiş sayısı 130 gemiye ulaşmıştır.<sup>10</sup> Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, 2006 yılında günlük ortalama geçiş sayısı 150’ye, 2007 yılında ise 155’e yükselmiştir.

Artan petrol taşımacılığı nedeniyle Boğazlardan geçen tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı da sürekli artmaktadır. 1996 yılında Boğazlar yoluyla taşınan petrol ve petrol türevleri gibi tehlikeli yük 60 milyon ton iken, 2004 yılında 143 milyon tona<sup>11</sup>, 2007 yılında da 144 milyon tona<sup>12</sup> ulaşmıştır. Rusya’nın Karadeniz’deki Novorossisk Limanına yılda 67 milyon ton petrol taşıyacak boru hattının 2001 yılında tamamlanmasıyla<sup>13</sup> Boğazlardaki yük artmış ancak Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru hattının faaliyete geçmesiyle her biri ortalama 150.000 tonluk 333 tankerin<sup>14</sup> taşıyacağı 45-50 milyon tonluk petrolün boru hattıyla Ceyhan’a taşınması sonucu, 2004-2005 yıllarından itibaren Boğazlar yoluyla taşınan petrol miktarında çok büyük artış olmamıştır. Ancak alternatif taşıma hatları devreye girmediği sürece tehlike devam edecektir. Bir çok yabancı basın organında tartışıldığı gibi Amerikan Christian Science Monitor gazetesi de, Boğazın Karadeniz kıyısında her gün yaklaşık 100 geminin sıraya girdiğine ve Boğazların söz konusu trafiği kaldıramadığına dikkati çekmiştir.<sup>15</sup> Boğazlardan her yıl yaklaşık 50-55 bin gemi geçiş

---

<sup>9</sup> Koldemir, B., “Is The Passage Getting Safer?” Journal Of The Black Sea/Mediterranean Environment, Volume 11, Number 1, İstanbul, 2005, s.144.

<sup>10</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997, s.83.

<sup>11</sup> “BTC Boğazların Yükünü Azaltacak” <http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/03/15>.

<sup>12</sup> T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, “İstanbul ve Çanakkale Boğazı 2006-2007 Yılı Gemi Geçiş İstatistik Özeti”<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (29.01.2008).

<sup>13</sup> Yüceer, B.S., Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir, 2001, s.65.

<sup>14</sup> “BTC Boğazların Yükünü Azaltacak” <http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/03/15>.

<sup>15</sup> “ABD Basını: Boğazlar Petrol Trafikini Kaldırmıyor”, <http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/01/26/589906.asp>.



yapmakta, bu rakam Süveyş Kanalından geçen gemi sayısının üç katına, Panama Kanalından geçen gemi sayısının ise dört katına denk gelmektedir.<sup>16</sup> Bu rakama İstanbul'un iki yakası arasında feribotlarla geçiş yapan 1,5 milyon insan ile ufak tekneler ve balıkçı tekneleri<sup>17</sup>, başka bir ifade ile günde ortalama 2000 seferlik yerel trafik yükü<sup>18</sup> dahil değildir.

Boğazlardan geçen gemi sayısında azalma beklemek mümkün olmadığına göre alternatif yollar ve petrol boru hatları inşa etme zorunluluğu mevcuttur. «Kafkasya, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Hazar Denizinde bulunan zengin petrol ve doğal gaz sahalarından çıkartılan ürünün, dünyaya Boğazlar üzerinden pazarlanması girişimleri Boğazlardaki trafiğin daha da artacağını göstermektedir. İstanbul Sanayi Odasının 2000 yılında hazırladığı “İstanbul Boğazı Seyir ve Çevre Güvenliği Ortak Çalışma Grubu Raporu”na göre; Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarlarına yılda 155 milyon ton olarak on yılda aktarılması halinde, her yıl 6420 tane tankerin mevcut trafiğe ek olarak İstanbul Boğazından geçeceğini göstermektedir. Bu sayı günde yaklaşık 18, her 50-55 dakikada da ilave bir tanker anlamına gelmektedir. Hazar petrollerinin İstanbul Boğazından taşınmasının getireceği ek trafik yükü 10 yıl içinde boş ve dolu olarak 64.000 tanker seferi olacaktır.»<sup>19</sup> Yapılan bir başka tahmine göre 2010 yılında Karadeniz üzerinden aktarılacak petrol yılda 120 milyon tona, 2020 yılında 190 milyon tona çıkacak ve bu durum Boğaz geçişlerinin iki katına çıkarılması yönünde Türkiye'yi yoğun baskı altında bırakacaktır.<sup>20</sup> Günümüzde 144 milyon ton petrolün Boğazlardan geçtiği bilindiğine göre bu tahminin ne kadar iyimser olduğu ortadadır. Mart 2008 tarihinde gazetelere yansıyan bir habere göre TOBB Başkanı Rıfat Hisarcıklıoğlu; Çin'den başlayan tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması açısından Sarp sınır kapısının çok önemli olduğunu, Çin'in batısında üretilen ürünlerin, gerek demiryolu gerekse karayolu açısından Avrupa'ya gidişinde sıkıntı olduğunu, bunun en önemli alternatifinin Çin-Kazakistan-Hazar-Azerbaycan-Gürcistan-Sarp Sınır Kapısı olduğunu, Çin ürünlerinin Karadeniz limanlarından dünyaya bu yolla açılacağını söyledi.<sup>21</sup> Bütün Kafkas ve Hazar petrolleri ile bu bölgedeki ticaret ve taşımacılığa ilave olarak hızla gelişen Uzakdoğu ve özellikle Çin

<sup>16</sup> Alkan, A., 21.Yüzyılın İlk Çeyreğinde Karadeniz Güvenliği, Ankara, 2006, s.158; Dona, J., Nincic, “Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Chokepoints as Scarce Resources”, [http://www.ndu.edu/inss/Books\\_2002/Globalization\\_and\\_Maritime\\_Power\\_Dec02/09\\_ch08.htm](http://www.ndu.edu/inss/Books_2002/Globalization_and_Maritime_Power_Dec02/09_ch08.htm), 27.07.2005

<sup>17</sup> Alkan, A., a.g.k., s.158.

<sup>18</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.65.

<sup>19</sup> Ece, J.N., “İstanbul Boğazında Seyir ve Çevre Güvenliği” [http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100110](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100110) (16.06.2006).

<sup>20</sup> “Tarihi Fırsat Kaçabilir”, <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/12/30>.

<sup>21</sup> “Çin Malları Karadeniz'den Gececek” [http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi.\(22.03.2008\)](http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi.(22.03.2008)).

pazarından tarihi İpek Yolu kullanılarak ticaret yapılma arzusu, Boğazlara yeni bir yük daha getireceği anlamı taşımaktadır.

### **3.1.2. Kazaların Artması, Güvenlik Meselesi, Kılavuz Alma ve Gece Geçiş**

Her geçen gün Boğazlardaki trafik yoğunluğunun ve buna bağlı olarak taşınan petrol, petrol türevleri, doğalgaz ve diğer tehlikeli maddelerin artması sonucu kazalar ve kaza riski de sürekli artmaktadır. Buna bağlı olarak da Boğazların ve Boğazlar çevresindeki yerleşim yerleri ile doğal hayatın ve özellikle İstanbul'un güvenliği, büyük bir tehdit altında bulunmakta ve Türkiye özellikle Montrö Sözleşmesinin 2. maddesi nedeniyle gerekli tedbirleri almakta zorlanmaktadır. Hatırlanacağı gibi Sözleşmenin 2. maddesinde; yük ve tonaj ne olursa olsun gündüz ve gece geçişin tamamen serbest olacağı, bazı hizmetler dışında ücret alınamayacağı ve kılavuz almanın da isteğe bağlı olacağı belirtilmiştir. Taşınan tehlikeli yükün çok olması, özellikle İstanbul Boğazı'nın dar ve zor bir coğrafi yapıya sahip olması, bu zor suyolundan geçerken kılavuz alınmaması ve gece geçişi için herhangi bir kısıtlama olmaması kazalara davetiye çıkarmaktadır. Boğazlar Bölgesinde 1952-1992 yıllarını kapsayan dönemde 332'si İstanbul Boğazında, 81'i Çanakkale Boğazında olmak üzere 413 kaza, 1966-1994 yıllarını kapsayan dönem için yapılan başka bir istatistikte de İstanbul Boğazında 115 kaza meydana gelmiştir.<sup>22</sup> Bir diğer çalışma ise, Boğazlardaki trafiğin akış yönüne ve Boğazlar Trafik Tüzüğünden öncesine ve sonrasına ışık tutacak şekilde yapılmıştır. İstanbul Boğazındaki bu çalışmaya göre; 1953-1982 yılları arasında 110, 1982-1994 yılları arasında 269, 1994-2003 yılları arasında 101 olmak üzere 1953-2003 yılları arasında toplam 480 kaza meydana gelmiştir.<sup>23</sup> Yılda 50-55 bin geminin geçiş yaptığı ve geçen gemilerin yaş ortalamasının 23'ün üzerinde olduğu günümüzde ise ortalama her 2,5 günde bir gemi ya kaza yapmakta ya da arızalanıp tehlikeye yol açmaktadır.<sup>24</sup> 1952-1991 yılları arasındaki dönemde meydana gelen bu kazaların % 35'ini oluşturan 155 kaza bu dönemin son dört yılında meydana gelmiştir. 15 Kasım 1979 tarihindeki Romen İndependenta tankeri, 28 Ekim 1983 tarihindeki panama bandıralı Blue Star tankeri, 29 Mart 1990 tarihindeki Jambur ve Datongsham isimli tankerler, 13 Mart 1994 tarihindeki Kıbrıs Rum bandıralı Nassia adlı tanker ve 29 Aralık 1999 tarihindeki Volganefit 248 isimli tankerin karıştığı kazalar, çok

<sup>22</sup> Koldemir, B., Türk Boğazları Trafik Ayırım Şeritlerinde Ekonomik Deniz Ulaştırma Kapasitesi Modelinin Geliştirilmesi, İstanbul, 2000, s.21.

<sup>23</sup> Koldemir, B., "Is The Passage Getting Safer?" Journal Of The Black Sea/Mediterranean Environment, Volume 11, Number 1, İstanbul, 2005, s.145.

<sup>24</sup> "Boğazlara Tehdit" <http://www.milliyet.com/2006/10/22>.

büyük maddi hasara, geri dönüşü çok zor çevre felaketine ve bir çok can kaybına neden olmuş, akılda kalan en büyük kazalardan bir kaçıdır.<sup>25</sup>

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 1996-2007 dönemi verilerine göre<sup>26</sup> kazalara davetiye çıkaran bazı gemi geçiş miktar ve oranları ile kaza nedenleri şu şekildedir: Boğazlardan geçen gemi miktarının genel olarak artmasının yanında, 1996 yılında Boğazlardan geçen tanker sayısı 4.000 civarındayken 2007 yılında 10.000'e çıkmıştır. 1996 yılında tankerlerin toplam geçen gemiler içindeki oranı % 10'dan 2007 yılında % 18'e yükselmiştir. Aynı dönemdeki yıllık taşınan tehlikeli yük oranı da % 135 civarında artmıştır. Bu kadar yoğun ve tehlikeli bir trafik içinde kaza nedenleri; kötü hava koşulları, aşırı yük-yanlış yükleme, çarpma, demir taraması, dümen arızası, hatalı seyir, karaya oturma, makine arızası, su alma, yangın, yan yatma şeklinde istatistiklere geçmiştir.

Yoğun gemi trafiğine sahne olan Türk Boğazlarında, bugüne kadar meydana gelen kazanın yanında kaza riski de her geçen gün artmakta ve acil önlem alınmasını gerektiren tehlike sinyalleri vermektedir. Uluslararası Deniz Savunmaları Enstitüsünün yaptığı bir araştırmada, dar suyuollarında meydana gelecek orta boylu bir LPG tankerinin infilak etmesi sonucu üç kilometrelik alanda yaşamın tehlike altında kalacağı, 20 kilometrelik bir alanda ise 8,5 şiddetinde bir deprem etkisi yaşanacağı belirtilmiştir.<sup>27</sup> İstanbul Boğazı ile ilgili yapılan bir çalışmada 1993 yılında kuzey yönüne yapılmış olan 13.698 gemiye ait geçişler incelenerek Boğaz trafiğinin İstanbul ve çevresini herhangi bir tehlikeye maruz bırakmadan nasıl en üst düzeye çıkarılacağı araştırılmıştır. Bir günde en fazla 237 geminin geçiş yapabileceği ancak bunun sadece 11 tanesinin tanker olabileceği görülmekle birlikte, 2003 yılında günde ortalama 23 adedi tanker olan 129 gemi geçişi tespit edilmiştir.<sup>28</sup> Tüm bu kaza ve kaza risklerinin büyüklüğü, Türkiye'nin trafiği düzenleme konusunda Tüzük yapmasının ve bundan sonra da Tüzük benzeri tedbirleri düşünmesinin haklılığını kanıtlamaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesindeki , “kılavuz almanın isteğe bağlı olacağı” hükmü ile 6. maddedeki “Türkiye'nin kendisini yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissetmesi durumunda kılavuzluğu zorunlu kılabilceği ancak ücrete tabi olmayacağı” hükmü, Sözleşmenin Kılavuzluk konusunu düzenleyen hükümleridir. Bu

<sup>25</sup> Tütüncü, A.N., “Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni” Çetingil Ve Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.1123.

<sup>26</sup> [\(29.01.2008\)](http://www.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik.asp)

<sup>27</sup> “Tankerler Boğazımızı Sıkıyor”, <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/01/31>.

<sup>28</sup> Ece, J.N., “İstanbul Boğazında Seyir ve Çevre Güvenliği” [http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100110](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100110), (16.06.2006).

maddeler Türkiye'nin bir gelir kaybına neden olduğu gibi, özellikle 2. madde Türkiye'nin güvenliğini ve doğal hayatının korunmasını da yakından ilgilendirmektedir. Artan gemi trafiği ve buna bağlı olarak artan kazalar karşısında kılavuz almanın isteğe bağlı oluşu Boğazlar ve İstanbul'un güvenliğini tehdit etmektedir. Sözleşmenin 6. maddesindeki, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissetme durumunda kılavuzun zorunlu kılınabileceği hükmünün Türkiye tarafından kazalar, güvenlik ve kılavuz konularında dile getirilmesi ve tartışmaya açılmasının, Sovyetler Birliği'nin 24 Eylül 1946 tarihli ikinci notasından esinlenerek faydalı olacağını düşünmek mümkündür. İkinci Dünya Savaşı esnasında Boğazlardan Sözleşmeye aykırı yapılan bazı geçişlere engel olmadığı şeklindeki eleştirilere, Türkiye Sovyetler Birliği'ne cevabi notasında sağlık denetimi hariç yetkilerinin kısıtlı olduğunu belirtmiştir. Sovyetler Birliği ikinci notasında;<sup>29</sup> Türk makamlarının 25 Şubat 1941, 6 Mayıs 1941 ve 27 Haziran 1942 tarihli denizci ilanlarıyla, transit geçen gemilere zorunlu durdurma ve Türk kılavuz gemilerine müracaat etme lüzumunu belirttiklerini, gümrük makamlarının da transit geçen gemileri izlediklerini ilan ettiklerini hatırlatmıştır.

Montrö Sözleşmesinde kılavuz almanın isteğe bağlı olması sadece Türk boğazlarına özgü bir şey değildir. Uluslararası boğazlarda zorunlu kılavuzluk uygulaması bulunmamasına rağmen Panama Kanalındaki kılavuzluk tüm gemiler tarafından alınması gereken zorunlu fakat ücretsiz bir faaliyettir. Uluslararası boğazlarda kılavuzluk faaliyeti, denizlerin serbestliği ilkesi ile boğaz geçişinin ertelenemez ve engellenemez olması bakımından önemlidir. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğüne göre kılavuzluk; mal can ve çevre güvenliği için seyre katılan, yanlış yere demirleyen gemilerin kaldırılmasında görev yapan, deniz kazalarını ve sakıncalı hususları trafik kontrol noktasına bildiren, bilgi ve tecrübeleriyle trafiğin daha güvenli hale gelmesine yardımcı olan bir hizmettir.<sup>30</sup> Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğüne göre, kılavuz alma serbestisi Montrö Sözleşmesi kapsamında sadece uğraksız geçiş yapan gemiler için geçerli olup, bunun dışındaki gemiler kılavuz almak zorundadır.<sup>31</sup>

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesini değiştirmeden kılavuz almayı zorunlu kılmak mümkün olmadığına göre ancak bu konuda teşvik ve tavsiyelerde bulunmak söz konusu olmaktadır. Bugün Türk Boğazlarında geçerli olan kılavuzluk sistemi, 1998 tarihli

<sup>29</sup> Dışişleri Bakanlığı, Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl İkinci Dünya Savaşı Yılları (1939-1946), Ankara, 1973, s.295.

<sup>30</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., ss.47 ve 93.

<sup>31</sup> Tarhanlı, T., "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Yetkileri Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisine İlişkin Genel Hukuki Çerçeve" Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999, s.118.

Tüzüğün 27. maddesinde yer almakta ve geçiş yapacak tüm gemilerin kılavuz kaptan alması önemle tavsiye edilmektedir. IMO da dünyadaki diğer tüm boğazlarda kılavuz alınmasını, büyük gemiler, su çekimi fazla olan gemiler, tehlikeli yük taşıyan gemiler gibi sınırlamalarla sınırlarken, Türk Boğazlarında herhangi bir sınırlamaya gitmeden, geçiş yapan tüm gemilere kılavuz alınmasını tavsiye etmiştir.<sup>32</sup> 2004 yılının Temmuz ayında İstanbul'a gelen IMO Genel Sekreteri Mitropoulos: "Antik çağın efsane kahramanı Jason bile Boğazdan ancak bir kılavuz kaptanın yardımıyla geçebilmiş iken, günümüzde bazı gemi kaptanlarının neden bu yolu izlemediklerini anlayamıyorum" demiştir.<sup>33</sup> IMO'nun 19. Genel Kurulundaki 827 numaralı kararıyla geçiş güvenliğini arttırmak amacıyla kılavuz kaptan alınmasını kuvvetle tavsiye etmesine rağmen, Türk Boğazlarından geçen Güney Kıbrıs gemilerinin %84'ü, Yunan gemilerinin %95'i kılavuz kaptan alırken, Türk bayraklı gemilerin kılavuz kaptan alma oranı % 1'de kalmaktadır.<sup>34</sup> Bir başka istatistik çalışmasında; kılavuz kaptan alınmasıyla ilgili tavsiyelerin işe yaradığı, Boğazlardan geçen gemilerin yaklaşık % 45'inin kılavuzluk hizmetinden faydalandığı belirtilmiştir. 2003 yılında İstanbul Boğazından geçen Türk Bayraklı gemilerin kılavuz alma oranının % 2 olduğu, aynı yıl Boğazı en çok kullanan ülkelerden Malta için bu oranın %64, Rusya için % 40, Ukrayna için % 59 ve genel olarak en çok kullanan ülkeler için % 67 olduğu aynı haberde vurgulanmıştır.<sup>35</sup> Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 2006-2007 yılları verilerine göre ise kılavuz alma oranları şu şekildedir: 2006 yılında geçiş yapan 54.880 gemiden 26.589'u kılavuz almış ve kılavuz alanların oranı % 48.44, 2007 yılında geçiş yapan 56.606 gemiden 26.685'i kılavuz almış ve oran % 47.14 olmuştur. 2006 yılında 250-300 m. arasındaki gemilerin % 97.26, 200-250 m. arasındaki gemilerin % 94.68, 150-200 m. arasındaki gemilerin % 78.11, 100-150 m. arasındaki gemilerin % 42.94, 100 m. den küçük gemilerin % 32.09'u kılavuz almıştır.<sup>36</sup> 2003 yılında Boğazlardan geçen gemilerin %33'ü Türk, %67'si yabancı bayraklıdır. Kılavuz alma ortalaması %2 olan Türk bayraklı gemiler 1982-2003 verilerine göre, %51.3 oranı ile en çok kaza yapan gemiler olmuştur. En az kazayı % 4.8 oranı ile ABD ve Antik bayraklı gemiler yapmıştır. Türk gemilerinden sonra en çok kazayı Avrupa ve Rus bayraklı gemiler yaptı. 1982-2003 verilerine göre; kaza yapan gemilerin sadece % 7.2'sinde kılavuz kaptan vardı. Bu oran Tüzüklerden önce % 10.3'tü. Kazaların %85'ini 10.000 tonaja kadar olan gemiler, %5'ini 25.000 ve üzeri

<sup>32</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.117.

<sup>33</sup> "Boğaz Kılavuz Kaptansız Geçilmez" <http://www.denizhaber.com>, (24.11.2004).

<sup>34</sup> İstikbal, C., "Kılavuz Kaptanın Sorumluluğu Meselesi" <http://www.denizhaber.com>.(07.04.2005)

<sup>35</sup> Ece, J.N., "İstanbul Boğazı Kazaları Üzerine Kapsamlı Bir İnceleme" <http://www.denizhaber.com>.

<sup>36</sup> T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "İstanbul ve Çanakkale Boğazı 2006-2007 Yılı Gemi Geçiş İstatistik Özeti" <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (29.01.2008).

tonajdaki gemiler yapmaktadır. Bakü- Ceyhan petrol boru hattı yıllık 45-50 milyon tonluk kapasitesiyle Boğazların tanker yükünü % 25 azaltarak kaza riskini de azaltmaktadır.<sup>37</sup>

Kılavuzluk hizmetinin, geçen gemi, yük, ticaret ve elde edilen gelir düşünüldüğünde pahalı bir hizmet olmamasına rağmen, özellikle Türk gemilerinin, kılavuz kaptan almaktan kaçınması ve kendileriyle birlikte milyonlarca insanın can ve mal güvenliğini tehlikeye atması, doğayı yaşanılır olmaktan çıkarma riskiyle karşı karşıya bırakması kolay anlaşılır bir durum değildir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Salih Orakçı;<sup>38</sup> kılavuz hizmeti ücretinin 1000 grostonluk bir gemi için 176 dolar olduğunu, her 1000 groston üzeri ve küsuratı için 58 dolar ilave olduğunu, oysaki bu ücreti ödemekten kaçınan ve örneğin birkaç gün önce kaza yapan 2430 tonluk Romen kuru yük gemisinin kılavuz kaptan almayarak 292 dolar ödemediğini, ancak kaza yapınca 2000 dolarlık cezanın yanında Kıyı Emniyeti tarafından kurtarılıp yüzdürüldüğü için on binlerce dolarlık bir faturayı ödemek zorunda kalacağını belirtmiştir.

