

**T. C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TARİH BİLİM DALI**

**MARMARA DENİZİ BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ
STATÜSÜNE BAKIŞ**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Murat PINAR

BURSA 2008

**T. C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TARİH BİLİM DALI**

**MARMARA DENİZİ BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ
STATÜSÜNE BAKIŞ**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Murat PINAR

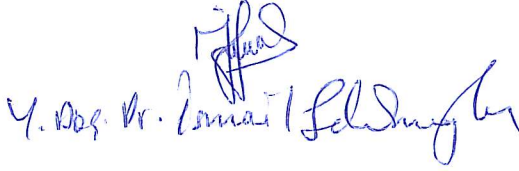
Danışman

Yrd. Doç. Dr. İsmail SELİMOĞLU

BURSA 2008

T. C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tarih Anabilim Dalı, Tarih Bilim Dalı'ndanumaralı Murat PINAR'ın hazırladığı Marmara Denizi Boğazları'nın Hukuki Statüsüne Bakış" konulu Yüksek Lisans tezi ile ilgili tez savunma sınavı,/.../2008 günü -saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin/çalışmasının(başarılı/başarısız) olduğuna(oybirliği/oy çokluğu) ile karar verilmiştir.

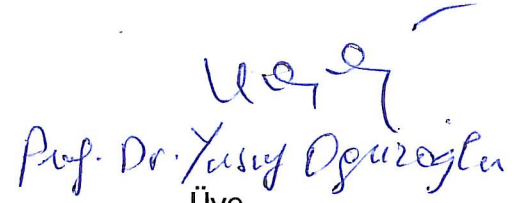

Y. Dağ Dr. İsmail Selim

Üye (Tez Danışmanı ve Sınav
Komisyonu Başkanı)
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Universitesi


Y. Dağ Dr. Feri Sevin

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Universitesi

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Universitesi


Prof. Dr. Yusuf Oğuzoğlu

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Universitesi

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Universitesi

...../...../ 20.....

ÖZET

Yazar : Murat PINAR
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Bilim Dalı : Tarih
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : X + 127
Mezuniyet Tarihi : /.... / 2008
Tez Danışmanı : Yrd. Doç Dr. İsmail SELİMOĞLU

MARMARA DENİZİ BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜNE BAKIŞ

Marmara Denizi Boğazları tarih boyunca devletlerin ve orduların ilgi odağı olmuş, Boğazlar'ı elinde tutan güçler, tarihsel olarak büyük jeostratejik üstünlüğe sahip olmakla birlikte, bu üstünlüğün doğal bir sonucu olarak diğer devlet güçlerinin sürekli tehdidi altında yaşamak zorunda kalmıştır. Bu çalışmada Marmara Denizi Boğazları'nın hukuki statüsü tarihsel bir süreç içerisinde ele alınmaktadır. Çalışmada Boğazlar'ın konumu ve önemi coğrafi olarak, jeopolitik bakımdan ve ayrıca jeostratejik bakımdan irdelenmekte, İstanbul'un Osmanlı İmparatorluğu'nca alınışı öncesinden, İmparatorluğun dağılmasına yol açan Birinci Dünya Savaşı sonuna değinki sürece kadar ele alınmaktadır. Çalışmada ayrıca Boğazlar'ın hukuki statüsü, Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği süreci içerisinde irdelenmektedir. Türk Boğazları, tarih boyunca bölge ülkeleri için Karadeniz'in dünya denizleri ile irtibatını sağlayan tek deniz yolu olması nedeniyle önemini muhafaza etmiş ve etmektedir. Bir yarımada devleti sayılabilecek Türkiye'ye Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki devletler ile nehir ve kanallarla Karadeniz'e çıkışı olan devletlere yapılacak deniz ulaşımını kontrol etme olanağı veren Boğazlar, Türkiye'nin ulusal, siyasi ve iktisadi birlik ve bütünlüğü ile güvenliği ve savunmasının da yaşamsal noktalarından birini oluşturduğu bu çalışma ile bir kez daha doğrulanmaktadır.

Anahtar Sözcükler

Boğazlar
Boğazlar'ın Hukuki
Statüsü

İstanbul Boğazı
Marmara Denizi

Çanakkale Boğazı

Montreux Antlaşması

ABSTRACT

Yazar : Murat PINAR
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Bilim Dalı : Tarih
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : X + 127
Mezuniyet Tarihi : /.... / 2008
Tez Danışmanı : Yrd. Doç Dr. İsmail SELİMOĞLU

The Legal Status of Marmara Straits

The straits of the Marmara Sea have been focused by states and armies along the history, and the powers that grasped these straits were threatened by other states as a result of the geo-strategic superiority they possesses for having hold of the Straits. In this dissertation legal status of the Marmara Sea Straits are gone through along a historical perspective. The location of the Straits are analyzed from geographical, geopolitical and geo-strategic points of view, while the state of the Straits are analyzed with respect to their status before, during and after the Ottoman Empire period, including fundamental historical cornerstones related to Ottoman history as well as European and Asian historical developments in time. Moreover, the legal status of the Straits during the time that they were and are possessed by the Republic of Turkey is gone through in this dissertation. Also known as the Turkish Straits, Marmara Straits have thus far preserved their importance for they make the only seaway for countries for countries neighboring the Black Sea. The Straits give Turkey, which is a peninsula state, the potential to control the seaways of countries neighboring Black Sea, while at the same time make up a vital point for the country's political, economic unity and safety as is verified once by this dissertation as well.

Key Words

The Straits
Legal Status of the
Straits

Bosphorus
Marmara Sea

Dardanelles

Montreux Treaty

ÖNSÖZ

Bu çalışma kapsamında Türk Boğazları'nın geçmişten bugüne hukuksal statüsü ve tarihsel süreci mercek altına alınmıştır. Günümüzde Türk Boğazlarının statüsünü ve trafiği düzenleyen uluslararası belgelerin temeli, 1936 tarihli Montreux Sözleşmesidir. Boğazlar meselesi çeşitli biçimlerde geçmişten günümüze Türk dış politikasını etkilemiştir.

Kara ve deniz geçit yollarındaki konumuyla Türkiye, Boğazlar sorunu ve diğer sorunlar bağlamında fazlasıyla etkilenmiştir ve hala etkilenmektedir. Bilindiği üzere Türk Dış Politikası'na Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras kalan başat öğelerden biri de coğrafi konumdur. Boğazların hukukî statüsü sahip oldukları bir takım coğrafi ve hukukî özelliklere göre belirlenir. Buna göre bir devletin millî hukukunun geçerli olduğu boğazlar millî boğaz, sözleşme veya diğer milletlerarası hukuk kurallarının geçerli olduğu boğazlar milletlerarası boğaz olarak tanımlanır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları uluslararası ilişkilerde geçiş açısından "Türk Boğazları" olarak ifade edilmektedir. Türk Boğazları konuları gereği özel sözleşmelerle düzenlenen boğazlardan olması, sınırlar açısından bakıldığında T.C. Devleti'nin, sınırları içinde bulduklarından ve kendi sınırlarını kapsadığından dolayı Ulusal Boğaz özelliği gösterse bile, bir antlaşmanın konusunu oluşturmalarının yanı sıra, yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz Devletleri'nin açık denize ulaşmalarında tek yol olmaları nedeniyle uluslararası boğaz özelliğine sahiptirler.

Bu çalışmanın içeriği Türk Boğazları'nın tarihsel evrimi, çeşitli dönemlerde dünya tarihine etkileri, bugün açısından oluşturduğu değerler ve jeostratejik konumu çeşitli kaynaklar ve belgeler ile oluşturulmuştur.

Yüksek lisans eğitimimi tamamlamamda desteğini esirgemeyen Prof. Dr. Yusuf Oğuzoğlu ve tez danışmanım Yard. Doç. Dr. İsmail Selimoğlu'na teşekkürlerimi bir borç bilir katkılarından dolayı şükranlarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ ONAY SAYFASI.....	II
ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	IV
ÖNSÖZ	V
İÇİNDEKİLER.....	VI
KISALTMALAR.....	VII
HARİTALAR LİSTESİ.....	VIII
RESİMLER LİSTESİ.....	IX
GİRİŞ	1
1. BOĞAZLAR'IN KONUMU VE ÖNEMİ.....	3
1.1. Boğazlar'ın Konumu	3
1.2. Jeopolitik Önem	6
1.3. Jeostratejik Önem	8
2. TARİHSEL OLARAK BOĞAZLAR'IN HUKUKİ STATÜSÜ.....	13
2.1. İstanbul'un Fethi Öncesindeki Dönemde Boğazlar	13
2.2. İstanbul'un Fethi'nden Küçük Kaynarca Antlaşması'na Kadar Olan Dönem	15
2.3. Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan Londra Sözleşmesi'ne Kadar Olan Dönem	19
2.3.1. Küçük Kaynarca Antlaşması ve Boğazlar.....	21
2.3.2. Mısır Meselesi ve Boğazlar.....	26
2.3.3. Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması ve Boğazlar.....	29
2.4. Londra Sözleşmesi'nden 1. Dünya Savaşı'na Kadar Olan Dönem.....	37
2.5. Mondros ve Sevr Antlaşmaları Çerçevesinde Boğazlar	45
2.5.1. Mondros Ateşkes Antlaşması.....	46
2.5.2. Sevr Antlaşması.....	48
3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ'NDE BOĞAZLAR	52
3.1. Lozan Boğazlar Antlaşması Dönemi.....	52
3.2. Montreux Antlaşması ve Boğazlar.....	58
3.3. Türkiye'nin Tüzük Yapma Yetkisinin Hukuki Dayanakları	67
3.3.1 Montreux Sözleşmesi'nin Başlangıç Kısımındaki Güvenlik Kavramı	69
3.3.2. Montreux Sözleşmesi ile Lozan Boğazlar Sözleşmesindeki Boğazlar Komisyonunun Yetkilerinin Türk Devletine Bırakılması.....	73
3.3.3. Montreux Sözleşmesi Hazırlanırken Saklı Tutulan Yetkiler.....	73
3.3.4. Uygulama Sonucu Ortaya Çıkan Yetkiler.....	74
3.3.5. Daha Sonra Yapılan Uluslar arası Yapılan Antlaşmalarda Yetkiler	74
3.4. 1994 ve 1998 Tüzükleri.....	77
3.4.1. 1994 Tüzüğü	77

ABSTRACT

Yazar : Murat PINAR
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Bilim Dalı : Tarih
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : X + 127
Mezuniyet Tarihi : /.... / 2008
Tez Danışmanı : Yrd. Doç Dr. İsmail SELİMOĞLU

The Legal Status of Marmara Straits

The straits of the Marmara Sea have been focused by states and armies along the history, and the powers that grasped these straits were threatened by other states as a result of the geo-strategic superiority they possesses for having hold of the Straits. In this dissertation legal status of the Marmara Sea Straits are gone through along a historical perspective. The location of the Straits are analyzed from geographical, geopolitical and geo-strategic points of view, while the state of the Straits are analyzed with respect to their status before, during and after the Ottoman Empire period, including fundamental historical cornerstones related to Ottoman history as well as European and Asian historical developments in time. Moreover, the legal status of the Straits during the time that they were and are possessed by the Republic of Turkey is gone through in this dissertation. Also known as the Turkish Straits, Marmara Straits have thus far preserved their importance for they make the only seaway for countries for countries neighboring the Black Sea. The Straits give Turkey, which is a peninsula state, the potential to control the seaways of countries neighboring Black Sea, while at the same time make up a vital point for the country's political, economic unity and safety as is verified once by this dissertation as well.

Key Words

The Straits
Legal Status of the
Straits

Bosphorus
Marmara Sea

Dardanelles

Montreux Treaty

ÖNSÖZ

Bu çalışma kapsamında Türk Boğazları'nın geçmişten bugüne hukuksal statüsü ve tarihsel süreci mercek altına alınmıştır. Günümüzde Türk Boğazlarının statüsünü ve trafiği düzenleyen uluslararası belgelerin temeli, 1936 tarihli Montreux Sözleşmesidir. Boğazlar meselesi çeşitli biçimlerde geçmişten günümüze Türk dış politikasını etkilemiştir.

Kara ve deniz geçit yollarındaki konumuyla Türkiye, Boğazlar sorunu ve diğer sorunlar bağlamında fazlasıyla etkilenmiştir ve hala etkilenmektedir. Bilindiği üzere Türk Dış Politikası'na Osmanlı İmparatorluğu'ndan miras kalan başat öğelerden biri de coğrafi konumdur. Boğazların hukukî statüsü sahip oldukları bir takım coğrafi ve hukukî özelliklere göre belirlenir. Buna göre bir devletin millî hukukunun geçerli olduğu boğazlar millî boğaz, sözleşme veya diğer milletlerarası hukuk kurallarının geçerli olduğu boğazlar milletlerarası boğaz olarak tanımlanır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları uluslararası ilişkilerde geçiş açısından "Türk Boğazları" olarak ifade edilmektedir. Türk Boğazları konuları gereği özel sözleşmelerle düzenlenen boğazlardan olması, sınırlar açısından bakıldığında T.C. Devleti'nin, sınırları içinde bulduklarından ve kendi sınırlarını kapsadığından dolayı Ulusal Boğaz özelliği gösterse bile, bir antlaşmanın konusunu oluşturmalarının yanı sıra, yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz Devletleri'nin açık denize ulaşmalarında tek yol olmaları nedeniyle uluslararası boğaz özelliğine sahiptirler.

Bu çalışmanın içeriği Türk Boğazları'nın tarihsel evrimi, çeşitli dönemlerde dünya tarihine etkileri, bugün açısından oluşturduğu değerler ve jeostratejik konumu çeşitli kaynaklar ve belgeler ile oluşturulmuştur.

Yüksek lisans eğitimimi tamamlamamda desteğini esirgemeyen Prof. Dr. Yusuf Oğuzoğlu ve tez danışmanım Yard. Doç. Dr. İsmail Selimoğlu'na teşekkürlerimi bir borç bilir katkılarından dolayı şükranlarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ ONAY SAYFASI.....	II
ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	IV
ÖNSÖZ	V
İÇİNDEKİLER.....	VI
KISALTMALAR.....	VII
HARİTALAR LİSTESİ.....	VIII
RESİMLER LİSTESİ.....	IX
GİRİŞ	1
1. BOĞAZLAR'IN KONUMU VE ÖNEMİ.....	3
1.1. Boğazlar'ın Konumu	3
1.2. Jeopolitik Önem	6
1.3. Jeostratejik Önem	8
2. TARİHSEL OLARAK BOĞAZLAR'IN HUKUKİ STATÜSÜ.....	13
2.1. İstanbul'un Fethi Öncesindeki Dönemde Boğazlar	13
2.2. İstanbul'un Fethi'nden Küçük Kaynarca Antlaşması'na Kadar Olan Dönem	15
2.3. Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan Londra Sözleşmesi'ne Kadar Olan Dönem	19
2.3.1. Küçük Kaynarca Antlaşması ve Boğazlar.....	21
2.3.2. Mısır Meselesi ve Boğazlar.....	26
2.3.3. Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması ve Boğazlar.....	29
2.4. Londra Sözleşmesi'nden 1. Dünya Savaşı'na Kadar Olan Dönem.....	37
2.5. Mondros ve Sevr Antlaşmaları Çerçevesinde Boğazlar	45
2.5.1. Mondros Ateşkes Antlaşması.....	46
2.5.2. Sevr Antlaşması.....	48
3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ'NDE BOĞAZLAR	52
3.1. Lozan Boğazlar Antlaşması Dönemi.....	52
3.2. Montreux Antlaşması ve Boğazlar.....	58
3.3. Türkiye'nin Tüzük Yapma Yetkisinin Hukuki Dayanakları	67
3.3.1. Montreux Sözleşmesi'nin Başlangıç Kısımındaki Güvenlik Kavramı	69
3.3.2. Montreux Sözleşmesi ile Lozan Boğazlar Sözleşmesindeki Boğazlar Komisyonunun Yetkilerinin Türk Devletine Bırakılması.....	73
3.3.3. Montreux Sözleşmesi Hazırlanırken Saklı Tutulan Yetkiler.....	73
3.3.4. Uygulama Sonucu Ortaya Çıkan Yetkiler.....	74
3.3.5. Daha Sonra Yapılan Uluslar arası Yapılan Antlaşmalarda Yetkiler	74
3.4. 1994 ve 1998 Tüzükleri.....	77
3.4.1. 1994 Tüzüğü	77

3.4.2. 1998 Tüzüğü	78
3.4.3. 1994 – 1998 Tüzüklerinin Karşılaştırılması ve Tüzük Maddelerinin Uluslararası Hukuka Uygunluğu	79
3.5. Hukuki Açıdan Boğazlar'da Ulaşım ve Taşımacılığa İlişkin	
Sözleşmeler.....	84
SONUÇ.....	89
KAYNAKLAR.....	91
EKLER.....	94
EK 1: Lozan Antlaşması Boğazlar Sözleşmesi	94
EK 2: Montreux Boğazlar Sözleşmesi	108
EK 3:Boğazlar Komisyonun 1928 Senesine Ait Milletler Cemiyetine Gönderdiği Rapor	
EK 4:22 Mart 1936 Tarihli Newyork Times Gazetesinde ‘‘ Türkiye RHİNE İntilafından Dolayı Çok Sıkıntılı Bir Vaziyette Bulunuyor’’ Başlıklı Makale	
EK 5: L’Azioni Coloniale Gazetesinin 27 Haziran 1936 Tarihli Boğazlar Hakkındaki Yazısı	
EK 6 : Peşte Elçimizin Macar baş Vekili General Gömböş ile Mülakatı	
EK 7: Montrö’ye Gidecek Heyetle ilgili 10.06.1936 Tarihli Kararname	
EK 8: Teyfik Rüştü ARAS’ın Motrö’de Konferans İle ilgili Hariciye vekaletine yazdığı Rapor	
Özgeçmişi.....	127

KISALTMALAR

Kısaltma	Bibliyografik Bilgi
a.e.	Aynı eser
a.g.e.	Adı Geçen Eser
a.y.	Aynı yer
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
c.	Cilt
CLC	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi, 1969) (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)
COLREG	Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü.
çev.	Çeviren
der.	Derleyen
ed.	Editör
haz.	Hazırlayan
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
km.	Kilometre
m.	Metre
mad.	Madde
MARPOL	Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi
M.Ö.	Milattan önce
M.S.	Milattan sonra
n.	Numara
s.	Sayfa
ss.	Sayfalar arası.
UHF	Ultra yüksek frekans (ultra high frequency)
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve devamı
vol.	Volume
y.y.	Basım yeri yok
ss.	Sayfalar arası.
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve devamı
vol.	Volume
y. y.	Basım yeri belirtilmemiş.

HARİTALAR LİSTESİ

Sayfa

Harita 1. Marmara Denizi Boğazları (Türk Boğazları)	3
Harita 2. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Fiziki Haritası	4
Harita 3. Türk Boğazları Deniz Mihveri	11
Harita 4. Sevr ve Lausanne Antlaşmalarına Göre Boğazlar Bölgesi	11
Harita 5. Avrupa – Asya ve Asya – Avrupa Kara Mihverleri	12
Harita 6. Akdeniz'de Stratejik Öneme Sahip Su Yolu veya Geçitleri	13
Harita 7. Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu Sınırları	16
Harita 8. 1566 yılında Osmanlı İmparatorluğu Sınırlarını Gösteren Harita	19
Harita 9. 1807 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun Sınırları	36
Harita 10. 1876 yılında Osmanlı İmparatorluğu sınırları	42

RESİMLER LİSTESİ

Sayfa

Resim 1. Boğazlar'ın Uydudan Çekilmiş Bir Fotoğrafi

5

GİRİŞ

Marmara Denizi'ni Ege ve Karadeniz'e bağlayan Boğazlar tarih boyunca devletlerin ve orduların ilgi odağı olmuş, Boğazlar'ı elinde tutan güçler, tarihsel olarak büyük jeostratejik üstünlüğe sahip olmakla birlikte, bu üstünlüğün doğal bir sonucu olarak diğer devlet güçlerinin sürekli tehdidi altında yaşamak zorunda kalmıştır. Bu çalışmada Marmara Denizi Boğazları'nın hukuki statüsü tarihsel bir süreç içerisinde ele alınmaktadır.