Kazalarla İlgili Bütün Bu Rakamların Tablo Olarak İfadesi Şu Şekildedir : <sup>39</sup>

**Tablo-3: Boğazlardaki Gemi ve Tanker Yoğunluğu ile Taşınan Petrol**

|      | <u>Geçen Gemi</u> |               | <u>Tehlikeli Tanker</u> |               | <u>Taşınan Petrol</u>     |
|------|-------------------|---------------|-------------------------|---------------|---------------------------|
|      | <u>Yıllık</u>     | <u>Günlük</u> | <u>Yıllık</u>           | <u>Günlük</u> | <u>Yıllık(milyon ton)</u> |
| 1938 | 4500              | 12            | -                       | -             | -                         |
| 1990 | 29000             | 80            | -                       | -             | -                         |
| 1995 | 47000             | 130           | 4000                    | 11            | 50                        |
| 2000 | -                 | -             | 6000                    | 16            | 90                        |
| 2003 | -                 | -             | -                       | 23            | -                         |
| 2004 | -                 | -             | 9500                    | 26            | 143                       |
| 2006 | 54880             | 150           | -                       | -             | -                         |
| 2007 | 56606             | 155           | 10000                   | 27            | 144                       |
| 2010 | -                 | -             | 11500                   | 31            | 150(Tahmin)               |
| 2020 | -                 | -             | 14500                   | 40            | 190(Tahmin)               |

<sup>37</sup> Ece, J.N., “İstanbul Boğazı Kazaları Üzerine Kapsamlı Bir İnceleme” <http://www.denizhaber.com>.

<sup>38</sup> “Boğazı 225 YTL İçin Tehlikeye Atıyorlar” <http://www.milliyet.com/2007/08/01>.

<sup>39</sup> Tablo-3, Tablo-4 ve Tablo-5’teki veriler, 3.1.2. Bölümünde kaynakları belirtilerek kullanılan verilerin derlenmesiyle oluşturulmuştur.

**Tablo-4: Kılavuz Alma Oranları**

| <u>Kılavuz Alma Oranları</u> |                      |                       |
|------------------------------|----------------------|-----------------------|
| <u>Yıllara Göre</u>          | <u>Ülkelere Göre</u> | <u>Boylarına Göre</u> |
| <u>Tüm Geçişler</u>          | <u>(2003)</u>        | <u>(2006-2007)</u>    |
| 2006 %48.4                   | Yunanistan %95       | 250-300m. %97         |
| 2007 %47.1                   | G.Kıbrıs %84         | 200-250m. %94         |
|                              | Malta %64            | 150-200m. %78         |
|                              | Ukrayna %59          | 100-150m. %43         |
|                              | Rusya %40            | 100m.altı %32         |
|                              | Türkiye %2           |                       |

### **3.1.3. Çevre ve Deniz Kirliliği Sorunu**

Türk Boğazlarında giderek artan gemi trafiği ve bu trafiğin içindeki tehlikeli madde taşıyan gemilerin oranı ile buna bağlı olarak meydana gelen kazalar, can ve mal güvenliğinin yanında çevreyi de önemli ölçüde tehdit ve tahrip etmekte, hızla artan çevre ve deniz kirliliğine neden olmaktadır. Deniz suyuna türlü girdilerin karışması sonucu deniz ortamındaki doğal dengenin bozulması anlamına gelen deniz kirliliği, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinin 1.madde 4. fıkrasında; “Deniz çevresinin kirlenmesinden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve her türlü güzelliklerini azaltma gibi zararlı etkileri olan ve olması ihtimali bulunan maddelerin, enerjinin, insanlar tarafından doğrudan ve dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere deniz çevresine sokulması anlaşılmaktadır.” şeklinde tanımlanmıştır. Genel gruplamayla hava, deniz ve karadan kaynaklanan nedenlerle oluşan deniz kirliliği, gıda ve sağlıklı bir ortamın oluşturulması yönünden insanlığın geleceği için büyük bir tehlike oluşturmaktadır.<sup>40</sup> Bir taraftan denizdeki canlı hayatı öldüren, diğer taraftan da denizin gıda ve diğer nimetlerinden yararlanan toplumların ekonomilerini zarara uğratarak gelişmelerine ket vuran, günümüzde çözümü oldukça zor ve pahalı hale gelen çevre sorunlarından biri olan deniz kirliliği, Boğazların bir ucundaki Karadeniz’de, Tuna nehrinden gelen, taşınan ve kaza sonucu oluşan petrolden ve denize atılan çeşitli atık

<sup>40</sup> Uluğ, İ., “Deniz Kirliliğinden Dolayı Donatanın Sorumluluğu hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi” Çetingil ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, ss.1129-1130.

ile zehirli maddelerden kaynaklanan ve Akdeniz’de kilometre küp su başına 3,775 ton iken Karadeniz’de 20 tonu bulan kirli atık miktarıyla kendini hissettirmektedir. Karadeniz’deki bu kirliliğin son on yılda Türkiye’ye ekonomik maliyetinin 600 milyon dolar olduğu tahmin edilmektedir.<sup>41</sup> Bu çevre kirliliği çeşitlerinden, taşınan petrolden oluşan sızıntılar, kaza sonucu denize dökülen petrol, yoğun trafik nedeniyle gemilerin bıraktıkları sintine atıkları ve diğer atıklar, denize bırakılan zehirli variller ve geçen tehlikeli maddelerin oluşturduğu potansiyel tehlike, Boğazlar ve Türkiye için en önemli tehlike ve kirlilik konularını oluşturmaktadır.

Çarpışma, karaya oturma, sürüklenme ve kötü hava koşulları nedeniyle Boğazlarda meydana gelmiş, gerek petrol ve petrol türevlerinin denize dökülmesine,<sup>42</sup> gerekse petrol dışında örneğin canlı koyun gibi yükler taşıyan gemilerin kaza yapmaları sonucu,<sup>43</sup> büyük deniz ve çevre kirliliğine sebep olmuş, bazı önemli kazaları şu şekilde sıralamak mümkündür: 14 Aralık 1960 tarihinde Yugoslav bandıralı Zoranic adlı tanker, Yunan tankeri World Harmony ile Emirgan önlerinde çarpışmış, 12.000 ton benzin ile 10.000 ton petrol denize yayılmış, Karaköy-Eminönü Bölgesi kirlilik nedeniyle tehlikeli bölge ilan edilmiştir. 15 Kasım 1979 tarihinde Romen bandıralı Independenta tankerin bir Yunan tankeriyle Haydarpaşa önlerinde çarpışması sonucu aylarca yanan 95.000 ton petrol denize dökülmüş, geniş bir alandaki binaların camları kırılmış, 43 kişi yaşamını yitirmiştir. Dört kilometrekarelik bir petrol tabakası deniz yüzeyini kaplayarak, büyük miktarda balık ölümlerine neden olmuş ve temizlenmesi de aylarca sürmüştür. 28 Ekim 1983 tarihinde Panama bandıralı Blue Star adlı tankerin Gaziantep tankeriyle İstanbul Limanında çarpışması sonucu 1000 ton amonyak gazı denize ve havaya karışmıştır. 29 Mart 1990 tarihinde Jambur ve Datongsham isimli tankerlerin çarpışması sonucu 2600 ton gazolin denize dökülmüştür. 14 Kasım 1991 tarihinde Lübnan bandıralı Rabunion 18 isimli gemi Filipin bandıralı Madonna Lili isimli gemiyle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü altında çarpışmış, 22.000 koyunla birlikte batarak büyük bir çevre kirliliğine neden olmuştur. 13 Mart 1994 tarihinde 100.000 ton petrol taşıyan Kıbrıs Rum bandıralı Nassia adlı tankerin kuru yük gemisiyle çarpışması sonucu büyük bir yangın çıkmış, 30 kişi ölmüş ve 5.000 ton

<sup>41</sup> Alkan, A., 21.Yüzyılın İlk Çeyreğinde Karadeniz Güvenliği, Ankara, 2006, ss.145-147.

<sup>42</sup> Tütüncü, A.N., a.g.k., s.1123.

<sup>43</sup> <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2003/07/20/gundem/gundem9.html>.



petrol bir hafta boyunca yanmıştır. 29 Aralık 1999 tarihinde Volganefit 248 isimli tankerin ikiye ayrılması sonucu yaklaşık 1000 ton fuel oil denize dökülmüştür.

Boğazlar ve Bölgenin doğal varlığı için tehlike oluşturan diğer bir konu da nükleer maddelerin ve nükleer atıkların Boğazlar yoluyla taşınmasıdır. AB'nin 2001 yılında 21 milyar dolar karşılığında Rusya ile yaptığı anlaşmaya göre, 20 bin ton nükleer atığın Sibirya Bölgesinde depolanmak üzere 2012 yılına kadar Türk Boğazlarından geçirilerek Novorossiysk Limanına götürüleceği, Denizcilik Müsteşarlığından alınan bilgilere göre, 2001-2006 yılları arasındaki beş yılda 8 bin ton nükleer atığın Boğazlardan geçtiği, 12 bin ton atığın daha 2012 yılına kadar Boğazlardan geçeceği<sup>44</sup> haberleri gazetelerde yer aldı. Aynı konudaki bir başka haberde de; 11 Şubat 2007'de ABD Dışişleri Bakan Yardımcısının İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezini ziyaretinde nükleer tehdidin gündeme gelmesi üzerine, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Kaptan Salih Orakçı, Boğazların daha fazla zorlanamayacağını, enerji ihtiyacı için alternatif yolların araştırılması gerektiğini ifade etmiştir. Görüşüne başvurulmuş bir başka uzman da, tehlikeli kimyasal madde taşıyan tankerlerin yük beyanı zorunluluğu olmasına rağmen bazı gemilerin beyanda bulunmadığı ve 2000 yılından bu yana sadece 7 geminin nükleer bildirimde bulunduğu dikkat çekmiştir.<sup>45</sup> Salih Orakçı'nın verdiği bilgiye göre 2004 yılında 1, 2005 yılında 2 ve 2006 yılında da 1 gemi uranyum ve radyoaktif madde taşıdığını belirterek çevre emniyeti alınmasını istemiştir. Nükleer atıkların geçişiyle ilgili bir kısıtlama bulunmayan 1998 tarihli Türk Boğazları Gemi Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 26. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir: "Nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması esnasında 72 saatten az olmamak koşuluyla idareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir. Söz konusu gemiler usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görünecek bir kırmızı fener göstereceklerdir."<sup>46</sup>

Denize dökülen petrolün temizlenmesinin oldukça maliyetli bir iş olduğu bilinmektedir. Uluslararası Petrol Endüstrisi Çevre Koruma Kuruluşu (IPIECA) tarafından yapılan bir araştırmada, denize dökülen bir varil petrolün temizlenmesi için harcanması gereken miktarın 700-3000 dolar olarak hesaplandığı, buna göre bugün Boğazlarda

<sup>44</sup> "Boğazlarda Nükleer Risk" <http://www.denizhaber.com>.(21.04.2006).

<sup>45</sup> Erşan, H., Sabah Gazetesi, 24.02.2007; <http://www.denizhaber.com>.

<sup>46</sup> <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=2.5.9811860&MevzuatIliski=0&sourceXmlSe arch=23515>.

meydana gelecek bir tanker kazasının Türkiye'ye maliyetinin milyarlarca dolara mal olabileceği hesaplanmaktadır.<sup>47</sup> Endenozya, Singapur ve Malezya, bu maliyetin yanında, boğazlarda gittikçe yoğunlaşan dev tanker trafiğinin neden olabileceği kirliliğe karşı kıyıların ve deniz çevresinin güvenliğini sağlamak ve riski azaltmak için; seyir güvenliği ile boğazların uluslararası sayılması sorununun farklı konular olduğunu beyan ederek 24 Şubat 1977'de yoğun tanker trafiğini düzenlemek üzere, her iki Boğazda uygulanacak trafik ayırım şemalarını ve diğer güvenlik kurallarını içeren bir uzlaşma metni yayımladılar.<sup>48</sup>

Deniz çevresi ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve gemilerin bu konudaki sorumluluğuyla ilgili hem milletlerarası hem de ulusal düzenlemeler mevcuttur. Milletlerarası düzenlemelerden iki tanesi şu şekildedir:<sup>49</sup> Brüksel'de 25 Mayıs 1962 tarihinde imzalanan Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğu Hakkındaki Konvansiyon'un 2. maddesinin 1. fıkrasına göre; Nükleer bir geminin işleteni, bir nükleer kazadan-ki bu çerçeveye nükleer yakıt veya bu geminin radyoaktif maddeleri ve artıkları da dahildir-ileri geldiği kanıtlanmış her nükleer zarardan objektif olarak sorumludur. Hidrokarbürler Nedeni İle Deniz Kirlenmesinden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluk Hakkındaki 29 Kasım 1969 Tarihli Brüksel Konvansiyonu'nun 7. madde 1. paragrafına göre; Sözleşen bir Devlette sicile kayıtlı ve dökme olarak 2000 tondan fazla hidrokarbür taşıyan bir geminin maliki, kirlenme zararları için bu Konvansiyon hükümlerine göre doğacak sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak veya bir banka garantisi ya da bir uluslararası tazminat fonu tarafından 5. maddenin 1. paragrafında öngörülen sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi, diğer bir mali garanti vermekle yükümlüdür. Türkiye de, çevre ve deniz kirliliğine karşı önlem almak ve oluşabilecek zararlarla ilgili işlemleri yapmak üzere, sonraki maddelerde incelenecek olan Boğazlar Deniz Trafik Tüzüğü, Türk Ticaret Kanunu (TTK) ve Çevre Kanunuyla (ÇK) gerekli yasal düzenlemeleri yapmaya çalışmıştır. Bu düzenlemelerin özeti şu şekildedir: Kirlenme zararlarından dolayı sorumluluk, 2872 sayılı ÇK'nun 28. maddesine göre, kusur şartı aranmaksızın çevreyi kirleten ve çevreye zarar verende olup, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre tazminat hakkı saklıdır. TTK'nun 947. maddesine göre de, bir gemiden Türkiye'nin sahilleri dahil, kara, deniz ve buralarda bulunan şeyleri kirleten veya kirletme tehlikesi yaratan maddeleri sızdıran donatanlar, kirlenmeden kaynaklanan

---

<sup>47</sup> Alkan, A., a.g.k., s.160.

<sup>48</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.39.

<sup>49</sup> Tekil, F., Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul, 1987, ss.331 ve 343.

temizlik masraflarını ve zararları tazmin etmekle mükelleftir. 2005 yılında hazırlanan TTK taslağında da, “Petrol Kirliliği Zararı hakkında Özel Hükümler” başlığı altında yeni bir düzenleme yapılmıştır.<sup>50</sup> Ancak bu tasarı henüz yasalaşp yürürlüğe girmemiştir.

#### **3.1.4. Tehlike Senaryoları**

Geleceğe yönelik yapılan tahminlerde, Boğazlar Tüzüğüyle birlikte kaza oranlarında bir miktar azalma olmakla birlikte, gemi trafiğiyle ilgili yakın gelecekte bir rahatlama olmayacağı hatta trafik yoğunluğunda bir miktar daha artış olacağı düşünülmektedir. Bu da Boğazlardaki can, mal ve doğal hayatla ilgili tehlike ve risklerin artarak devam edeceği anlamına gelmektedir. Örneklerini 3.1.3. maddesinde incelediğimiz ve bugüne kadar meydana gelen bir çok kazada ölü sayılarının binlerle ifade edilen sayılara ulaşmaması sadece şanstır. Ancak bu trafik yoğunluğu ve bu kadar çok taşınan tehlikeli madde düşünüldüğünde İstanbul’un sürekli gündeminde olan deprem tehlikesi karşısında yaşanacak faciaya yakın bir dehşet tablosunun, tanker kazalarında da yaşanması ihtimal dahilindedir. Boğazlardaki canlı yaşam analizlerinde, meydana gelen kazalarda denize dökülen petrol ve kimyasal maddeler ile diğer atıklar sonucu deniz dibinin yeterince kirliliğe maruz kaldığı basına sürekli konu olmaktadır. Bir senaryoya göre 2010’lu yıllara gelindiğinde, dünyada artan petrol ihtiyacının sonucu olarak trafik yoğunluğu yıllık 60.000 gemi seviyesine ulaşmış olacaktır.<sup>51</sup> Bir başka senaryoda ise; bugüne kadar örneği çokça yaşanmış iki tankerin çarpışmasında deniz ve çevre kirliliğinin temizlenme maliyetinin yüksekliği nedeniyle Türkiye’nin milyarlarca dolarlık bir fatura ödemek zorunda kalmasıdır. İki tankerin çarpışıp karaya oturması ve yanması sonucu can ve mal kayıplarının yanında, İstanbul’un önemli bir nüfusunun uzun bir süreliğine evlerini terk etmek zorunda kalması sonucu yaşanacak sosyal ve ekonomik kayıp, Boğazda bir amonyak tankeri ile yakıt tankerinin çarpışması sonucu, durgun rüzgar şartlarında yaklaşık sekiz saatte İstanbul nüfusunun üçte ikisinin öleceğine dair bir felaket senaryosu ifade edilmektedir.<sup>52</sup> Yaşanmış kazalarda, aylarca yanan petrolün deniz ve havaya verdiği zarar, kilometrekarelerce alana yayılan petrol ve bunların yıllarca süren temizleme çalışmaları, senaryoların hiç de abartılı olmadığını delilidir.

---

<sup>50</sup> Uluğ, İ., a.g.m., s.1133 ve 1137.

<sup>51</sup> Emanet, H., Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, İstanbul, 2003, s.148.

<sup>52</sup> Alkan, A., a.g.k., s.160.

### 3.2. Uluslararası Hukuka Göre Düzenleme Yapma Yetkisi

Türkiye, 3.1. maddesinde detaylı bir şekilde incelenen, Boğazlarda artan trafik, bu trafik yoğunluğunun neden olduğu kazalar, kazalar sonucu ortaya çıkan çevre felaketi ve güvenlik kaygıları ile geçecek süre içerisinde trafik yoğunluğunun ve güvenlikle ilgili risklerin daha da artacağı hususunda ortaya atılan senaryoların ürkütücü boyutlarını da dikkate almak suretiyle, Montrö Boğazlar Sözleşmesinin özüne dokunmadan, ancak Sözleşmeden kaynaklanan yetkilerini de kullanarak, geç de kalsa Boğazlardaki trafiği düzenleme ve kontrol altına alma çalışmalarını sürdürme gelmiştir. Türkiye'nin bu çalışmaları, çıkarı zarar gören ülkeler tarafından, Sözleşmeye ve Uluslararası Hukuka uygun olmadığı gerekçesiyle sürekli eleştirilmiştir. Öncelikle Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesinden kaynaklanan yetkilerini incelemek ve ardından Milletlerarası Sözleşmelere bakmak yararlı olacaktır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin giriş bölümünde; Lozan Anlaşmasının Boğazlarda Seyrüsefer Serbestisi Hakkındaki 23. maddesinde belirtildiği şekliyle, savaş ve barış zamanındaki geçiş serbestisi prensibi olan, “Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilidarı Devletlerin Karadeniz'deki emniyeti çerçevesi dahilinde, koruyacak tarzda tanzim etmek arzusuyla mütehasıs olarak”<sup>53</sup> ifadesiyle vurgu yapılmış olmasından, bu Sözleşmenin ve Sözleşmeye dayalı gemi geçişlerinin, hiçbir şekilde Türkiye'nin güvenliğini tehlikeye düşüremeyeceğini anlamak mümkündür. Montrö'nün, geçişi düzenleme yetkisini ortadan kaldırmak istemediği, önce Türk tasarısının 12.maddesinde “İşbu Konvansiyon hükümleri, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz” hükmüyle yer almıştır. Sonra bu ifadeye karşı çıkan İngiliz Tasarısının 22. maddesindeki değişiklikle, “Türkiye'nin serbest iradesiyle kabul ettiği işbu Konvansiyon hükümleri saklı, Türkiye'nin ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliği olduğu gibi kalmaktadır.”<sup>54</sup> şekline dönüştürülse de her şartta Türkiye'nin güvenlik ve egemenliği kabul edilip tartışılmamıştır. Ayrıca Lozan Boğazlar Sözleşmesinin 16. maddesiyle, geçişlerin Sözleşmeye uygunluğunu kontrol etmekle görevli Boğazlar Komisyonuna verilen, “vazifenin ifası için lazım olan nizamnameleri yapmak yetkisi, Montrö Sözleşmesinin 24. maddesiyle Komisyonun tüm yetkilerinin Türkiye'ye devredilmesiyle<sup>55</sup> Türkiye'nin sorumluluğuna geçmiş ve

<sup>53</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, s.EK-F 1.

<sup>54</sup> Toluner, S., “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montrö Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.11.

<sup>55</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Türkiye, İstanbul, 1995, s.173.

Türkiye'nin bir anlamda geçişi düzenleme yetkisi doğmuştur. Yine Lozan Anlaşmasının Boğazlar Sözleşmesinde, savaş durumunda ve Türkiye'nin savaşı olduğu şartlarda; tarafsız devletlerin ticaret gemilerinin ve askeri olmayan uçaklarının düşmana yardım etmedikleri sürece Boğazlardan serbestçe geçebilecekleri, Türkiye'nin bu gemileri ve uçakları denetleme ve arama hakkına sahip olduğu, uçakların denetim amacıyla yere inmeye zorlanabileceği belirtilmiştir.<sup>56</sup> Bu madde açık olarak Lozan'dan Montrö'ye ithal edilmemekle birlikte, Montrö Boğazlar Sözleşmesi de Lozan Boğazlar Sözleşmesi yerine geçtiğine göre Türkiye'nin bu yetkiyi egemenlik hakları içinde değerlendirmek mümkündür. Montrö Sözleşmesinin 5. maddesindeki “savaş zamanı tarafsız ticaret gemilerinin düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşuluyla” hükmünü, yukarıdaki maddeyle ve egemenlik yetkisi çerçevesinde değerlendirmek gerekir. Aksi takdirde, bu koşullarda Türkiye'nin, gemilerin düşmana yardım edip etmeme durumunu denetlemeden anlaması mümkün olmadığı gibi, böyle bir yetki yoksa bu hükmün de anlamı olmayacaktır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılında geçişi düzenleme, kaza, çevrenin korunması konularında etkili ve yeterli bir uluslararası anlaşma veya sözleşme mevcut değildi. Daha çok İkinci Dünya Savaşından sonraki yıllarda teknolojik ve ticari faaliyetlerin artmasının da etkisiyle bu konularda gelişmeler sağlanmıştır. Geçiş hakkının kullanılması ve gemilerin yükümlülükleriyle ilgili belli başlı sözleşmeler; 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yapılan protokol ve Sözleşmelerdir. 1958 Cenevre Sözleşmesinin 17. maddesi; zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin, kıyı devletinin milletlerarası hukuka uymak koşuluyla yapmış olduğu, özellikle taşıma ve seyrüsefer ile ilgili düzenlemelerine uyma zorunluluğunu düzenlemiştir.<sup>57</sup> 1982 Sözleşmesinin 233. maddesi; gemilerin, geçişin güvenliği, trafiğin düzenlenmesi, kirliliğin önlenmesi gibi düzenlemelere uymaması neticesinde boğazlar civarında bir zarar oluşmuşsa, Boğaz Devletlerinin uygun icra tedbirleri alabileceğini belirtmiştir. Çeşitli deniz alanlarında güvenlik çalışmalarının yapılmasında teknik konularda danışman olarak da faaliyet gösteren, denizcilikle ilgili yapılan hukuki düzenlemelerin tanınması ve duyurulması fonksiyonlarını da yerine getiren IMO'dur. Bu Örgüt, trafiğin düzenlenmesi, güvenliğin sağlanması, kirliliğin önlenmesi, canlı kaynakların korunması, gemilerin

---

<sup>56</sup> İnan, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1986, s.33.