Çalışmanın ilk bölümünde Boğazlar'ın konumu ve önemi coğrafi olarak, jeopolitik bakımdan ve ayrıca jeostratejik bakımdan irdelenmektedir. Bu bölümde dile getirilen bilgi ve veriler aslında Boğazlar'ın neden tarih boyunca devletlerin ilgi odağı olageldiğini netlikle ortaya koymaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde Boğazlar'ın hukuki statüsü tarihsel bir bakış açısından İstanbul'un Osmanlı İmparatorluğu'nca alınışı öncesinden, İmparatorluğun dağılmasına yol açan Birinci Dünya Savaşı sonuna değinki sürece kadar ele alınmaktadır. Bu bağlamda öncelikle Boğazlar'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun ele geçişi öncesindeki durumu, daha sonra İstanbul'un fethinden Küçük Kaynarca Antlaşması'na değinki statüsü irdelenmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ayrıca Küçük Kaynarca Antlaşması ile Londra Sözleşmesi arasındaki süreçte Boğazlar'a ilişkin değışen hukuksal statü ile 1. Dünya Savaşı ve bu savaş sonrasında Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılması sürecine koşut olarak Boğazlar'ın değıştırilmek istenen statüsü – Mondros Ateşkes Antlaşması ve Sevr Antlaşması temellerinde- ele alınmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde Boğazlar'ın hukuki statüsü, Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği süreci içerisinde irdelenmektedir. Bu kapsamda Lozan'da imzalanan Boğazlar'la ilgili antlaşma (1924), Montreux Antlaşması (1936) ve hukuki açıdan Boğazlar'da ulaşım ve taşımacılığa ilişkin sözleşmeler bu bölümün ara başlıklarını oluşturmaktadır. Çalışmanın dördüncü bölümünü, sonuç bölümü izlemektedir.

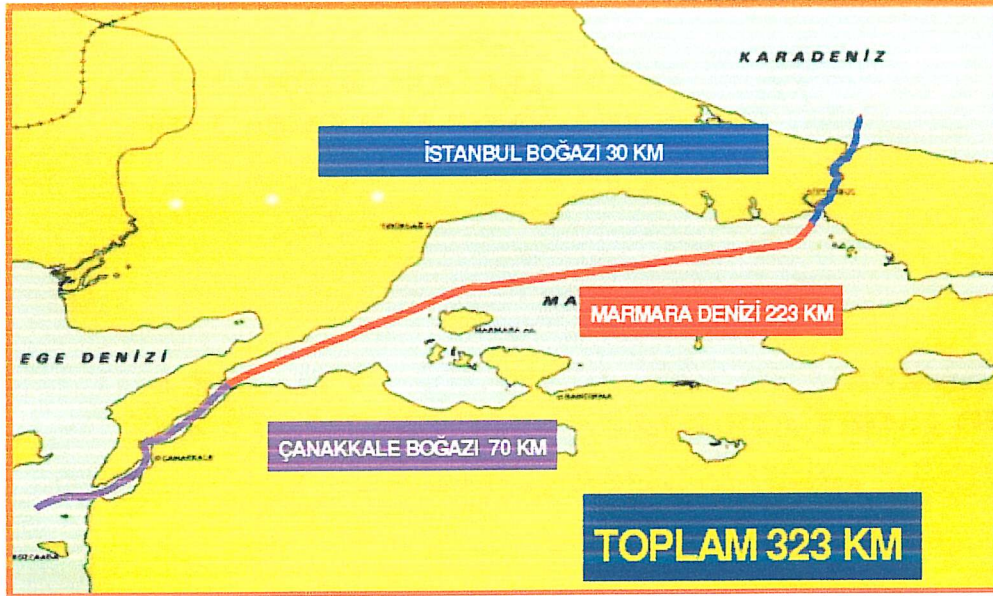
Çalışmanın bütününde Boğazlar'ın yüzyıllar içerisinde taşıyageldiği önemin sağladığı olumlu ve olumsuz noktalar tarihsel bir bakış açısı içerisinde irdelenmekte. Türkiye'nin geçmişi, bugünü ve yarını için yaşamsal önemi olan Boğazlar Bölgesi'nin tarihinin aslında Türkiye ve Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihinin minyatür bir özeti olduğu ortaya konulmaktadır.

1. BOĞAZLAR'IN KONUMU VE ÖNEMİ

Çalışmanın bu bölümünde Boğazlar'ın önemi coğrafi, jeopolitik ve jeostratejik bakımlardan irdelenmektedir.

1.1. Boğazlar'ın Konumu

'Türk Boğazları' terimi, Karadeniz Boğazı'nı Marmara Denizi'ni ve Çanakkale Boğazı'nı kapsar. 31 km uzunluğundaki İstanbul Boğazı, 71 km uzunluğundaki Çanakkale Boğazı ve 224 km uzunluğundaki Marmara Denizi'nden oluşan toplam 325 km'lik Türk boğazları, emniyetli taşıma için uygun olmayan morfolojik bir yapıya sahiptir ¹.



Harita 1. Marmara Denizi Boğazları (Türk Boğazları)

Akıntı, kuvvetli rüzgârlar ve sis Boğazlar'daki deniz trafiğini olumsuz yönde etkilemektedir. Gemiler keskin dönüş noktalarından geçebilmek için İstanbul

¹ Genelkurmay Başkanlığı, *100 Soruda Türk Boğazları*, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2002, s. 7.

Boğazı'nda en az 12 kez rota değiştirmek durumundadır. Çanakkale Boğazı'nın en dar noktasında ise, 70°'lik bir rota değişikliği gerekmektedir ve bu kaza riskini artırmaktadır². İstanbul Boğazı'nın genişliği Rumelihisarı ile Anadoluhisarı arasında 700 m'ye kadar düşmektedir. Kız Kulesi, Bebek ve Dikilikaya adacıkları da Boğaz seyirinde gemiler için tehlike oluşturan banklar arasındadır.



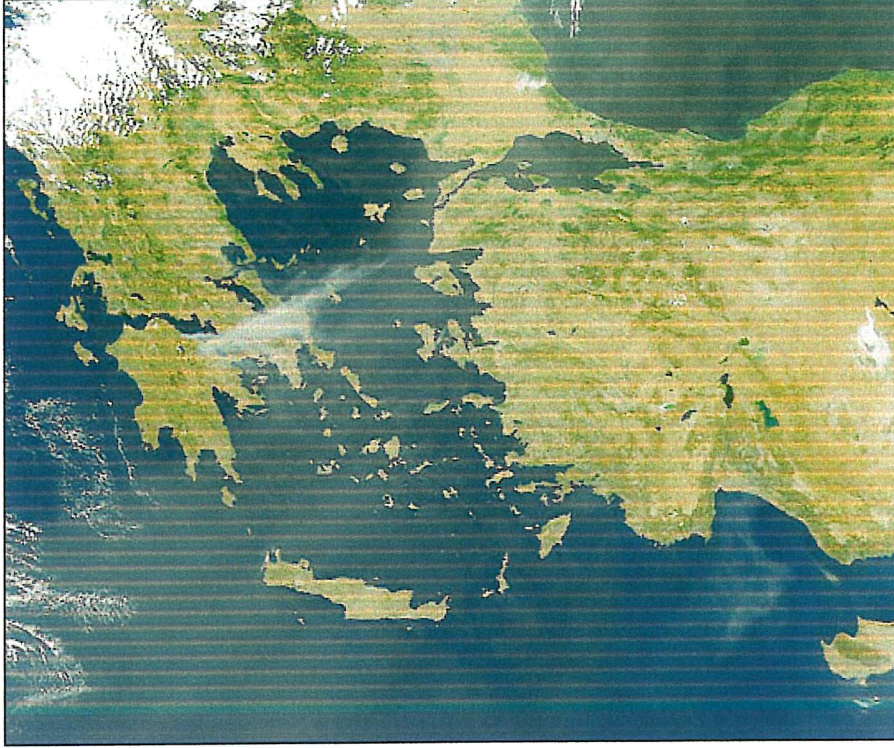
Harita 2. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Fiziki Haritası

Kaynak: Harita Genel Komutanlığı Web Sitesi (2008) "Türkiye Fiziki Haritası", http://www.hgk.mil.tr/CografikUrunKatalogu/tematik/resimler/turkiye_fiziki_10.jpg

İstanbul Boğazı'nda hâkim hava hareketinin Boğaz'a paralel olarak kuzeydoğu-

2 Genelkurmay Başkanlığı, a.g.e, s. 7.

güneydoğu doğrultusunda olması, eylül başından itibaren artan ve özellikle ocak aylarında yoğunluk kazanan fırtınalar sebebiyle oluşan su hareketleri, akıntılar ile sis ve yağışlar Boğaz seyri için risk içeren unsurlardır³.



Resim 1. Boğazlar'ın Uydudan Çekilmiş Bir Fotoğrafi

Kaynak: Turkish Grek Relations Web Sitesi (2008)
<http://www.turkishgreek.org/> .

1938 yılında Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısı 4500 ve bu gemilerin taşıdıkları yük miktarı 7,5 milyon ton iken, 1998 yılında 49304 gemi 276 milyon ton yük taşımıştır⁴. Dünyadaki başlıca uluslararası suyolları olan Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Macellan Boğazı'nın bulunduğu yerleşim yerlerindeki toplam nüfus yaklaşık üç milyon dolayında iken,

3 Gürsoy, Özcan, "Boğazlar'da Artan Yük", *Zaman Gazetesi*, 29.03.2001.

4 Genelkurmay Başkanlığı, "15 - 16 Haziran 1999, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri", *Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu*, İstanbul, 1999.

yalnızca İstanbul'un nüfusu bu sayının üç katından fazladır⁵.

Türkiye'nin boğazlarında ve deniz sularındaki gemi trafiği yıldan yıla artmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı'ndaki trafik, Panama Kanalı'nın dört katı, Süveyş Kanalı'nın üç katı olan yoğunluğuyla dikkat çekmektedir⁶.

Yukarıda sayılan risklerin bir göstergesi olarak, son 50 yılda Boğazlar'da 500'den fazla ciddi kaza meydana gelmiş, bu kazalarda toplam 152 kişi hayatını kaybetmiştir. 1988 ve 1990'daki kazalar sonucu boğazlar ve Marmara'da büyük ekolojik felaketler yaşanmıştır.⁷

1.2. Jeopolitik önem

Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin birçoğunun deniz trafiğine en uygun, iklim şartları bakımından en elverişli limanları Karadeniz sahillerinde bulunmaktadır. Karadeniz limanlarının söz konusu devletler için önemini arttıran diğer hususlar ise aşağıda sıralanmıştır:

- Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerdeki dâhili suyollarının ve Hazar Denizi'nin Karadeniz'e açılması,
- Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin üretim merkezlerini oluşturan bölgelerin dâhili suyolları ve ulaşım hatları ile Karadeniz Limanları'na bağlanmasının nedeni, diğer sahillerdeki limanların yılın uzun bir döneminde buzlarla kaplı olması,
- Karadeniz limanlarının ve deniz ulaştırmasının en önemli çıkış kapısı Türk Boğazları'dır.

5 Genelkurmay Başkanlığı, a.g.e.

6 İstikbal, Cahit, "Nükleer atık taşıyan gemiler Boğaz'dan geçebilir mi?", 2 Haziran 2008, http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_Nukleer_Madde_Tasiyan_Gemilerin_Durumu.htm, 2001.

7 Cahit, a.g.e.

Yukarıda ifade edilen çerçevede Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyıdaş devletler için yaşamsal önem taşıdığı belirtilebilir. Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olan devletler için stratejik önemi ise şu şekilde özetlenebilir:

- Boğazlar, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin harp gücünün hassas bölgelerine mevcut teknoloji dolayısıyla denizden yapılacak taarruzlara karşı bir emniyet unsurudur.
- Boğazlar, söz konusu devletlere sahip oldukları güçleri paralelinde yayılcı stratejilerini gerçekleştirebilmek amacıyla diğer bölgelere kuvvet kaydırabilmeleri için gerekli geçitlerdir.
- Karadeniz'e kıyısı olan devletler için barış ve savaş zamanında hayati önemi haiz deniz nakliyatının idamesi ancak Boğazlar yolu ile sağlanabilir.
- Doğu ve Orta Avrupa ülkeleri ile birlikte Rusya-Urallar bölgesi ve Kafkasya bölgesine yönelik Batı Avrupa ve diğer ülkelerin saldırılarına karşı askeri güç aktarılmasında en önemli yaklaşma istikametleri Kuzey Karadeniz kıyılarını da kapsamaktadır. Doğu ve Orta Avrupa ülkelerini Karadeniz'e bağlayan ekonomik ulaştırma hatları aynı zamanda askeri güçlerin aktarılması ve kullanılması için de stratejik hatlar önemine sahiptir.

Türk Boğazları'nın söz konusu ülkeler açısından önemini belirleyen tek ortak çıkar deniz ulaşımıdır. Söz konusu ülkeleri dünyanın geri kalan kısmına bağlayan, ekonomilerinin can damarı olan deniz ulaşımı en ekonomik şekilde Türk Boğazları'ndan geçmek zorunluluğundadır. Boğazlar dışında büyük hacimde deniz ulaştırması yapılabilecek başka bir su yolu mevcut değildir. Sonuç olarak, Boğazlar Karadeniz'e kıyısı olan devletler için sadece güçleri paralelinde uygulayabilecekleri taarruza gayelerine bir köprü teşkil etmekle kalmayıp aynı zamanda bir güvenlik meselesidir, hayat damarıdır.

Boğazlar yalnızca Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler açısından değil, aynı zamanda iç suyolları ve Ren-Tuna nehirleri kanalı ile Karadeniz'e açılan Avrupa Devletleri ve

Kafkaslar Bölgesindeki ülkeler açısından da önem taşımaktadır. Ren-Tuna kanalı bütün Avrupa'yı kat etmekte, Kuzey Denizi'ni Karadeniz'e bağlamaktadır. 3671 km. uzunluğundaki kanal ve dâhili suyolu, Ren Nehri'nin Almanya'daki kolu olan Main Nehri'ni de kapsayıp, Main Nehri ile Tuna arasında uzanarak Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü deltada son bulmaktadır. Yılda yaklaşık 10 milyon ton ağırlığında yükün geçebildiği kanal 55 m genişlik ve 4 m derinliğe sahip olup, 3300 tonluk gemilerin seyir yapmasına olanak tanımaktadır⁸.

Söz konusu kanal gelişmiş Batı Avrupa'dan sanayi ve yatırım mallarının Ortadoğu pazarlarına, Körfez'deki petrol ve diğer hammaddelerin de Batı'ya kısa yoldan, Türk Boğazları'nı kullanarak ulaştırılmasını sağlamaktadır. Karadeniz'e açılan devletlerin denizle ilintili çıkarları açısından en önemli ulusal hedefleri, ekonomilerini yaşatmak, tüm dünya ile bağlarını devam ettirebilmek için Türk Boğazları'nın kendi deniz ulaştırmalarına daima açık bulundurulmasını sağlamaktır.

Yukarıda belirtilen durumun yanısıra özellikle Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler açısından, güvenliklerini sağlamak için, Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerden kendilerine deniz yoluyla gelebilecek tehditlerin, Boğazlar'dan geçmesini önlemek, bir başka milli hedef olarak ortaya çıkmaktadır. Bu hedeflerin Boğazlar'la ilgili olması, söz konusu ülkelerin Türkiye ile ilişkilerinde önemli bir rol oynamaktadır. Rusya gibi, Bulgaristan da tarihsel olarak sıcak denizlere doğrudan ulaşabilme amacı gütmüş bir devlettir.

1.3. Jeostratejik önem

Jeostratejik olarak barışta ve savaşta elinde bulunduğu devlete önemli avantajlar sağlayan Boğazlar tarihin her döneminde dünya gündeminin bir parçası olmuştur. 500 yılı asan Osmanlı-Rus tarihi, Türk Boğazları'nın tarihidir demek, yanlış olmayacaktır. 19. ve 20. yüzyıllarda Türk Boğazları jeostratejik önemlerinden ötürü toplam altı büyük

⁸ Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, *Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği*, İstanbul, Mayıs 1993, s. 68.

uluslararası sözleşmeye konu olmuştur. İleride daha kapsamlı değinilecek bu sözleşmeler aşağıda sıralanmıştır:

- 1841 Londra Sözleşmesi,
- 1856 Paris Sözleşmesi,
- 1871 Londra Sözleşmesi,
- 1878 Berlin Antlaşması,
- 1923 Lozan Antlaşması,
- 1936 Montrö Sözleşmesi.

Boğazlar üzerinde uluslararası mücadelenin ve yapılan antlaşmaların temel esaslarını, egemenlik yetkileri, silahlandırma, geçişe açık olup olmama ve Karadeniz'in statüsü konuları teşkil etmiştir. Avrupa'nın merkezine giden yollara Karadeniz'den ulaşabilmek, Boğazlar'dan geçmeyi gerektirmektedirler. Bu açıdan da Boğazlar'ın önemi büyüktür. Boğazlar Bölgesi'ni ellerinde bulunduran Roma İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu ve batıya doğru genişleyerek, uzun süreli devletler kurabilmeleri bu stratejik üstünlüğün göstergesidir. Nitekim Boğazlar'ın kilit konumunu çok iyi kavrayan Napolyon Bonapart, 1807 yılında Rusya ile Tilsit Antlaşması'nı imzalayarak müttefik haline gelmesine rağmen, Rusya'nın Boğazlar'la ilgili isteklerine "Boğazlar'a hâkim olan, dünyaya hâkim olur." cevabını vererek bir uzlaşmaya gitmemiştir.

Rusya ve Batılı devletler yüzyıllar boyunca Osmanlı İmparatorluğu ile olan ilişkilerinde Boğazlar üzerinden strateji belirlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun uzun süre söz konusu devletler arasında güttüğü denge politikasının, bu imparatorluğun ömrünü uzattığı düşünülebilir.

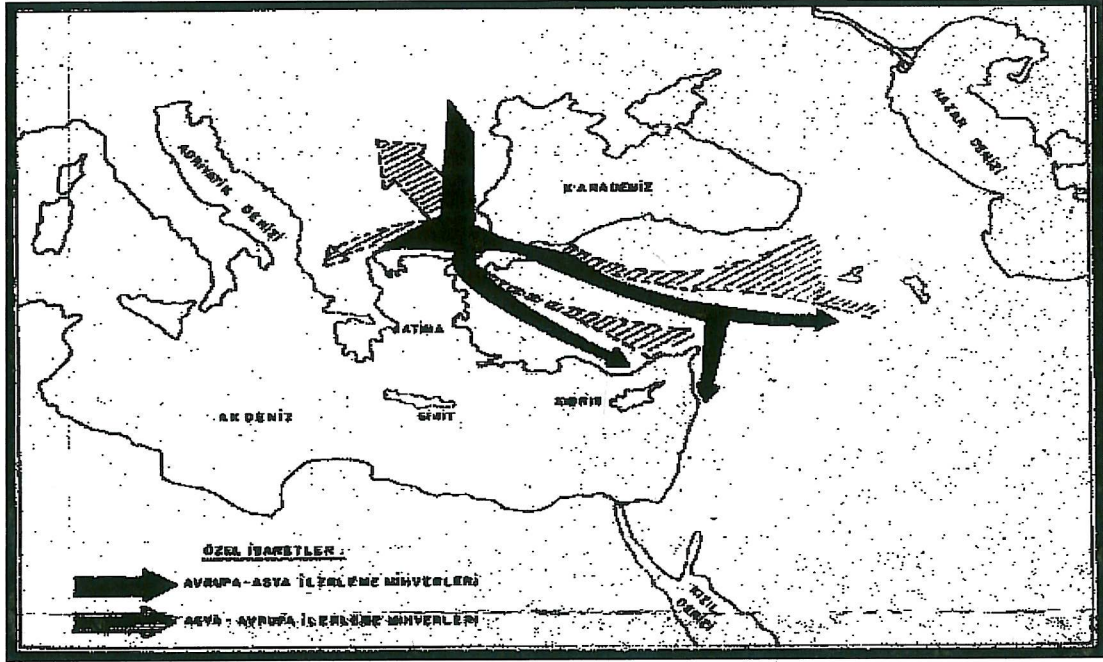
Boğazlar iki Alman gemisinin Osmanlı'ya sığınması ve Boğazlar'dan geçip, Karadeniz'de Rus kıyılarını topa tutması süreci sonrasında Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılması ile sonuçlanan 1. Dünya Savaşı'nda da anahtar önem taşımıştır. 1915 yılında

Mustafa Kemal komutasındaki Osmanlı kuvvetleri tarafından Müttefik Donanmalarının Çanakkale’de durdurulması, Çarlık İmparatorluğu’nun sonunu getirmiş, Bolşevik ihtilalinin gerçekleşmesinde ve Birinci Dünya Savaşı’nın uzamasında etkili olmuştur.

2. Dünya Savaşı’ndan güçlenerek çıkan SSCB, Boğazlar üzerinden Türkiye’ye baskı yapmaya çalışmış, bu baskı Türkiye’nin Kuzey Atlantik Paktı’na (NATO’ya) girmesinde etken olmuştur. Coğrafi olarak Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birleşme noktasında bulunan Türkiye, doğudan-batıya, kuzeyden-güneye köprü konumundadır. Türkiye; doğu ile batının hem fiziki, hem de kültürel dünyalarının buluşma yeridir. Boğazlar Karadeniz ülkeleri ve Rusya’nın soğuk ve geniş ovalarından, güneyin sıcak ve engin okyanuslarına açılan yolların tek çıkış kapısıdır.

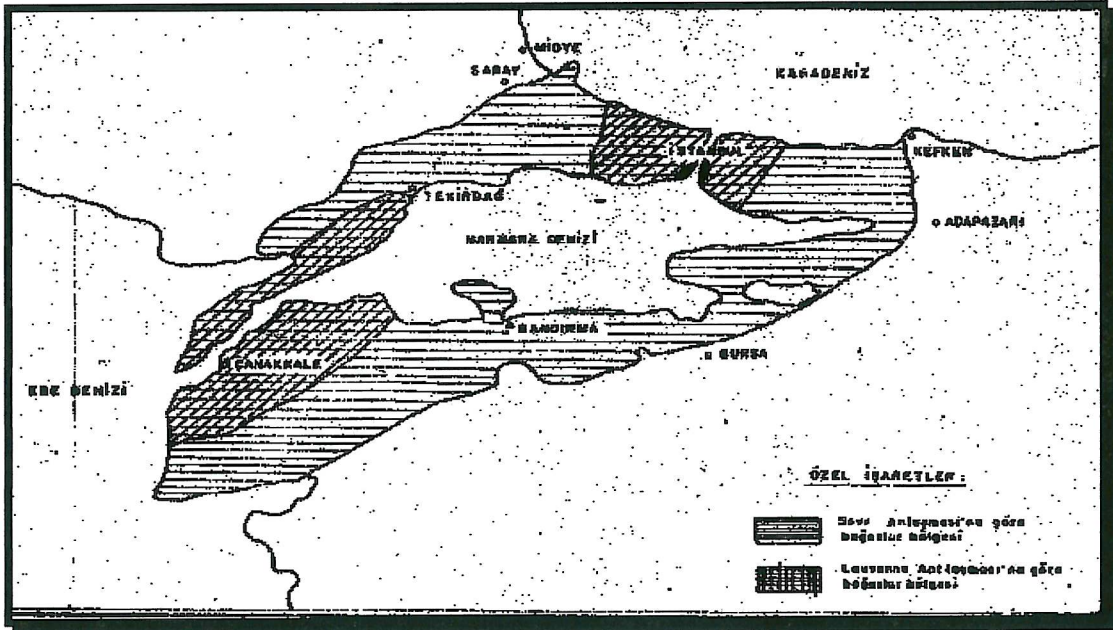
Boğazlar; gerek Osmanlı, gerekse Türkiye Cumhuriyeti’nin en önemli stratejik bölgesi olagelmiş, dolayısıyla tarihi kırılmaların odağında yer almıştır. Dünya nüfusunun yarısında fazlasını yaşadığı, enerji kaynaklarının yol hattını oluşturan Avrasya’nın kalbi durumundaki Boğazlar ve ardındaki Karadeniz Havzası stratejik önem taşır.

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ MİHVERİ



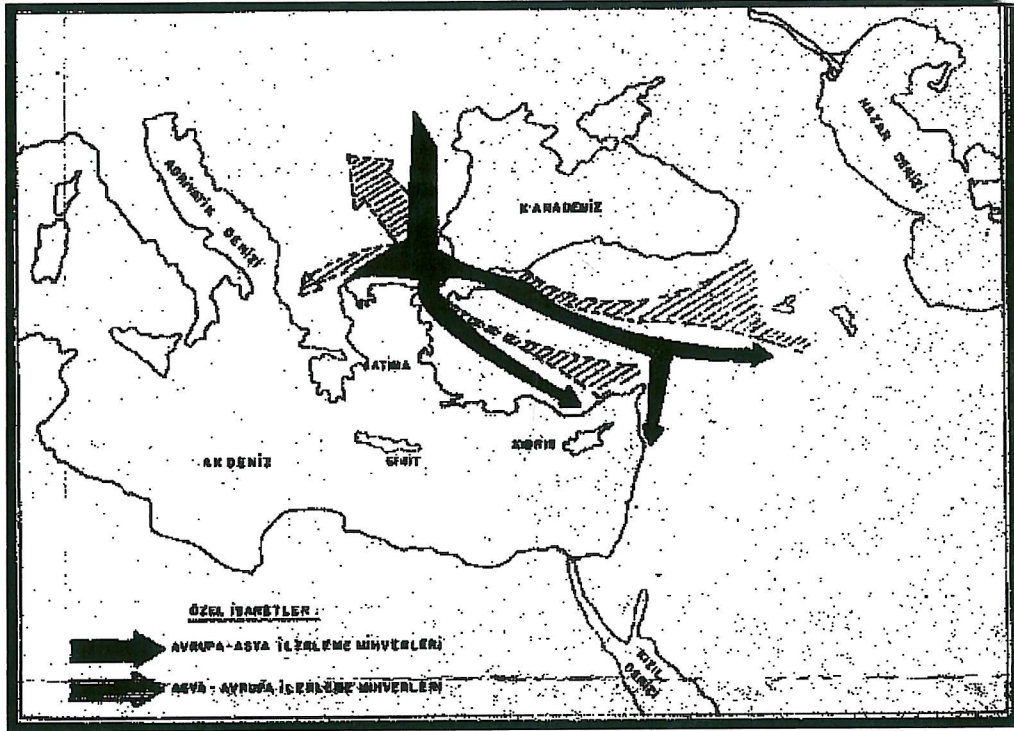
HARİTA 3

SEVR VE LAUSANNE ANTLAŞMALARINA GÖRE BOĞAZLAR BÖLGESİ

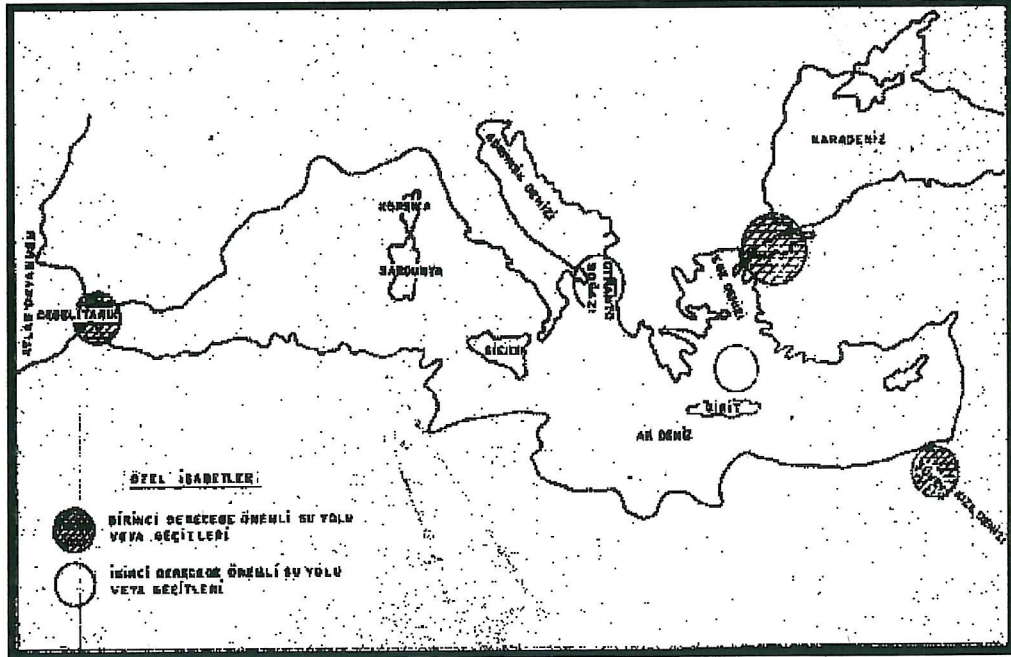


HARİTA 4

AVRUPA – ASYA VE ASYA – AVRUPA KARA MİHVERLERİ



HARİTA 5
AKDENİZ'DE STRATEJİK ÖNEME SAHİP SU YOLU VEYA GEÇİTLERİ



HARİTA 6

2. TARİHSEL OLARAK BOĞAZLAR'IN HUKUKİ STATÜSÜ

Çalışmanın bu bölümünde Boğazlar'ın hukuki statüsü İstanbul'un Fethi öncesinden Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasına değin olan dönemi kapsayacak biçimde irdelenmektedir.

2.1 İstanbul'un Fethi Öncesindeki Dönemde Boğazlar

Tarih boyunca bölgede yer alan devletler için Boğazlar Karadeniz'in dünya denizleri ile irtibatını sağlayan yegâne deniz yolu olması nedeniyle önemini muhafaza etmiştir. Mitolojiye göre Boğazlar'ın ilk sahipleri Boğazlar'dan Karadeniz'e ilk geçişi yapan Argonotlar'dır. Daha sonra sırasıyla Yunan, İran, Makedon, Roma ve Bizans egemenliğinde kalan Boğazlar, 1452'de Rumelihisarı'nın inşasıyla Türk kontrolüne geçmiştir. Sahip olan devlete Karadeniz'deki devletlere yapılacak deniz ulaştırmasını kontrol etme imkânı veren Boğazlar, aynı zamanda güvenlik boyutuyla da jeostratejik değere sahiptir. Askeri ve ekonomik değerinin yanı sıra doğu-batı ekseninde iki kıta arasındaki köprü görevi, siyasi bakımdan da Boğazlar'ın jeostratejik değerini artırmaktadır.

Tarihsel olarak Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı'ndan daha fazla önem taşıyagelmiştir. Çanakkale Boğazı'nın, Anadolu Yakası'nda Hisarlık Tepesi'nde bulunan Truva Savaşı'nın kalıntıları bu açıdan önemli sayılabilir. Truva Savaşı Boğazlar'ın hâkimiyeti için dünyada girilmiş en eski savaş özelliğindedir. Çanakkale Boğazı'na hâkim bir tepede kurulan Truva ile Helenler, Boğaz'ı denetlemek için bir yarış hâlindeydiler. Truva'nın, Helenlerce yıkılmasında, Boğazın paylaşım ve denetim sorunu yatmaktaydı.

Roma İmparatoru Kayser Konstantin'in M.S. 300 yılında Konstantinopolis adı altında eski Bizantiyon'u Roma İmparatorluğu'nun başşehri yapması ile Boğazlar'ın ve

İstanbul'un tarihsel önemi yeniden ortaya çıkmıştır¹. Daha sonra Çanakkale Boğazı Persler ile Yunanlılar arasında Met ve Pelopones savaşları sıralarında, bir egemenlik ögesi olmuştur. Persler bölgeyi M.Ö. 514 ve M.Ö. 480 yıllarında işgal etmiştir. Pers Kralı Serkes M.Ö. 480 yılında Yunanlılar'a ordusunu gönderirken Çanakkale Boğazı'nda bir duba köprü kurdurmuş ve ordusuyla Trakya'ya geçmiştir. Serkes Trakya'da yenilgiye uğramıştır. Daha sonra Makedonya Kralı Büyük İskender 35 000 kişilik ordusunu Pers saldırılarını önlemek adına Çanakkale Boğazı üzerinden Asya'ya taşımıştır.

Büyük İskender'in ölümünün ardından imparatorluğun Boğazlar'ı içeren bölümü General Lisimaküs Propontid'e miras kalmıştır. M.Ö. 281'e değin var kalan, başkenti Gelibolu yakınlarındaki söz konusu krallık, Boğazlar'a sahip olan ilk devlet olarak kabul edilir. Daha sonra burada kurulan küçük devletler Roma İmparatorluğu'na ortadan kaldırılmıştır. Ne var ki güçlü bir donanması olan ve Romalılar'a karşı uzun soluklu bir mücadele verebilen Pontus Devleti M.Ö. 63'e değin Boğazlar'ın denetiminde tutmuş, daha sonra Boğazlar Roma İmparatorluğu'nun eline geçmiştir.

Boğazlar, Akdeniz'den Karadeniz'e gemilerle mal taşıyan tüccarların güzergâhı üzerindedir. II. Beyazıt zamanında Kili ve Akkerman kalelerini ele geçiren, (1484) Karadeniz'i tam anlamıyla bir Türk Gölü yapan Osmanlılar, 15'inci yüzyıl sonlarında sadece Boğazlar'ın değil ayrıca tüm Karadeniz'in tek hâkimidir. Rus Elçileri 1699 yılında Rus ticaret gemilerinin Azak ile İstanbul arasında gidip gelebilmeleri için izin istemektedirler.

Akdeniz'e inmek isteyen basta Rusya olmak üzere, Karadeniz ülkelerinin dünyaya açılan tek kapısı, doğal su yolu Boğazlar'dır. Bu ülkelerin deniz ticaret yolları Boğazlar'dan geçmektedir. Boğazlar aynı zamanda Avrupa ve Asya arasındaki kara ticaret yol güzergâhının üzerinde bulunmaktadır. Kara ve deniz yol kavşaklarının kesişme noktasında bulunan Boğazlar, ticari hayatın düğüm noktasını oluşturmaktadırlar.

1 Tukin, Cemal, *Boğazlar Meselesi*, Pan Yayıncılık, İstanbul, 1999, s.19.

Boğazlar'a sahip olan Roma İmparatorluğu ve daha sonra bu imparatorluğun bir devamı olan Bizans Devleti, Boğazlar'ı savunmakta zorlanagelmiştir. Boğazlar'a süren çeşitli saldırılardan da ötürü Bizans Devleti giderek güç yitimine uğramıştır:

- 559 yılında Hunlar, daha sonra Avarlar ve Persler,
- 717 yılında Araplar;
- 940 yılında Ruslar'ın

saldırılarına karşı koymayı başaran Doğu Roma İmparatorluğu (Bizans) 1204 yılında Cenevizliler'in yardımı ile Haçlı ordularının İstanbul'u ele geçirmesine karşı koyamamış İstanbul 1261'de Bizans İmparatorluğu'nca geri alınana değin Haçlılar'ın elinde kalmıştır.

Boğazlar'ın önemi Ortaçağ boyunca da devam etmiştir. Ortaçağ'daki Hun, Avar, Pers, Arap ve Slav saldırıları Bizans İmparatorluğu'nca savuşturulmuştur. Boğazlar'daki Bizans egemenliği 1453 yılında imparatorluğa Osmanlı Devleti tarafından son verilip İstanbul alınıncaya değin devam etmiştir².

2.2. İstanbul'un Fethi'nden Küçük Kaynarca Antlaşması'na Kadar Olan Dönem

1453 yılında İstanbul'un fethinden sonra, Boğazlar tamamen Osmanlı egemenliğine girmiştir. 1484 yılında Karadeniz'in bütün kıyıları ile Osmanlı egemenliğine girmesi söz konusu devletin Boğazlar'daki egemenliğini perçinledi. Bu durum Boğazlar'ın öneminin görece olarak azalmasına neden olmuştur. Söz konusu devre boyunca Boğazlar ve Karadeniz yabancı devletlerin ticaret ve savaş filolarına kapalıydı. "Kadim Kaide" olarak bilinen söz konusu ilke Osmanlı Devleti'nin Boğazlar

² Özdalga, Numan, *Türk Boğazları'nın Tarih İçindeki Önemi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965, s.11.

ve Karadeniz'deki mutlak egemenliğinin simgesi olmuştur³. Söz konusu ilke 1774'te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'na değin süregelmiştir. Bu konuda 1535'te Fransa'ya, 1579'da Britanya'ya ve 1612'de Hollanda'ya sağlanan ticari ayrıcalıklar (kapitülasyonlar) istisna oluşturur.



Harita 7. Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu Sınırları

Kaynak: Osmanlı Web Sitesi (2008) "Albüm",
<http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/07harita.html>

1624 yılında küçük bir Kazak korsan kaflesi İstanbul Boğazı'na girerek Yeniköy'ü yağmalamıştır. 1644 yılında Venedikliler Çanakkale Boğazı'nı kuşatma altına almışlar fakat başarılı olamamışlardır. 1657 yılında Venedikliler bir kez daha Boğazlar'ı ele geçirme girişiminde bulunmuş fakat yenilerek geri çekilmişlerdir.

³ Aybay, Gündüz, "Türk Boğazlarındaki Seyir Kuralları", *Deniz Ticaret Dergisi*, Yıl 15, 1998, s.7.

Altınordu Devleti'nin yıkılmasının ardından güçlenmeye başlayan Rusya Devleti gerek sıcak denizlere yönelme gereksiniminden, gerek İstanbul'daki Ayasofya'nın Ortodoks Hıristiyanlar için kutsal değeri ve gerekse de 1469'da Rus Çarı 3. İvan'ın son Bizans İmparatoru'nun kızı Sofi ile 1469 yılında nikâhlanmasından ötürü Boğazlar'ı ele geçirmeyi hedef bellemiştir. Dünyada o zamanlar tek bağımsız Hıristiyan Ortodoks devlet olan Rusya'nın devlet başkanı 3. İvan'ın kendisine Roma İmparatorları'nın unvanı "Sezar" unvanından bozma "Tsar" (Çar) unvanını alması, ya da İstanbul'a Ruslar'ın Tsar'grad (Çar Şehri) adını vermesi bu hedefin yansımaları arasında sayılabilir⁴.

Ruslar Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik saldırılarında önce Hıristiyan Kazaklar'ı öncü olarak kullanmıştır. 1637'de Karadeniz'deki Azak Kalesi'ni ele geçirmiş, Osmanlı Devleti diplomatik yollarla kaleyi geri almıştır. Rusya, 1683'te Viyana'yı ikinci kez kuşatıp başarısız olan Osmanlı Devleti'nin bu başarısızlığından güç alarak Osmanlı'ya yönelik saldırgan bir siyaset izlemeye başlamıştır. 1689 yılında Rusya'nın başına geçen Çar 1. Petro, Azak Kalesi'ne taarruzlar düzenlemeye başlamıştır. 1700 yılında imzalanan İstanbul Antlaşması ile Osmanlı Devleti Azak Kalesi'ni Rusya'ya vermeyi kabul etmiştir.

Ruslar'ın İstanbul Antlaşması'nı ihlal etmeye yönelik girişimlerinin ardından, 1711'de Baltacı Mehmet Paşa Rus Orduları'nı Prut Nehri yakınında kuşatmış, 1711'de imzalanan bir antlaşma ile İstanbul'da bir Rus elçinin bulundurulması ve Azak Kalesi'nin Osmanlı İmparatorluğu'na geri verilmesi kabul edilmiştir. Daha sonra Kuzey'deki güç dengesi sorununu çözümlenmek isteyen Rusya gücünü Batlık Denizi'ne yöneltmiştir ve Boğazlar görelî sakin birkaç yıl hedef olmaktan uzak kalmıştır.

1721'de Batlık Denizi'nde istediği ayrıcalıkları İsveç'ten sağlamayı başaran Rusya yeniden güneye yönelmiş, 1736'da Azak Kalesi'ne saldırarak bu kaleyi yeniden ele geçirmiştir. 1739'da Belgrad'da imzalanan Belgrad Antlaşması Azak Kalesi'nin Ruslar'da kalmasının fakat Ruslar'ın Karadeniz'de savaş ve ticaret gemileri bulundurmamasının kabulünün önünü açmıştır.

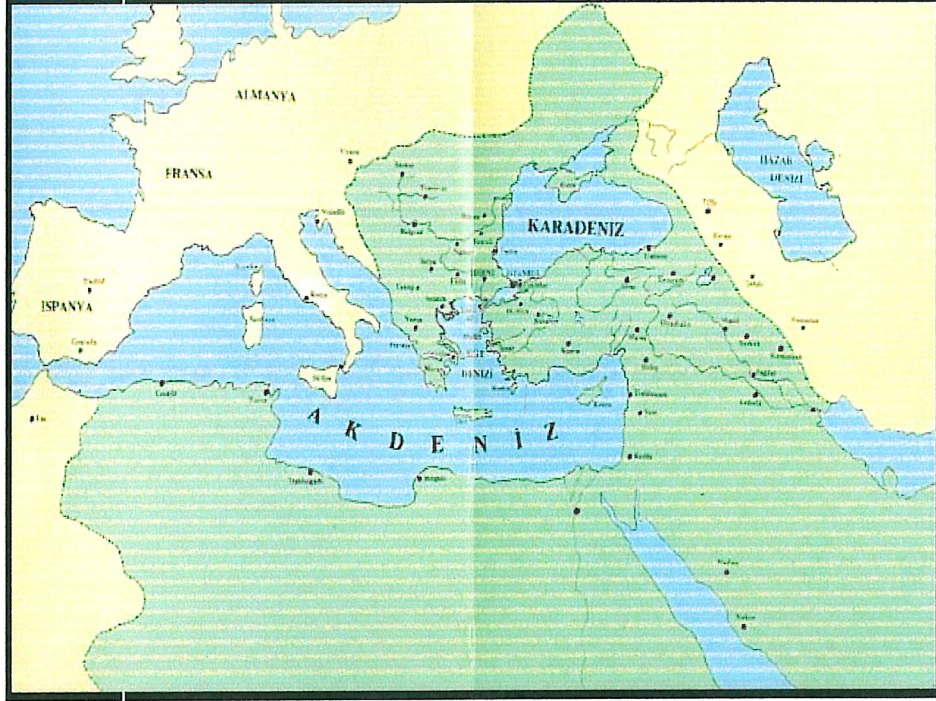
4 Kurat, Akdes Nimet, *Türkiye ve Rusya 1798-1919*, Ankara, 1970, ss. 2 – 3.