<sup>57</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.63.

taşıması gereken belgeler konularını kapsayan, son 35 yılda, 30 kadar anlaşma ve protokolü desteklemiş, 700'ün üzerinde sözleşme ve tavsiye kararını kabul etmiştir.<sup>58</sup>

Türkiye, Montrö Sözleşmesinden kaynaklandığını ve bunun uluslararası hukuka uygun olduğunu savunduğu yetkilere göre 1994 ve 1998 yıllarında geçiş ve trafiği düzenleyen iki adet Tüzük çıkarmakla kalmamış, Bağımsız Türk Mahkemeleri ve yerel yöneticilerinin yetkilerine dayanarak haciz işlemi ve geçiş yasağı koyma gibi tasarruflar da yapmıştır. “ Montrö Sözleşmesinin kıyı devleti Türkiye'nin yargı yetkisini kaldırmadığı tartışmasızdır. Bu sebeple Türkiye, gerektiği zaman Boğazlar Bölgesinden geçiş yapan gemiler üzerinde yargı yetkisini kullanabilir, nitekim kullanmaktadır da.”<sup>59</sup> 16.10.1991 tarihinde Bulgaristan'ın Burgaz Limanından yüklediği malzemenin, Kıbrıs Rum Kesimine götürülecek ve Türkiye'ye karşı kullanılabilecek nitelikte silah ve cephane olduğu yolunda alınan ciddi ihbar ve istihbarat üzerine, 22.10.1991 tarihinde Boğazdaki Büyükdere Limanında, Kıbrıs Rum bandıralı Cape Maleas isimli gemiye el konularak soruşturma başlatılmış, yargılama sonunda kaptanın beraat ettiği ve geminin serbest bırakılmıştır. Olayın detayları, Türk Boğazlarından Geçiş Yapan Ticaret Gemisinin Tutuklanması ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 21.11.2001 Tarih, 2001/4-955 E, 2001/1073 K. Sayılı İlam'ından anlaşılmaktadır. “Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararında belirtildiği gibi, devletler arasında silah satımını engelleyen bir düzenleme olmamakla beraber, silahların kaçak yollarla Türk Boğazlarından geçirilmesi ve kaçırılan silahların Türkiye'ye karşı kullanılacağı konusunda ciddi şüphe bulunması halinde zararsız geçiş rejiminin ihlal edildiğinin ve güvenli geçişin terk edildiğinin kabulü gerekir. Bu durumda ise Türk devletinin egemenlik haklarını kullanabileceği, bu çerçevede yargı ve zabıta yetkisinin söz konusu olacağı açıktır. Yargıtay Genel Kurulu da uğraksız geçiş yapan bir geminin, ciddi bir istihbaratın değerlendirilmesi sonucu, aranması halini Montrö Sözleşmesi ile saklı tutulan, zabıta ve yargı yetkisini içeren egemenlik haklarının kullanılması olarak kabul etmiştir.”<sup>60</sup> Diğer bir egemenlik hakkı kullanımı da İstanbul Valiliği'nin kararıyla uygulamaya konmuştur. 13 Mart 1994 tarihinde Kıbrıs Rum bandıralı tankerin başka bir gemiye çarpması sonucu, iki geminin de yanarak 29 kişinin hayatını kaybetmesine, çok büyük deniz ve hava kirliliğinin meydana gelmesine neden olan büyük kaza meydana

<sup>58</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., ss.34-35.

<sup>59</sup> Ünan, S., “Türk Boğazlarına İlişkin Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri hakkındaki Düzenlemesi Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme” Çetingil Ve Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.1169.

<sup>60</sup> Demirkıran, H.M., “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimiyle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E:2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı”Çetingil Ve Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, ss.459-461.

gelmiştir. Bunun üzerine, İstanbul Valiliği'nin 22 Mart 1994 tarihinde yayınlamış olduğu genelge doğrultusunda, 200 metrenin üzerindeki tankerlerin gece İstanbul Boğazından geçmemesi kuralı getirilmiş ve bugün halen uygulanmaktadır.<sup>61</sup> Montrö'nün hiç düzenlemediği hususlarda da, Trafik Ayrım Düzeni gibi uluslararası sözleşmede yer almış genellikle kabul edilen bir güvenli çözümün geçişi düzenlemede esas alınabileceği görülmektedir.<sup>62</sup> Burada çevreye, ülkenin ekonomik çıkarlarına ve bizzat insanların yaşamına etki eden kaza ve zararlar ile büyük riskler ve bunlara karşı Türkiye'nin Montrö sözleşmesinden doğan hakları, bu hakların yorumlanması ve yetkinin kullanılması ile diğer alınabilecek tedbirler inceleme konusudur. Oysaki Milletlerarası hukukta, devletlerin kendi güvenlikleriyle ilgili gerekli tedbirleri, milletlerarası hukuka rağmen alabileceği hususu yer almaktadır. “Bir Devletin dış politikasında milli menfaatini nazarı itibara alması şarttır. Ayrıca diğer devletlerin çarpışan milli menfaatleri arasında, kendi menfaatini göz önünde tutan bir hattı hareketi tayin etmesi gerekmektedir.”, “Devletlerin, milli menfaatleri icap ettirdiği takdirde ahlaki prensipleri, daha dar ve kesin manada Devletler hukukunu ihlal edebilirler. İhlal edilen Devletler Hukuku kaidesini, büyük devletler eğer kendi menfaatlerine uygun değilse, eski haline getirmeye çalışırlar.”<sup>63</sup> ifadeleri devletin menfaatinin hukuka uygunluğu için, bir anlamda belirleyici olanın devletlerin gücü olduğu gerçeğine vurgu yapmaktadır.

Türkiye'nin Montrö Sözleşmesinden kaynaklanan yargı ve zabıta yetkisi ile geçişi düzenleme yetkisinin Sözleşmede saklı olduğunu konusu uzmanlar arasında sıkça tartışılmıştır. Turgut TARHANLI; “Bu konuda İstanbul Boğazı'nda, 1979 yılında meydana gelen İndependenta kazasından beri mimarı, Prof. Dr. Sevin Toluner olan ve Türkiye Uluslararası hukuk öğretisinde de geniş destek bulan bir hukuki yorum ile Türkiye'nin Boğazlardan geçiş ve seyrüsefain tam serbestisini tanımasına rağmen, Montrö Sözleşmesine ilişkin hazırlık çalışmaları sırasında açıkça egemenliğinden kaynaklanan bir takım yetkileri ve geçişin zararsız olmasını talep etme hakkını saklı tuttuğu savunulmaktadır.” demektedir.<sup>64</sup> “Montrö sözleşmesinde geçişin ve ulaşımın düzenlenmesi ve Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki benzer yetkilerine değinilmemiştir. Ancak Türkiye'nin

---

<sup>61</sup> Oğuzülgen, S., “Türk Boğazları ve Deniz Trafiğiyle İlgili Uluslararası Tarihi Gelişmeler ve Terminolojik İlkeler” Çetingil Ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.916.

<sup>62</sup> Ünan, S., a.g.m., s.1171.

<sup>63</sup> Ökçün, A.G., Milletlerarası Hukuk Yazıları, Bütün Eserleri:10, Sermaye Piyasası Kurulu Yayın No:120, Ankara, 1998, ss.8 ve 12.

<sup>64</sup> Tarhanlı, T., a.g.k., s.109.

Boğazlar üzerinde hiçbir yetkisinin olmadığını söylemek doğru bir yorum değildir.”<sup>65</sup> “...genel uluslararası hukuk ilkelerine bağlı kalmak ve geçiş hakkının özüne dokunmamak şartlarıyla, Türkiye’nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve en önemlisi geçişi düzenleme yetkileri saklı tutulmuştur.”<sup>66</sup> Sevin Toluner de, Türkiye’nin geçişi düzenlemek için Sözleşmede bir değişikliğe gitmesine ihtiyaç olmadığı, Sözleşmede saklı olan yetkinin uluslararası hukukta da var olduğu ve olası değişikliğin Türkiye’nin lehine de olmayacağı noktasından hareketle şu düşünceleri savunmaktadır: “Statüsü bir anlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirleyen milletlerarası deniz hukuku kuralları vardır. Kaynağında örf ve adet hukuku olan bu kurallar, bunlara yazılı biçim vermek ve hukuku geliştirmek amacıyla akdedilmiş bulunan 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonunda ve bugün 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda yer almaktadır. Türkiye, Montreux Konferansında saklı tuttuğu zabıta ve yargı yetkisini bu kurallar çerçevesinde kullanabilir; geçişin zararsızlığını ve bu kurallar ışığında değerlendirip hukukun kıyı devletlerine tanıdığı hakları kullanabilir. Montreux Konvansiyonunun boşluklarının doldurulmasında başvurulması gereken bu kurallar, Anlaşma feshedildiğinde de uygulanması gereken aynı kurallardır....Sözleşmenin 2. maddesinin bu yetkilerden açıkça söz eder biçimde değiştirilmesine gerek yoktur; bu yola gidilmesi Anlaşmanın bütünüyle masaya yatırılmasına yol açabilir ki, bunun Türkiye’nin çıkarlarını Montreux’dan daha iyi koruyacak bir yeni düzenlemenin kabulüyle sonuçlanacağına inanmak, çok iyimser olmak demektir.”<sup>67</sup> Bir çok uzmanın birleştiği nokta, Montrö Sözleşmesinde Türkiye’nin düzenleme yapma yetkisini saklı olduğudur. Türkiye bu yetkiye dayanarak, Sözleşmenin özüne aykırı olmamak koşuluyla düzenleme yapma hakkına sahiptir.

Ayrıca, boğaz veya kıyı devletine geçişi düzenleme konusunda referans olan Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS), Gemilerin Denizleri Kirlitmelerinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (MARPOL), Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (COLREG) gibi Sözleşmeler de mevcuttur. Bu Sözleşmeler temelde IMO’nun konvansiyonları olarak anılır ve işlevleri kısaca şu şekildedir:<sup>68</sup> SOLAS, gemilerin yapısına, can kurtarma araçlarına, seyir güvenliğine, tehlikeli eşyanın taşınmasına ilişkin kuralları içerir, dünya tonajının %97’sine sahip 118 devlet kabul etmiştir, Türkiye 1980’de taraf olmuştur. Boğazlar Bölgesinden transit geçen gemi “uluslararası sefer yapan gemi”

---

<sup>65</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.62.

<sup>66</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., s.115.

<sup>67</sup> Toluner, S., a.g.k., s.13.

<sup>68</sup> Emanet, H., a.g.k., ss.94-95.



olduğundan, transit geçen geminin SOLAS kurallarına uygun olması şarttır.<sup>69</sup> Türkiye'nin 1994 yılında kabul ettiği ve 1978 yılında bir protokol ile geliştirilmiş bulunan MARPOL, denizlerin gemilerden kirletilmesine ilişkin kuralları içerir. Türkiye'nin 1980 yılında taraf olduğu, dünya tonajının % 96'sına sahip 114 devletin kabul ettiği COLREG, ilk kez 1972'de Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarını içeren ayrı bir uluslararası sözleşme olarak kabul edildi. Bu Sözleşme eki olan Tüzük'ün m.1/d, m.10 hükümleriyle devletlere, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinin de kıyı devletine boğazlarda yetki verdiği, Trafik Ayrım Düzenleri (TAD) kurma hakkı tanındı.<sup>70</sup> “Türk Boğazlarında geçiş rejimi ile ilgili bir diğer kuvvetli argüman da şudur: 1921 Barcelona Konferansında kabul edilen Transit Özgürlüğü Sözleşmesi ve Statüsünde «transit özgürlüğü»(vergisiz ve müdahalesiz geçiş özgürlüğü) ilkesi düzenlenmiştir. SSCB dışında Montreux Sözleşmesine katılan devletlerin tümü Transit Özgürlüğü Sözleşmesi ve Statüsü'nün de tarafıdır. Buna karşılık Montreux Konferansında mutabık kalınan Sözleşme metninde «transit özgürlüğü» ibaresi kullanılmamış buna karşılık «transit geçiş» ibaresi tercih edilmiştir. 1921 Barcelona Sözleşmesine taraf olan (SSCB hariç) Montreux Sözleşmesi akitleri özgün metinde «transit özgürlüğü» ibaresini kullanmamak suretiyle bir irade beyanında bulunmuşlardır.”<sup>71</sup>

### 3.3. Diğer Boğazlardaki Geçiş Düzenleme Örnekleri

Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesinde saklı olduğunu savunduğu ve Boğazlarla ilgili yaptığı Tüzüklere gerekçe saydığı, geçiş düzenleme yetkisinin bazı Uluslararası Sözleşmelerde de kıyı devletinin yetkisi olarak belirtildiği, önceki bölümlerde detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bunun yanında incelenmesinde yarar olacağı düşünülen, kıyı devletlerinin geçiş düzenleme yetkileri çerçevesinde, “Bazı Uluslararası Boğazlarda ve Kanallarda Güvenlik Önlemleri”ni<sup>72</sup> şu şekilde örneklemek mümkündür:

- Günde ortalama 600 geminin geçiş yaptığı Malaka Boğazında, Endonezya, Singapur ve Malezya seyir güvenliği ile boğazların uluslararası sayılması probleminin farklı konular olduğunu beyan ederek ve 24 Şubat 1977'de üç taraflı bir uzlaşma metni yayımlayarak, yoğun tanker trafiğini düzenlemek üzere Trafik Ayrım Şemalarını ve diğer güvenlik önlemlerini oluşturdular. Buna göre, su çekimi 15 m. ve daha büyük gemiler derin su

<sup>69</sup> Aybay, G., “Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.48.

<sup>70</sup> Aybay, G., a.g.m., s.49.

<sup>71</sup> Demirkıran, H.M., “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimiyle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E:2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı” Çetingil Ve Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.455.

<sup>72</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., ss.35-50.

rotasını izleyecek, büyük petrol tankerleri ve su çekimi büyük gemiler 12 knot'tan daha hızlı seyredebeyecek, Trafik Ayrım Şeması uygulamasından doğacak masraflara boğaz kullanıcıları katlanacak, geçiş yapacak bütün tanker ve büyük gemiler sigorta kapsamında olacaklardır.

- Danimarka Boğazları üzerinde yüksek gemilerin geçişini sınırlayan 1935 yılında yapılmış 33 m. ve 1998 yılında inşa edilmiş 65 m. yüksekliğinde iki köprü mevcuttur. Danimarka Boğazlarında geçişi düzenleme yetkisi ile ilgili bazı hükümler 1857 tarihli Kopenhag Konvansiyonunda bulunmaktadır. Buna göre, Danimarka zorunlu kılavuz dışındaki gerekli gördüğü herhangi bir güvenlik önlemini uluslararası hukuka uygun olması kaydıyla alabilecektir. 1991 yılında Büyük Belt Boğazını kapsayan bir gemi trafik hizmeti oluşturulmuştur. 1996 yılından sonra Büyük Belt'te trafik kontrol istasyonuna gerekli bilgileri vermek zorunlu hale getirilmiştir.

- Süveyş Kanalı Otoritesi, gerekli gördüğünde Kanal sularına girişi yasaklamak hakkını saklı tutmuştur. Süveyş Kanalından transit geçiş yapacak veya limana girecek tüm gemiler tonajlarına bakılmaksızın kılavuz almak zorundadır.

- Panama ile ABD arasında 1901 tarihli anlaşma uyarınca eşit şartlar altında Kanalin bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olacağı kabul edilmiştir. 2000 yılından itibaren Kanalin yönetimi Panama devletine geçmiştir. Panama Kanalından geçiş yapacak gemiler, 48 saat önceden Kanal Trafik İstasyonuna isim ve bayraklarını, varış zamanlarını, su çekimlerini, taşıdıkları yükü bildirmek zorundadırlar. Kanaldan geçmek isteyen nükleer madde taşıyan gemiler, 30 gün önceden Kanal Deniz Güvenlik Danışmanından izin almak üzere başvurmak zorundadırlar. Geçiş serbest olmasına rağmen nükleer maddeler için izin alınması zorunluluğu bu kanaldan geçiş rejiminin farkını ortaya koyar. Panama Kanalından geçişin farklı olduğu bir başka nokta da, tüm gemiler için kılavuz alınmasının zorunlu fakat ücretsiz olmasıdır.

- Cebelitarık Boğazından 19.yüzyıla kadar geçen gemilerden alınan geçiş resmi kaldırılmış, her tür gemi için geçiş serbestisi getirilmiş, Macellan Boğazında da 1881 yılından itibaren tüm gemilere geçiş serbestisi hakkı tanınmıştır.<sup>73</sup>

İstanbul Boğazının ortalama olarak, Panama Kanalından dört kez, Süveyş Kanalıdan üç kez daha fazla yoğun trafiğe sahip olması, yoğunlukta Malaka Boğazından sonra ikinci sırada bulunması, buna mukabil daha dar ve zor bir coğrafi yapıya sahip

---

<sup>73</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997, s.88.

olması, geçiş güvenliği açısından, ne kadar erken ve zorunlu tedbir alınması gerektiğini ortaya koyan önemli bir göstergedir.

### **3.4. Boğazlardaki Gemi Trafiğinin Tüzük İle Düzenlenmesi**

#### **3.4.1.Liman Yönetmeliğinin Yetersizliği ve Tüzükten Önceki Çalışmalar**

Türkiye Montrö Sözleşmesinde saklı bulunan ve denizcilikle ilgili Uluslararası Sözleşmelerden kaynaklanan geçişi düzenleme yetkisini kullanarak Boğazlarla ilgili bir Trafik Tüzüğünü ancak 1994 yılında çıkarabilmiştir. Malaka Boğazında geçişle ilgili düzenlemelerin 1977 yılında yapıldığı düşünülürse Türkiye'nin bu düzenlemeler için geç kaldığını söylemek gerekir. Türkiye, Tüzüğe kadar olan sürede ise, geçişle ilgili uygulamaları İstanbul ve Çanakkale Boğazları Liman Yönetmeliklerine göre yapmıştır. Gemi boyutlarındaki gelişme, tehlikeli yük taşıma nedeniyle artan riskler 1960'lı yıllardan itibaren konuşulmaya başlanmış, İstanbul Boğazının Deniz Trafiği ve Çevrenin Can-Mal Güvenliği başlıklı bir rapor hazırlanmıştır. 1968 yılına gelindiğinde de, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneğinin yayınladığı 3 numaralı raporda;"İstanbul Boğazı deniz trafiğinin önemi ve sorunları hızla büyümektedir. Boğazlardan transit geçen gemilerin sayısındaki ve boyutlarındaki artışla orantılı olarak Boğaz kazalarının sayısındaki artış, kazaların doğurduğu ürkütücü sonuçlar, Boğaz Köprüsünün gerçekleştirilmesi konusundaki gelişmeler konu üzerine eğilmeyi gerektirmektedir." görüşü dile getirilmiştir.<sup>74</sup> Türkiye, her ne kadar 1965 ve 1982 yıllarında İstanbul ve Çanakkale Boğazları için Liman Yönetmelikleri çıkararak Boğazların ve geçişin güvenliğini sağlamaya çalışmışsa da bu yeterli olmamıştır. 1982 Limanlar Tüzüğü'nün en önemli eksiği, görüş mesafesi, akıntı, rüzgar, gemilerin büyüklüğü, geçişin güvenliği gibi konularda doğrudan düzenleme yapmamış olmasıdır. Haziran 1982 ile Tüzüğü'nün çıkarılmasından hemen öncesi olan Haziran 1994 arasını kapsayan dönemde 47 kişinin ölümüne neden olan 218 büyük kaza yaşanmıştır.<sup>75</sup> Tek başına bu gösterge bile 1994 Tüzüğü sonrası kazaların azalmasıyla kıyaslandığında Liman Tüzüklerinin yetersizliğine işaret etmektedir. Yaşar Karayalçın, 1994 yılında tartıştıkları Tüzük metninin, aslında 1980 yılında Ulusu Hükümetinin kararıyla kurulan büyük komisyonun çalışmalarının bir sonucu olduğunu söylemektedir.<sup>76</sup> Daha sonra 1987 yılında Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği, Boğazlar Bölgesinde Trafik Ayrım Düzeni kurulması gereğini ve bunun Montrö

---

<sup>74</sup> Aybay, G., a.g.m., s.45.

<sup>75</sup> Emanet, H., a.g.k., s.107.

<sup>76</sup> "Tartışmalar" Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.23.

Sözleşmesi ile Uluslararası Sözleşmelere aykırı olmadığını belirten “Boğazlar ve Marmara Trafik Ayrım Düzeni Önerisi” başlıklı bir rapor hazırlayarak Ulaştırma Bakanlığına sunmuştur. Dışişleri Bakanlığının karşı tutumunu yumuşatması üzerine de, 1990 yılı başında konu üzerinde çalışacak bir komisyon kurulmuş ve bu komisyon iki buçuk yıllık yoğun bir çalışmanın sonucunda 1994 Tüzüğü’nün taslağını hazırlamıştır.<sup>77</sup> Türkiye Tüzükle ilgili taslak çalışmalarını sürdürürken IMO’ya da bilgi vermeyi ihmal etmemiş, Boğazlarda Trafik Ayrım Düzeni kurulacağına ilişkin kararını, IMO Deniz Güvenliği Komitesi 62.Dönem toplantısında görüşülmek üzere 26 Mart 1993 tarihinde bir bilgi kağıdı ile bildirmiştir.<sup>78</sup> Ancak Türkiye’nin bu tutumu, egemenliğiyle ilgili konularda başka mercilerden izin almak anlamına gelebileceği endişesiyle konunun uzmanlarınca eleştirilmiştir. Bu tartışmalara ilerleyen bölümlerde yer verilecektir.

Liman Tüzüklerinin Boğazlardan geçişle ilgili düzenleme ihtiyacını karşılamaktan uzak olması ve oluşturulan komisyonun uzun çalışmaları sonucunda bir Tüzük hazırlanmıştır. Böylece 23.11.1993 tarih ve 93/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren, 11.01.1994 tarih ve 21815 Numaralı Resmi Gazetede yayımlanan “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”le, Boğazların geçiş rejiminde yeni bir dönem başlamıştır.<sup>79</sup>

#### **3.4.2. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük (1994)’e İtirazlar ve Nedenleri**

Boğazlar ve Marmara denizinde geçişler için trafik şeritleri oluşturmak, gemilere seyir planı bildirme zorunluluğu getirmek, trafik ayrım düzeni oluşturmak, Boğazlarda Trafik Kontrol Merkezi ve İstasyonları kurmak, Boğazlar Bölgesinde ekolojik denge ve çevre sağlığıyla ilgili kurallar koymak, tehlikeli yük taşıyan iki geminin aynı anda Boğazlarda bulunmasını engellemek, nükleer güçle çalışan, nükleer yük ve atık taşıyan gemilerle ilgili izin zorunluluğu getirmek, Boğazlardan geçen 150 metreden büyük Türk gemileri için kılavuz almayı zorunlu kılmak, bazı önemli inşaat ve köprü yapımı ile önemli spor karşılaşmaları için Boğazı trafiğe kapatmak, akıntının artması ve görüş mesafesinin düşmesi gibi kötü hava koşullarında Boğazları tek taraflı veya tamamen trafiğe kapatmak gibi düzenlemeler getiren Tüzüğü’nün, bir çok ülkenin ekonomik ve siyasi çıkarlarını da yakından ilgilendirdiği için tartışılması kaçınılmazdı.

<sup>77</sup> Aybay, G., a.g.m., ss.45-46.

<sup>78</sup> Ilgın, S., “Türk Boğazları Konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütündeki (IMO) Çalışmalar” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007, s.687.

<sup>79</sup> C:\Documents and Settings\user\Desktop\Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük.mht.

Türkiye'nin daha Tüzüğü yürürlüğe koymadan önce, çalışmalar esnasında, IMO Deniz Güvenliği Komitesinin 62. toplantısına bilgi notu göndermesinin hemen ertesinde, 63. dönem toplantısında Tüzüğe itirazlar gelmeye başlamıştır. Komitenin 63. dönem toplantısından başlamak üzere sonraki bir çok toplantısında başta Rusya Federasyonu, Yunanistan, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya gibi ülkeler, getirilen bu düzenlemenin Montreux Sözleşmesine aykırı hükümler içerdiği iddiasıyla itirazlarını gündeme taşımışlardır. Hatta Ukrayna, Boğazların “Dardanelles” ve “Bosphorous” şeklinde eski isimleriyle adlandırılmasını istemiştir. Yunanistan düzenlemenin Sözleşmeye aykırı olduğunu ve IMO kuralları da dikkate alınarak düzeltilmesi gerektiğini açıklamıştır. Türkiye, kazalara dikkat çekerek seyir güvenliğini sağlamak amacıyla olduğunu, düzenlemenin Montrö Sözleşmesi dikkate alınarak hazırlandığını ve geçiş özgürlüğünü etkilemeyeceğini beyan etmiştir. Rusya Federasyonu, IMO Konseyinin Haziran 1994'teki 72.dönem toplantısında, 63. dönem sonuç raporuna çekince koymuş, Ağustos 1994'teki Hukuk Komitesinin 71.dönem toplantısında, Türkiye'nin, Sözleşmeye, Uluslararası Hukuk Kurallarına ve BM Deniz Hukuku Sözleşmesine aykırı davrandığını iddia etse de Türkiye bu suçlamaları kabul etmemiştir. IMO Deniz Güvenliği Komitesinin 64. toplantısında Türkiye, “Trafik Ayrım Düzeni” getirilmesi ile ilgili kendisinin IMO'ya müracaat etmesinin iyi niyetli yaklaşımından kaynaklandığını belirtmiş, ABD de bu konuda Türkiye'ye destek vermiştir. Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi, Bulgaristan ve Ukrayna da Rusya Federasyonu'na destek vererek düzenlemelerin Sözleşmelere aykırı olduğunu iddia etmişlerdir. Komitenin 1995 yılındaki 65. dönem toplantısında da Rusya Federasyonu; Türkiye'nin bu iç hukuk düzenlemesinin tüm gemilere uygulandığını, kaptanlara cezai yaptırımlar getirildiğini, bazı hükümlerin Montrö Sözleşmesinin özgür geçiş ilkesiyle çeliştiğini, gemilerin durdurulduğunu, gecikmeler olduğunu iddia etmiş, Türkiye iddiaları reddetmiştir. Komitenin Eylül 1996'daki 67.toplantısında Rusya Federasyonu bir belge sunarak, önceki iddialarını tekrarlamış, IMO yetkililerinin koordinatörlüğünde Karadeniz ve Akdeniz ülkeleri ile Boğazları kullanan diğer ülkelerin temsilcilerinden oluşacak bir komisyonun görevlendirilmesini bile talep etmiştir. Böylece Türk Boğazları IMO toplantılarının gündeminde kalmaya devam etmiştir.<sup>80</sup>

Boğazlarda böyle ayrıntılı bir düzenleme 1994 yılına kadar yapılmadığı için 1994 - 1995 yıllarında daha çok itiraz olmuş, hatta Rusya Federasyonu Türkiye'ye verdiği notada düzenlemenin Montrö Sözleşmesi ve milletlerarası hukuk kurallarına aykırı olmasının

---

<sup>80</sup> Ilgın, S., a.g.m., ss.688-694.

yanında, Rus gemilerinin Boğaz geçişinin engellenmesi halinde tazminat talep edeceğini de ifade etmiştir. Buna karşın düzenlemelerin haklılığını savunan Türkiye'ye IMO da, Türkiye'nin uygulamak istediği trafik ayırım şemalarını kabul ederek, geçiş yapan gemilerin raporlama sistemini kullanmalarını, geçiş bilgilerini ilgili makama vermelerini, gemilerin kılavuz almalarını önemle tavsiye ederek ve gerekli hallerde trafiğin tek yönden verilmesi kuralına karşı çıkmayarak destek vermiştir.<sup>81</sup>

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki 1994 tarihli Tüzük, konunun uzmanı bazı Türk yazar ve bilim adamlarınca da eleştirilmiştir. Tüzüğün, herhangi bir zorunluluk olmadığı halde Türkiye tarafından IMO'nun onayına sunulmasını ve "transit geçen gemi" kavramına yer verilmesini hata olarak değerlendirmek mümkündür. Türkiye, bir taraftan kendi egemenlik yetkisine giren bir konuyu IMO'nun onayına sunarak kendi yetkisini sınırlandırmış, diğer yandan da IMO'ya onaylatarak 156 üyeli bir kuruluşun desteğini almış ve ulusal bir tüzüğe uluslararası nitelik kazandırmıştır.<sup>82</sup> Ancak sonraki yıllarda Türkiye'nin yapmak istediği benzeri değişikliklerde, egemenlik hakkını IMO veya benzeri bir örgüte danışmadan kullanamama gibi bir beklentinin Türkiye'nin karşısına sorun olarak çıkması olasıdır. Bir başka görüşe göre; sportif faaliyet nedeniyle geçişin yasaklanması güvenlikle ilgili yasaklama sayılamaz. Ancak Boğaziçi ve Fatih Köprüleri yapılırken, Boğazın geçişe kapatılmasına hiç kimse bir şey diyememiştir, çünkü Türkiye egemenlik haklarına dayanarak bu köprüleri yapmış ve teknik açıdan ihtiyaç olduğunda da geçişi durdurmuştur.<sup>83</sup> Diğer bir görüşe göre de; Tüzüğün 31. maddesindeki, 150 metreden büyük Türk gemilerinin kılavuz alma zorunluluğunun, Türk gemileri aleyhine bir ayrımcılığa yol açması, 29.maddesindeki büyük gemilerin planlama aşamasında gemi ve yükü hakkında bilgi vermesi şartı 1982 BM Konvansiyonu hükümlerine aykırıdır. Yine 30. maddedeki nükleer güçle çalışan veya nükleer yük taşıyan gemilerin Çevre Bakanlığından izin alması şartı milletlerarası sözleşmelere aykırılığı nedeniyle, geçiş hakkının özüne dokunabilecek ve Sözleşmeyle çeliştiği iddia edilebilecek hükümlerdir.<sup>84</sup>

Boğazlarla ve Boğazlardan geçişle ilgili Türkiye'nin yanında, Bölgeyle ticari ve siyasi ilişkileri bulunan bütün ülkeler çıkarlarının zarar görmemesi için, Türkiye'nin gerçek amacının güvenlik olmadığını, Bölgedeki siyasi ve ekonomik güç ve avantaj elde

<sup>81</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., ss.71-72.

<sup>82</sup> Emanet, H.,a.g.k.,s.109.

<sup>83</sup> Aybay, G., "Tartışmalar" Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, ss.62-63.

<sup>84</sup> Toluner, S., a.g.m., ss.18-20.

etmek istediğini ileri sürerek Türkiye'nin niyetini sürekli sorgulamışlardır. Bu bağlamdaki itirazlar ve Türkiye'nin bu konudaki savunmaları, genel olarak şu şekilde özetlenebilir:<sup>85</sup> Tüzük tek taraflı bir düzenlemedir ve Montrö Sözleşmesine aykırıdır. Düzenleme serbest geçiş ilkesini ihlal etmektedir ve Türkiye'ye istediği zaman Boğazları kapatma yetkisi vermektedir. Tüzük uygulandığı takdirde Boğazların girişinde yığılmalar olacaktır. Türkiye'nin gerçek niyeti güvenliği sağlamak değil, petrolün Boğazlardan geçişini zorlaştırmaktır. Tüzüğün uygulanması büyük masraf getireceği için tankerlerin geçişini engelleyici bir başka faktör olacaktır. Askeri gemi geçişleri düzenlemede açıkça belirtilmemiştir. Boğazı kullanan ülkelerin haklarının çok kısıtlanacağı açıktır. Buna karşılık Türkiye'nin savunduğu tezler ise şu şekildedir: Uluslararası Hukuk, her ülkeye güvenlikle ilgili düzenleme yapma hakkı verir. Tüzük uluslararası tartışmaya açılmayacaktır. Tüzük Montrö Sözleşmesine aykırı değildir. IMO Türkiye'ye güvenlik gerekçesiyle Boğazları trafiğe kapatma yetkisi vermiştir. Boğazların girişinde yığılma olması doğaldır çünkü büyük tankerler geçerken Boğaz trafiğe kapatılacaktır. Hiçbir şey İstanbul'un güvenliğinden daha önemli değildir. Askeri gemilere de ticaret gemileri gibi davranılacaktır. Tüzük Boğazların güvenliği için oluşturulmuş olup hiçbir ülkenin geçişinin bilinçli olarak kısıtlanması söz konusu değildir.

Ayrıca dile getirilmesi gereken bir başka husus da ülkelerin, güçlü olduklarını düşündüklerinde ve koşullar uygun olduğunda kendi ekonomik ve siyasi çıkarlarını aynı konuda farklı iddialarla dile getirmekte bir sakınca görmemeleridir. Rusya Federasyonu'nun farklı dönemlerde Türkiye'nin egemenliğiyle ilgili görüş ve iddiaları bu duruma en iyi örnektir. SSCB, İkinci Dünya Savaşındaki bazı Alman ve İtalyan gemilerinin kendi aleyhine Boğazlardan Sözleşmeye aykırı olarak geçtiğini 1946 yılında Türkiye'ye verdiği 2. Sovyet notasında ileri sürmüş ve Türkiye'nin bu gemileri arama yetkisi olmasına rağmen bunu göz ardı ettiğini iddia etmiştir. O dönemde Türkiye'nin egemenliğine vurgu yapan SSCB, iş Boğazlar Tüzüğüne geldiğinde, Türkiye'nin böyle bir düzenleme yapma egemenliğine sahip olmadığını savunabilmektedir.

Bu arada Türkiye'nin 1993 yılında IMO gündemine kendi inisiyatifiyle taşıdığı "Türk Boğazları Deniz Trafik Ayrım Düzenleri" (TAD) yukarıda belirtilen uzun tartışmalar sonucu ve Türkiye'nin itirazlarına rağmen, 150 metrenin üzerindeki gemilerin geçiş koşullarının belirlenmesi şartına bağlı olarak 23 Kasım 1995 tarihindeki 19. Genel Kurulda kabul edilmiştir. 1997 yılındaki 20. Genel Kurula kadar iki yıl boyunca IMO

---

<sup>85</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997, ss.86-87.

teknik komitelerinde, Türk Boğazlarıyla ilgili trafik ve seyir kuralları başta Rusya Federasyonu ve bazı ülkelerin şiddetli itirazlarıyla sürekli tartışma konusu olmuş ve önemli bir karar alınamamıştır. Ancak 1999 yılındaki 21.Genel Kurul çalışmaları sonrasında Boğazlar trafiğiyle ilgili hususlar Türkiye'nin yoğun çabalarıyla IMO'nun gündeminden çıkarılmıştır.<sup>86</sup> Bu biraz da Türkiye'nin 1994 Tüzüğünü uyguladığı dört yıl boyunca ve bu Tüzüğe itirazları dikkate alarak geliştirdiği 1998 Tüzüğüyle, yaptığı eşit ve dürüst uygulamalar sonucu iyi niyetini kanıtlamasıyla olmuştur.

### **3.4.3. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (1998) ile (1994)**

#### **Tüzüğü Arasındaki Temel Farklar**

Türkiye 1994 Tüzüğüne yapılan itirazları, geçiş yapan ülkelerin kaygılarını ve dört yıllık uygulamadan kaynaklanan aksaklıkları da dikkate alarak değişiklik çalışmalarına başlamıştır. Türkiye, 1994 Tüzüğü öncesinde olduğu gibi, Mayıs 1998 tarihinde yapılması planlanan IMO Deniz Güvenliği Komitesinin 69. dönem toplantısında görüşülmek üzere 13 Mart 1998 tarihinde bir bilgilendirme yazısı sunmuştur.<sup>87</sup> Bu bilgilendirme yazısında; Türk Boğazlarında uygulanmakta olan kuralların, bilgilendirme ve rapor sisteminin güvenli seyir açısından önemi vurgulanmış, ancak uygulamada karşılaşılan sorunlar ve yapılan itirazların da dikkate alınarak bazı değişikliklerin yapılacağı, seyretme güçlüğü olan büyük gemi tanımının 150 m. yerine 200 m., derin su çekimli gemi tanımının da 10 m. yerine 15 m. olarak değiştirileceği, yedekleme ile ilgili değişiklik yapılacağı, Boğazlarda “Gemi Trafik Yönetim Sistemi” (VTS) kurulmasının planlandığı ifade edilmiştir. Toplantıda Türkiye, bilgi kağıdındaki konuları tekrar etmiş, Komite de yeni bir rapor hazırlanmasına karar vermiştir. Bu Komite toplantılarında ABD'nin Türkiye'ye destek veren açıklamalarının yanında konu üzerindeki tartışmalar da devam etmiş, bu arada Kasım ayında Türkiye yeni Tüzüğü yürürlüğe koymuştur. ABD'nin Türkiye'ye destek vermesini, daha çok Rusya'yla olan rekabetine ve Rusya'nın enerji ihracatını engelleme isteğine bağlamak yanlış olmayacaktır.

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük (1994)'ün tartışılan ve eleştiri konusu olan bazı maddelerinin değiştirilmesi sonucu 06.11.1998 tarihli ve 23515 Mükerrer sayılı Resmi gazetede yayımlanan ve 08.10.1998 tarih ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” nün tam metni EK-3'te yer almaktadır.<sup>88</sup>

<sup>86</sup> Oğuzülgen, S., a.g.m., s.917.

<sup>87</sup> Ilgın, S., a.g.m., s.694-696.

<sup>88</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html>.



1994 ve 1998 Tüzükleri arasındaki temel farkları karşılaştırmak daha yararlı olacaktır. 1998 yılında hazırlanan Tüzük Deniz Hukukuna daha uygun olmakla birlikte, her iki tüzükte de savaş gemileri hakkında açık bir düzenlemeye gidilmemiş, 1998 Tüzüğü'nün 49. maddesinde savaş gemilerine uygulanmayacak Tüzük maddelerinin belirtilmesiyle yetinilmiş olup farkları şu şekilde sıralamak mümkündür:<sup>89</sup>

- 1994 tüzüğü'ndeki "transit geçen gemi" tanımı yerine 1998 Tüzüğü'nde "uğraksız geçen gemi" tanımı yer almıştır.
- Tanımlar kısmı 1998 tüzüğü'nde daha geniş tutulmuş, "büyük gemi", "derin su çekimli gemi" gibi bazı tanımlar değiştirilmiştir.
- 1994 Tüzüğü'nün, yürürlükteki mevzuata uyma konusundaki 5. maddesi kaldırılmıştır.
- 1994 Tüzüğü'nde, zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması konulu 24. md. 1998 Tüzüğü'nde 20. md.de daha genişletilmiş ancak spor karşılaşmaları maddeden çıkarılmıştır.
- Büyük gemilerin Boğaz idaresine bilgi vermesiyle ilgili 29. madde, 1998 Tüzüğü'nün 25. maddesiyle daha kapsamlı hale getirilmiştir.
- Nükleer madde taşıyan gemilerin izin almasını zorunlu kılan 30. maddedeki zorunluluk 1998 Tüzüğü'yle kaldırılmıştır.
- 1994 Tüzüğü'nün 31. maddesiyle 150 m. den büyük Türk gemilerinin kılavuz almasını zorunlu kılan düzenleme kaldırılmış, 1998 Tüzüğü 27.maddede önemle tavsiye edilmiştir.
- 1994 Tüzüğü'nün 52. maddesinde yer alan ve Çanakkale Boğazından giren ve tehlikeli yük taşıyan bir gemi Boğazları terk edene kadar aynı yönde aynı nitelikteki bir gemi Boğazlara giremez hükmü kaldırılmıştır. 1998 Tüzüğü'nün 25 madde d fıkrasında aynı istikamette seyreden tehlikeli yük taşıyan bir gemi Boğazlara girdiğinde, bildirilen noktalara gelene kadar aynı cinsteki ikinci geminin giriş yapamayacağı belirtilmiştir.
- 1994 Tüzüğü'nün 57 .maddesindeki tüzük kurallarına aykırı davranışlarla ilgili hükümler 1998 Tüzüğü'nün 52. maddesiyle yumuşatılmıştır.
- 1998 Tüzüğü'nün 50. maddesinde "özgür geçiş hakkı" ve "zararsız geçiş hakkı"nı içeren düzenleme 22 Mart 1999 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararıyla kaldırılmıştır.

Daha önce ifade edildiği gibi 1998 Tüzüğü'nün de IMO'ya önceden bildirilmesi üzerine Örgüt'ün bazı toplantılarında konu tartışılmaya devam edilmiştir. Bu toplantılarda dile getirilen düşünceler özet olarak şu şekildedir: Gemi Rotalandırma Çalışma Grubunun 20 Mayıs 1999 tarihindeki toplantı sonuç raporunda; özellikle Boğazlarda kılavuz kaptan alınmasının ve gemi bilgi/rapor sistemine uyulmasının teşvik edilmesinin ve Boğazların

---

<sup>89</sup> Dağcı, G.T., "Türk Boğazları Sorunu" İ.Ü.Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yıllığı X, İstanbul, 1999, ss.95-972.

dar yerlerinde büyük tonajlı gemilerin karşılaşmaması için trafik sisteminin tek yönlü hale getirilmesinin uygun olacağı, IMO tarafından da benimsenmiş olan rotalandırma sisteminin yeterli olacağı açıklanmıştır. Rusya Federasyonu, Aralık 2002'deki Deniz Güvenliği Komitesinin 76., Haziran 2003'teki 77. ve Mart 2004'teki 78. toplantılarında; bekleyen gemilere geçiş sırası verilirken petrol tankerlerinin sona bırakılmasıyla terör eylemlerine daha açık hale getirildiklerini, eski itirazlarını tekrarlayarak IMO'nun Türkiye'nin düzenlemelerini kabul etmemesini, gemi geçişlerinde gecikmelerin arttığını ve VTS sisteminin verimli çalışmadığını iddia etmiş, Türkiye ise iddialara gerekli yanıtları vererek reddetmiştir. Komitenin Ekim 2004 tarihindeki toplantısında da; Türkiye'nin deniz emniyeti ve seyir güvenliğine dikkat çeken, gemi tanker ve taşınan petrol miktarındaki hızlı artışı gündeme getiren, ilk safhasının Temmuz 2003, ikinci safhasının Aralık 2003'de başladığı ve üçüncü safhasının da 2005'ten önce başlayacağı ve çalışmaları hakkında bilgi verilen VTS sisteminin amacının seyir güvenliği ile can ve mal emniyetini sağlamak olduğu, Boğazlardan geçişi engellemek olmadığı hususlarını içeren yazısı tartışılmıştır. Toplantıda Rusya Federasyonu bilinen görüşlerini tekrarlamış, Ukrayna RF'nu desteklemiş, Yunanistan ortada bir tutum sergilerken, ABD de Türkiye'nin görüşlerini desteklemiştir.<sup>90</sup>

İki Tüzük arasındaki en önemli farklardan birisi de, 1998 Tüzüğü'nün 50. maddesiyle düzenlenen ve yanlışlığı kısa sürede anlaşılarak 1999 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla iptal edilen “özgür geçiş” ve “masum geçiş” kavramlarıdır. «...Montreux Sözleşmesi gibi Tüzük de Boğazlardan transit geçen gemiler için bir düzen getirmektedir. Boğazlardaki bir limana uğrayan gemiler üzerinde kıyı devletinin yetkileri daha geniştir...Sözleşmenin 2. maddesindeki “geçiş ve seyrisefa tam serbestisi” deyimiiyle öngörülen geçiş rejimi Tüzüğü'nün 50. maddesinde yer alan özgür geçiştir. Buna göre Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler özgür geçiş hakkından yararlanırlar. Bu hakkın gerek Sözleşmede, gerekse Tüzükte, genel hukukta ifade ettiği anlamdan daha geniş bir anlamda kullanıldığını söylemek doğru olmaz. Burada önemli olan nokta Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisini kullanırken Montreux'un boşluklarının nasıl doldurulması gerektiği hususudur.... Türkiye'nin çıkarlarını Montreux'dan daha iyi koruyamayacak olan “transit geçiş rejimi”, “zararsız geçiş rejimi” ile karşılaştırıldığında transit geçiş, kıyıdaş devletlerin yetkilerini kısıtlayan, yapacağı düzenlemelerde takdir hakkını uluslararası kurallara uygun olmak koşuluyla sınırlayan daha serbest bir geçiş rejimidir. Tüzüğü'nün 50. maddesinin ikinci

---

<sup>90</sup> Ilgın, S., a.g.m., ss.697-702.

cümlesinde Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler dışındaki gemiler ile uğraksız geçişi bozan veya bozulan gemiler masum geçiş, diğer bir ifadeyle zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. Burada önemli olan husus, Montreux'un boşluklarının zararsız geçiş rejimi uyarınca doldurulması gerekirken, bu düzenleme ile bu önemli noktadan uzaklaşmış olması ve geçişe ilişkin kuralların yalnızca uğraksız geçiş yapanlar dışındaki gemilere uygulanacağını belirtilmiş olmasıdır. Yani Montreux'un boşluklarının zararsız geçiş rejimi uyarınca doldurulamayacağını kabul edilmiş olmasıdır.»<sup>91</sup> Yanlış olan, 50. maddede yapılan ve sadece geçiş eylemine işaret eden geçiş serbestisini bir hukuki rejim haline dönüştürmek ve bunun adeta zararsız geçiş rejiminden ayrı tutulduğunu vurgulamaktır.<sup>92</sup> Boğazlardan çabuk ve seyrüsefer etmek ve üstten uçmak haklarını veren, sivil-asker ayrımı olmaksızın tüm gemilerin bu haktan yararlandığı, denizaltıların geçerken bayraklarını göstermek zorunda olmadığı, zararsız geçiş rejimine göre kıyı devletinin geçen gemiler üzerindeki yetkilerinin daha sınırlı olduğu bir geçiş rejimini ifade eden<sup>93</sup> Transit sözcüğünü kullanmamak için tercih edilen uğraksız sözcüğü de aslında aynı anlamı çağrıştırmaktadır.<sup>94</sup> Tüm bu nedenler ışığında, Tüzüğün 50. maddesinin yürürlükten kaldırılmış olmasının uygun ve ileride karşımıza çıkabilecek bir teamülün kendi elimizle yaratıldığı yanlıştan dönmek olarak yorumlamak gerekir.