1453'te İstanbul, 1484'te ise Karadeniz bütünüyle Osmanlı egemenliği altına girmiştir. Böylelikle Boğazlar'dan geçiş ile artık bir iç deniz olan Karadeniz'deki ulaşımına ait kararlar Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktadır⁵. Osmanlılar kapitülasyonlarla, 1535 yılında Fransızlara; 1579'da İngilizlere, son olarak da 1598'de Hollandalılara ticaret gemilerine boğazlardan serbestçe geçme olanağı tanıyan ayrıcalıklar vermiş, Boğazlar'ın ve Karadeniz'in bütün yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapalılığı ise 1774 yılında kadar devam etmiştir⁶.

5. İnan, Yüksel, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Turhan Kitabevi, Ankara, 1995, s.

6. 5 Meray, Seha L., "Devletler Hukukuna Giriş", C.I, A.Ü.S.B.F. Yayınları , Ankara, 1968, s. 428.

2.3 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan Londra Sözleşmesi'ne Kadar Olan Dönem



Harita 8. 1566 yılında Osmanlı İmparatorluğu Sınırlarını Gösteren Harita

Kaynak: Osmanlı Web Sitesi (2008) “Albüm”,
<http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/10harita.html>

Osmanlı Devleti 1453 yılında İstanbul'un fethini takiben Karadeniz çevresini kendi hâkimiyetine almıştı. Karadeniz çevresinin tamamen fethedilmesiyle İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde tek Taraflı egemenlik hakkını kullanmaya başlamış oldu. Boğazların tek taraflı egemenliğini Osmanlı Devleti XIX. yüzyıl başlarına kadar devam ettirmiştir. 1809'da İngiltere ile Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması ile bu dönem son bulmuştur. 1809 Kale-i Sultaniye Antlaşmasıyla Boğazlardan geçiş ikili antlaşmalarla düzenlenmeye başlamıştır, 1841 Londra Boğazlar sözleşmesi ile de boğazlar uluslararası himaye dönemine girmiştir.

Osmanlı Devleti İstanbul'un fethinden sonra, Karadeniz çevresinde başlattığı fetihler ile özellikle Kırım'ın fethiyle bu deniz bir “ Türk Gölü” haline gelmişti. Karadeniz 'in tamamen Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisinde kalması, Boğazlarda da Osmanlı hâkimiyetinin tek taraflı olarak kullanılmasını sağlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Boğazlardaki hakimiyetini tek taraflı olarak kullanması "Boğazların Kapalılığı İlkesi" olarak zikredilmektedir. Bu ilke "imparatorluğun kadim kaidesi olarak da anılır⁷. Fakat bu katı kural bazı devletlere verilen ayrıcalıklar ile yumuşadığı da görülmüştür. Osmanlı Devleti, Venedik'e (1454), Fransa'ya (1535) İngiltere'ye (1579) ve Hollanda'ya(1598) farklı tarihlerde bu kapitülasyonlar ile çeşitli imtiyazlar vermiştir⁸. Bu Avrupa devletlerine verilen Osmanlı Devleti'nin yabancı, devletlere verdiği tek taraflı bir uygulamadır. Verilen bu imtiyazlar yine Osmanlı Devleti'nin kendi uhdesinde olduğu için "kapalılık ilkesine" gölge düşürmemiştir. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki bu üstünlüğü XVIII. yüzyıla kadar devam edecektir XVIII. gelindiğinde Karadeniz'de Osmanlı Devletine rakip bir devlet çıkacaktır; Rusya.

Karadeniz Rus ticareti açısından bir çıkış kapısı idi. Çünkü Avrupa'nın en uzun akarsularından biri olan Volga, Petersburg'dan Hazar Denizine doğru akmakta ve Karadeniz'e dökülen Don akarsuyuna bir noktada 70 kilometre yaklaşmaktadır. Ayrıca Rusya için yalnız Karadeniz'i buz tutmadığı dikkate alınrsa, bu denizin Rusya için önem, daha iyi, anlaşılacaktır⁹. Rus idarecileri Osmanlı Devleti'nin zayıflamaya başladığını daha I Petro(1689-1725) zamanından itibaren II.Katarina(1762-1796) ile birlikte Osmanlı Devleti'nin bu zayıflığından istifade ederek, büyük emellerine ulaşacaklarına kanaat getirmişlerdi ilk önce "*Karadeniz'e inmek*" ve "*Kırım'ı ilhak etmek*" daha sonra Boğazlar ve İstanbul'u ve Ege denizindeki adaları ele geçirerek, sözde bir Grek Devleti kurmak suretiyle, büyük emellerine ulaşacaklar ve böylece Osmanlı Devleti'ni ortadan kaldırarak "*Türk meselesini*" halletmiş olacaklardı¹⁰.

7. Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara, 1986, s.7

8. Rifat Ucarol, *Siyasi Tarih (1789 - 1994)*, İstanbul 1995 s.184.

9. Oral Sander, *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü*, Ankara. 1993, s.130,1301..

10.Kurat. *a.g.e.*, s.22.

2.3.1. Küçük Kaynarca Antlaşması ve Boğazlar

1769 1774 savaşıyla Ruslar, "Güneye inme" siyasetlerinde önemli adımlar atarak, savaş sonunda imzalanan "Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla" da başarılarını siyaseten kabul ettirmiş oldular. 1770 ilkbaharında büyük bir Rus donanması. Kont Orlov'un kumandasında Akdeniz'e gelerek, Ege denizine doğru ilerlemeye başladı. Rus donanmasının Ak Deniz'e gelmesi tamamıyla İngiltere hükümetinin tasvibi ve hatta yardımıyla olmuştu. İngiltere bu sıralarda Rusya'yı destekliyor ve Rusların Osmanlı Devletine karşı kazanacağı bir zaferden menfaat bekliyordu. Bu gaye ile Karadeniz'e güneye inemeyen Rus donanması. Baltık denizinden hareketle İngiltere yardımıyla Akdeniz'e ulaştı. İngiltere ve Rusya'nın bu yardımlaşmasının istihbaratını almış olan Fransa, akabinde Babıâli'yi gerekli tedbirler, alması için uyardı¹¹. Bunun üzerine İstanbul'da yapılan tartışmalardan, sonra gerekli tedbirler düşünülmeğe başlanmıştı. Fakat bunun yanında böyle bir harekete pek ihtimal vermeyenler bile çıkmıştı.¹² Bu tarihlerde bazı devlet adamları Rusların Baltık'tan Akdeniz'e donanma göndermesinin zor olduğu görüşündeydiler¹³. Rusların bu harekâtının asıl amacı, Çanakkale Boğazının kapatılarak bazı adaların işgali ve Mora'da başlayan isyanın Selanik'e kadar genişletilmesi idi¹⁴. Rusların bu harekâtı Osmanlı kuvvetleri tarafından püskürtüldü. Fakat 7 Temmuz 1770 günü Rus savaş gemileri Çeşme körfezinde Osmanlı donanmasını ani bir baskınla yaktılar¹⁵. Artık Ege denizinde bir Osmanlı donanması kalmadığından, Rusların

11. Kurat. *a.g.e.*, s.26.

12. Mücteba İlgürel, "III. Mustafa", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C.XI, İstanbul 1989, s. 160.

13. Tanınmış Osmanlı devlet adamlarından Ahmet Resmi Efendi, On sekizinci yüzyıl devletler arası ilişkilere dair kaleme aldığı ve Sadrazam Muhsin-zade Mehmet Paşa'ya takdim ettiği makalesinde Rusların Baltık'tan dolaşarak Akdeniz'e kadar, gelmesini aşağıdaki görüşüyle değerlendirmektedir: "Akdeniz'de donanma bulundurmak, Rusya devletinin coğrafi konumuna ters olmakla devamlı olarak bu donanmayı teçhiz ve beslemekle karşılaşılacak zorluklar en sonunda donanma askeri arasında yaratacağı yılmınlıkla çekilip gitmeye ya da bir fırtınaya yakalanıp yok olmaya yol açacağı hiç kuşkusuzdur. Gerçekte Akdeniz Rus topraklarından gayet uzak olmakla bunun sürdürülmesinin mümkün olmayacağı bellidir." ismet Parmaksızoğlu, "Bir Türk Diplomatının On sekizinci Yüzyıl Sonunda Devletler Arası İlişkilere Dair Görüşleri". *Belleten* . S.186, (Nisan 1983), s.534.

14. İlgürel, *a.g.e.*, s. 161.

15. Kural, *a.g.e.*, s.26

Çanakkale Boğazını zorlayıp İstanbul'a dahi hücum etmeleri mümkündür. Fakat Osmanlı ordusunda bulunan Baron de Tott tarafından Çanakkale Boğazının süratle tahkim edilmesi üzerine, Rus savaş gemileri Boğazı zorlamaya cesaret edemediler¹⁶. 17 Temmuz 1774 tarihinde Rus generali Repnin ve Osmanlı devlet adamlarından Ahmet Resmi ve Reisülküttab İbrahim Münih efendiler tarafından görüşülen antlaşma; 28 madde olarak imza olundu. Bu antlaşmayla Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki hâkimiyeti tehlikeye girmiş ve bu denizde kendisine bir rakip çıkmıştı. Anlaşmanın 11. Maddesi Boğazlar açısından son derece önemlidir:

"...iki devlete müteallik gemi ve tüccar sefainine bigayr-i mümaneatin serbestiyet üzere geşt ve gûzar eylemeleri akd ve temhid olunub ve iskelelerine ve her mahalle mutlaka şair devletlerin icra ittikleri ticaretlerinde kamyab oldukları vech üzere işbu Rusya gemileri tüccar şefayinine dahi Devlet-i Aliye'm canibinden ruhsat virile Karadeniz'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Karadeniz'e murur ve amme-i sevhil ve kıyılarının limanlarından maruzzikir deryalar ittisalinde olan memer ve boğazlarında meks ideler ve işbu maddeye dair balada izah olunduğu üzere Devlet-i Aliye¹ miin memalikinden emr-i ticarete dair biaynihi Françe ve ingiltere misillü ola...¹⁷

Yukarıdaki Küçük Kaynarca antlaşmasının 11. Maddesi ile Rusya'nın Osmanlı ülkesinde tam bir ticaret yapma serbestliği ile daha önce Fransa ve İngiltere gibi devletlere verilen kapitülasyonların aynını elde etmiş oldu¹⁸. Küçük Kaynarca Antlaşmasına göre Kırım Hanlığıyla Kuban ve Bucak Tatarları siyaseten müstakil olup ancak dini işlerinde Hilafet makamına bağlı olacaklardı¹⁹. Bu suretle Kırım Hanlığı Osmanlı hâkimiyet ve himayesinden ayrılarak Rusya'nın eline düşmüş oluyordu. Diğer bir deyişle Kırım Hanlığının "istiklali" nin tanınması buranın Rusya'ya ilhakı yolunda atılmış ilk adımdan başka bir şey değildi²⁰. Rusya'nın Karadeniz kıyılarına ulaşması bir

16. İlgürel, *a.g.e.*, s. 162

17. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, C.I, Ankara, 1953, s. 125

18 . Rifat Uçarol, "Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1839'a kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C.XI, İstanbul 1989, s. 181.

19. İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.İV, İstanbul 1972, s.58.

20. Kurat, *a.g.e.*, s.28.

süre sonra Kırım'a yerleşmesi, Karadeniz'in Osmanlı'nın bir iç deniz durumunu sona erdirmiştir. Ancak bu antlaşmayla, Karadeniz artık fiilen bir Türk gölü olmaktan çıkmıştır. Fakat bunun neticesi hukuken bir serbest deniz haline gelmesi olmamıştır²¹. Boğazlar statüsünün başka bir devletle antlaşma yolu ile değiştirilmesi anlamına almamak gerekir. Çünkü Rusya'nın Küçük Kaynarca ile sağladığı daha önce Fransa, İngiltere ve Hollanda'ya verilmiş olduğu gibi sadece ticaret gemilerini geçirme hakkıydı. Boğazların ve Karadeniz'in kapalılığı ilkesi, bu tarihten itibaren de varlığını korumakta devam etmiştir²².

1774 yılından itibaren Karadeniz, Osmanlı Devleti için tehlikeli ve baskı kaynağı haline gelmiştir. Ruslar Karadeniz'in bütün kuzey sahillerinin pek yakında ellerine geçeceğinden emin oldukları gibi, Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçmelerini sağlamak maksadıyla antlaşmanın 11. Maddesine koydurmuşlardı. Fakat Rus savaş gemilerinin Karadeniz'den Akdeniz'e çıkmasını Osmanlı Devleti kesinkes ret etti. Babıâli Karadeniz'i bütün yabancı gemilere kapalı tutmağa devam etmiştir. Yabancı devletler mallarını Türk gemileriyle naklettirmek suretiyle Karadeniz'de ticaretlerini devam ettirmişlerdir²³. İngiliz, Fransız ve diğer devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'e girmeleri müsaade edilmediğinden, Babıâli Rusya karşısında bu hususta direnebildi²⁴. Böylece Boğazlar Küçük Kaynarca'da Rusya bakımından halledilmiş olmadı. Rusya Küçük Kaynarca Antlaşmasından sonra, bir taraftan deniz yoluyla İstanbul Boğazını zorlamasının hazırlıklarına girerken, diğer taraftan da Kırım'dan Balkanlara ve Kafkaslara doğru yayılmanın çarelerini aramaya başlamıştır. Karadeniz'in Küçük Kaynarca Antlaşmasından sonra durumu değişmeye başladı. Rusların, Boğazları tehdit etmeye başlamasıyla "*Boğazlar Meselesi*"nin açıkça ortaya çıkmasıyla birlikte diğer büyük Avrupalı devletlerini de kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı-Rus rekabetinin içine çekmeye başladılar. Bu da Karadeniz ve çevresiyle birlikte. Osmanlı Devletinin tamamını devletlerarası rekabetin konusu haline

21. Mahmut R. Belik, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, İstanbul, 1962, s.7.

22. Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih*, İstanbul 1995, s. 184.

23. Belik, *a.g.e.*, s. 7-8.

24. Kurat, *a.g.e.*,s31.

getirmiş, aynı zamanda iç ve dış siyasetin de önemli gelişmelere yol açan, dikkatle göz önünde tutulması gereken bir diğer sebep olmuştur²⁵.

Ruslar, 1777'de II. Katarina'ya yaverlik etmiş olan Şahin Giray'ı Kırım'a han olarak atamaya muvaffak oldular. Osmanlı Devleti bunu protesto ederek hemen akabinde Babıali'de III. Selini Giray'ı Kırım'a han tayin etti. Fakat 1778'de Rus ordusu Kırım'a girdi fakat bir netice alamamıştır²⁶. Durum böyle olunca Babıali ile Rusya arasında Küçük Kaynarca'yı açıklayan ve teyid eden bir antlaşma imzalandı. Netice de 10/21 Mart 1779'da Aynalıkavak Tenkihnamesi imzalanmasıyla Ruslar yeni bir diplomatik zafer kazanmış oldular²⁷. Aynalıkavak Tenkihnamesi ile Kırım müstakil olacak, Babıali de Şahin Giray'ın hanlığını tasdik edecekti. Küçük Kaynarca antlaşmasının 3. Maddesinin de daha açık bir hale geldiği Aynalı Kavak'ta. Kırım'ın iç işlerine ve istiklallerine her iki devletin müdahale etmeyeceği teyid edilmiş, Osmanlı padişahı Kırım hanını Halife olarak -yalnız dini bir merasimden ibaret olarak- tasdik edecekti²⁸. Böylece Ruslar, Memleketeyn (Eflak-Boğdan) üzerindeki aşırı isteklerinden vazgeçmiş gibi görünerek asıl hedefleri olan Kırım meselesini istedikleri gibi kabul ettirmiş oldular²⁹.

Rusya, Aynalıkavak'tan sonra Avrupa'daki siyasi durumdan faydalanarak Kırım'ı tamamen halletmek için harekete geçti. Kırım'ı işgal etmesine yol açtı. Rusya Kırım'ı bir vilayeti haline döndürdü ve bir beyanname ile işgalin gerekçesini ilan etmeye çalıştılar (1783)³⁰. Böylece Rusya 1768-1774 savaşıyla Osmanlı Devleti'ne tarihinin en ağır antlaşmasını imzalatarak adım adım giriştiği Karadeniz'e inme hedefine ulaşmış oldu. Artık Rusya'nın bundan böyle önünde yalnızca Boğazlar ve Boğazlar üzerinden Akdeniz'e inmek kalmıştı. Rusların Kırım'ı ilhak etmesi Müslüman halk üzerinde derin

25. Uçarol., *a.j.e.*, C.XI, s. 180.

26. İlgürel, *a.g.e.*, s. 169.

27. Kurat, *a.g.e.*, s.32.

28. İlgürel, *a.g.e.*, C.XI, s. 170; Danişmend, *a.ş.e.*, C.IV, s.61.

29. Danişmend, *a.g.e.*, C.IV, s.61.

30. İlgürel, *a.g.e.*, C.XI s. 170

bir üzüntüye sebep olmuştu. Diğer taraftan Rusya Avrupa'daki emellerini gerçekleştirmek isteyen Avusturya ile anlaşarak Osmanlı Devleti'ne ikinci bir darbe indirmek istiyorlardı.

II. Katarına ve Avusturya imparatoru II. Joseph 1780 de bir görüşme yaptılar. Yapılan bu görüşmede ortak bir proje hazırladılar. Bu projeye göre Osmanlı Devleti'ni tamamen paylaşmaktı. Çıkacak bir savaşta Osmanlı Devleti'ni yenecek olurlarsa, İstanbul'a kadar olan yerleri ele geçirecekler hatta Bizans İmparatorluğu yeniden kurulacak ve başına Katarina'nın oğlu Konstantin getirilecekti.³¹ Osmanlı Devleti Avusturya ve Rusya ile 1787-1791 ve 1792 tarihlerinde savaşmak zorunda kaldı. Bu savaşlar sırasında Prusya ve İsveç ile savunma ittifakı yaparak Avrupa diplomasisine ve ittifaklar dönemine girmiş oluyordu³².

Neticede Osmanlı Devleti 4 Ağustos 1791 de Avusturya ile Zıştovi Barış Antlaşmasını, 18 Ağustos. 1791 tarihinde Rusya ile Kalas mütarekesi yapılmış ve ardından da 10 Ocak 1792'de Yaş Barış Antlaşması imzalamıştır. Bu barış antlaşmasıyla Osmanlı Devleti Kırım'ı geri alamamışsa da Rusların Türkiye'yi taksim projesi suya düşmüş, Memleketeyn ve Besarabya hedeflerine ulaşamamışlardır³³. Osmanlı Devleti Kırım'ı tekrar ele geçiremediği gibi sınırlarını Aksu (Buğ) nehrinden Dinyester nehrine kadar geriye kaydırarak Özi ve arazisini Rusya'ya bırakmak zorunda kalıyordu. Ruslar ele geçirdikleri bu arazi kıyısında ileride Karadeniz'de deniz kuvvetlerinin merkezi olacak olan Odessa limanını inşa edeceklerdir³⁴ Yapılan bu savaşlar neticesinde Babiali bundan böyle kuvvetinin azaldığını anlamış ve tarihlerinde ilk defa olarak Avrupalı Hıristiyan devletlerin yardımını arama ihtiyacı duymuştur. Bu da, onu Avrupa devletleri arasındaki ilişkilerden yararlanma siyasetine yöneltmiştir³⁵. 1789'da Fransız İhtilalinin patlak vermesinden sonra Avrupa'da büyük siyasi gelişmeler

31. Uçarol. A.g.e., C.XI,s.222

32. Uçarol, a.g.e., C. XI, s. 239

33. Danişmend, a.g.e., C. IV, s. 72; Antlaşma maddeleri için bkz. Erim, a.g.e., C. I, s. 18 1-194.

34. Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", *Osmanlı Devleti Tarihi*, C.I,İstanbul,1999, s. 72

35.Uçarol a.g.e. C.XI, s. 245

yaşandı. Fransa'nın başına geçen Napolyon, en büyük rakibi olarak gördüğü İngiltere'yi Akdeniz'de bertaraf etmek için 1798'de Mısır'ı işgal etmiş, bu da Osmanlı-İngiliz ve Osmanlı-Fransız ilişkilerinde bir dönüm noktası olmuştur.