#### **3.4.4. Ülkelerin İtirazlarına Rağmen Tüzüklerden Sonra Kaza Oranında Azalma, Sigorta ve Ücret Konularının Gündeme Gelmesi**

Bir önceki maddede detaylı şekilde incelendiği üzere, 1994 Tüzüğünden sonra olduğu gibi 1998 Tüzüğünden sonra da bazı ülkelerin itirazları devam etmiştir. Türkiye'nin Tüzük çıkarmak suretiyle Boğazlarda trafiği düzenlemesine; ticaret ve çıkarlarının zedelendiği, tankerlerin bekletildiği ve büyük gecikmeler olduğu, Türkiye'nin petrol geçişini engellemek istediği ve Türkiye'nin Sözleşmeyi değiştirmeye çalıştığı gerekçeleriyle özellikle Rusya ve Yunanistan gibi ülkeler karşı çıksa da, geçen zaman Türkiye'yi haklı çıkarmış ve Tüzüklerden sonra Boğazlar Bölgesindeki kazalarda önemli sayılabilecek ölçüde azalma meydana gelmiştir. Tüzükten önceki dönemi kapsayan 1990-1993 yılları arasında toplam 156 kaza meydana gelmişken, Tüzükten sonra 1995-1998 yılları arasında toplam 51 kaza meydana gelmiştir.<sup>95</sup> Boğazlardan geçen gemi trafiğindeki

<sup>91</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, ss.52-54.

<sup>92</sup> Tarhanlı, T., a.g.m., s.121.

<sup>93</sup> Dağcı, G.T., a.g.m., s.98.

<sup>94</sup> Emanet, H., a.g.k., s.113.

<sup>95</sup> Koldemir, B., Türk Boğazları Trafik Ayırım Şeritlerinde Ekonomik Deniz Ulaştırma Kapasitesi Modelinin Geliştirilmesi, İstanbul, 2000, s.23.

artışa rağmen kazalardaki önemli azalma dikkat çekicidir. 1 Temmuz 1994'te Tüzüğün yürürlüğe girmesiyle birlikte, 1994'ün ikinci 6 ayı ile 1995 ve 1996 yıllarında deniz kazalarında önemli bir azalma görülmüş, Tüzüğün tartışıldığı ve Tüzük ihlallerinin arttığı 1997 yılından itibaren önceki iki yıla kıyasla daha büyük artış olmuştur.<sup>96</sup> Bir başka zaman dilimiyle ifade edildiğinde; 1953-1982 yılları arasında toplam 110 kaza, Tüzükten önceki 12 yılı kapsayan 1982-1994 yılları arasında toplam 269 kaza ve trafik artışına rağmen Tüzükten sonraki 9 yılı kapsayan 1994- 2003 yılları arasında toplam 101 kaza meydana gelmiştir. Başka bir ifadeyle, Tüzükten önce yıllık kaza oranı binde 12.2 iken Tüzükten sonra yıllık kaza oranı binde 2.3'e düşmüştür.<sup>97</sup> Tüzükten ve gemilerin kurallara riayet etmemesi, mesleki bıkkınlık, yorgunluk gibi insan hatalarını asgariye indiren VTS'nin yürürlüğe girdiği 2004 yılından sonra kazalarda önemli bir azalma meydana gelmiş, İstanbul Boğazında 2003 yılına göre kaza sayısında %30'luk bir düşüş olmuştur.<sup>98</sup> Bütün bu rakamlar, bazı ülkelerin itirazlarına rağmen Tüzüğün yürürlüğe girdiği 1994 yılından ve Tüzüğe istinaden 2004 yılında oluşturulan VTS sisteminden sonra geçen gemi miktarı ile tehlikeli yük miktarı sürekli artmasına rağmen Boğazlardaki kazalarda önemli ölçüde azalma meydana gelmiştir. Bu da Tüzükle getirilen, Trafik Ayrım Düzeni, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi, kötü hava koşullarında trafiğin tek şeride indirilmesi veya tamamen durdurulması gibi düzenlemelerin ne kadar yerinde olduğunu ortaya koymaktadır.

#### **Tablo-5: Tüzük Öncesinde ve Sonrasında Kaza Durumu**

| <u>Tüzük Öncesi ve Sonrasına Göre Kaza Durumu</u> <sup>99</sup> |          |
|-----------------------------------------------------------------|----------|
| 1953-1982                                                       | 110 Kaza |
| 1982-1994                                                       | 269 Kaza |
| 1994-2003                                                       | 101 Kaza |
| 1990-1993                                                       | 156 Kaza |
| 1995-1998                                                       | 51Kaza   |
| - Tüzükten önce yıllık kaza oranı: binde 12.2                   |          |
| - Tüzükten sonra yıllık kaza oranı: binde 2.3                   |          |

<sup>96</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, s.62.

<sup>97</sup> Koldemir, B., "Is The Passage Getting Safer?" Journal Of The Black Sea/Mediterranean Environment, Volume 11, Number 1, İstanbul, 2005, ss.145 ve 147.

<sup>98</sup> Ece, J.N., "İstanbul Boğazı Kazaları Üzerine Kapsamlı Bir İnceleme" <http://www.denizhaber.com>.

<sup>99</sup> Tablo-3, Tablo-4 ve Tablo-5'teki veriler, 3.1.2. Bölümünde kaynakları belirtilerek kullanılan verilerin derlenmesiyle oluşturulmuştur.

Boğazlardaki gemi trafiği ve petrol taşımacılığı ile diğer tehlikeli madde geçişindeki artışa paralel olarak kazalarda da büyük oranda artış meydana gelmesi nedeniyle, geçiş ve trafiğin düzenlenmesi çalışmaları esnasında alınacak önlemlerden biri olarak, Boğazlardan geçen gemilere sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmesi, konunun uzmanları arasında tartışılmıştır. Tüzükte bazı önemli eksiklerin vardır, bunların başında Boğazlardan geçen gemiler için çevre zararlarını da kapsayan bir sigortanın mecburi hale getirilememiş olmasıdır.<sup>100</sup> Serbest geçişin gerek kazalar, gerek çevre kirlenmesi vb. bakımından yarattığı sorunları karşılayacak tazminat ve sigorta sistemiyle ilgili yeni hükümlere gerek vardır.<sup>101</sup> Hidrokarbürler Nedeni İle Deniz Kirlenmesinden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluk Hakkındaki 29 Kasım 1969 Tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun 7. madde 1. paragrafı şu şekildedir: Sözleşen bir devlette sicile kayıtlı ve dökme olarak 2000 tondan fazla hidrokarbür(petrol ve petrol ürünü) taşıyan bir geminin sahibi kirlenme zararları için doğacak sorumluluğu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak zorundadır veya bir banka garantisi ya da bir uluslararası tazminat fonu tarafından öngörülen sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi diğer bir mali garanti vermekle yükümlüdür. Ayrıca 24 Şubat 1977 tarihinde Endonezya, Singapur ve Malezya, Malaka ve Singapur Boğazlarındaki yoğun tanker trafiğini düzenlemek ve güvenlik kurallarını oluşturmak için yayınladıkları uzlaşma metninde, Malaka ve Singapur Boğazlarından bütün tankerler ve büyük gemilerin sigorta kapsamında olacaklarına dair kural koymuşlardır.<sup>102</sup> Bu yasal dayanak ve örneğe rağmen ortaya atılan Türk Boğazları için de sigorta zorunluluğu getirilmesi önerilerine R. Kender karşı çıkarak; “Mesuliyet sigortası kazadan sonra, zarar meydana geldikten sonra, eğer zarara sebep olan kişi sorumlu ise, o zarardan mevcut hukuk kurallarına göre olan sorumluluğun sigorta edilmesidir. Bu kazayı önleyici bir tedbir değildir. Birinci hata burada. İkincisi bir tüzükle nasıl sigorta zorunluluğu getirilebilir? Sigorta mecburiyeti bütün hukukçuların malumudur, bir akit yapma mecburiyetidir. Sigorta bir sözleşmedir. Ancak bir kanunla sigorta mecburiyeti getirilebilir...Vaktiyle devletler hukuku uzmanları bunun Montreux’ye aykırı olduğunu söylemişlerdi”<sup>103</sup> şeklinde bir karşı görüş ortaya koymuştur. Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi konulu toplantıda konunun gündeme gelmesi üzerine Yaşar Karayalçın, sigorta yapılmasını

<sup>100</sup> Kender, R., “Tartışmalar” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.55.

<sup>101</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihten Günümüze Türk Rus İlişkileri, İstanbul, 1995, s.175.

<sup>102</sup> Yüceer, B.S., a.g.k., s.39.

<sup>103</sup> Kender, R., a.g.k., s.55.

gerekli olduğu konusunda ısrar ederek;<sup>104</sup> mesuliyet sigortası mecburiyetinin trafik kazalarında olduğunu ama deniz kazalarında olmadığını, daha önce de bu konuda öneriler yaptığını, buna bazı arkadaşlarının karşı çıktığını ancak Türkiye'nin menfaatleri göz önüne alınarak bu boşluğun doldurulması gerektiğini beyan etmiştir. Sigorta konusu, yoğun trafikten ve meydana gelen kazalardan en büyük zararı gören Türkiye'nin gündemine alması gereken ve uluslararası hukuk normlarına aykırı olmayacak şekilde düzenleme yapması zorunlu önemli bir konudur.

Bir diğer gerçek de, gerek hizmetler nedeniyle alınan ücretlerin yetersizliği, gerekse kılavuz almanın zorunlu olmaması nedeniyle Türkiye'nin ekonomik bir kayba uğramasıdır. Ancak dünyadaki doğal su yolu ve boğazlardan geçişlerde de herhangi bir ücret ödenmediği bilinmektedir. Montrö Sözleşmesine göre, tahlisiye, şamandıra ve TAD gibi hizmetler ve sağlık kontrolü nedeniyle ücret alınabilmektedir. Türkiye, dolar kurunun yanlış hesaplanması yüzünden 1982 yılına kadar alması gereken ücretlerin ancak onda birini alabiliyordu. 1982 yılında değiştirilen kur hesaplamasından sonra resim ücreti tahsilatı birden on katına çıktı ama Boğazları kullanan ülkelerin itirazları gelmekte gecikmedi ve Sovyetler Birliği bu durumun Sözleşmeye uygun olmadığını belirterek uygulama değiştirilinceye kadar ödemeleri durdurduğunu açıkladı. Tepkiler üzerine geri adım atan Türkiye, Bakanlar kurulu Kararıyla ücretlerde yaklaşık yüzde seksen oranında bir indirime gitmek zorunda kaldı.<sup>105</sup> İndirimin Türkiye'nin inisiyatifi olduğu ve gelecekte Türkiye lehine teamül oluşturabileceği ve arttırılabileceği değerlendirilmektedir.

#### **4. MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ İÇİN OLASI DEĞİŞİKLİK**

##### **SENARYOLARI VE TÜRKİYE AÇISINDAN KAR-ZARAR ANALİZİ**

Türkiye ile birlikte Ortadoğu, Karadeniz, Kafkaslar ve Uzakdoğu'da ticari ve siyasi çıkarı olan bir çok ülke için köprü ve anahtar rolü durumundaki Boğazlarda 72 yıldır çok miktarda itiraz ve tartışmaya rağmen denge unsuru olmayı sürdüren Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değişmesinin mi yoksa değişmemesinin mi Türkiye açısından daha yararlı olduğu konusunda fikirler öne sürülmüş ve tartışılmıştır. Sözleşmenin feshedilmesi ve yeni bir sözleşme yapılması durumunda, uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan Boğazlarda, su üstünden, su altından ve havadan geçiş ve ulaşım ile ilgili her türlü sınırlamanın

<sup>104</sup> Karayalçın, Y., "Tartışmalar" Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.65.

<sup>105</sup> Çağa, T., "Çanakale ve İstanbul Boğazlarından Transit Geçen Ticaret Gemilerinden Alınacak Resimlere Dair" İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi Mecmuası, Cilt:LIV, Sayılar:1-4, Yıllar:1991-1994, İstanbul, 1994, ss.230-235.

karşısında olan ve Karadeniz’de de söz sahibi olmak isteyen ABD’nin belirleyici konumda olabileceği düşünülmelidir. Fesihten sonra yeni bir sözleşme yapılması durumunda ise, ya denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul eden Lozan Barış Anlaşmasının 23. maddesi hükmü ya da sonsuza kadar Boğazlardan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul eden Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 1. maddesi hükmü geçerli olacaktır. 1982 BM Sözleşmesine göre transit geçiş rejiminin uygulanmasını isteyenler de çıkabilecektir.<sup>106</sup> 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin, boğazlar rejimini kıyı devletleri aleyhine değiştirmesi, ileride Montrö rejiminin değişmesi durumunda sorun olabilecek, Montrö rejiminin değişmesi için teşvik edici olabilecek veya Montrö Sözleşmesinin düzenlemediği alanların 1982 Sözleşmesi hükümlerince doldurulması çabaları görülebilecektir.<sup>107</sup> “Hamulesi ne olursa olsun” “hiçbir formalite olmaksızın” ve “gece ve gündüz” tabirlerinin sözleşmeden çıkarılması, kılavuz alınmasının zorunlu hale getirilmesi, petrol tankerlerinin geçişinin Boğazların yıllık kapasitesi göz önüne alınarak sınırlandırılması, Yugoslavya ve Yunanistan’ın akit devlet olmaktan çıkarılması ve ABD, Almanya, Gürcistan ve Ukrayna’nın Sözleşmeye dahil edilmesi, geçiş ücreti alınmamakla birlikte masraflar için bir formül bulunması, tazminat ve sigorta sisteminin getirilmesi, Türkiye’nin milli menfaatleri açısından Montrö Boğazlar Anlaşmasının günümüzün gelişen teknolojik şartları ve Boğazları kullanan ülkelerin ihtiyaçları göz önüne alınarak yeniden gözden geçirilmesi<sup>108</sup> görüşleri arzu edilen olmasına rağmen, günümüz şartlarında gerçekleştirilmesi çok zor ve gerçekçi değildir. Ayrıca Boğazları kullanan ülkelerin menfaatleriyle Türkiye’nin menfaatleri çatıştığı için bir sorun vardır ve Sözleşmenin direk masaya yatırılmasıyla bu sorunun çözümü zordur. İsmail Soysal da; Tüzüğün tüm sorunların çözümü konusunda bugün için belki ama yarın için yeterli olmadığını, taşınan yük ne olursa olsun hususu ile kılavuzun ihtiyari olması konularına çözüm bulunması gerektiğini, Boğazlardaki tehlikenin dünyaya anlatılması gerektiğini, çaresiz kalınırsa Sözleşmenin feshedilmesini, toplanacak konferansta konuya çözüm bulunmasını, kısa sürede çözüm bulunamazsa, Türkiye’nin kendi görüşlerini “de facto” olarak uygulayabileceğini savunmaktadır ki,<sup>109</sup> Türkiye’nin bütün ülkeleri karşısına alabilecek

<sup>106</sup> Kurumahmut, A., a.g.k., ss.127-132.

<sup>107</sup> Gündüz, A., Gündüz, A., “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi(1982)’nin Yarattığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi” Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999, s.91

<sup>108</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihten Günümüze Türk Rus İlişkileri, İstanbul, 1995, ss.174-175.

<sup>109</sup> Soysal, İ., “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkez (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, s.6.

böyle bir hal tarzı, çözümünden ziyade çözümsüzlüğe neden olma ve elindeki avantajı da kaybetme olasılığı yüksek bir çözüm önerisidir.

Sözleşmenin feshi sonrasında yeni bir sözleşmenin yapılamaması durumunda, Korfu Boğazı (Yunanistan'ın Korfu Adası ile Arnavutluk arasında) davasında olduğu gibi “transit geçiş rejimi”nin, günümüzde yaygın kabul görmeye başlayan bir teamül kuralı olarak ortaya çıkabileceği, bu durumda da Türkiye'nin Boğazlardaki geçişi dilediği gibi düzenleme yetkisine sahip olacağı görüşünün yanlış bir varsayım olacağı ancak Sözleşmenin bir veya birkaç maddesinin değişmesi gündeme geldiğinde 14 ve 18. maddeler için Türkiye'nin veto hakkına sahip olacağı değerlendirilmektedir.<sup>110</sup> Sevin Toluner de Montrö Sözleşmesinin değişmemesi gerektiğini şu çarpıcı sözlerle ifade etmektedir: “Montreux’de savaş gemileri için dört durum öngörülerek saptanmış bulunan geçiş rejimi, her durumda Türkiye’nin lehinedir. Türkiye’ye sadece savaşta değil, pek yakın savaş tehlikesi altında bile geçişi dilediği gibi düzenleme yetkisi tanınmıştır....Boğazların savaşanların savaş gemilerine kapalılığı, Türkiye’nin bir savaşta tarafsız kalabilmesini sağlamak amacıyla uzun tartışmalardan sonra anlaşmaya konmuştur...Bu rejim kimin işine gelmiyor artık? Amerika ve İngiltere’nin. Bu devletler kendileri Karadeniz’e büyük gemilerini geçiremezken, Rusya’nın uçak gemilerini “hattı harp gemisi” olarak geçirmesinden son derece rahatsızdılar....Bırakın hukuku, siyasi açıdan soruna yaklaşırsanız, Karadeniz Devletlerinin karnını doyurdukları bir suyunun kapatılabileceğini nasıl hayal edebilirsiniz?....Milli menfaatlerimiz bir bütün olarak ele alındığında uygun olmadığı için Montreux’un değiştirilmesi işini gündeme getirmeyelim diyorum.”<sup>111</sup> Bir başka görüşe göre de; hem Türkiye’nin bugünkü konumu, ulusal gücü ve uluslararası ortam, Sözleşmenin değiştirilmesi için yeterli ve uygun değildir. Montrö Sözleşmesinin kısmen ya da tamamen değiştirilmesi gündeme getirilmemeli, getiren ülke olursa da diplomatik yollarla engellenmeli, eksiklikler veya Türkiye açısından sakıncalı hükümler, deniz hukuku ve genel kabul görmüş uluslararası konvansiyonlar sayesinde düzeltilmelidir.<sup>112</sup> Sözleşmenin feshi durumunda toplanacak konferansta Türkiye, Montrö Sözleşmesinin temel ilkelerini korumaya çalışmalı, egemenlik haklarını kısıtlayacak ve güvenliğini tehlikeye sokacak değişiklik önerilerini ise hiçbir şekilde kabul etmemelidir.<sup>113</sup>

<sup>110</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999, ss.72-74.

<sup>111</sup> Toluner, S., “Tartışmalar” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkez (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994, ss.36-37.

<sup>112</sup> Emanet, H., a.g.k., s.154.

<sup>113</sup> İnan, Y., a.g.k., s.117.



## SONUÇ

Bu çalışmada, son 250 yıldır bir çok çatışmaya ve tartışmaya sahne olmuş, menfaati olan bir çok ülkenin elinde bulundurmak veya kontrol altında tutmak istediği siyasi ve ekonomik önemi çok yüksek Boğazların, 72 yıldır uygulanan son geçiş rejimi Montrö Boğazlar Sözleşmesini değiştirme girişim ve niyetleri incelenmiş ve bu tip girişimlerin tarih boyunca olduğu gibi bundan sonra da olacağı kanaatine ulaşılmıştır. Montrö Sözleşmesine göre, yük ne olursa olsun gündüz ve gece geçişin serbest olması, hizmetler hariç hiçbir ücret alınmaması ve kılavuz kaptan alınmasının isteğe bağlı olması gibi nedenlerden dolayı Türkiye'nin Boğazlar üzerinde yüzde yüz bir egemenliğe sahip olmadığı bir gerçektir. Yılda geçen gemi sayısının 55.000'e ulaşması, tanker sayısının artması ve bunlara bağlı olarak kazaların da artması nedeniyle Boğazların güvenliğinin tehdit altında olduğu bilinmektedir. Ancak Lozan Boğazlar Sözleşmesi düşünüldüğünde, askersizleştirilmiş ve uluslararası bir komisyon tarafından yönetilen Boğazlar üzerinde Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle Türkiye yeniden egemenliğini sağlamış, bölgeyi askerileştirmiş ve Boğazlar Komisyonu kaldırılmıştır. Türkiye ayrıca Montrö Sözleşmesinde saklı olduğunu düşündüğü egemenlik yetkilerine dayanarak Boğazlardaki trafiği düzenlemek üzere 1994 yılında bir Tüzük çıkarmış, uygulamadan doğan aksaklıkları da göz önüne alarak 1998 yılında değişiklikleri içeren yeni bir Tüzüğü yürürlüğe koymuştur.

Kılavuz zorunlu olmamakla birlikte yabancı gemilerde kılavuz alma oranı ortalama % 45, 100 metrenin üzerindeki gemilerde ortalama %65, 200 metrenin üzerindeki gemilerde ise ortalama %97'dir. Türk gemilerinde kılavuz alma oranı ise ortalama % 2 civarındadır. Bu durumu ortadan kaldırmak için 1994 Tüzüğüyle 150 metrenin üzerindeki Türk gemilerine kılavuz alma zorunluluğu getirilmişti ama Sözleşmeye aykırılık ve eşitsizlik yaratan bu durum 1998 Tüzüğü ile kaldırıldı. Sözleşmeye göre zorunlu kılavuz ve ücretlerde bir artış olamayacağına göre tek çözüm, IMO'nun da bu konudaki desteğini kullanarak sürekli telkinle, Türk gemilerine de başka bazı özendirici avantajlar sağlamak suretiyle kılavuz almayı teşvik etmektir. Bir ekonomik kayıp söz konusu olsa da, hem bu kaybın telkin ve teşvikle azaltılması mümkündür, hem de Türkiye'nin, Sözleşme ve Boğazların mevcut statüsü nedeniyle siyasi ve stratejik avantajını kullanmak suretiyle elde edeceği fayda, bu ekonomik kayıptan çok daha büyüktür.