2.3.2. Mısır Meselesi ve Boğazlar

Mısır, Fransa için büyük önem arz etmektedir. Çünkü İngiltere'nin önünü burada kesecek Doğu Akdeniz'de hakim konuma gelecek, dolayısıyla Hindistan yolunu denetim altına almış olacaktır. Bu konu hakkında Fransa Dışişleri bakanı Talleyran hükümetine şöyle bir rapor sunmaktadır: "*Mısır, gerek ~"Hindistan, gerek diğer yerlerin ticareti bakımından bize sınırsız yararlar sunmaktadır. Girit ve Limni adaları ise bize, Ege Denizi'ne ve Çanakkale Boğazına egemenlik sağlar.*"³⁶ Böylece Fransa, okyanuslarda İngiltere'ye kaptırılan üstünlüğü Akdeniz'i ele geçirerek bir kara devleti olmaktan kurtulacaktı. Fransa'nın Mısır'ı işgal etmesi karşısında zor durumda kalan Osmanlı Devleti, kendisine müttefik aramaya başladı. Bu arada Fransa'ya karşı Avrupa'da oluşan "koalisyon" müttefik bulması oldu. Böylece Fransa'ya karşı Osmanlı-Rus (3 Ocak 1799), Osmanlı-İngiliz (5 Ocak 1799) ve 21 Ocak 1799'da birer ittifak antlaşması yapıldı³⁷. Osmanlı Devleti'nin yaptığı bu ittifaklardan özellikle Rusya ile yaptığı ittifak ayrı bir önem arz etmektedir. Çünkü Mısır işgali karşısında Rusya ile ittifak yapmasıyla bu devlet yıllardır hedeflediği Boğazlara ulaşma isteğini Babiâli'nin izniyle elde etmiş oluyordu.

Böylece Rus donanması ilk defa boğazlardan geçerek Akdeniz'e imkânı bulmuştur. Rusların elde ettikleri bu imkânı daha sonra devamlı bir hak haline getirmek istemeleri sonraki yıllarda "Boğazlar Meselesi" olarak gündeme oturtacak ve bu antlaşma ile Osmanlı Devleti o güne kadar hukuken bir Türk denizi sayılan Karadeniz'de Rusya'nın varlığını ilk defa ilk defa hukuken ve resmen kabul ediyordu. Her ne kadar Rusların bu durumu geçici bir izne ve antlaşma "şartlarına" bağlı ise de, Ruslar, Osmanlı Devleti'nin zor durumlarından ve güçsüzlüğünden yararlanarak,

36. Uçarol a.g.e. C.XI. s.264

37. Beydilli a.g.e. C.I. s. 77 Antlaşma maddeleri için bkz., Erim, a.g.e. C.I. S.194

Boğazlardan geçebileceğini anlamış oldular. Böylece "Boğazlar Meselesi", tarih sahnesine çıkacak ve ilk defa devletlerarası bir antlaşmada yer alacak, aynı zamanda devletlerarası siyasetin konulan arasına girmiş oldu³⁸. 1798'de Napolyon 'un Mısır'ı işgal etmesiyle Avrupa'da birçok meselenin yanında bir de Akdeniz problemi çıkmış oldu. Fakat Fransa'nın Mısır seferi ile Akdeniz'i tamamen kendi hakimiyeti altına alma teşebbüsü başarısızlıkla sonuçlanırken, İngiltere ve Rusya önemli menfaatler sağlamış oldular Özellikle İngiltere Doğu'daki topraklara karşı bir tehlike olarak ortaya çıkan Fransa'yı bertaraf etmekle birlikte Akdeniz'de Cebelüttarik' tan sonra Malta'ya yerleşerek strateji bakımından önemli bir konum elde etmiş oldu³⁹. Rusya Osmanlı Devleti ile yaptığı intifak ile Boğazlardan geçmiş ve. Osmanlı Devleti'nin uzun süreden beri uyguladığı "Boğazların kapalılığı" ilkesinden ilk ödünü almaya muvaffak olmuştur. Hatta ağır Rus baskısı altında, 23 Eylül 1805 yılında imzalanan ikinci bir ittifakla, Rusya'ya verilmiş ödün genişletilecek ve bu devlete yedi adada bulunan askerleriyle ikmal bağlantısını sağlamak için, barış zamanında da Boğazlardan geçiş hakkı tanınacaktır⁴⁰. Rusların boğazlar üzerinde. elde ettiği bu başarı en çok İngiltere'yi ilgilendirmiştir. Çünkü Boğazlar Hindistan yolunun güvenliği açısından son derece önemli olması, İngiltere'yi bu tarihten sonra Boğazların kapalılığı ilkesine bağlanarak, bu durumu uluslararası bir yükümlülük haline getirmeye itmiştir⁴¹.

Mısır meselesinin hallinden sonra Osmanlı Devleti'nin müttefikleri ile arası bozulmaya başladı. İngiltere'nin Mısır'a yerleşmek istemesi, Ruslar'ın. Fransızlardan alınan eski Yedi Adaları, Ege adaları ve Mora'daki Hıristiyan halkı Babiâli'ye karşı kışkırtmalarıyla birlikte, Boğazlardan geçiş haklarını kalıcı bir statüye sokmak istemesi, Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya yanaşarak bir an önce barış yapmasını gerekli kılmaktaydı⁴². Bunun üzerine Osmanlı Devleti ile Fransa arasında 25 Haziran 1802'de _ Paris antlaşması imza edildi. Hatta Fransız ticaret gemilerinin Karadeniz'e geçmelerine

38. Uçarol a.g.e. C.XI. s.289; Beydilli a.g.e. s.77 Karal, a.g.e. C.V, s.33-35

39. Karal a.g.e C.V, s.42

40. Sander, a.g.e. s.170

41. Sander a.g.e. s.171

42. Beydilli a.g.e. s.78

dahi izin verildi. Bu vesileyle aynı hak İngiliz gemilerine de verilmiştir⁴³

Avrupa'da bir tarafta kendisini "İmparator" ilan eden Napolyon, diğer tarafta ona karşı kurulan Avusturya, İngiltere, Rusya ve İsveç'ten oluşan "Üçüncü Koalisyon" büyük bir mücadele içine girmişti. Bu mücadele esnasında Osmanlı Devleti'nin de rahat bırakılmayacağı açıktı. Ruslar, 1798'de imzalanan ittifakın yenilenmesini ve buna birçok maddeler ilave edilmesini istemeye başladılar. Bu maddeler Hıristiyan halkın himayesi ve Boğazlardan Rus savaş gemilerinin geçmesi idi. Birinci maddeyi Babiâli kendisini küçültücü bir duruma iteceği için kesin olarak ret etti. Ruslar da bu hususta ısrar edilirse Babiâli'nin Fransa tarafına döneceğini göz önünde tutarak, bu konuda ısrar etmediler. Fakat Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçiş hakkı kabul edildi. Böylece 23 Eylül 1805'te daha önce ki Osmanlı-Rus ittifakı yenilenmiş oldu⁴⁴. Bu antlaşmaya rağmen Osmanlı Devleti Rus tehlikesinin kalktığına inanmamıştı. Yaptığı ittifakı da Rusya'ya karşı tek başına duramayacağını bildiği için imzalamak zorunda kalmıştı. Bu arada Fransa'nın Avusturya ve Rusya ordularına karşı kesin zafer kazanması, Osmanlı Devleti'ni Fransa'ya yönelik sempatisinin artmasına sebep oldu. Fransa'nın bu başarısı karşısında Babiâli, Napolyon'un imparatorluğunun tanınmasına karar verdi. Öte yandan Osmanlı ve Fransız yakınlaşması Rusya ve İngiltere'yi kaygılandırmıştı. Fransız elçisi İstanbul'a gelince Babiâli'den Rus taraftan olarak kabul edilen Eflak ve Boğdan beylerinin azlını ve Boğazların Rus gemilerine kapatılmasını istedi. Osmanlı Devleti de Elçinin bu isteklerini Rusya ile yaptığı ittifaka rağmen kabul etti. Osmanlı Devleti'nin aldığı bu karar karşısında Rusya hemen bir ultiatom ile protesto etti. İngiltere, Rusya'nın tarafını tutarak, Fransa'ya karşı yeni bir ittifakın kurulmuş olduğunu ve bu sefer Fransa'nın kesin olarak mağlup edileceğini ileri sürerek, Babiâli'nin dikkatini çekti⁴⁵.

Osmanlı Devleti durumun tehlikeli bir hal alması üzerine Eflak ve Boğdan beylerini tekrar yerlerine iade etti ise de Rusya verdiği ultiatomun neticesini

43. Kurat, a.g.e. ,s.48; Danişmend, a.g.e. C.IV. s.80

44. Kurat, a.g.e., s.49

45. Karal, a.g.e. C.V., s.50-51

beklemeden savaş kararı alarak Osmanlı topraklarına girdi. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin Fransa ile ilişkilerini kesmesini, Türk donanmasını ve Çanakkale istihkâmlarının kendisine teslim edilmesini, Eflak ve Boğdan'ın Rusya'ya bırakılmasını istiyordu. Osmanlı devleti Rusya'nın barışı bozduğunu ileri sürerek savaşmaktan çekinmeyeceğini bildirdi⁴⁶

2.3.3. Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması ve Boğazlar

1774'te Rusya ile imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesi ile ticaret gemilerine boğazlardan serbestçe geçiş hakkı tanınmıştır. Bu Osmanlı İmparatorluğu'nun yabancı bir devletin ticaret gemilerine Boğazlar'dan serbest geçiş hakkı tanıdığı ilk uluslararası antlaşma olmuştur.

1798'de Napolyon'un Mısır Seferi esnasında Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında "İstanbul Antlaşması" yapılmış, bu antlaşmanın 2. ve 4. maddelerine göre Karadeniz bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapanırken yalnızca Rus savaş gemilerine Boğazlar'dan serbest geçiş hakkı veriliyordu. 1805'te yine Rusya ile imzalanan "İttifak Antlaşması"nın gizli maddeleri ile Karadeniz'in statüsü ve Boğazlar'dan geçiş durumu teyit edilmiştir⁴⁷.

Söz konusu hamleler toprak bütünlüğünü tehlikede duyumsayan Osmanlı İmparatorluğu'nun Fransa'ya karşı Rusya ile işbirliğini yeğlemekte oluşunun göstergesi olmuştur. Bu hamleler ile Rus donanması tarihte ilk kez, İstanbul Antlaşması'na dayanarak, Boğazlar'dan serbestçe geçiş hakkı kazanmıştır. Ne var ki 1809'da söz konusu uluslararası dengeler Osmanlı İmparatorluğu aleyhine bir kez daha değişmiş ve Boğazlar ile Karadeniz'deki mutlak Osmanlı İmparatorluğu egemenliği ve düzenleme yetkisi Kale-i Sultaniye Antlaşması ile son bulmuştur⁴⁸. Rusya'nın Fransa ile imzaladığı Tilsit Barış Antlaşması'nın (1807) ardından, Rus Çarı ile Napolyon arasında 1808 'de Erfurt görüşmeleri yapıldı.

46. Karal, a.g.e., C.V., s.52

47 .Meray, age., s. 429.

48. Erim, Nihat, "Devletler Arası Hukuk Ve Siyasi Tarih Metinleri", C. I, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, I

Söz konusu görüşmelerde Ruslar, İstanbul'u ve Boğazlar'ı istediklerini belirtmişti. Rusya'nın isteğinin pazarlık konusu yapılmasının duyulması üzerine Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ile Balkanlarda başlayan savaşa devam edebilmek için, 5 Ocak 1809 tarihinde İngiltere ile "Kale-i Sultaniye Antlaşması"nı imzalamıştır⁴⁹. Bu antlaşmanın 11. maddesi ile Osmanlı İmparatorluğu barış zamanında Boğazları hiçbir yabancı devletin savaş gemisine açmama güvencesi vermiş, böylelikle Boğazlar'ın barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı, giderek bir uluslararası yükümlülüğe dönüşmüştür

Bu antlaşmaya göre İngilizler ellerinde bulunan Osmanlı kalelerinin ve Osmanlılar da el koydukları İngiliz gemileriyle mallarının iadesini kabul etmiş, kapitülasyonların devamı ve her iki taraftan tayin edilecek konsolosların aynı hukuku haiz olması kararlaştırılmıştır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından savaş gemilerinin geçmesi, eskiden olduğu gibi, yasak olacaktı. Bu hususta, Osmanlı Devleti'nin öteden beri uyguladığı kural, bundan böyle de uygulanacaktı. Buna, barış zamanında bütün devletler ile İngiltere'de uyacaktı. Aynı tarihte kabul edilen dört maddelik gizli ittifaka göre de Fransa Osmanlı Devleti'ne saldıracak olursa İngiliz donanması Karadeniz'e kadar Osmanlı sahillerini koruyacak, silah ve mühimmat verecekti⁵⁰.

Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Anlaşmasıyla, Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili olarak Osmanlı Devleti'nin mutlak egemenliği ve tek başına düzenleme yetkisi son bulmuştur. Bu anlaşma ile birlikte Boğazların hukuksal rejimi Osmanlı Devleti'nin tek taraflı işlemleriyle değil, iki taraflı antlaşmalarla düzenlenmeğe başlanmıştır⁵¹. Böylelikle Osmanlı Devleti ile Rusya arasında konu olan Boğazlar meselesi, İngiltere'nin bu teşebbüsü ile devletlerarası bir nitelik almış oldu. Osmanlı Devleti'nin bir ulusal hukuk kuralı olan Boğazların barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı rejimi, bu anlaşmayla birlikte, ilk kez olarak, uluslararası bir yükümlülük şekline dönüşmüş oluyordu⁵². Gerçi, bu antlaşmada Boğazların

49. Erim, Nihat, a.g.e., ss. 235 – 239/53, ss. 234 – 235.

50. Danişmend. a.g.e. C.IV, s.99, Uçarol, a.g.e. C.XI., s.321

51. İnan, a.g.e. ,s.9

52. Uçarol, a.g.e. C.XI. s.321; İnan, a.g.e., s.10; Belik a.g.e., s.9

kapalılığı kuralına, bütün devletlerin uyacağı belirtiliyorsa da buna uymayı o anlık kabul edenler, Sadece antlaşmada imzaları bulunan iki devletti. Ne var ki, İngiltere bu tarihten itibaren bu kuralı diğer devletlere de kabul ettirmek için çalışacaktır. Amacı, Rusya'nın "güneye inmesi"ni önlemek için, Boğazların kapatılmasını bir Avrupa meselesi haline getirmektir. Böylece, Kale-i Sultaniye Antlaşması üzerinde İngiliz-Rus rekabeti ilk defa su yüzüne çıkmış oldu⁵³.

1815 tarihte düzenlenen Viyana Kongresinde batılı büyük devletler *aldıkları kararlar* Avrupa'nın neresinde olursa olsun, düzene karşı ortaya çıkan ayaklanmaları bastırmayı ve bu yolda başka ülkelerin işlerine karışmayı görev edinmişlerdi. Fakat 1821'de başlayan Yunan ayaklanması aldıkları bu kararı ilk olarak Fransa ve Rusya bozdular. Daha sonra İngiltere de Yunan ayaklanmasını desteklemeye başladı. İngiltere nasılsa bağımsızlığını kazanacakmış gibi görünen Grek yarımadasının ve dolayısıyla Doğu Akdeniz'in Rus etkisi altına düşmesini engellemek ve belki de ileride kendisine bir müttefik kazanmayı düşünüyordu. Aynı duyguları da Fransa içinde sayabiliriz. Doğu Akdeniz'de İngiltere gibi stratejik çıkarları ve ticari menfaatleri vardı. Üstelik Fransa yönetimi Grek sempatisi üzerine kurulu dış politikayı takip ediyordu⁵⁴. Babiâli isyanın bastırıldığı bir sırada yabancı bir müdahaleye vesile olmamak için Rusya ile görüşmelere başladı. Bu görüşmeler neticesinde Akkerman anlaşması imzalandı (7 Ekim 1826)⁵⁵. Anlaşmayla Eflak ve Buğdan beylerinin İstanbul değil mahalli meclisler tarafından tayin edilmesi, Rusya'nın izni olmadan azledilmemeleri ve Osmanlı Limanlarında Rus gemilerine bazı ticari imtiyazları tanınması⁵⁶ bu antlaşmayla kabul edilmiş oldu. Bu arada Rusya'nın Doğu Akdeniz'de kuvvetlenmesi İngiltere'nin işine gelmedi. Mora ve Girit valilikleri verilen Mehmet Ali Paşanın bile kuvvetli bir şekilde Doğu Akdeniz'de yerleşmesi İngiliz çıkarlarına ters geliyordu, İngiltere için bölgede Rusya ve Mehmet Ali Paşa yerine zayıf bir Osmanlı Devleti ve küçük bir Yunanistan işlerine daha uygun gelebilirdi.

53. Uçarol, a.g.e. C.XI. s.322

54. Sander, a.g.e. s. 174

55. Karal, a.g.e. C.V. s.116-117.

56. Danişmend, a.g.e. C.IV, s.112 ; Karal, a.g.e. C.V. s.116

Toprak kazanma arzusuyla Balkanlar'daki Ortodoks Hıristiyan halkları Osmanlı İmparatorluğu'na karşı kıskırtan Rusya'nın da etkisi ile Yunanistan özerkliğini ilan etti. Buna Osmanlı İmparatorluğu karşı çıkınca 1827'de Osmanlı Donanması Navarin'de Britanya, Fransa ve Rusya tarafından oluşturulan ittifak donanması tarafından yakılmıştır⁵⁷. Ruslar 1829'da Edirne'yi işgal ettiler, bunun üzerine Osmanlı İmparatorluğu barışa razı olmuştur. 14 Eylül 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu, imparatorlukla barış hâlinde bulunan tüm devletlerin ticaret gemilerine Boğazlar'ı açma taahhüdü veriyor. Bu antlaşma Boğazlar'ın barış zamanında tüm yabancı ticari filolara açık olduğunu belirten ilk uluslararası antlaşmadır⁵⁸.

Savaş sonunda imzalanan "Edirne Anlaşması" ve Rus ticaret gemilerinin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişlerine ve taşıdıkları eşyaya hiçbir şekilde müdahale edilmeyeceği belirtilmiştir⁵⁹. Bu anlaşma ile Babıali barış halinde bulunan bütün devletlerin ticaret gemilerine Boğazları açmayı taahhüt ediyor ve böylece boğazların ticaret gemilerine de kapalı olduğuna dair ulusal kural tarihe karışıyordu bu karar ile boğazların barış zamanında yabancı devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ilk kez olarak bu antlaşma ile uluslar arası bir yükümlülük haline gelmiş oluyordu⁶⁰. Rusların savaş sonunda Edirne'yi işgal etmelerine rağmen Rus ordusu perişan bir hale gelmişti bu sebeple Çar I. Nikola'nın Babıali'ye karşı takip edeceği siyasetinde de bir değişiklik oldu bu siyaset Rusya'nın yakın bir gelecekte İstanbul ve Boğazları ele geçirmeyi değil Rusya'nın karşısında zayıf bir Osmanlı Devletinin bulundurulması ve Türkiye'nin bütünlüğünü korunması olacaktır⁶¹. Çünkü Rusya'nın İstanbul ve Boğazlar üzerinde güçlü bir duruma gelmesi batılı devletlerin menfaatlerine ters gelecektir buda batılı devletlerin Rusya'ya karşı Osmanlı Devletinin yanında yer almasına yol açacaktı böyle bir cephe karşısında Rusya'nın tarihi emelini gerçekleştirmesi mümkün olamazdı. Bu durumu gören Çar I. Nikkola, Rus politikasını 1830 yılından itibaren Osmanlı

57. İnan, a.g.e.,s.10.

58. Uçarol a.g.e. C.XI. s.378.

59. Kurat a.g.e. s.57.

60. İnan, a.g.e. s. 11.

61. Kurat, a.g.e., s.57-58.

Devleti'nin toprak bütünlüğünün koruyarak, bu topraklar üzerinde yeni ve güçlü bir devletin kurulmasına engel olmak şeklinde değiştirdi.

Rusya'nın bu politikasını uygulama fırsatı,Mehmet Ali Paşanın mısırdaki Osmanlı Devleti'nin egemenliği altından çıkmak ve topraklarına Suriye'yi katmak amacıyla 1831 yılında isyan etmesiyle bulmuştu.Osmanlı padişahı II. Mahmut, mısırda isyan eden valisini engel olamayacağını anlayınca büyük devletlerden yardım istedi. Osmanlı devletinin yardım talebinde bulunduğu devletler olumlu cevap veremediler. Çünkü Avusturya'nın deniz gücü sınır idi.Fransa, mısırlılara yakınlık göstermekteydi. İngiltere ise Fransa ile olan ilişkilerini bozmamak için, olumlu cevap vermemişti.