Diğer taraftan Kafkasya'daki enerji ve ticaret potansiyelinin artması ve bu konuda büyük güçler arasındaki rekabet; bir yandan Türkiye'yi uluslararası ilişkilerinde dikkatli ve dengeli davranmak zorunda kalacağı, çatışmaların her an patlak verebileceği bir ateş

emberinin ortasında bırakmaktadır. Bir yandan da doğu ile batı arasında her anlamdaki kilit rolünü kuvvetlendirerek, Montrö Boğazlar Sözleşmesi sayesinde Türkiye'nin elini güçlendirmektedir. Aynı zamanda Sözleşmenin Boğazları kullanan ölkelerin ticari faaliyetleri üzerinde Türkiye lehine bir baskı unsuru olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğünü yürürlüğe koyarak hem Sözleşmeden kaynaklanan egemenlik haklarını teyit etmiş, hem de keyfi olmamakla birlikte, zorunlu durumlarda da olsa Boğazlarda trafiği durdurabileceğini hükme bağlamıştır. Özellikle Rusya Federasyonu'nun Tüzüklere sürekli itiraz etmesi boşa değildir. RF, Tüzük hükümleriyle Boğazlardan geçişte, birikme ve gecikmelerin çok arttığını, Boğazların yeniden trafiğe açıldığı durumlarda petrol tankerlerinin geçişinin sonraya bırakıldığını ve bu yüzden büyük ekonomik kayba uğradığını, Türkiye'nin Bakü-Ceyhan petrol boru hattına canlılık kazandırmak için bu yola başvurduğunu iddia etmek suretiyle bu baskıyı hissettiğini ortaya koymaktadır. Ağustos 2008 tarihinde Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan çatışmanın ardından Rusya'nın Güney Osetya ve Abhazya'nın bağımsızlığını tanıdığını açıklaması ve bunun üzerine ABD ile NATO güçlerinin olaya müdahale etmek ve Karadeniz'e çıkmak istemeleri, Türkiye'nin elindeki kozun ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sırasında Sovyetler Birliği'nin notalar vererek Boğazlarla ilgili talepleriyle Türkiye'yi sıkıştırdığı dönemde ABD'ni, savaştan önce de Almanya'nın sıkıştırması üzerine Almanya'yı Sözleşmeye katılmaya davet ettiği bilinmektedir. Her ne kadar denge politikası gereği yapılan bu davetler neticesi katılımlar gerçekleşmiş olsaydı Türkiye'nin bugün elindeki bu kozdan bahsetmek mümkün olmayacaktı.

Montrö Sözleşmesi ve Boğazlarda Türkiye'nin menfaatleri ile diğer ölkelerin menfaatlerinin çatıştığı açıktır. Özellikle Sözleşmenin 1. ve 2. maddesindeki, yük ne olursa olsun geçişin gece ve gündüz serbest olacağı ve kılavuz almanın isteğe bağlı olacağı hükümleri ile bölgeyle ticaret yapan ölkeler Boğazları daha serbest kullanıp daha çok ekonomik yarar elde etmek istemektedirler. Bu durum ile Türkiye'nin, geçen tehlikeli maddenin yoğunluğu nedeniyle büyük bir kaza tehlikesiyle karşı karşıya kalıp can, mal ve çevreyle ilgili güvenlik endişesi duyması birbirine tezat teşkil etmektedir. Bu noktada diğer ölkelerle menfaatleri zıttır. Milli menfaatleri korumak için güçlü olunması gerektiği ve devletlerin milli menfaatleri icap ettirdiği takdirde ahlaki prensipleri ve Devletler Hukukunu ihlal edebileceği bilinmekle birlikte, Türkiye'nin Devletler Hukukunu ihlal etmesine gerek yoktur. Ancak güvenlik ve menfaatlerini koruyacak tedbirleri alması zorunludur. Bugün itibariyle Boğazlar konusundaki menfaati Montrö Sözleşmesinin

korunmasından geçmektedir. Ticaret gemilerinin bayrak ve yük ne olursa olsun, gündüz ve gece –sağlık kontrolü dışında- hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan “geçiş ve seyrüsefain serbestisi” hükmü, ilk defa Montrö Sözleşmesi ile getirilmiş olmayıp daha önce 24 Temmuz 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinde, ondan önce de 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ve 1829 Edirne Anlaşmasında mevcuttur. Bugün artık bu hükmü tamamen ortadan kaldırmak ve çok kısıtlamak mümkün değildir. Ancak Türkiye gerek Montrö imzalanmadan önceki diplomatik ataklarıyla, gerekse Tüzükleri çıkarırken IMO gibi denizcilik örgütleriyle yaptığı görüşmelerle düşüncelerini anlattığı ve eylem öncesi zemini hazırladığı gibi yoğun bir çalışmayla, Boğazlardaki güvenlik ve kazalar ile çevresel riskler konusunda da görüşlerini ve alınması gereken önlemleri dünyaya anlatmalıdır. Sözleşmenin 6. maddesiyle, Türkiye’nin kendisini savaş tehlikesi tehdidi altında hissetmesi durumunda kılavuzu zorunlu kılmak gibi bir yetkiyi nasıl elde ettiyse, kendisini önemli güvenlik tehdidi altında hissetmesi durumunda, gece geçişi, kılavuz alma gibi geçişle ilgili belli tedbir ve kısıtlamaları gündeme getirmesi mümkündür. Kılavuz kaptan almadan kazaya karışan gemiler için daha ağır yaptırımlar getirilebilir, geçen gemilerin sigorta zorunluluğu için gerekli yasal ve hukuki girişimleri başlatabilir. Bu da Sözleşmenin değiştirilme girişimi olarak adlandırılabilir ancak bunu da diplomatik girişimlerle ve daha önce olduğu gibi değişiklikleri içeren yeni bir tüzükle yapabilir. Çıkarı olan ülkeler, ticaretlerini tamamen güvence altına almayı düşünmüş ve bunun için savaş ve savaş tehlikesi durumundaki zorunlu kılavuz alınacak durum dahil hiçbir şartta ve hiçbir ücret ödemeyi düşünmemiştir. Türkiye de milyonlarca insanın canı ve çevre katliamı pahasına bir çok ülkenin ticari kazancına İkinci Dünya Savaşı sırasındaki birinci Rus notasına verdiği cevapta kabul etmek zorunda kaldığı gibi bekçilik görevini bir çıkar sağlamadan yapmamalıdır. Zararlı çıkmayacak ve yaptığı masrafların ücretini alacak, tanker geçişlerine daha fazla sınırlama getirecek düzenlemenin çarelerini bulmalıdır. Sözleşmenin 2.ve 6. maddelerinde kılavuzun zorunlu olamayacağı, olsa bile ücret alınmayacağı açık hükmü durduğu sürece, Türkiye’nin yapabileceği tek şey, biraz önce ifade edildiği gibi, Montrö’den önce dünyaya, savaş tehlikesinin yaklaştığını anlatmayı başardığı şekilde , şimdi de aynı şeyi boğazların güvenliği ve çevreyle ilgili büyük tehlikenin yaklaştığını anlatarak yapmaktır. Malaka Boğazı’nda kıyıdaş ülkeler olan Endonezya, Malezya ve Singapur’un güvenliği gerekçe göstererek yaptıkları düzenlemeler de bu konuda atıf yapılabilecek başka bir örnektir.

Türkiye’nin yapması gereken bir başka husus da, Bakü-Ceyhan boru hattı yapımında olduğu gibi ABD, AB ve Japonya gibi önemli güçleri de yanına alarak,

kamuoyunda tartiřılan Trakya'dan geçmesi dūřūnūlen hat (Transtrakya) gibi kendi topraklarından geçecek yeni petrol boru hatlarının yapımını gūndeme getirmektir. Bu suretle hem Boğazlardaki gemi trafięi yūkūnū hafifletmek, hem de ekonomik kazancın yanında, Batı'ya tařınacak enerji konusunda aracılık ederek stratejik ūstūnlūk saęlamaktır mūmkūndūr.

Sōzleřmenin feshedilmesi durumunda Boğazların yeni rejiminin 1982 BM Deniz Hukuku Sōzleřmesine gōre, zararsız geçiře nazaran kıyı devletinin yaptırımlarını sınırlayan transit geçiř rejiminin olması ihtimalinin yūksektir. Ayrıca dūnya egemenlięini elinde bulunduran ABD'nin olası bir fesih durumunda tartiřmalarda etkili olacaęını, kendisinin Karadeniz'e giriřini kısıtlayan Montrō Sōzleřmesi yerine dūnyadaki būtūn geçitler için savunduęu transit geçiř rejimini destekleyeceęini tahmin etmek zor deęildir. Tūrkiye'nin mūmkūn olduęunca Sōzleřmede yapılacak deęiřiklik isteklerine karřı çıkması ve Sōzleřmenin devamını savunmak için iyi bir dıř politika izlemesi zorunludur. Burada Sōzleřmenin kilit ūlkelerinin Tūrkiye ve Rusya olduęunu belirtmek gerekir. Tūrkiye'nin hem egemen ūlke olması hem de Sōzleřmeden kaynaklanan yetkileri açısından onemi çok daha būyūktūr. Sōzleřmenin ayakta kalması, Doęu-Batı arasındaki, özellikle de ABD ve Rusya arasındaki denge veya çekiřme nedeniyle mūmkūn olmaktadır. Sōzleřmeyi bir çok kez ařmak veya deęiřtirmek isteyen Rusya'nın, bunu gūnūmūzde tek bařına yapması mūmkūn olmadıęı gibi, çıkarına da deęildir. ABD, iyi iliřkiler içinde olduęu Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Gūrcistan aracılıęıyla Sōzleřmeye son verilmesini saęlayabilir. Ancak fesih durumunda toplanacak bir konferanstan ortak bir kararın çıkması çok zor bir ihtimal olup, anlařmazlık durumunda kriz yařanacaęı açıktır. Karadeniz kıyıdařı olmayan devletlerin askeri gemilerinin geçiřini dūzenleyen 14 ve 18. maddelerde deęiřiklik yapılmasının aynı ūlkeler aracılıęıyla gūndeme getirilmesi durumunda da Sōzleřmenin 29. maddesine gōre karar alınabilmesi için Tūrkiye'nin içinde bulunması kořuluyla Karadeniz kıyıdařı devletlerin dōrtte ū çoęunluęu gerekmektedir. Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna'nın yanına, henūz halefiyeti benimsenmemiř Gūrcistan katılsa bile çoęunluk saęlanamamaktadır. Ayrıca Tūrkiye'nin bu madde için tek bařına veto hakkı vardır. Tūrkiye ve Rusya'nın ittifak oluřturması halinde Sōzleřmede prosedūre uygun deęiřiklik yapmak mūmkūn deęildir.

Sōzleřmenin Tūrkiye açısından daha faydalı kullanılabilmesi için birak hususun tartiřılması gerektięi deęerlendirilmektedir. Tūrkiye, hukukçuların, diplomatların, dıř siyasi bilimcilerin, tarihçilerin, askerlerin birer alt birim olarak gōrev yaptıęı ve gōrev yōnūnden baęlı olduęu, en az Genel Mūdūrlūk dūzeyinde ve sadece Boğazlardan sorumlu,

Boğazlar Genel Müdürlüğü kurmalıdır. Türkiye, Boğazlardaki trafik yoğunluğunu ve buna bağlı olarak tehlikeleri azaltmak için, Kiyıköy-Büyükçekmece gölü arasında yaklaşık 30 km.lik alternatif bir kanal açmayı tartışmalıdır. Üzerinde bir de köprü gerektiren böylesine büyük bir projenin, Boğazları güvenlik açısından rahatlatmasının, Montrö Sözleşmesinin kısıtlamalarını kaldırmasının ve geçişten ücret alınabilecek olmasının yanında, daha önce düşünülmüş olan bu fikrin bize göre en önemli getirilerinden biri de askeri açıdan olacaktır. Çünkü İstanbul'da yaşayan 15 milyon nüfusun ve Türkiye'nin ekonomik değerinin yarısının üretildiği Marmara Bölgesinin karadan taarruzlara karşı -yaklaşık 50 km. uzaktan olmak üzere- savunmasını kolaylaştıracak ve önemli miktarda silah ve askeri personel tasarrufuna neden olacaktır. Her ne kadar Türkiye AB adayı bir ülke olarak Batıdan önemli bir taarruz beklemiyorsa da yarın şartların ne şekilde değişeceği bilinmemektedir. Türkiye'nin bu bölgede önemli miktarda asker bulundurduğu dikkate alındığında maliyet-fayda analizi yapılarak tartışılmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Montrö ile ilgili bir konferans toplanmasının gündeme gelmesi halinde de Türkiye, transit geçiş rejimi yerine zararsız geçiş benzeri bir rejimin uygulanabilmesi için Rusya gibi Karadeniz'in kapalı veya yarı kapalı deniz olduğunu savunmalıdır.

Sonuç olarak, süresi bittiği halde 52 yıldır yürürlükte kalmaya devam eden, itirazlar olmasına rağmen bugüne kadar hiçbir ülkenin resmi olarak değişiklik talebinde bulunmaya cesaret edememesinden de, ne kadar önemli bir uluslararası denge üzerine oturduğu anlaşılan Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi çabalarına her ortamda karşı çıkılması, mevcut haliyle devam etmesinin sağlanması ve boşluklarının Tüzük veya Türkiye'nin menfaatine olan milletlerarası hukuk yoluyla doldurulması, Türkiye'nin askeri stratejik ve gelecekteki ekonomik çıkarları için önemli ve gereklidir. Ayrıca bugünkü dünya siyasi dengeleri, özellikle ABD ve Rusya arasındaki rekabet devam ettiği sürece Montrö Sözleşmesinin öneminin devam edeceği ve daha uzun yıllar yürürlükte kalacağı değerlendirilmektedir. Rusya'nın, Karadeniz'e yönelik ABD askeri varlığını; ABD'nin de, Rusya'nın petrol ve diğer enerji ürünleri ihracatını engelleyebilecek Montrö hükümlerine destek verdiği anlayış ve politikayı, Türkiye'nin kendi çıkarlarını gözeterek kullanmasının doğru olacağı düşünülmektedir.

## Kaynakça

- Aktan, G., “Karadeniz Çevresindeki Ülkelerde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye’nin Güvenliğine Etkileri” Sempozyum, Türkiye’nin Çevresinde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye’nin Güvenlik Politikasına Etkileri (09-10 Mart 2006) (Derl.Harp Akademileri Komutanlığı), İstanbul, 2006.
- Akten, N., “Türk Boğazları ve Geleceği” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007
- Alkan, A., 21.Yüzyılın İlk Çeyreğinde Karadeniz Güvenliği, Ankara, 2006.
- Amter, İ., “Lozan Buhranı ve Petrol Kavgası” Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö, Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi-1, İstanbul, 1977.
- Ana Britannica, C.28, İstanbul, 1998.
- Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:390, Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler (Çev. S.L.Meray-O. Olcay), Ankara, 1976.
- Armaoğlu, F., 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, C.I, Ankara, 1991.
- Aybay, G., “Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994.
- Bilsel, C., Türk Boğazları, İstanbul, 1948.
- Bilsel, C., “Dünya Barış Buhranında Boğazlar” İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C.V, İstanbul, 1939.
- Bostan, İ., Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787), Ankara, 1995.
- Buttanrı, B., “Türk Boğazları Karadeniz ve Bölgesel Çatışma Konuları” Deniz Kuvvetleri Dergisi, S.592, Ankara, Mart 2005.
- Cemil, M., Lozan, Birinci Cilt, İstanbul, 1933.
- Çağa, T., “Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994.

- Çağa, T., “Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından Transit Geçen Ticaret Gemilerinden Alınacak Resimlere Dair” İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi Mecmuası, Cilt:LIV, Sayılar:1-4, Yıllar:1991-1994, İstanbul, 1994.
- Çandar, C., “Boğazın Darboğazından Körfezdeki Amerika’ya”, Referans,12.Ocak.2008.
- Dağcı, G.T., “Türk Boğazları Sorunu” İ.Ü.Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yıllığı X, İstanbul, 1999.
- Demir, F., “Yeni Orta Asya’nın Kalbi Hazar İle Sorunlar Dağı Kafkasya Kesişmesinde Çatışmalar ve Türkiye’nin Güvenliği Açısından Önemi” Sempozyum, Türkiye’nin Çevresinde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye’nin Güvenlik Politikasına Etkileri (09-10 Mart 2006) (Derl.Harp Akademileri Komutanlığı), İstanbul, 2006.
- Demirkıran, H.M., “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimiyle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 21.11.2001 Gün E:2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı”Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- Demirtaş, S., “ABD Karadeniz’e Üsleniyor” Radikal, 07.Aralık.2005.
- Dışişleri Bakanlığı, Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl İkinci Dünya Savaşı Yılları (1939-1946), Ankara, 1973.
- Dışişleri Bakanlığı, Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl Montreux ve Savaş Öncesi Yılları (1935-1939), Ankara, 1973.
- Dışişleri Bakanlığı, Türkiye Dış politikasında 50 Yıl, Lozan(1922-1923), Ankara, 1973
- Emanet, H., Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, İstanbul, 2003.
- Erkin, F.C., Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968.
- Gündüz, A., “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi(1982)’nin Yarattığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi” Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999.
- Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği, İstanbul, 1993.
- Harp Akademileri Komutanlığı, Tarihten Günümüze Türk Rus İlişkileri, İstanbul, 1995.
- Harp Akademileri Komutanlığı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Türkiye, İstanbul, 1995.
- Harp Akademileri Komutanlığı, Montreux ve Türkiye, İstanbul, 1997.
- Harp Akademileri Komutanlığı, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, İstanbul, 1999.

- Ilgın, S., “Türk Boğazları Konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütündeki (IMO) Çalışmalar” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- İnan, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1986 Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994.
- Karacan, A.N., Lozan Konferansı ve İsmet Paşa, İstanbul, 1993.
- Koldemir, B., “Is The Passage Getting Safer?” Journal Of The Black Sea/Mediterranean Environment, Volume 11, Number 1, İstanbul, 2005.
- Komisyon (M.Gönlübol, C.Sar, A.Ş.Esmer, O.Sander, A.H.Ülman, A.S.Bilge, D.Sezer), Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1965), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:279, Ankara, 1996.
- Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi-1, Pravda, “Türkiye’nin Güvenliği ve Boğazlar Rejimi”Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö, İstanbul, 1977.
- Kurumahmut, A., Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz, İstanbul, 2006.
- Meray, S.L., Lozan barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Ankara, 1969.
- Mumcu, C., “Türk Dış Politikasında Montrö Boğazlar sözleşmesi” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- Nadas, M., Geo-Astral Siyaset Boğazlar Deltalar M.Ö.3000-M.S.1991, C.1, İstanbul, 1991.
- Nadas, M., Geo-Astral Siyaset Boğazlar Deltalar M.Ö.3000-M.S.1991, C.2, İstanbul, 1991.
- Nur, R., Grew, J.C., Lozan Barış Konferansının Perde Arkası (1922-1923), İstanbul, 2003
- Oğuzülgen, S., “Türk Boğazları ve Deniz Trafiğiyle İlgili Uluslararası Tarihi Gelişmeler ve Terminolojik İlkeler” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- Oran, B., Türk Dış Politikası Kurtuluş savaşından Bugüne Olgular Belgeler Yorumlar, (C.I-1919-1980), İstanbul, 2002.
- Ökçün, A.G., Milletlerarası Hukuk Yazıları, Bütün Eserleri:10, Sermaye Piyasası Kurulu Yayın No:120, Ankara, 1998.
- Öztürk, İ.S., Mondros Sevr Lozan Andlaşmaları(Bugünkü Türkçe ile-ATO), Ankara, 2005.



- Pamir, N., “Kafkaslar ve Hazar Havzasındaki Ülkelerin Enerji Kaynaklarının Türkiye’nin Güvenliğine Etkileri” Sempozyum, Türkiye’nin Çevresinde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye’nin Güvenlik Politikasına Etkileri (09-10 Mart 2006) (Derl.Harp Akademileri Komutanlığı), İstanbul, 2006.
- Parla, R., Türkiye Cumhuriyeti’nin Uluslararası Temelleri Lozan Montrö, Lefkoşe, 1987.
- Radek, K., “Petrol Işığında Boğazlar Meselesi” Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö, Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi-1, İstanbul, 1977.
- Radek, K., “Lozan Konferansı” Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö, Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi-1, İstanbul, 1977.
- Republique De Turquie Ministere Des Affaires Etrangeres, Rapport Annuel Sur Le Mouvement Des Navires A Travers Les Detroits Turcs, 2005 69’Eme Annee, Ankara, 2006.
- Sancar, L., “Türkiye’nin Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı” Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999.
- Soysal, İ., “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994.
- Tarhanlı, T., “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Türkiye’nin Yetkileri Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisine İlişkin Genel Hukuki Çerçeve” Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999.
- Tarhanlı, T., “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (1998) ve Türk Boğazlarında Düzenleme Yetkisi Üzerine Bazı Düşünceler” Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999.
- Tekil, F., Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul, 1987.
- Toluner, S., “Montreux Konvansiyonu’nun Feshi Ve Değiştirme Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.

- Toluner, S., “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montrö Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), Prof.Mahmut Belik ve Prof.Dr.Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul, 1994.
- Toluner, S., Milletlerarası Hukuk İle İç Hukuk Arasındaki İlişkiler, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:1882, Hukuk Fakültesi Yayınları No:418, İstanbul, 1973.
- Tütüncü, A.N., “Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- Uluğ, İ., “Deniz Kirliliğinden Dolayı Donatanın Sorumluluğu hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- Ünan, S., “Türk Boğazlarına İlişkin Montreux Sözleşmesinin Ticaret Gemileri hakkındaki Düzenlemesi Bu Bağlamda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme” Çetingil Ve Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı (Derl.İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi), İstanbul, 2007.
- Yavuz, C., “Türk Boğazlarının Karadeniz’in Tarihine ve Güvenlik Boyutuna Etkileri-I” Savunma ve havacılık Dergisi, No:110, Ankara, 2005.
- Yinanç, R.-Taşdemir, H., Uluslararası Güvenlik Sorunları ve Türkiye, Ankara, 2002.
- Yüceer, B.S., Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir, 2001.

Tezler:

- Alkan, A., Stratejik Dengeler Bağlamında Önümüzdeki On Yıl İçerisinde Güvenlik Açısından Karadeniz’de Gerçekleşebilecek Olası Kriz Kaynakları ve Çözüm Önerileri, İstanbul, 2005.
- Doğan, H.N., Karadeniz’de Mevcut Durum İle Ekonomik Askeri ve Siyasi Oluşumların İncelenmesi, İstanbul, 2002.
- Edin, K.A., Mare Liberum Türk Boğazları ve Zararsız Geçiş, İstanbul, 2005.
- Gençler, A., Karadeniz Ekonomik İşbirliği: Analitik Bir Yaklaşım, İstanbul, 1994.
- Koldemir, B., Türk Boğazları Trafik Ayırım Şeritlerinde Ekonomik Deniz Ulaştırma Kapasitesi Modelinin Geliştirilmesi, İstanbul, 2000.

Kozanhan, M.K., Denizlerimizde Yaşanan Sorunlar (Karadeniz, Boğazlar ve Ege), İstanbul, 2001.

Nebiyev, A., Hazar ve Karadeniz Havzasında Bölgesel Ticaretin Gelişmesinde Taşıma Hatlarının Değerlendirilmesi, İstanbul, 2004.

Turaboğlu, T.T., Küreselleşme ve Ekonomik Entegrasyon Hareketleri Işığında KEİB (Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi), İstanbul, 1994.

Zeyrek, S., Montreux’a Göre Boğazlar ve Bunun Türk Basınındaki Akisleri, İstanbul, 1988.

#### İnternet Kaynakları:

Acer, Y., “Uluslararası Deniz Hukuku Ders Notları”  
<http://www.usakgundem.com/uamakale>.

Akalın, C., Sovyet Talepleri Söyleminin Dayanılmaz Hafifliği,  
<http://washingtonhaber.blogspot.com>. (10.02.2005).

Aktan, G., “Daha Sıkı Ama Nasıl?” <http://www.radikal.com.tr/haber> (06.07.2006).

Aydın, M., “Karadeniz’de Hırçın Rekabet ve Türkiye”  
<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/07/13>.

Balbay, M., “ABD’nin Bölge Politikaları” <http://www.ilk-kursun.com/2008/02/28>.

Berberoğlu, E., “Kafkas Satrancında PKK Yeniden Piyon”  
<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=9638760&tarih=2008-08-12>.

Canbilen, H., “Kılavuzluk Ücretleri Arttırılmalıdır” <http://www.deniztv.com>.(10.01.2008).

Çekirge, F., “9 Şehidin Ardındaki Sır”  
<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=9634161&tarih=2008-08-11>.

Deniz, M., “ABD, Karadeniz ve Hazar’a Yerleşiyor” <http://www.millicozum.com>.  
(15.09.2006).

Ece, J.N., “İstanbul Boğazında Seyir ve Çevre Güvenliği”  
[http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100110](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100110),  
(16.06.2006)

Ece, J.N., “İstanbul Boğazı Kazaları Üzerine Kapsamlı Bir İnceleme”  
<http://www.denizhaber.com>.

Ece, J.N., “İstanbul Boğazındaki Deniz Kazaları”  
<http://www.denizhaber.com>.(22.02.2006).

Erdem, T., “Montrö Boğazlar Sözleşmesi Yetmiş Yaşında”  
<http://www.turksam.org.tr/yazilar>,(19.08.2006).

Erşan, H., Sabah, <http://www.denizhaber.com>, (24.02.2007).

Gözler, K., Devletin Genel Teorisi, <http://www.anayasa.gen.tr/dgt.htm>.

Gürcanlı, Z., “Rus Büyükelçisinden Sert Uyarılar”,  
<http://www.hurriyet.com.tr/dunya/9759279.asp?gid=229&sz=49067>.

Hacıoğlu, N., “Kriz Boğazlara Yaradı” [\(09.01.2007\)](http://hurarsiv.hurriyet.com.tr).

İstikbal, C., “Boğazlar Artık Kurtuluyor mu?”, <http://www.denizhaber.com>, (24.11.2004).

İstikbal, C., “Türk Boğazları ve Hassas Dengeler”  
[\(22.12.2004\)](http://www.denizhaber.com).

İstikbal, C., “Kılavuz Kaptanın Sorumluluğu Meselesi”  
[\(07.04.2005\)](http://www.denizhaber.com).

İstikbal, C., “Son Kazalar Işığında Güncel Değerlendirmeler” <http://www.denizhaber.com>  
(24.04.2005).

İstikbal, C., “Türk Boğazlarında Seyir Rejimi” <http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi>  
(22.03.2005).

Kamaoğlu, M., “Transit” [\(10.01.2008\)](http://www.deniztv.com).

Kasım, K., “Karadeniz Havzası ve Güney Kafkasya’da İşbirliği Olasılığı”  
<http://www.usakgundem.com/uamakale>.

Kurumahmut, A., “70.Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi”  
[\(07.11.2006\)](http://www.denizhaber.com).

Munyar, V., “BTC'den 20 Milyar Dolarlık Petrol Aktı, Bize 1.5 Milyar Dolar Kaldı”,  
<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=8597720&tarih=2008-04-02>.

Mümtaz, H., “Soçi’de Montrö Görüldü mü?”  
[\(21.07.2005\)](http://www.acikistihbarat.com).

Sarıkaya, M., “Rus Dışişleri Bakanı Lavrov: Türkiye’nin 2009’daki BMGK geçici  
üyeliği.” [\(31.05.2006\)](http://sabah.com.tr).

Sorgun, T., “Boğazlar, Serv, İncirlik-Montrö Hattı”  
[\(29.04.2005\)](http://www.denizhaber.com).

Türkmen, İ., “Karadeniz’de İşbirliği ve Güvenlik” Hürriyet,  
[\(08.04.2006\)](http://www.tumgazeteler.com).

Yinanç, B., “Karadeniz’de ABD’ye Karşı Türk-Rus Dayanışması”  
[\(30.06.2007\)](http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx).

Yalçın, C., “Deniz Emniyetinde IMO’nun Gündemi” <http://www.denizhaber.com>  
(14.10.2007).

Yavuz, K., “Karadeniz’in Kimliği” <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/09/05>.

Yaylalı, C.D., “XXI.Yüzyılda Deniz Kuvvetlerinin Rotaları”

<http://www.dzkom.net/tns/inaction.htm>.

“ABD Basını: Boğazlar Petrol Trafiğini Kaldırmıyor”,

<http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/01/26/589906.asp>.

“ABD, Karadeniz’e NATO Gücü Projesini Geri Çekti”, <http://hurriyet.com.tr>,

(08.05. 2006).

Bilgi Edinme, [bilgiedinme@mfa.gov.tr](mailto:bilgiedinme@mfa.gov.tr) (26.03.2008).

“Boğazı 225 YTL İçin Tehlikeye Atıyorlar” <http://www.milliyet.com/2007/08/01>.

“Boğaz Kılavuz Kaptansız Geçilmez” <http://www.denizhaber.com>, (24.11.2004).

“Boğazlara Tehdit” <http://www.milliyet.com/2006/10/22>.

“Boğazlara Sıkı Koruma” <http://www.milliyet.com/2002/05/09>.

“Boğaz Tehdit Altında” <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2002/01/07>.

“Boğazlara Tehdit”, <http://milliyet.com.tr> (22.10. 2006).

“Boğazlarda Nükleer Risk” <http://www.denizhaber.com>.(21.04.2006).

“Boğazlarda Alarm” <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2001/09/30>.

“BTC Boğazların Yükünü Azaltacak” <http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/03/15>.

“Bulgaristan’daki Amerikan Üsleri ve Kuşatılan Türkiye”, <http://milligazete.com.tr>,

(19.06. 2006).

C:\Documents and Settings\user\Desktop\Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik

Düzeni Hakkında Tüzük.mht.

“Çin Malları Karadeniz’den Gececek” <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi>.(22.03.2008).

“Facia Uyarısı” <http://aksam.com.tr/arsiv/aksam/2001/06/14>.

“NATO’da Karadeniz Krizi” <http://turkiye.com.tr>, (02.03.2006).

“Nükleer Çöp Kapıda” <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3609>,

(12.07.2001).

“Oramiral Karahanoğlu Moskova’da” <http://www.dunyagazetesi.com.tr>. (07.11.2006).

“Putin’in Türkiye Ziyareti”, <http://www.radikal.com.tr>.(06.12.2004).

“Rus Genelkurmay Başkanı Karadeniz İçin Geliyor” <http://cumhuriyet.com.tr>,

(04.06.2007).

“Tankerler Boğazımızı Sıkıyor”, <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/01/31>.

“Tarihi Fırsat Kaçabilir”, <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/12/30>.

T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, “İstanbul ve Çanakkale Boğazı 2006-2007 Yılı

Gemi Geçiş İstatistik Özeti”<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>,

(29.01.2008).

“Türkiye’yi Yıkacak Aktif Çaba” Yeni Çağ Gazetesi, <http://www.tumgazeteler.com>.  
(02.03.2006).

“Türkiye Nükleer Geçiş Önllemenin Yolunu Arıyor”,  
<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=3948>, (13.07.2001).

“ABD’nin Büyük Karadeniz Projesi Karadeniz ve Boğazların Kontrolü”,  
<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/03/16>.

<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2001/10/30/yasam/yasam1.html>.

<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2004/01/13/ekonomi>.

<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2003/07/20/gundem/gundem9.html>.

<http://www.blackseafor.org/> (15.05.2008).

<http://www.denizhaber.com.tr/GUNCEL/3517>, (04.03.2006).

<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/Montr%C3%B6S%C3%B6z.doc>.

<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/LAUSANNE.doc>.

[http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik\\_dosyalar/1999-2007%20Yılları%20Arası%20Deniz%20Kaza%20ve%20Olaylarının%20İcmal%20Tablosu.doc](http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/1999-2007%20Yılları%20Arası%20Deniz%20Kaza%20ve%20Olaylarının%20İcmal%20Tablosu.doc).

<http://www.denizticaretgazetesi.org/index.php?haber=4011>.

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.aspx?MevzuatKod=2.5.9811860&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=23515>.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html>.

[http://www.mfa.gov.tr/MFA\\_tr/\(28.03.2008\)](http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/(28.03.2008)).

<http://www.msnbentv.com.tr/news/363925.asp>, (01.03.2006).

<http://arsiv.sabah.com.tr/2006/05/01/dun116.html>.

<http://www.sabah.com.tr/haber,B9963E9DAE6C434098335086A6B4085D.html>.

<http://www.tsk.mil.tr>.

<http://www.turksam.org/tr/a730.html>.(19.01.2006).

<http://www.tumgazeteler.com>, Haber 7, (05.08.2006).

<http://www.webarsiv.hurriyet.com.tr/2005/01/26/589906.asp>.

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Montr%C3%B6Bo%C4%9Fazlar\\_S%C3%B6z%C5%9Fme](http://tr.wikipedia.org/wiki/Montr%C3%B6Bo%C4%9Fazlar_S%C3%B6z%C5%9Fme)

<http://tr.wikisource.org/wiki/Montr>(05.04.2008).

[http://w9.gazetevatan.com/haberdetay.asp?detay=Bushun\\_planina\\_Turk\\_darbesi\\_194072\\_1&Newsid=194072](http://w9.gazetevatan.com/haberdetay.asp?detay=Bushun_planina_Turk_darbesi_194072_1&Newsid=194072).

## ÖZGEÇMİŞ

1965 yılında Rize’de doğan Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU, ilk ve ortaokul eğitimini Rize’de tamamladı. 1979 yılında Kuleli Askeri Lisesi’ne girdikten sonra 1983 yılında bu okuldan, 1987 yılında da Kara Harp Okulu’ndan mezun olarak Teğmen rütbesiyle göreve başladı. Türkiye’nin doğusu ve batısındaki çeşitli askeri birliklerdeki görevlerinden sonra 16 Nisan 2008 tarihinde kendi isteği ile yarbay rütbesinden emekli oldu.

2006 yılında Beykent Üniversitesi’nde Eğitim Yönetimi dalında yüksek lisans yaparak, ‘Köy Enstitülerinde Sanat Eğitimi ve Günümüz Sanat Yaşamına Etkileri’ konulu proje hazırladı. 2006-2008 yılları arasında da yine aynı üniversitenin Uluslararası İlişkiler dalında ikinci yüksek lisans eğitimini tamamlayarak ‘Montreux Sözleşmesini Değiştirme Çabaları ve Türkiye’nin Geçiş Düzenleme Çalışmaları’ isimli bu tezi hazırladı.

Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU evli ve çocuksuz olup orta derecede İngilizce bilmektedir.

## CURRICULUM VITAE

Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU was born on 1965 in Rize where he completed his primary and elementary school education. He graduated from the Kuleli Military High School in 1983 and Turkish Military Academy in 1987 with a rank of lieutenant. He served in several military units placed in the western and eastern cities of Turkey. He is retired from the military with a rank of lieutenant colonel on April 16, 2008.

He obtained his first master’s degree from the Beykent University in 2006 with his project named ‘Köy Enstitülerinde Sanat Eğitimi ve Günümüz Sanat Yaşamına Etkileri’ (Art Education in Village Institudes and Effects on Today’s Art Life) which was prepared in Turkish. He obtained his second master’s degree from the Department of International Relations of the same University in 2008 with this master thesis, which is titled as ‘Montreux Sözleşmesini Değiştirme Çabaları ve Türkiye’nin Geçiş Düzenleme Çalışmaları’. (Changing Efforts of Montreux Convention and Türkiye’s Regulation Works of Passing)

Zeynel HACIMUSTAFAOĞLU is married and knows middle level English

## EK-1

### MONTREUX (MONTRÖ) BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ<sup>1</sup>

MAJESTE BULGARLAR KRALI,  
FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI,  
MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA  
ÜLKELERİ KRALI,  
HİNDİSTAN İMPARATORU,  
MAJESTE ELENLER KRALI,  
MAJESTE JAPONYA İMPARATORU,  
MAJESTE ROMANYA KRALI,  
TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI,  
SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME  
KOMİTESİ, VE  
MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI;

"Boğazlar" genel deyiimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz. Boğazı'ndan geçiş, ve gemilerin-gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Andlaşmasının 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi,<sup>2</sup> Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak;

İşbu Sözleşmeyi, **24 Temmuz 1923** de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymağı kararlaştırmışlar ve tam yetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır :

#### MAJESTE BULGARLAR KRALI:

**Doktor Nicolas P.NİCOLAEV**, tam yetkili Ortaelçi, Dışışleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri; **B. Pierre NEİCOV**, tam yetkili Ortaelçi, Dışışleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İşler Müdürü

<sup>1</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/Mönrö%20Söz..doc>.

<sup>2</sup> Lozan Barış Andlaşmasının 23. maddesi şöyledir:

"Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşmede öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilân etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Andlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır."



**FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:**

B. **PAUL-BONCOUR**, Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışışleri Bakanı, Legion d'honneur nişanının Chevalier rütbesi, Savaş Haçı Nişanı; B. **HENRİ PONSOT**, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve tam yetkili Büyükelçisi, Legion d'honneur nişanının Grand Officier rütbesi.

**MAJESTE BÜYÜK-BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU:BÜYÜK-BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUĞUNUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARI İÇİN:**

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

**AVUSTRALYA COMMONWEALTH'İ İÇİN:**

Çok Sayın **Stanley Melbourne BRUCE**, C.H., M.C., Avustralya Commonwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

**MAJESTE ELENLER KRALI:**

B.**Nicolas POLİTİS**, Yunanistan'ın Paris'de Olağanüstü Temsilcisi ve tam yetkili Ortaelçisi, eski Dışışleri Bakanı; B. **Raoul BİBİCA-ROSETTİ**, Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

**MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:**

B. **Naotake ŞATO**, Judammi, Doğan-Güneş nişanının Büyük-Kordon rütbesi, Paris'de Olağanüstü Temsilci ve tam yetkili Büyükelçi; B. **Massa-aki HOTTA**, Jushii, Doğan-Güneş nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve tam yetkili Ortaelçi.

**MAJESTE ROMANYA KRALI:**

B. **Nicolas TİTULESCO**, Dışışleri Bakanı; B. **Constantin CONTZESCO**, tam yetkili Ortaelçi, Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi; B. **Vespasien PELLA**, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve tam yetkili Ortaelçi.

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:**

Dr.**Tevfik Rüştü ARAS**, Dışışleri Bakanı, İzmir Milletvekili;

B.**Suad DAVAZ**, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'de Olağanüstü ve tam yetkili Büyükelçisi;

B.**Numan MENEMENCİOĞLU** Türkiye Büyükelçisi Dışışleri Bakanlığı Genel Sekreteri

B. **Asım GÜNDÜZ**, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

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

## **SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ:**

B. **Maxime LİTVİNOFF**, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkez Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

## **MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:**

B. **İvan SOVBBOTİTCH**, Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi

BU TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükümler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

### **Birinci Madde**

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.

Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

## **KESİM I. - TİCARET GEMİLERİ**

### **Madde 2**

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

### **Madde 3**

Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (**patentesi**) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthematique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan

gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'ın çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

#### **Madde 4**

Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

#### **Madde 5**

Savaş zamanında, Türkiye savaştansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

#### **Madde 6**

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

#### **Madde 7**

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

### **KESİM II. - SAVAŞ GEMİLERİ**

#### **Madde 8**

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

#### **Madde 9**

Deniz kuvvetlerinin, sıvı olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim koşuluna bağlı tutulmayacaklar ve, Boğazlar'ı tek başlarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18., maddeler gereğince sınırlamaya

bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süre gidecektir. Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kural dışılıktan, ancak silâhları: yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silâhtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

#### **Madde 10**

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

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

#### **Madde 11**

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin<sup>3</sup> Boğazlardan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek başlarına ve en çok iki torpido<sup>4</sup> eşliğinde geçerler.

#### **Madde 12**

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgâha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlar'dan geçirme hakkına sahip olacaklardır. Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere de Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Boğazlar'dan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

#### **Madde 13**

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirimden olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaş olmayan Devletler için bu sürenin on beş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı

---

<sup>3</sup> Fransızca metinde "bâtimeats de ligne", İngilizce metinde "Capital Ships". 1936 Türkçe çevirisinde "hattıharp gemileri".

<sup>4</sup> Fransızca metinde "torpilleurs", İngilizce metinde "destroyer", 1936 Türkçe çevirisinde "torpido".

ile gidiş için ve gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir.

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

#### **Madde 14**

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

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

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

#### **Madde 15**

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları,<sup>5</sup> hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

#### **Madde 16**

Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya<sup>6</sup> ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık<sup>7</sup> durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamayacaklardır.

#### **Madde 17**

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluştaki bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olamayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlardan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

---

<sup>5</sup> Fransızca metinde "aeronefs", İngilizce metinde "aircrafts", 1936 Türkçe çevirisinde "hava sefineleri".

<sup>6</sup> Fransızca metinde "avarie", İngilizce metinde "damage", 1936 Türkçe çevirisinde "hasar".

<sup>7</sup> Fransızca metinde "ferlime de mer", İngilizce metinde "peril of the sea" 1936 Türkçe çevirisinde "denin arızası".

## **Madde 18**

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

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

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

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

**d)** Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gerekecek olan bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13.maddesinde öngörülen ön-bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir: Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj atılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir; sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj açılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi-dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırksekiz saat içinde bildirecektir. [Karadeniz'e] kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

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

## **Madde 19**

Savaş zamanında, Türkiye savaşı değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

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

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır.

Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasağına karşın, Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan savaşı Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaşı Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir el koymaya<sup>8</sup> girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı<sup>9</sup> uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

## **Madde 20**

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

## **Madde 21**

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

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

---

<sup>8</sup> Fransızca ve İngilizce metinlerde "capture", 1936 Türkçe çevirisinde "zapt ve müsadere".

<sup>9</sup> Fransızca metinde "droit de visite", İngilizce metinde "right of visit and search", 1936 Türkçe çevirisinde "muayene hakkı".

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

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

#### **Madde 22**

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

### **KESİM III - UÇAKLAR<sup>10</sup>**

#### **Madde 23**

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava. yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir. Öte yandan, Boğazların yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

### **KESİM IV. - GENEL HÜKÜMLER**

#### **Madde 24**

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

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

---

<sup>10</sup> Fransızca metinde "Aéronefs", İngilizce metinde "Aircrafts", 1930 Türkçe çevirisinde "Hava sefineleri".



Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin liri hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan gereceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajım, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve, ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

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

#### **Madde 25**

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyetinde üye herhangi bir başka Bağlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülüklerle hâlel vermemektedir.

### **KESİM V. - SON HÜKÜMLER**

#### **Madde 26**

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'te Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır. Japon Hükümeti, onamanın yapılmış olduğunu, Paris'deki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir.

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

İşbu Sözleşme, bu tutanak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

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

#### **Madde 27**

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

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağlı Yüksek Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

## **Madde 28**

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

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

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağlı Yüksek Taraf, Fransız Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirim vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirmeye ön-bildirim gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükümetince, Bağlı Yüksek Taraflara iletilecektir.

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

## **Madde 29**

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

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

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

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

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

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

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde on bir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa

Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzacı Devletlere teslim olunacaktır.

**N. P. NİCOLAEV**

**Pierre NEİCOV**

**J. PAUL-BONCOUR**

**H. PONSOT**

**STANLEY**

**S. M. BRUCE**

**N. POLİTİS**

**Raoul BİBİCA-ROSETTİ**

Aşağıda imzaları bulunan Japonya Temsilcileri, işbu Sözleşme hükümlerinin, Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bir Devlet sıfatıyla, Japonya'nın durumunu, gerek Milletler Cemiyeti Misakına göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapılmış karşılıklı yardım andlaşmalarına göre, hiçbir biçimde değiştirmedini ve Japonya'nın özellikle 19. ve 20. maddeler hükümleri içinde bu Misak ve bu andlaşmalar konusunda tam bir değerlendirme özgürlüğünü elinde tuttuğunu, Hükümetleri adına bildirirler.

**N. ŞATO**

**Massa-aki HOTTA**

**N. TİTULESCO**

**Cons. CONTZESCO**

**V. V. PELLA**

**Dr. R. ARAS**

**Suad DAVAZ**

**N. MENEMENCİOĞLU**

**Asım GÜNDÜZ**

**N. SADAK**

**Maxime LİTVİNOFF**

**Dr. I. V. SOUBBOTİTCH**

## **EK I.**

1. İşbu Sözleşmenin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve harçlar aşağıdaki çizelgede gösterilenler olacaktır. Türk Hükümetinin bu vergilerde ve harçlarda kabul edebileceği indirimler, bayrak ayırımı gözetilmeksizin uygulanacaktır.

|    | Yapılan Hizmetin Niteliği                                                                                                                                                                           | Altın Frank <sup>11</sup> |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| a. | Sağlık denetimi                                                                                                                                                                                     | 0.075                     |
| b. | Fenerler, ışıklı fenerler ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar:                                                                                                                         |                           |
|    | 800 tona kadar                                                                                                                                                                                      | 0.420                     |
|    | 800 tonun üstünde                                                                                                                                                                                   | 0.210                     |
| c. | Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b. paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemleri (tesisleri) kapsamak üzere. | 0.100                     |

Kütüğe yazılı darasız tonajın (jaugé netle, net register tonnage) her bir tonu üzerinden alınacak vergi ya da harçlar tutarı Altın-Frank

**2.** İşbu Ek'in, 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş-dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizinden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

**3.** Bir ticaret gemisi, gidiş geçişinde, dönmeyeceğini bildirirse, işbu Ek'in birinci paragrafının b) ve c) fıkralarında öngörülen vergiler ve harçlar bakımından yalnız tarifenin yansını ödemesi gerekecektir.