Rusya'ya gelince, bu devlet yukarıda bahsettiğimiz politika değişikliği sebebiyle Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz sahibi olarak ve ekonomik çıkarlarını daha iyi koruyabilmek düşüncesiyle, II. Mahmut'un yardım çağrısına olumlu cevap verdi⁶².

Rusya artık Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasını değil, güçsüz olarak varlığını sürdürmesini, böylece ülke üzerinde etkinliğini ve gücünü sürdürmeyi böylece söz konusu topraklarda yeni ve güçlü bir devletin kurulmasını önlemeyi - hedefliyordu. 1833'te Rus Donanması İstanbul Boğazı'na demirlemiştir. Mehmet Ali Paşa bu gelişmenin ardından aynı yıl içinde Osmanlı İmparatorluğu ile Kütahya Sözleşmesi'ne imza atmak zorunda kalmıştır. Rusya ise desteğinin karşılığında Osmanlı İmparatorluğu ile yine 1833 yılında Hünkâr İskelesi Antlaşması'nı imzalamıřtır⁶³. Sekiz yıl etkin kalacak bu antlaşma ile Rusya Osmanlı İmparatorluğu ile ilintili sorunları kendi yararına çözme amacı gütmüştür.

62. İnan, a.g.e. s.11-12.

63 Erim, a.g.e., s. 297

Hünkâr İskelesi Antlaşması ile Rusya Osmanlı'ya yaptığı ve yapacağı yardımlara karşılık, talep ettiğinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'ı Rusya lehine savaş gemilerine kapatma ayrıcalığına kavuşmuştur. Bu antlaşma Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk kez Rusya'nın askerî koruması altına girmesinin önünü açmıştır, Rusya ise Akdeniz'den gelecek tehlikelere karşı güvence sağlamıştır. Hünkâr İskelesi Antlaşması ile Boğazlar'dan geçiş rejiminin çok taraflı antlaşmalarla düzenlendiği dönem başlamıştır⁶⁴.

Bu antlaşma ile Rusya yıllardır çok büyük kayıpları göz önüne alarak elde etmeye çalıştığı İstanbul Boğazlarını, Hünkâr İskelesinde Osmanlı Devleti ile yaptığı antlaşmaya hiçbir kayıp vermeden kontrol altına almış oluyordu. Böylece Rusya kendisine Akdeniz'den gelebilecek tehlikeleri Boğazların kapatılması ile önlemiş oluyor ve Boğazlar üzerinde diğer devletlerden daha çok söz sahibi oluyordu. Fakat Rusya'nın İstanbul ve Boğazlar üzerinde Osmanlı Devleti'nin Hamiliğine soyunması İngiltere ve Fransa'nın tepkisine neden oldu. Çünkü İngiltere ve Fransa'nın "Şark Meselesi" nin bu tarzda haline ve Rusya'nın Boğazların yegâne hâkimi olmasına asla müsamaha etmeyecekleri ortadaydı⁶⁵.

Hünkâr İskelesi Antlaşmasından sonra, batılı devletler, Rusya'nın bu antlaşmayla Osmanlı Devleti üzerinde elde ettiği başarıyı değerlendirmeye başladılar, İngiltere Londra Sözleşmesi imzalanmasından hemen sonra Boğazların tekrar eski durumuna yani Boğazların kapalılığı ilkesini uluslar arası bir yükümlülük altına alınması için yoğun bir şekilde çalışmalara başladı.

İngiltere Dışişleri Bakanı Palmerston, 26 Ağustos 1833'te Babıâli'ye verdiği protesto notasında, Londra Sözleşmesi Osmanlı-Rus ilişkilerinin diğer devletlerce itiraz edilebileceğini, Rusya'nın bu antlaşmaya dayanarak Osmanlı içişlerine silahlı bir

64. Erim, a.g.e. ;s.297

65. Başyurt, Erhan , Ateşyolu Boğazlarda Bitmeyen Kavga, Timaş Yayınevi İstanbul, 1998 s.39

müdahalede bulunduğu takdirde ise, İngiltere'nin sanki böyle bir, antlaşma yokmuş gibi çıkarlarının gerektirdiği bir biçimde serbestçe hareket edeceği belirtiliyordu⁶⁶.

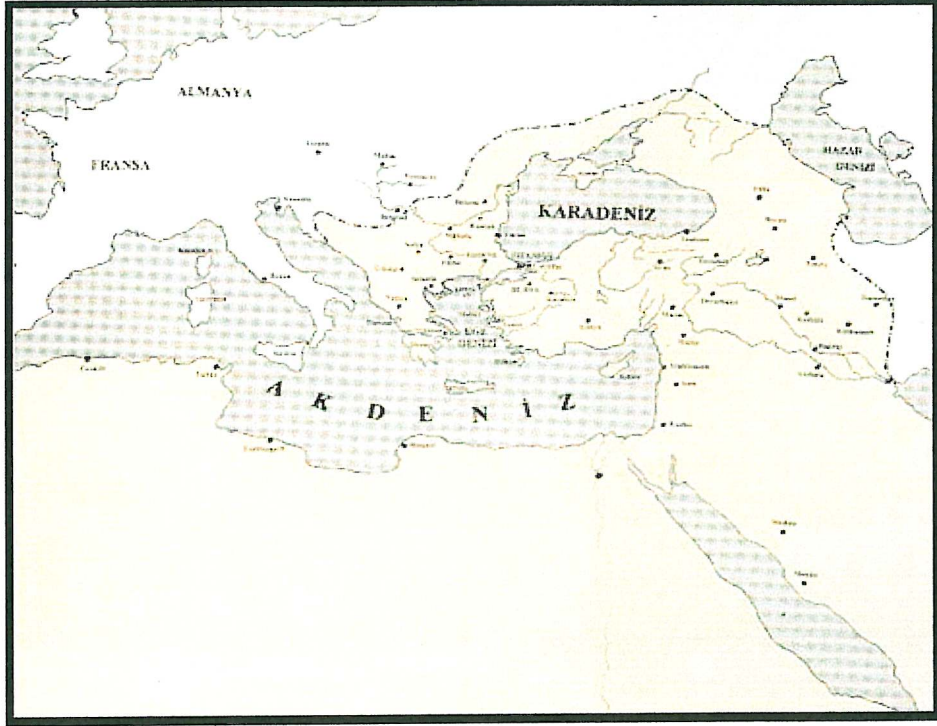
1839 yılında Mısır valisi Mehmet Ali Paşa Babıâli'ye karşı tekrar isyan etti. Çünkü II. Mahmut'un, 1833 yılında Mehmet Ali Paşaya verdiği imtiyazları geri almak için ordusunu üzerine göndermesi, Mısır valisinin isyanına sebep olmuştur. Fakat Osmanlı ordusu 1839'da Mehmet Ali Paşanın kardeşi İbrahim Paşa komutasındaki Mısır ordusuna Nizip'te yenildi. Osmanlı Devleti Nizip mağlubiyeti ile çok zor bir duruma düştü. Kara ordusu aldığı yenilgi ile dağılmış, donanması ise Kaptan-ı Derya Ahmet Paşa vasıtasıyla İskenderiye'ye götürülerek, Mehmet Ali Paşaya teslim edilmişti. Devletin düştüğü bu acziyet karşısında yeni Padişah Abdülmecit yeni bir savaşa kalkışmaktansa, Mehmet Ali Paşa'ya Mısır'dan başka Suriye'nin de bırakılmasını kararlaştırdı. Yani onun isteklerine boyun eğmek zorunda kaldı

Osmanlı Devleti'nin asi valisine Mısır'dan sonra Suriye gibi stratejik bir bölgeyi de bırakması büyük devletleri kaygılandırmıştı. Bu gelişmeler karşısında Batılı büyük devletler bir defa daha Mısır meselesine müdahaleye karar verdiler. Çünkü Nizip yenilgisi arkasından donanmasının Mısır valisine teslim edilmesiyle savunmasız kalan Osmanlı Devleti'ne, 1833 Londra Sözleşmesi olduğu gibi Rusya'nın yardım etme durumu ortaya çıkmıştı. Bu ise, Rusların yeniden İstanbul Boğazına asker ve donanma yerleştirmesi demektir. İşte böyle bir gelişmenin kendi menfaatlerine getireceği tehlikelerden endişelenen İngiltere ve Fransa Mısır meselesini Avrupa konusu haline getirmeye karar verdiler. Bunun üzerine Avrupalı devletler Osmanlı Devleti'ne bir nota vererek Mehmet Ali Paşa ile tek başına anlaşma yapmamasını istediler. Osmanlı Devleti bu notayı hemen kabul ederek, Mısır meselesinin çözümünü yalnız Rusya'nın değil, beş Avrupalı devletin himayesine bırakmış oldu. Böylece Rusya ile yaptığı Londra Sözleşmesi de kurtulmuş oldu⁶⁷.

66. Sander, a.g.e. s.180.

67. Uçarol, a.g.e. C.XI. s.418

İngiltere, Hünkâr İskelesi Anlaşması'ndan memnun olmadığı için, buradaki kararların ya yürürlükten kaldırılmasını ya da diğer Avrupalı devletlerin katılımıyla bu antlaşmanın genişletilmesini istiyordu. Böylece Boğazlar meselesini uluslararası bir yükümlülük haline getirip, Boğazların, eskiden olduğu gibi "kapalılık ilkesi "ne tekrar işlerlik kazandıracaktı. Bununla Rusların tek başına, zayıf bir durumda olan Osmanlı Devleti karşısında İstanbul ve Boğazlar üzerinde üstün duruma gelmesi önlenmiş olunacaktı.



Harita 9. 1807 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun Sınırları

Kaynak: Osmanlı Web Sitesi (2008) "Albüm",
<http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/28harita.html>

2. 4 Londra Sözleşmesinden 1. Dünya Savaşı'na Kadar Olan Dönem

Osmanlı İmparatorluğu'nun, Kavalalı Mehmet Ali Paşa'ya 1839 yılında yeniden yenilmesi üzerine Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya'dan oluşan Avrupa devletleri Rusya'nın Hünkâr İskeleyi Antlaşması'na dayanarak müdahale etmesinden çekinip Avusturya öncülüğünde Osmanlı İmparatorluğu'na yardım etmek istemiştir. Bu amaçla Avusturya, Fransa, İngiltere, Rusya ve Prusya 1839'da Osmanlı'ya bir nota vermiştir.

Bu notada söz konusu devletler Mısır sorununda Osmanlı İmparatorluğu'na yardımcı olacaklarını ve Mehmet Ali Paşa'ya ödün verilmemesi gerektiğini bildirmiştir⁸⁵.

Söz konusu sürecin sonucunda söz konusu devletler ile Osmanlı İmparatorluğu arasında Mısır Meselesi Hakkında Antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu, Mısır merkezli isyana karşı Avrupa devletleri ve Rusya'nın desteğini sağlamaktayken, imzalanan antlaşmanın 4. maddesiyle Boğazlar'ın barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olduğu ilkesi yeniden teyit edilmiştir⁶⁸.

Mısır meselesinin halledilmesinden sonra sıra esas konu olan Boğazlar meselesinin haline gelmişti. Sekiz yıllık vadesi dolan Hünkâr İskeleyi'nin yenilenemeyeceği gerçeğinden hareketle, taraflar, 13 Temmuz 1841 tarihinde Londra'da Boğazların hukuki statüsünü yeniden belirleyen bir antlaşmaya imza attılar⁶⁹. Londra'da İngiltere, Avusturya, Rusya, Fransa, Prusya ve Osmanlı Devleti tarafından imza edilen "Boğazlar Antlaşması" dört maddeden meydana gelmekteydi. Buna göre:

- Osmanlı Devleti, barış içinde bulunduğu sürece, eskiden beri uyguladığı gibi, hiçbir yabancı savaş gemisini Boğazlardan geçirtmemeyi kabul ediyordu. Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya devletleri de, bu kurala uyacaklarını taahhüt ediyorlardı.

68. Başyurt, a.g.e., ss. 41 – 42.

69. Beydilli a.g.e., s.94

- Osmanlı Devleti, eskiden olduğu gibi, dost devlet elçilerinin hizmetinde bulunan hafif savaş gemilerine Boğazlardan geçmeleri için izin verebilecekti.

- Padişah, Osmanlı Devleti ile dostluk içinde bulunan bütün devletleri, bu antlaşmaya uymaya çağıracaktı.

- Antlaşma, en geç iki ay içerisinde onaylanacaktı ve antlaşma imzası bulunan bütün devletler, tespit edilen şartların uygulanmasını taahhüt ediyorlardı⁷⁰.

Bu antlaşmanın özelliklerinden biri, diğer devletlerin katılmasına açık olmasıydı. Nitekim ertesi sene Toskana, Danimarka, Belçika, İsveç ve Norveç hükümetleri ayrı ayrı katılmışlardır⁷¹.

Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti yabancı savaş gemilerinin Çanakkale ve Karadeniz boğazlarından girmesi yasağına dair öteden beri hiç değiştirilmeden konulmuş olan eski kaidesinin bundan böyle de yürürlükte kalması hususunda kesin kararını ve kendisi barış halinde bulundukça hiçbir yabancı savaş gemisini kabul etmeyeceğini ilan ve temin ediyor ve diğer taraftan da Avrupa'nın beş büyük devleti Babıâli'nin bu azim ve kararma saygı göstererek onun bu sözü geçen kaide ve usulüne göre hareket etmeği taahhüt ediyorlardı⁷².

Böylece Boğazlar, Osmanlı Devleti ile Avrupalı devletlerin ortaklaşa hareketi ile kontrol altına alınmış oluyordu. Padişahın barış zamanında Boğazları kapalı tutması eski kaideye benzese bile neticede tamamen karşılamıyordu. Çünkü birinci maddenin

70. Uçarol, a.g.e., C.XI. s.428

71. Danişmend, a.g.e. C.IV, s.131.

72. Cemal Tudin, Boğazlar Meselesi, İstanbul, 1999, s. 278

içine aldığı devletlerin taahhüdü altında, gerçekte boğazların kapalılığı ile ilgili kaidenin herhangi bir devletin menfaati uğrunda bozulup ihlal edilemeyeceğine dair padişahın kesin bir taahhüdü gizlenmiş bulunuyordu. Diğer bir deyişle Osmanlı Devleti artık gelişigüzel boğazları açmağa yahut şu veya bu devletin menfaati lehinde kapamağa muktedir olamıyordu⁷³. Böylece bu antlaşma ile Boğazlar uluslararası bir yükümlülük haline getirilmiş oluyordu. Zaten bu antlaşmayı bundan evvelki antlaşmalardan ayıran başlıca fark da bu özellikten ileri geliyordu.

Londra Boğazlar Sözleşmesiyle Avrupalı devletler Osmanlı Devleti'nin egemenlik haklarını ilan ve tasdik ettikleri halde, birinci maddede Babıâli'ye boğazları kapalı Tutmak gibi onun egemenlik haklarına bir müdahale teşkil eden ağır bir mecburiyet yükleyerek tezada düştüler. Çünkü eski kaide gerçekte padişahın tek başına idari bir tedbiri idi. Şimdi ise padişahın böyle keyfi bir yetkiyi kullanmaya imkân vermemek için olacak ki, yukarıda görüldüğü üzere antlaşmanın ilk maddesine, padişah, kapalılık kaidesini gelecekte de yürürlükte kalacağına azim ve kararını ilan etmiş oluyordu. Padişahın bu kararına saygı gösterilmesi büyük devletlerce taahhüt altına alınmış gibi bir şekil verildi. Böylece hem kendi istekleri uygulanmış olacak, hem de padişahın haysiyeti velev ki zahiri bir şekilde olsun bu antlaşmanın ikinci maddesine konuldu⁷⁴.

Osmanlı Devleti bu antlaşma ile barış zamanında boğazları tek taraflı kullanma iradesini yitirmişti. Gerçi Londra Boğazlar Antlaşması iki tarafı da bağlayan bir sözleşmedir. Bu antlaşma ne Babıâli'nin büyük devletlerden her birine karşı bir taahhüdü idi ne de büyük devletlerden her biri tarafından diğerlerine karşı münferiden vaki olmuş bir taahhüt idi. Bu daha ziyade müteselsil' ve ufak parçalara ayrılması mümkün olmayan bir yüklenme idi⁷⁵. Fakat savaş zamanında ise, kendi takdirine göre

73. Tükin, a.g.e., s.278

74. Tükin, a.g.e., s.279

75. Tükin, a.g.e., s.280

Boğazlan istediği devletin savaş gemilerine açma hakkına sahipti. Nitekim, Babıali bu hakkım, 1853-1856 Kırım savaşında kullanmıştır.

Londra Boğazlar Antlaşması, Osmanlı Devleti için de karlı idi. İçinde bulunduğu zayıf ve çaresiz durumda, bu antlaşma ile Rusya'nın İstanbul ve Boğazlar üzerinde himayesini tanımaktan ise, aynı yerler hakkında Avrupa büyük devletlerinin toplu garantisini kabul etmeyi çok daha faydalı bulunmuştur⁷⁶.

Sonuç olarak, Boğazlar üzerinde, İstanbul'un fethiyle başlayıp ve Karadeniz çevresinin ele geçirilmesi süreciyle devam eden Osmanlı hâkimiyeti, XIX. Yüzyıl ortalarına kadar devam etmiştir. Karadeniz'de Osmanlı hâkimiyeti Rusların Karadeniz'e çıkmasıyla son bulmuştur. Rusların Karadeniz'den sonra İstanbul ve Boğazlara doğru açılma istekleri diğer batılı devletlerin menfaatlerine ters düşünce, boğazlar uluslararası bir sorun haline almıştır. XVIII. Yüzyıldan sonra zayıflamaya başlayan Osmanlı Devleti, bu sorunu devletlerarası siyasi denge politikasıyla halletmeye çalışmıştır.

Osmanlı döneminde Boğazların tarihi sürecini; 1-Tek taraflı düzenlenme (Osmanlı Devleti'nin mutlak egemenlik) dönemi(1453-1809); İstanbul'un fethedilmesiyle başlayıp, Karadeniz çevresinin Osmanlı. Topraklarına katılmasıyla devam eden süreçte, Boğazlar tamamen Osmanlı Devletinin tek taraflı olarak hâkimiyeti altında olduğu dönemdir. 2- İkili antlaşmalarla düzenlenme dönemi(1809-1841); İngiltere ile yapılan Çanakkale Antlaşması(1809) ile artık Osmanlı Devleti tek başına Boğazlar üzerinde karar alamayacağını anlaşıldığı bir dönemdir. 3-1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar uluslar arası bir sorun haline gelmiş ve bu antlaşma ile Boğazlar çok taraflı antlaşmalarla düzenlenme dönemine girmiştir.

1841 yılında Osmanlı İmparatorluğu ve Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya ve Rusya arasında diğer devletlerin katılımına da açık olarak imzalanan Akdeniz ve

76. Karal, a.g.e. C.v, s.209

Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi'yle Boğazlar barış zamanında tüm yabancı devletlerin ticaret gemilerine açık tutulmuş, savaş gemilerine ise kapatılmıştır. Savaş zamanında ise Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'ı istediği devletin savaş gemilerine açabilme konusunda takdir yetkisine sahip olduğu kabul edilmiştir. Bu antlaşmadaki söz konusu ilke 1853 – 1856 yıllarında yaşanan Kırım Savaşı sırasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'ı Rusya'ya kapalı tutması ile uygulanmıştır.

Londra Sözleşmesi'yle kabul edilen rejimin, ancak tüm tarafların ortak iradesiyle değiştirilebileceği öngörülmüş ve böylece Boğazlar'dan geçiş rejimine ilişkin dengein tek veya iki taraflı düzenlemelerle bozulmasının önü alınmak istenmiştir⁷⁷.

30 Mart 1856 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya, Rusya ve Sardunya arasında imzalanan Paris Antlaşması'yla, 1841 Londra Sözleşmesi'nin getirdiği rejim korunurken, Karadeniz'in tarafsızlaştırılması da hedeflenmiştir. Paris Antlaşması'nın 11. ve 13. maddeleriyle Karadeniz'in yabancı devletlerin savaş gemilerine kapatılması ve Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya'nın Karadeniz kıyılarında askeri tersaneler kuramaması öngörülmüştür⁷⁸. Buna karşılık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Marmara Denizi'nde ve Boğazlar'da savaş gemisi bulundurabilme, tersane kurabilme haklarına dokunulmamıştır.

Rus devlet adamlarına göre 1841 yılında yapılan Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle kurulmuş olan denge, 1856 Paris Antlaşması ile bozulmuştur. Karadeniz'deki statü değişikliğinden rahatsız olan Rusya, Avrupa devletlerinin görece zayıf olduğu bir dönemde bu konuyu gündeme getirmiştir. Önce Osmanlı İmparatorluğu'na Paris Antlaşması'nda yer alan Karadeniz'in tarafsızlaştırılması ile ilgili hükmün karşılıklı feshedilmesini öneren Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu teklifi reddetmesi üzerine antlaşmayı tek taraflı olarak feshettiğini duyurmuş, bunu Paris Antlaşması'nı imzalayan devletlere bir nota ile bildirmiştir⁷⁹.

77. Erkin, Feridun Cemal, *Türk - Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Başnur Matbaası, Ankara, 1968, s. 29.

78. Başyurt, a.g.e., s. 44.

79. İnan, a.g.e., s. 17

İlgili devletler bu kararın Uluslararası Hukuk kurallarına aykırı olduğunu belirtip karşı durmuşlar, bunun üzerine Londra’da bir konferans düzenlenmiştir. Konferansın ardından Osmanlı, Rusya, Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Avusturya arasında 13 Mart 1871’de “Karadeniz Hakkında Londra Antlaşması” imzalanmıştır⁸⁰. Bu antlaşma hükümlerine göre, 1856’da Rusya ile yapılan Paris Antlaşması ve bu antlaşmanın Karadeniz’in tarafsızlığı ile ilgili kararları yürürlükten kaldırılmış, Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya Karadeniz’de donanma ve tersane kurma hakkını elde etmiştir. Bu antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu’nun 1841’de yitirdiği Boğazlar’ın yalnızca



Harita 10. 1876 yılında Osmanlı İmparatorluğu sınırları

Kaynak: Osmanlı Web Sitesi (2008) “Albüm”,
<http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/32harita.html>

80. Erim, a.g.e., s. 369.

elçilerin hizmetindeki hafif savaş gemilerine değil dost ve ittifak içinde olunan devletlere de açılabilmesi yetkisi de Osmanlı'ya geri verilmiştir⁸¹.

Rusya; Balkanlar'da yaşayan halkları, bağımsız devlet kurmaları için kışkırtarak, onları Osmanlı İmparatorluğu'na karşı ayaklandırmıştır. Bunun üzerine 1877 – 1878 Osmanlı-Rus Savaşı başlamış, Osmanlı İmparatorluğu bu savaşta Rusya'ya yenilmiştir. Bu savaş sürecinde Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya arasında imzalanan Ayastefanos Antlaşması'nın 24. maddesiyle, Boğazlar'ın gerek barış gerek savaş zamanında Rus limanlarına giden ve bu limanlardan dönen tüm tarafsız devletlere ait ticaret gemilerine açık tutulması kabul edilmiştir⁸².

Söz konusu antlaşmada ayrıca Boğazların savaş ve barış zamanında Rus limanlarından gelen ve bu limanlara giden tarafsız devletlere ait ticaret gemilerine açık olma hükmü yer almıştır. Söz konusu antlaşmanın en önemli noktasını, Rusya'nın Karadeniz'i tamamıyla kendi egemenliği altına alması oluşturmuştur.

Ayastefanos Antlaşması'nın getirdiği düzenlemelerden tedirgin olan Avrupalı devletlerin katılımıyla 1878 yılında Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Berlin Antlaşması'yla Boğazlar rejimi yönünden yeni herhangi bir düzenleme getirilmemiş, fakat 1856 Paris ve 1871 Londra Antlaşması'na göndermede bulunularak Rusya'nın Ayastefanos Antlaşması ile ayrıcalıklar kazanmasının önüne geçilmiştir⁸³. Boğazlar sorununun Berlin Antlaşması'nda ele alınış nedeni, yalnızca Rusya'nın Ayastefanos Antlaşması'nda elde etmiş olduğu avantaj değil, aynı zamanda Ayastefanos Antlaşması görüşmelerinin sonlarına doğru İngiliz donanmasının Marmara Denizi'ne girmiş ve orada demirlemiş olmasıdır⁸⁴.

81. İnan, a.g.e., s. 18.

82. İnan, a.g.e., s. 18.

83. Başyurt, a.g.e., s. 45.

84. İnan, a.g.e., ss. 18 – 19.

Türk Boğazları'nın, kural olarak, ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalı olduğu söz konusu dönemin ardından 1. Dünya Savaşı başlamış ve savaş sonrasında uygulanan rejimlerde savaş gemilerine kapalılık kuralı aralıklarla kesintiye uğramıştır⁸⁵.

Berlin Antlaşması'ndan 1. Dünya Savaşı'na kadar Rusya, boğazlar ve Karadeniz'de kendi lehine bir durumun oluşmasını hep kollamıştır. Özellikle 1. Dünya Savaşı öncesinde, diplomatik yollardan giderek boğazları harp gemilerine açamayacağını anlayınca, büyük devletlerle çıkar ilişkilerine girmenin yollarını aramaya başlamıştır. Rusya, İngiliz kralı ile Çar'ın Reval görüşmelerinden umutlanmış, Boğazlar pazarlığı için büyük devletler arasında iyimser bir hava esmeye başlamıştır⁸⁶.

Avusturya ile pazarlığa başlayan Rusya, Bosna Hersek'in Avusturya tarafından işgal edilmesine göz yumması karşılığında Avusturya'nın Rusya'nın Boğazlar'ı işgal etmesine razı olmasını istemiştir. Ne var ki görüşmeler Avusturya'nın söz konusu işgalin kabulü için diğer Avrupa devletlerinin desteği konusunda güvence verememesi üzerine antlaşmazlıkla sonuçlandı. Benzer bir girişim konusunda İtalya ile de görüşmeler yapan Rusya, 1909 yılında imzalanan Rekonği Antlaşması ile Trablusgarp'a ilişkin İtalya'nın heveslerine ses çıkarmamak karşılığında İtalya'dan Boğazlar konusunda aynı imtiyazı almıştır⁸⁷. İtalya bu antlaşmadan sonra Trablusgarp'a odaklanmış ve 1911'de Osmanlı İmparatorluğu'na savaş açmıştır.

Rusya'nın İngilizler ve Fransızlar'la da benzer ittifak kurma girişimleri 1. Dünya Savaşı'na değin somut bir sonuç getirmemiştir. 1878 Berlin Antlaşması'ndan 1. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde gizli antlaşmalar hariç, Boğazlar'la ilgili olarak resmi bir antlaşma yapılmamıştır. 1941 yılında Londra Boğazlar Sözleşmesi ile oluşturulan rejim, 1. Dünya Savaşı'na kadar süregelmiştir.

85. Başyurt, a.g.e., s. 48.

86. Kocabaş, Süleyman, *Türkiye'nin Canı Boğazlar*, Vatan Yayınları, İstanbul, 1994, s. 104.

87. Armaoğlu, Fahir, *XIX. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003, s. 673.

2.5 Mondros ve Sevr Antlaşmaları Çerçevesinde Boğazlar

Osmanlı İmparatorluğu başlangıçta tarafsız kaldığı 1. Dünya Savaşı sürecinde, Cezayir limanlarını bombalayan iki Alman gemisi, Göben ve Breslau, İngiliz donanmasından kaçarken, Osmanlı İmparatorluğu ve Almanya arasında yapılan askeri ittifak antlaşmasına dayanarak, Çanakkale Boğazı'nı geçmiştir. Söz konusu gemilerin Marmara Denizi'ne sığınmasının ardından Boğazlar kapatılmıştır⁸⁸.

Söz konusu döneme değin 1. Dünya Savaşı'nda savaşıyan taraf konumunda olmayan Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman gemilerini bu biçimde korumaya alması Boğazlar'ın – 1841'de Londra Antlaşması'nda belirlenmiş olan - barış zamanında tüm yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olması ilkesine aykırıdır. Bu duruma İtilaf devletlerince gösterilen tepkiler üzerine Osmanlı İmparatorluğu söz konusu iki gemiyi satın aldığı açıklamasını yapmıştır. Ne var ki, söz konusu iki geminin 1914 yılında Rus donanması ile çatışması ve daha sonra Odesa ile Sivastopol'u bombalaması sonucunda Osmanlı İmparatorluğu 1. Dünya Savaşı'na girmiş bulunmuştur⁸⁹.

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girmesi ile 1841'de imzalanan Londra Antlaşması'na dayalı olarak imparatorluğun Boğazlar'ı tüm yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine açık ya da kapalı tutma yetkisi kazanmış sayılmıştır. Bu durum, Boğazlar'ın hem Osmanlı İmparatorluğu hem de dünya devletleri açısından ne denli önemli bir konumu olduğunu gözler önüne sermiştir.

1915 yılının Nisan ayında İngiltere, Rusya ve Fransa arasında gizli yapılan bir gizli paylaşım antlaşmasına olan 'İstanbul Antlaşması'na göre, İstanbul ve Boğazlar'ın Rusya'ya bırakılmasını İngiltere ve Fransa resmen kabul etmiştir⁹⁰. Rusya ayrıca İmroz ve Bozcaada'yı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazları'nın batı kıyılarını istemiş, İngiltere ve Fransa bu istekleri kabul etmek zorunda kalmıştır. Ne var ki, aynı yıl içinde.

88. Özman, Aydoğan, *Deniz Hukuku I (Kaynaklar, Kisiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları)*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 388.

89. İnan, a.g.e., s. 19.

90. *Türk Devrim Tarihi*, "Osmanlı Topraklarının Paylaşım Planları", 2008, <http://www.inkilap.info/kurtulus-savasi/hazirlik-donemi/osmanli-topraklarinin-paylasim-planlari.html>

İngiliz ve Fransız donanmalarının Çanakkale Boğazı'nı ele geçirme girişimleri Osmanlı İmparatorluğu kuvvetlerinin üstün bir savunma göstermeleri ile sonuçsuz almıştır. Ne var ki, söz konusu savunma savaştan Osmanlı İmparatorluğu'nun da müttefikleri ile birlikte yenik ayrılmasını engellememiştir

Savaşın bitiminde ABD ve İngiltere Boğazlar'ın bütünüyle uluslararası bir rejim altına konulması ve tüm yabancı devletlerin gemilerine açık tutulması yönündeki isteklerini belirtmiş ve Boğazlar'ın statüsü bu istemlerle biçimlendirilmeye başlamıştır. Örneğin ABD'nin önemseydiği Wilson İlkeleri'nin 12. maddesinde Çanakkale Boğazı'nın sürekli açık tutulması ve uluslararası garantiler altında, bütün milletlerin gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit teşkil etmesi öngörülmüştür⁹¹.

2.5.1. Mondros Ateşkes Antlaşması

1. Dünya Savaşı Sırasında İttifak Devletleri'nden olan Osmanlı İmparatorluğu, İttifak'ın savaşta mağlup olması üzerine İtilaf devletleri ile 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalamıştır. Bu antlaşmanın birinci maddesine göre Boğazlar kıyılarının askerlerden ve askerî tesislerden arındırılması, Boğazlar'ın İtilaf Devletleri'nin egemenliğine bırakılması ve yabancı devletlerin gemilerine açılması öngörülmüştür. Mondros Ateşkes Antlaşması ile Boğazlar rejimine ilişkin genel bir düzenleme getirilmemekle birlikte, Boğazlar İtilaf Devletleri'nin işgaline ve uluslararası ulaşımına açılmıştır⁹².

Yukarıdaki gelişmelerin ardından 6 Kasım 1918'den itibaren Marmara Denizi'ndeki mayınların kaldırılmasına başlanmış ve 1. Dünya Savaşı'nda İtilaf devletlerine kapatılmış Çanakkale Boğazı ile İstanbul Boğazı İtilaf Güçleri'nin işgaline uğramıştır. İtilaf Devletleri 9 Kasım 1918'den itibaren boğazları aşarak, 13 Kasım'da donanmalarını İstanbul önlerine demirlediler ve Boğazlar bir protokol ile İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal edildi⁹³.

91. İnan, a.g.e., ss. 20 – 21.

92. Özman, a.g.e., s. 388.

93. Jaeschke, Gotthard, *Türk Kurtuluş Savaşı Kronolojisi, Mondros'tan Mudanya'ya Kadar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, s. 4.

Dünya Savaşı'ndan önce yaptıkları gizli antlaşmalar ile Mondros Mütarekesiyle birlikte Osmanlı topraklarını paylaşmaya girişen İtilaf Devletleri, Boğazlar meselesine ilişkin antlaşmaya varmakta zorluk çekmiştir. Ne İstanbul'u, ne de Boğazlar'ı birbirlerinin denetimine bırakmak istemeyen İngiltere ile Fransa; birbirlerine güvenmiyordu. Diğer yandan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasından sonra, Boğazlar'ın İtilaf Devletleri'ne ve uluslararası ulaşımına açılması Boğazlar'ın uluslararası statüsüne ilişkin yeni bir adım meydana getirmiştir⁹⁴.

Mondros Ateşkes Antlaşması'nın ardından Osmanlı İmparatorluğu ile yapılacak barış antlaşmasının koşullarını görüşmek üzere, 12 Şubat 1920'de Londra Konferansı toplanmıştır. Toplantıya Fransa, İtalya, İngiltere, Japonya, Belçika, Yunanistan ve Romanya katılmıştır. Konferansta Fransa, Osmanlı İmparatorluğu ile yapılacak barışın esasları ile ilgili bir muhtıra sunmuştur. Söz konusu muhtırada, Boğazlar'da ulaşımın tam serbestliğe kavuşturulması ve bu durumun sürmesinin uluslararası bir kuruluşa bırakılması önerilmiş ayrıca aşağıdaki noktaların üzerinde durulmuştur⁹⁵.

- İstanbul ve Boğazlar Devleti kurulması ve bu devletin Milletler Cemiyeti himayesinde olmasının sağlanması,
- Boğazları tarafsızlaştırmak ve tahkimatı yıkmak,
- Türkiye'nin Avrupa'daki sınırlarını, Çatalca ile sınırlandırmak.

Osmanlı ile yapılacak antlaşma konusunda, Boğazlar'ın uluslararası denetimini sağlayacak bir mekanizmanın kurulması da konferansın görüşlerinden biri olmuştur. İngilizler ise Boğazlar'ın ve İstanbul'un Türklerin elinden alınması gerektiğini savunmuştur. İngilizler'in bu görüşüne konferansta İtalya ve Fransa karşı çıkmıştır. Sonuçta 1920 yılında Londra'da düzenlenen konferansta Türkler'in, İstanbul'da kalmalarına karar verilmiştir.

94. İnan, a.g.e., s. 21.

95. Bıyıklıoğlu, Tevfik, "Birinci Dünya Harbinde ve Mondros Mütarekesi Sıralarında Boğazlar Problemi", *Belleten*, c. 24, sayı 96, Ankara, 1961, s. 93.

2.5.2. Sevr Antlaşması

İtilaf Devletleri, 20 Nisan 1920'de San Remo'da bir konferans düzenleyerek, Boğazlar'da uygulanacak rejimin ana hatları üzerinde antlaşma sağladılar. Bundan sonra Sevr Barış Antlaşması tasarısını Osmanlı İmparatorluğu'na sundular. 10 Ağustos 1920 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ve İtilaf Devletleri arasında imzalanan fakat yürürlüğe sokulamayan Sevr Antlaşması'nda da Boğazlar rejimine ilişkin ayrıntılı düzenlemeler yer almaktadır. Antlaşmanın 36 - 61. maddeleri boğazlar konusunu içermektedir.

Sevr Antlaşması'na göre Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz'i kapsayan Boğazlar bölgesi, barış ve savaş zamanında bayrak farkı gözetilmeksizin, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine ve askeri - sivil uçaklarına açılacaktı. Ayrıca serbest geçişi düzenlemek ve denetlemek için, geniş yetkilere sahip bir "Boğazlar Komisyonu" kurulmaktaydı. Görevini yerel hükümetten bağımsız olarak yapacak olan komisyonun, özel bir bayrağı ve özel bir bütçesi olacaktı⁹⁶.

Kurulacak olan komisyon gerektiğinde özel bir polis gücü kurabilecekti. Komisyon'un görev alanı; Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın girişlerinin 3 mil açığındaki alandan itibaren olan, bu iki bölüm arasında yer alan sulardı. Boğazlar Komisyonu yetkilerini sadece İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda değil, aynı zamanda bu suları çevreleyen toprak kesimi üzerinde de kullanabilecekti.

Söz konusu komisyon - Milletler Cemiyeti'ne üye olmaları koşulu ile - Bulgaristan, Rusya ve Osmanlı Devleti ile söz konusu Cemiyet'e üye olan İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Rusya, Yunanistan ve Romanya'nın göstereceği temsilcilerden oluşacaktı⁹⁷. Amerika Birleşik Devletleri'ne istediği zaman komisyona üye olma hakkı tanınmıştı.

96. İnan, a.g.e., s. 23.

97. İnan, a.g.e., s. 23.

Söz konusu komisyonda Osmanlı İmparatorluğu, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan temsilcilerinin birer oy hakkının olmasına karşılık diğer devletlerin her birinin ikişer oyu olacaktı. Böylece büyük devletler Boğazlar'ın denetimi konusunda ayrıcalıklı bir hakka sahip olmuştur. Marmara Denizi bu bölge içindedir. Sevr Antlaşması'nda Boğazlar Komisyonu için 24 maddeden oluşan bir ek konulmuştur.

Boğazlar Komisyonu'yla ilgili antlaşmazlıkları İstanbul'daki Konsolosluk Mahkemeleri'nin yönetmesi kararlaştırılmıştı. Ancak Boğazlar Bölgesi'nin Yunan toprakları içinde kalan bölümünde Yunan mahkemeleri yetkili olacaktı. Bölgede adli kapitülasyonların sürdürülmesi de Sevr Antlaşması'nda anılmıştır. Boğazlar Komisyonu'nun kendi bayrağı, kendi bütçesi vardır ve Komisyon bütçe yönetimi için borçlanabilecektir.

Komisyon Örgütü'nün diplomatik ayrıcalıklardan yararlanması kararlaştırılmış, hatta Osmanlı Devleti'nin Komisyon'a, etkinlikleri ile ilgili olarak, gereken gayrimenkulü sağlamak dâhil, gereken bütün kolaylıkları göstermek zorunda olduğu kayda bağlanmıştır. Sultan İstanbul'da yaşayacaktır. Ama önemli olarak Sultan'ın Halifelik niteliği sürecektir ve İngiltere Hükümeti, mandası ve koruması altındaki devletlere uygulayacağı politika için onun adını kullanacaktır. Komisyonun kendine özgü bayrağı bütçesi olması ve kolluk kuvvetlerine bağlanması öngörülüyordu.

Komisyon Başkanlığı İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya arasında iki yılda bir değiştirilecekti. Antlaşma'nın 38. maddesiyle Çanakkale Boğazı'nın Avrupa'ya bakan kıyıları Yunanistan'a verildiğinden Yunanistan ve Osmanlı Devleti Boğazlar üzerindeki denetimi bu komisyona devretmeleri hükme bağlanıyordu. Yine Sevr Antlaşması Boğaz'ın silahlandırılmış bölgelerinde ancak Fransa, İngiltere ve İtalya'nın asker bulundurma hakkını saklı tutuyordu. İstanbul'un durumunu düzenleyen 36. madde İstanbul'u koşullu olarak Türkiye'ye bırakıyordu.

Sevr Antlaşması uyarınca Boğazlar silahsızlandırılacaktı, ne var ki İngiltere, Fransa ve İtalya'ya bu bölgede asker bulundurma hakkı tanınmıştı. Sevr Antlaşması'nın, 19 Ağustos 1920'de İstanbul Hükümeti tarafından onaylanması sonucu, 1841 Londra Boğazlar Antlaşması hükümsüz kalmıştır. Boğazlar ve İstanbul'a yeni bir

statü olarak, Milletler Cemiyeti'nin kontrol ve garantörlüğünde uluslararası / uluslararası bir statü verilmiştir⁹⁸.

Sevr Antlaşması ile İtilaf Devletleri Mondros Ateşkes Antlaşması'yla meydana getirdikleri fiilî durumu hukuksallaştırmaya ve sürekli bir rejim haline getirmeye çaba harcamıştır.

Sevr Antlaşması'na göre Boğazlar Bölgesi, Anadolu'da, Ege Denizi kıyısındaki İzmir bölgesi sınırından başlayarak Manyas Gölü'nün güneyinde, Bursa ile İznik'in biraz kuzeyinden ve Sapanca Gölü'nün batı ucundan Ahabadr Deresi'nin kavşağına kadar uzanan bir çizgi içinde sınırlanmış bir bölgedir. Bu bölgede asker bulundurma ve askerlikle ilgili eylemler yapma hakkı yalnız İtilaf Devletleri'nindir. Söz konusu bölgedeki Türk jandarması da İtilaf Devletleri Komutanlığı'na bağlı olacaktır.

Söz konusu antlaşmaya göre İtilaf Devletleri, bu bölgedeki askerlikle ilgili işlerde kullanabilecek tren ve kamyonların yapımını yasaklayabileceği gibi, yapılmış olan yollardan, bu işlerde kullanılabilecek olanları da bozdurabilecektir. Antlaşma'da İstanbul şehrinin ismi "Constantinopolis" olarak yazılmıştır⁹⁹.