**4.** İşbu Ek'in birinci paragrafına ekli çizelgede tanımlanan ve söz konusu hizmetlerin gerektirdiği giderlerin karşılanmasına ve yedek akçe ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu elde etmek için gerekli miktardan yüksek olmayacak olan vergiler ve harçlar, ancak işbu Sözleşmenin 29. maddesi hükümleri uygulanarak arttırılabilecek ya da tamamlanabilecektir. Bunlar altın-Frank ya da ödeme tarihindeki kambio değerine göre Türk parası olarak ödenecektir.

**5.** Ticaret gemileri, kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) gibi isteğe bağlı hizmetler karşılığı vergileri ve harçları, böyle bir hizmet, söz konusu geminin acentasının ya da

<sup>11</sup> Şimdiki durumda (1936), 100 kuruş, yaklaşık olarak 2 altın-Frank 20 santim değerindedir.

kaptanının istemesi üzerine, Türk makamlarınca gereği gibi yerine getirilmişse, ödemek zorunda tutulabileceklerdir. Türk Hükümeti, isteğe bağlı bu hizmetler için alınacak vergilerin ve harçların tarifelerini vakit vakit yayınlayacaktır.

6. Bu tarifeler, söz konusu hizmetler ö. maddenin uygulanmasıyla zorunlu kılındığı durumlarda arttırılmayacaktır.

## **EK. II<sup>12</sup>**

### **A. STANDARD SUTAŞIRIMI (MÂİMAHREC)<sup>13</sup>**

1. Bir su üstü gemisinin Standard sutaşımını [mâimahreci], bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmağa hazır olan ve “makinelere ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında” bütün silâhlarını ve her türlü cephanesini, döşemlerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının komanyasını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran, yapımı tamamlanmış bir geminin sutaşımıdır.

2. Bir denizaltının Standard sutaşımını, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmağa hazır olan ve “yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında” bütün silâhlarını, her türlü cephanesini, döşemlerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının komanyasını ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçleri ve her çeşit yedek parçalarını taşıyan (dalma sarnıçlarının suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutaşımıdır.

3. "Ton" (tonne) sözcüğü, "metrik ton" (tonnes metriques) teriminde kullanılışı dışında, 1.016 kilogramlık (2.240 litrelik) bir ton anlamına gelmektedir.

### **B. SINIFLAR**

1. Hattıharp gemileri<sup>14</sup>, aşağıdaki iki alt-sınıftan birine giren su üstü savaş gemileridir:

a) Uçak-gemileri, yardımcı gemiler ya da b) alt-sınıfına giren hattıharp gemileri dışında, Standard sutaşımını [mâimahreci] 10.000 tonun (10.160 metrik tonun) üstünde olan ya da 203 milimetre (8 pus) çapından büyük raptı bir top taşıyan, su üstü gemileri;

b) Uçak-gemileri dışında, Standard sutaşımını [mâimahreci] 8.000 tonun (8.128 metrik tonun) üstünde olmayan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan su üstü savaş gemileri.

<sup>12</sup> İşbu Ek'in metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşmasından alınmıştır.

<sup>13</sup> Fransızca metinde "deplacement - type", İngilizce metinde "standard displacement", 1936 Türkçe çevirisinde "maimahreç esası".

<sup>14</sup> Fransızca metinde "Bâtiments de ligne", İngilizce metinde "Capital Ships", 1936 Türkçe çevirisinde "Hattıharp gemileri".

2. Uçak-gemileri<sup>15</sup> sutaşırımı [mâimahreci] ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir. Bir savaş gemisi başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete getirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin, uçak-gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez. Uçak-gemileri sınıfı iki alt-sınıfa ayrılır; şöylece:

- a) Uçakların havalanabilecekleri ya da konabilecekleri bir güverte ile donatılmış gemiler;
- b) Yukarıda a) paragrafında tanımlanan bir güverteyle donatılmamış olan gemiler.

3. Hafif su üstü gemileri,<sup>16</sup> uçak-gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standard sutaşırımı [mâimahreci] 10.000 tonu (10.160 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tonun (102 metrik tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük top taşımayan su üstü savaş gemileridir. Hafif su üstü savaş gemileri üç alt-sınıfa ayrılır;

- a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan gemiler;
- b) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve Standard sutaşırımı [mâimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olan gemiler;
- c) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standard sutaşırımı [mâimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olmayan gemiler.

4. Denizaltılar<sup>17</sup> denizin yüzeyi altında gidip-gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.

5. Küçük savaş gemileri<sup>18</sup>, yardımcı gemiler dışında, standard sutaşırımı [mâimahreci] 2.000 tonu (2.023 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, ancak aşağıdaki niteliklerden hiçbirini bulundurmeyen su üstü savaş gemileridir:

- a) 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı bir toplarla donatılmış olmak;
- b) Torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış bulunmak;
- c) 20 milden çok hız sağlamak üzere yapılmış olmak;

6. Yardımcı gemiler<sup>19</sup>, askerî donanmaya bağlı olup, Standard sutaşırımı [mâimahreci] 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, olağanlıkla donanma hizmetinden ya da asker taşıma ya da savaşan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette

---

<sup>15</sup> Fransızca metinde "bâtiments porte-aeronefs", İngilizce metinde "Aircraft-Carriers", 1936 Türkçe çevirinde "Tayyare ana gemileri".

<sup>16</sup> Fransızca metinde "bâtiments legers de surface", İngilizce metinde "Light Surface Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "hafif su üstü gemileri".

<sup>17</sup> Fransızca metinde "sous-marins", İngilizce metinde "Submarines", 1936 Türkçe çevirisinde "denizaltı gemileri".

<sup>18</sup> Fransızca metinde "petits navires de combat", İngilizce metinde "Minör War Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "küçük muharebe gemileri".

<sup>19</sup> Fransızca metinde "bâtiments auxilliaires", İngilizce metinde "Auxiliary Vessels", 1936 Türkçe çevirisinde "Muavin gemiler".

kullanılan, savaşan gemi olmak üzere yapılmamış olan ve aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmayan su üstü gemileridir;

- a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir lopa donatılmış olmak;
- b) 76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok lopa donatılmış olmak;
- c) Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;
- d) Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;
- e) 28 mili aşan bir hıza erişmek üzere yapılmış olmak;
- f) Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmış ya da düzenlenmiş olmak;
- g) Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmış bulunmak.

### C. YAŞINI DOLDURMUŞ GEMİLER.

Aşağıdaki sınıflara ve alt-sınıflara giren gemiler, yapımlarından başlayarak, aşağıda sayıları gösterilen yıllar geçince, "yaşını doldurmuş"<sup>20</sup> sayılacaklardır:

- a) Bir hattıharp gemisi için ..... 26 yıl;
- b) Bir uçak-gemisi için ..... 20 yıl;
- c) a) ve b) alt-sınıflarından bir hafif su üstü gemisi için:
  - (i) 1 Ocak 1920 den önce kızağa konulmuşsa ..... 16 yıl;
  - (ii) 31 Aralık 1919 dan sonra kızağa konulmuşsa ....20 yıl;
- d) c) alt-sınıfından bir hafif su üstü gemisi için ..... 16 yıl;
- e) Bir denizaltı için ..... .. 13 yıl;

### EK III

Japon donanmasının aşağıda belirtilen, yaşını doldurmuş üç okul gemisinden ikisinin Boğazlardaki limanları birlikte ziyaretine izin verilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu iki geminin toplam tonajı, bu durumda, 15.000 tona eşdeğerde sayılacaktır.

|        | Kızağa<br>Tarihi | Konuş<br>Tarihi | Hizmete<br>Giriş<br>Tarihi | Standard<br>Sutaşırımı | Silahlar                   |
|--------|------------------|-----------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|
| Asama  | 20.10.1896       | 18.03.1899      | 9.240 ton                  | 4<br>12                | x<br>x<br>200 mm<br>150 mm |
| Yakumo | 01.11.1898       | 20.06.1900      | 9.010 ton                  | 4<br>12                | x<br>x<br>200 mm<br>150 mm |
| Iwate  | 11.11.1898       | 18.03.1901      | 9.180 ton                  | 4<br>14                | x<br>x<br>200 mm<br>150 mm |

<sup>20</sup> Fransızca metinde "hors d'âge", İngilizce metinde "over-age" 1936 Türkçe çevirisinde "yaşını doldurmuş".

#### **EK IV**

1. İşbu Sözleşmenin 18. maddesinde öngörülen, Karadeniz kıyıdaşı Devletlere bağlı donanmaların toplam tonajı hesabına katılacak gemilerin sınıfları ve alt-sınıfları şunlardır:

##### **Hattıharp gemileri:**

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

##### **Uçak-gemileri:**

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

##### **Hafif su üstü gemileri:**

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Alt-sınıf c);

##### **Denizaltılar:**

İşbu Sözleşmenin II sayılı Ek'indeki tanımlamalara göre.

Tonaj toplamının hesaplanmasında göz önünde tutulması gereken sutaşırımı [mâimahreç], III sayılı Ek'de tanımlanan standard sutaşırımıdır. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak "**yaşını doldurmuş**" olmayan gemiler göz önünde tutulacaktır.

2. 18. maddenin b) fıkrasında öngörülen bildirinin ayrıca işbu Ek'in birinci paragrafında belirtilen sınıflarla alt-sınıflardaki gemilerin tonaj toplamını kapsaması gerekir.



## **PROTOKOL**

Bugünkü tarihli sözleşmeyi imza ettikleri sırada, aşağıda imzalan bulunan Tamyetkili Temsilciler, her biri kendi hükümetlerini bağlamak üzere, aşağıdaki hükümleri kabul ettiklerini bildirirler:

1. Türkiye, işbu Sözleşmenin Başlangıç; (Préambule) kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir.
2. Türk Hükümeti, 15 Ağustos 1936 tarihinden başlayarak işbu Sözleşmede belirlenen rejimi geçici olarak uygulayacaktır.
3. İşbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır. MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde düzenlenmiştir.

**N. B. NİCOLAEV**

**Pierre NEİCOV**

**J. PAUL-BONCOUR**

**H. PONSOT STANLEY**

**S.M. BRUCE**

**N. POLİTİS**

**Raoul BİBİCA-ROSETTİ**

**N. SATO (ad referendum)**

**Massa-aki HOTTA (ad referendum)**

**N. TİTULESCÜ**

**Cons. CONTZESCO**

**V. V. PELLA**

**Dr. R. ARAS**

**Suad DAVAZ**

**N. MENEMENCİOĞLU**

**Asım GÜNDÜZ**

**N. SADAK**

**Maxime LİTVİNOFF**

**Dr. I. V. SOUBBOTİTCH**

## **EK-2**

### **MONTREUX KONFERANSINA KATILAN TÜRK HEYETİ<sup>21</sup>**

Montrö Antlaşmasında Türk tarafını,

**TEVFİK RÜŞTÜ ARAS**, Dışışleri Bakanı(Temsilci Heyeti Başkanı),

**FETHİ OKYAR**, Londra'da Türkiye Büyükelçisi,

**SUAD DAVAZ**, Paris'teki Türkiye Büyükelçisi,

**NUMAN MENEMENCİOĞLU**, Büyükelçi, Dışışleri Bakanlığı Genel Sekreteri,

**ASIM GÜNDÜZ**, Korgeneral, Genel Kurmay İkinci Başkanı,

**NECMETTİN SADIK SADAK**, Sivas Milletvekili, Milletler Cemiyeti'nde Türkiye Sürekli Temsilcisi,

**ZİYA KIZILTAN**, Baş Danışman, Dışışleri Bakanlığı Baş Hukuk Danışmanı,

**SADULLAH GÜNEY**, İktisat Bakanlığı, Deniz Ticareti Müsteşarı,

**MÜŞFİK SELAMİ İNEGÖL**, Dışışleri Bakanlığı Daire Başkanı,

**DR.ASIM ARAR**, Sağlık İşleri Genel Müdürü,

**FAHRİ ENGİN**, Savaş Filosu Komutanı,

**RIFAT MATARACI**, Kurmay Albay,

**ŞEFİK ÇAKMAK**, Kurmay Yarbay, Hava Alayı Komutanı,

**YUSUF EGELİ**, Kurmay Binbaşı,

**İHSAN ORGUN**, Hava Binbaşı,

**FAHRİ KORUTÜRK**, Deniz Binbaşısı, Roma Deniz Ataşesi,

---

<sup>21</sup> [http://tr.wikipedia.org/wiki/Montr%C3%B6\\_Bo%C4%9Fazlar\\_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Montr%C3%B6_Bo%C4%9Fazlar_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi)

**SEYFİ KURTBEK**, Kurmay Yüzbaşı, Paris Askeri Ataşesi,

**R.AMİR KOCAMAZ**, Başkonsolos, Dışışleri Bakanı Özel Kalem Müdürü,

**CEVAD AÇIKALIN**, Genel Sekreter, Dışışleri Bakanlığı Daire Başkanı,

Sekreterler; **ABDÜLKADİR ÖRENCİK**, **B.TAHİR ŞAMAN**, **H.RIFAT SÖZEN**,  
**NEDİM VEYSEL İLKİN**, **FATİN RÜŞTÜ ZORLU**, **CELALETTİN ZİYAL**,

Basın Bürosu; **VEDAT NEDİM TÖR**, İçişleri Bakanlığı Genel Müdür,

**ASUDE ZEYBEKOĞLU**, Basın Ateşesi,

**ŞEKİP ENGİNERİ**, Basın Ataşesi,

**MUVAFFAK MENEMENCİOĞLU**, Anadolu Ajansı Genel Müdürü, temsil  
etmişlerdir.

**MONTREUX (MONTRÖ) SÖZLEŞMESİNDEKİ RESMİ TÜRK TEMSİLCİLERİ**  
**(SÖZLEŞMEYİ İMZALAYAN HEYET)**

**Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı**

İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırmışlar ve tam yetkili temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

**DR. TEVFİK RÜŞTÜ ARAS**, Dışışleri Bakanı, İzmir Milletvekili;

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

**B. NUMAN MENEMENCİOĞLU**, Türkiye Büyükelçisi, Dışışleri Bakanlığı  
Genel Sekreteri;

**B. ASIM GÜNDÜZ**, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

**B. NECMEDDİN SADAK**, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi,  
Sivas Milletvekili, Dışışleri Komisyonu Raportörü.

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

### EK-3

## TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ <sup>22</sup>

### TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ <sup>23</sup>

Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi : 8/10/1998 No : 98/11860<sup>24</sup>

Dayandığı Kanunun Tarihi : 14/4/1925 No : 618

Yayımlandığı R.Gazetenin Tarihi : 6/11/1998 No : Mük.

Yayımlandığı Düsturun Tertibi : 5, Cild : 38, S:

#### **Birinci Bölüm**

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

#### **Amaç ve Kapsam**

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

#### **Tanımlar ve Kısaltmalar**

**Madde 2 –** Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Mevzuat:Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,

<sup>22</sup><http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=2.5.9811860&MevzuatIliski=0&sourceXmlSe arch=23515>

<sup>23</sup>Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün EK'leri bizim çalışmamızın kapsamını açacak şekilde uzun ve teknik bilgi içerdiğinden buraya alınmamıştır.

<sup>24</sup>1998 Tüzüğünün 50. maddesinde “özgür geçiş hakkı” ve “zararsız geçiş hakkı”nı içeren düzenleme 22 Mart1999 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararıyla kaldırılmıştır.

- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi,
- g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,
- h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,
- i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,
- j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,
- k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,
- l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, yada iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,
- m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,
- n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,
- o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,
- p) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,
- r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,
- s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
- t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi, anlamında kullanılmıştır.

## İkinci Bölüm

### Genel Hükümler

#### Trafik Ayırım Düzeni ve Sınırları

**Madde 3** – Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir. Kuzeyde:

|          |           |
|----------|-----------|
| 41° 16'N | 028° 55'E |
| 41° 21'N | 028° 55'E |
| 41° 21'N | 029° 16'E |
| 41° 14'N | 029° 16'E |

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

|         |          |
|---------|----------|
| 40°05'N | 026°11'E |
| 40°02'N | 025°55'E |
| 39°50'N | 025°53'E |
| 39°44'N | 025°55'E |
| 39°44'N | 026°09'E |

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

#### Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları

**Madde 4** – İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

#### Türk Boğazları'ndan Gececek Gemilerin Teknik Durumları ve Bildirimleri

**Madde 5** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprü üstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprü üstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprü üstü ile baş, kış, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprü üstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kışta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kış tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprü üstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

### **Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)**

**Madde 6 – a)** Seyir Planı-1 : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I'i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

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

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

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

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

### **Güvenli Seyir Yapma Yeteneğini Kaybeden Gemiler**

**Madde 7 –** Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan



geçiş yapabileceğini yada güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

### **Kılavuz Kaptan İşareti**

**Madde 8** – Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

### **Uğraksız Geçiş İşareti**

**Madde 9** – Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan yada uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

### **Uğraksız Geçen Gemilerin Demirleme Şartları**

**Madde 10** – Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü Maddede gösterilen demirleme yerlerine ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

## **Üçüncü Bölüm**

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş

### **Geçiş İçin Alınacak Önlemler**

**Madde 11** – Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye kadar köprü üstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

### **Dümen Tutma Feneri**

**Madde 12** – Köprü üstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprü üstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

### **Hız**

**Madde 13** – Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

### **Yetişen Gemi**

**Madde 14** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini göz önüne alarak bu mesafeyi artırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol vereceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyderecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda önden giden yavaş, gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

### **Geçiş Sırasında Kaza ve Arıza**

**Madde 15** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

### **Kumanda Altında Olmayan Gemi**

**Madde 16** – Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

### **Yedekleme**

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

a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemi adamı bulanacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

### **İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Kalkan Gemiler**

**Madde 18** – İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

### **Trafik Ayırım Düzeninden Ayrılma**

**Madde 19** – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

### **Trafiğin Geçici Olarak Durdurulması**

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

- a) Mücbir sebeplerle,
- b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
- c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
- d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

İdarece geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

### **Trafik Ayırım Şeritleri İçinde Seyretme**

**Madde 21** – Türk Boğazları'nda seyreden:

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

## **Derin Su Çekimli Gemiler**

**Madde 22** – Türk Boğazları'nda geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

## **Demirleme Yerleri**

**Madde 23** – Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

- a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek2)'dedir.
- b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek3)'dedir.
- c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek4)'dedir.
- d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek5)'dedir.
- e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'dadır.

İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkilleri tesis edebilir. a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

## **Saklı Hükümler**

**Madde 24** – Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

## **Dördüncü Bölüm**

### **Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler**

#### **Trafik Ayırım Şeridinde Seyretme Güçlüğü Olan Gemiler**

**Madde 25** – a) Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatı yada işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında

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

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

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

### **Nükleer Güçle Yürütülen, Nükleer Yük veya Atık Taşıyan, Tehlikeli ve/veya Zararlı Yük veya Atık Taşıyan Gemiler**

#### **Madde 26 – Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen**

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

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

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

### **Kılavuz Kaptan Alma**

**Madde 27** – Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

### **Usulsüz Bağlama ve Demirleme**

**Madde 28** – Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırırlır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırırlır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

### **Çevre Kirlenme Yasağı**

**Madde 29** – Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

### **Yelkenle ve Kürekle Seyir Yasağı**

**Madde 30** – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

### **Bildirim Yükümlülüğü ve Rapor**

**Madde 31** – a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

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

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

## **Beşinci Bölüm**

### **İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar**

#### **Sınırlar**

**Madde 32** – İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları; Kuzeyde;

- (1) 41° 16'N 028° 55'E
- (2) 41° 21'N 028° 55'E
- (3) 41° 21'N 029° 16'E
- (4) 41° 14'N 029° 16'E noktaları.

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

#### **Hava Çekimi**

**Madde 33** – İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz aşıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

#### **Yerel Deniz Trafiği**

**Madde 34** – Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğerdeniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

#### **Akıntı**

**Madde 35** – a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir. Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.



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

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

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

### **Görüş Uzaklığı**

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

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

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

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

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

### **Kılavuzluk Hizmetleri**

**Madde 37** – İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N–29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14' , 48N–29 09' , 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40°55' , 28N–28°58' , 75 E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40°56' , 52N–28°54' , 70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

**Madde 38** – İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

## **Sağlık Denetimleri**

**Madde 39** – İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

## **Acenta İle Buluşma Yerleri**

**Madde 40** – İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

## **Altıncı Bölüm**

### **Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar**

#### **Sınırlar**

**Madde 41** – Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

(1) 40° 37'N                      027°11'E,

(2) 40° 27'N                      027°09'E,

Güneyde:

(1) 40° 05'N                      026°11'E

(2) 40° 02'N                      025°55'E

(3) 39° 50'N                      025°53'E

(4) 39° 44'N                      025°55'E

(5) 39° 44'N                      026°09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

#### **Yerel Deniz Trafiği**

**Madde 42** – Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

## **Akıntı**

**Madde 43 –** a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/ römorkörleri alarak yapabilirler.

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

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

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

## **Görüş Uzaklığı**

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

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

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

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

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

## **Kılavuzluk Hizmetleri**

**Madde 45** – Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 00' 45N–26 08' , 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01', 55N–26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 25',70N–26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25', 05N–26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışında gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerine alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

**Madde 46** – Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri

gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

### **Sağlık Denetimleri**

**Madde 47** – Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

### **Acenta İle Buluşma Yerleri**

**Madde 48** – Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapabilirler.

### **Yedinci Bölüm**

#### **Çeşitli Hükümler**

#### **Tüzük Hükümlerinin Bir Kısımından Ayrık Tutulan Gemiler**

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

#### **Özgür Geçiş Hakkı ve Masum Geçiş Hakkı**

**Madde 50** – (Mülga : 22/3/1999 - 99/12660 K.)

#### **Tüzük Hükümlerine Aykırı Davranış**

**Madde 51** – Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

#### **Yürürlükten Kaldırılan Hükümler**

**Madde 52** – 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **Yürürlük**

**Madde 53** – T.C. Anayasa'nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanunun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**Madde 54** – Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.