Sevr Antlaşması'nın 36. ve 40.maddelerine göre, Osmanlı Devleti'nin hakları Boğazlar Bölgesi'nde yürürlükte olacaktır. Sultan da orada bulunacak ve Constantinopolis Türkiye'nin başkenti olarak kalacaktır. Ne var ki Osmanlı Devleti, bu antlaşma ile kendisine verilen görevleri ve sorumlulukları yerine getirmezse bu statüde değişiklik yapılmasını ve kendisine tanınan hakların elinden alınmasını kabul etmektedir. Sevr Antlaşması ile Türkiye, Boğazlar ve İstanbul Bölgesi'ndeki egemenlik haklarından vazgeçmektedir.

98. Kocabaş, a.g.e., s. 137.

99. Harp Akademileri Komutanlığı, *Sevr ve Lozan (Öncesiyle-Sonrasıyla)*, İstanbul, 1999, s.61.

Sevr Antlaşması ile Boğazlar'da 400 yılı aşkın bir süredir devam eden Osmanlı egemenliği sona ererken, yabancı devletlerin egemenliğine ve yabancı ticaret ve savaş gemilerinin geçiş serbestliğine dayanan "açıklık ilkesinin" uygulandığı yeni bir dönem başlamıştır. Sevr Antlaşması, yeni kurulmuş Ankara Hükümeti'ni bağlamıyordu, nitekim bu durum bir süre sonra Sevr Antlaşması'nın kadük kalmasını sağlamıştır.

3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ'NDE BOĞAZLAR

Çalışmanın bu bölümünde Boğazlar'ın hukuksal statüsünün gelişimi Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan bugüne değin olan zaman dilimini kapsayacak biçimde irdelenmektedir. Bu bölümde ayrıca, 20. yüzyılda ortaya konan hukuki açıdan Boğazlar'da ulaşım ve taşımacılığa ilişkin sözleşmeler de ele alınmaktadır.

3.1. Lozan Antlaşması ve Boğazlar

Osmanlı İmparatorluğu'nun küllerinden doğan Türkiye için Boğazlar'a ilişkin düzenleme ve kuralların temeli, Lozan Antlaşması'na dayanmıştır. Lozan Antlaşması'nda, Boğazlar'la ilgili ek bir sözleşme yer almıştır. Bu sözleşmenin dayandığı ana hatlar temel olarak şunları içermektedir¹:

- Boğazlar'ın askersiz hâle getirilmesi
- Boğazlar'dan geçişleri kontrol etmek ve yetkili bir Boğazlar komisyonu kurmak.

Bunların dışında, askeri bakımdan Türkiye için tehlikeli olabilecek bir duruma engel olmak üzere, Milletler Cemiyeti'nin - özellikle Büyük Britanya, Fransa; İtalya ve Japonya'nın - garantörlüğü sağlanmıştır.

Lozan Konferansı 20 Kasım 1922 – 4 Şubat 1923 ile 23 Nisan 1923 – 24 Temmuz 1923 tarihleri arasında iki ayrı dönemde gerçekleştirilmiştir. Konferans esnasında Boğazlar meselesi, bir Rus - İngiliz tartışma konusu olarak diğer konulardan farklı bir biçimde ele alınmıştır². Boğazlarla ilgili genel görüşmede İngiliz devlet adamı Lord Curzon, konferansa sunulan en önemli meselelerinden birinin, Boğazlar meselesi olduğunu belirtmiştir. Lozan'da Türkiye'nin sınırları ve askeri meseleler ile Boğazlar meselesini inceleyecek komisyonun başkanı İngiliz baş delegesi Lord Curzon'dur.

Antlaşma'yı Türkiye ile birlikte İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya) imzalamış, Rusya ve Bulgaristan da Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler statüsü ile görüşmecisi sıfatı ile konferansta yer almıştır. Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti,

1 Lozan Antlaşma Hükümleri, *Resmi Gazete*:14 Temmuz 1923, Düstur: III. Tertip, C.V, S:131.

2 Şimşir, Bilal N. , *Lozan Telgrafları I (1922-1923)*, TTK yayını, Ankara, 1990, s. 248.

imzalamış olmalarına rağmen sözleşmeyi onaylamamıştır. Ne var ki Rusya, sözleşmenin uygulanmasına karşı çıkmamıştır³.

Türkiye'nin utkuyla tamamladığı Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın ardından imzalanan Lozan Antlaşması ile Boğazlar'ın 9 Kasım 1936 tarihine kadar devam edecek olan yeni hukuksal rejimi, Lozan Antlaşması ile aynı gün imzalanan "Boğazlar'ın Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename" ile belirlenmiştir. 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanan antlaşma 24 Ağustos 1923'te Türkiye Büyük Millet Meclisinde onaylanmıştır. Bu sözleşme ile Boğazlar'ın uluslararası statüsü ve Boğazlar'daki rejim sürmekteydi. Böylelikle Boğazlar'ın rejimi Türkiye'nin tek yanlı iradesi ile değil, 1841'deki Londra Antlaşması'ndan beri devam eden ve çok sayıda devletin ortak iradesi ile ortaya çıkan uluslararası kurallara tabi olmayı sürdürmüştür⁴.

24 Temmuz 1923 günü imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine göre "Boğazlar" terimi Çanakkale, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ni içermektedir. I. Madde; Boğazlardan, denizden ve havadan, gerek barış, gerek savaş zamanında geçecek, ticaret gemilerinin, sivil uçakların savaş gemilerini, savaş uçaklarının ulaşımını serbest bırakmıştır. Bu sözleşme tonaj açısından bazı sınırlamalar getirmesine karşın, barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız kaldığı tüm savaşlarda geçiş özgürlüğü tanımaktaydı. Anılan sözleşmelerle Boğazlar Milletler Cemiyeti koruması altına alınmış ve Boğazlara ilişkin düzenlemeler bir uluslararası komisyona bırakılmıştır⁵.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan arasında 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmıştır. Lozan Barış Antlaşması'na taraf olmamakla beraber Karadeniz'e kıyıdaş devlet olmaları nedeniyle Rusya ve Bulgaristan da görüşmeci ve imzacı devletler arasında yer almıştır. Sözleşme 19. maddesi gereğince diğer devletlerin de katılımına açık tutulmuş; Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihine kadar Boğazlardan geçiş ve ulaşımı düzenleyen belge olarak yürürlükte kalmıştır.

3 Soysal, İsmail, "1936 Montreux Sözleşmesi", *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul, 1994, ss. 1 – 2.

4 İnan, a.g.e., s. 25.

5 Ülman, A. Haluk, "Türk Dış Politikası'na Yön Veren Etkenler (1923–1968)", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, c. 23, no: 3, 1968, s. 263.

Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesiyle kabul edilen serbest geçiş ve ulaşım ilkesini ayrıntılı olarak düzenlemek amacıyla hazırlanan Sözleşme'de Boğazlar'dan geçiş serbestliği, ticaret gemileri ve savaş gemileri ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca, barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır.

Sözleşmenin ilk maddesine göre "Boğazlar" deyiimi ile ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan denizde ulaşım ve havada uçuş özgürlüğü, ticaret ve savaş gemisi ile sivil ve askeri uçak farkı gözetilmeden kabul edilmektedir. Lozan Boğazlar Sözleşmesinde ayrıca tanımı yapılmamış olan ticaret gemisinin kapsamına hastane gemileri, yatlar, balıkçı tekneleri/gemileri ve askeri nitelikli olmayan uçaklar dâhil edilmiştir. Ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğüne sahiptir.

Barış zamanlarında gemiler, geçiş sırasında uluslar arası sağlık kurallarına uyacaklardır. Ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri karşılığı olarak, vergi veya harç adı altında, herhangi bir ücret alınmaz. Ancak, kılavuzluk, fener hizmetleri, römorkaj veya gemiye doğrudan doğruya yapılan diğer hizmetler ücrete tabidir. Bu parasal yükümlülüklerin tahsil edilmesini kolaylaştırmak için, Boğazlardan geçen ticaret gemileri, Türk Hükümeti'nce gösterilecek yerlere adlarını, uyruklarını, tonajlarını ve gittikleri yeri bildirmekle yükümlüdürler. Ticaret gemilerinin geçişleri sırasında kılavuz almaları isteğe bağlı kalmaktadır⁶.

Lozan'da imzalanan Boğazlar Antlaşması'na göre Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında ticaret gemileri, barış zamanı koşullarıyla, gündüz ve gece, Boğazlar'dan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabileceklerdi. Antlaşma ile Türkiye'nin tarafsızlık haklarını, Boğazlar'dan serbest geçiş ve ulaşımı engelleyici bir biçimde kullanması yasaklanmıştır. Türkiye'nin taraf olduğu savaşlar sırasında ise tarafsız devletlere ait ticaret gemileri ile askeri nitelikli olmayan hava vasıtaları; düşmana yardım etmemek, özellikle düşman devletlere savaş kaçağı mal ve düşman birliklerini veya düşman uyrukluğundaki kişileri taşımamak koşuluyla geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabileceklerdi. Düşman gemi ve uçaklarına karşı Türkiye'nin bütün hakları saklı tutulmuştur⁷.

Barış zamanı savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, gündüz ve gece, Boğazlardan geçebilirler. Ancak, Karadeniz'e geçmek

6 İnan, a.g.e., s. 32.

7 Toluner, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s. 163.

isteyen gemiler için tonaj sınırlaması getirilmiştir. Buna göre; Karadeniz'e kıyıdaş olmayan bir devletin bu denizde bulundurmaya üzere Boğazlardan geçirebileceği kuvvet, geçiş sırasında Karadeniz'e kıyıdaş en kuvvetli donanmaya sahip olan devletin kuvvetlerinden daha fazla olamaz. Bununla beraber, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler her biri 10.000 tonilatoyu geçmeyen üç gemiden oluşan bir deniz kuvvetini göndermek hakkını muhafaza ederler.

Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında ise savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde, gece ve gündüz, Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını kullanabileceklerdi. Söz konusu sınırlamalar, muharip devletlere, bunların Karadeniz'deki muhariplik hukukuna hanel getirecek surette uygulanamayacaktı. Ayrıca Türkiye, tarafsızlık haklarını savaşan bir devletin Karadeniz'e geçişini engelleyecek bir biçimde kullanamayacaktı. Türkiye ile barış içinde bulunan devletlere ait denizaltılar Boğazlar'dan ancak satıhtan geçeceklerdir.

Türkiye'nin taraf olduğu savaşlar esnasında ise tarafsız devlet savaş gemileri, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde Boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanabilecekti. Öte yandan, düşman deniz kuvvetleri gemileri ile uçaklarının Boğazlar'dan geçiş ve ulaşımını engellemek için alacağı tedbirler, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve askeri uçaklarının geçiş ve ulaşımını engelleyici nitelikte olamayacaktı. Bu amaçla Türkiye tarafsız devlet savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmesi için geçiş yolları belirlemek ve kılavuz hizmetleri vermekle yükümlüydü.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin dördüncü maddesine göre, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın her iki kıyısı ile kıyıdan itibaren içeriye doğru yaklaşık 15–20 km'lik bir bölge ve İmralı Adası hariç olmak üzere, Marmara Denizi'ndeki bütün adalar askersizleştiriliyordu. Ayrıca, Ege Denizi'nde Semadirek, Limni, İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Tavşan Adaları da silahtan arındırılıyordu.

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi ile Yunanistan'a devredilen adalardan olan Semadirek ve Limni üzerindeki Yunan egemenliği, anılan maddenin ayrılmaz bir parçası olan "Altı Büyük Devlet Kararı" ile bahse konu adaların tahkim edilmemeleri ve askeri amaçlarla kullanılmamaları şartıyla Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Sözleşmenin dördüncü maddesine konu olan Semadirek ve Limni adalarının hukuki statüsünü belirleyen temel belge, Lozan Barış

Antlaşması'nın 12. maddesidir. Bu madde Yunanistan'a bir ülkesel egemenlik sınırlaması getirirken, Türkiye'ye egemenliğin devri karşılığında kazanılmış bir hak sağlamaktadır⁸.

Boğazlar bölgesinin silahlandırılması ile bu bölgede Türkiye'nin hem egemenlik hakları kısıtlanmakta, hem de savunmasına olanak verilmemekte idi. Böylece en hassas noktasında, Türkiye'nin güvenliği tehlike ile yüz yüze kalmıştır⁹. Lozan Barış Sözleşmesi'nin onuncu maddesine göre adı Boğazlar Komisyonu olan bir komisyonun İstanbul'da oluşturulması öngörülmüştür. Komisyon, Boğazlar'ın suları üzerinde görev yapacak, bir Türk temsilcinin başkanlığında, Sözleşme'yi imzalayan devletlerin – ve Sözleşme'nin 20. maddesi gereğince Sözleşmeyi onaylamalarından sonra onaylayan devletlerin - temsilcilerinden oluşacaktı.. ABD ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer bağımsız devletler, Sözleşme'ye katıldıkları takdirde, komisyonda birer temsilci bulundurabilecek ve komisyon üyesi olabilecekti. Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti Sözleşme'yi onaylamamalarının sonucu olarak komisyona katılmamıştır. ABD de Sözleşme'ye ve komisyona katılmamıştır.

Komisyonun yetkisi Sözleşme'nin ikinci maddesinin getirmiş olduğu düzene uyulmasını denetlemektir. Böylelikle Komisyon savaş gemilerinin ve askerî uçakların geçiş ve ulaşım ile ilgili hükümlere uyup uymadıklarını denetleyecek, ne ki bu denetleme salt bir haber alma ve istatistiksel bilgi toplamaktan ibarettir¹⁰.Boğazlar Komisyonu görevini Milletler Cemiyeti'nin himayesi altında yapacaktı sürdürecekti.

Sözleşme uyarınca Boğazlarda geçiş serbestisi ve askersizleştirilmiş bölgelerin güvenliği tehlikeye girecek olursa, aktif taraflar ve her halde Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya Milletler Cemiyeti Konseyi'nin, "Karar vereceği bütün vesaitle onları müştereken men edeceklerdir."¹¹

Lozan'da kabul edilen Boğazlar'ın yeni statüsü, Boğazlar bölgesinin silahlandırılmasını ve Türkiye'nin Boğazları kendi askeri gücüyle savunmasını önlemektedir. Ayrıca Sözleşme, ne Boğazların tam tarafsızlığı, ne de güvenliği için yeterli bir güvence getirmemektedir. Müttefikler, yabancı güçlere karşı bütün savunma imkânlarından mahrum ettikleri Boğazlar için ferden ve birlikte bir savunma güvencesi vermeyi reddetmişlerdir. Bunun yerine, müttefikler, yalnızca Milletler

8 Harp Akademileri Komutanlığı, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, s. 31.

9 İnan, a.g.e., s. 38.

10 İnan,a.g.e., s. 39.

11 Ergil, Doğu, "Boğazlar Üzerine Bitmeyen Kavga (1923–1976)", *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1978, s. 106.

Cemiyeti tarafından oy birliği ile benimsenen veya teklif edilen tedbirleri kabul edip uygulayacaklarına söz vermiştir.

Türkiye ile itilaf devletleri arasında 21 Kasım 1922'den 24 Temmuz 1923'e kadar Lozan'da süren barış konferansı sonunda imzalanan Lozan Barış Antlaşması metninde boğazlar için ayrı bir antlaşma yapılması kararlaştırılmıştı.Boğazların tabi olacağı usul hakkında makavelename adını alan bu mutabakata göre;

-Boğazlardan savaş ve barış zamanlarında havadan ve denizden serbest geçiş esası kabul edilmiş ancak,

-Savaş ve ticaret gemileri için ayrı rejimler uygulanması kararlaştırılmıştır.

Buna göre;

-Ticaret Gemileri

(Normal ticaret gemileri, hastane gemileri, yatlar, balıkçı gemileri ve askeri olmayan uçaklar

- Barışta, sancağı ve yükü ne olursa olsun, gece ve gündüz boğazlardan serbest olarak geçeceklerdir.
- Savaşta Türkiye tarafsız olduğu takdirde, barış zamanındaki rejim uygulanacaktır.
- Savaşta ve Türkiye savaşa girdiği takdirde, tarafsız gemi ve uçaklar, düşmana gerekli savaş malzemesi, düşman askeri, düşman uyruğu veya düşmana yardımcı kuvvet taşımamak koşuluyla, geçişte serbesttirler. Türkiye bu gemileri kontrol hakkına sahiptir.Türkiye düşman gemileri hakkında devletler hukuku prensiplerine uygun kararlar alabilir.

-Savaş gemileri:

(Normal harp gemileri, yardımcı gemiler, asker taşıma gemileri, uçak gemileri ve uçaklar)

- Barışta, sancağı ne olursa olsun bütün savaş gemileri, Karadeniz'de kıyısı olan devletlerden deniz kuvvetleri en fazla olanın donanmasından fazla olmamak koşuluyla, boğazlardan geçebilirler.
- Savaşta ve Türkiye tarafsız olduğu takdirde, barış zamanındaki rejim uygulanacaktır.
- Savaşta ve Türkiye harbe girdiği takdirde, tarafsız ülkelere mensup gemiler barış zamanındaki rejime tabi tutulacaktır.

Lozan Antlaşması'na göre boğazlardan geçiş serbestliğini sağlamak üzere sahilin iki tarafında askerden arındırılmış bir bölge bulunacaktı. Geçişleri düzenlemek üzere Türk delegesinin başkanlığında bir boğazlar komisyonu kurulacaktı.

Lozan Antlaşması, boğazları askerden arındırılmış bir duruma getirmek sureti ile Türkiye'yi boğazlar gibi hayati önemi olan bir bölgede gerekli tedbirleri almaktan alı koymuş ve Türkiye'yi herhangi bir saldırıya uğradığı takdirde savunmakta güçlük çekeceği bir duruma sokmuştu.

3.2 Montreux Antlaşması ve Boğazlar

Boğazlar rejimini düzenleyen Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi düşüncesi, 1930'lu yıllarda meydana gelen gelişmelerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ancak 13 yıl geçerli olabilmiş, silahlanma ve Milletler Cemiyeti sistemindeki başarısızlık Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yapılandırma yolunu açmıştır. 1933 yılında Japonya'nın Mançurya'yı işgal sonrası MC'nin hareketsiz kalması ve Japonya'nın MC'den ayrılması sonrası Türkiye Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine yönelik ilk teklifini yapmıştır. Bu teklifin kabul edilmemesi üzerine, Almanya'nın 1934'ten bu yana silahlanmaya başlaması, Versailles hükümlerine aykırı davranışları sonrası 1935 yılında Türkiye iki defa daha sözleşmeyi değiştirme girişiminde bulunmuş ancak yine bir sonuç alamamıştır. Değiştirme fikrinin kabul edilmesi 1935'te İtalya'nın Habeşistan'ı işgal sonrası Türkiye'nin 11 Nisan 1936 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlere yolladığı nota ile gerçekleşmiştir. Bu nota ile uluslararası anlamda büyük bir etki yaratılmış ve uluslararası kamuoyu bu konuya geniş yer vermiştir.

Notada Türkiye, *rebus sic stantibus* ilkesine dayanılarak sözleşmenin değiştirilmesi gerekliliği üzerinde durmuş, yeni rejimin belirlenmedi için görüşmelere açık olduğunu belirtmiştir¹².

Teklifin tarflarca kabul edilmesi üzerine **Montreux'de** toplanan konferansta Türkiye, Sovyetler Birliği ve İngiltere'nin görüşleri tartışılmış Boğazlar için yeni bir rejim belirlenmiştir¹³. 1. maddede **Boğazlar' da** denizden geçiş ve seyrüsefer serbestisi prensibini kabul eden bu sözleşme ile Boğazlar' m yeniden **silahlandırılması**, Lozan Boğazlar Sözleşmesi' nde öngörülen Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması ve Komisyonun yetkilerinin Türk Hükümeti 'ne devri kararlaştırılmıştır. Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin de ayrıntılı düzenlemeler getirilmiştir. Ticaret ve savaş gemileri ayrı düzenlemelerin konusunu oluşturmakta, savaş zamanı, barış zamanı ve yeni bir kavram olarak da Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissettiği durumlar ayrı ele alınmaktadır.

İleriki bölümde ele alınacak olan Tüzükler savaş gemilerine ilişkin bir düzenleme getirmediği için burada sadece ticaret gemilerinin rejime ilişkin düzenlemeleri ele alınacaktır. 2. madde ile 8.

12. Notanın ayrıntıları için bkz. İnan. op.cit., s. 45; Feridun Cemal Erkin, Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, Başnur Matbaası, 1968, s. 66-67.

13. Metin için bkz. Soysal, Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, C.I, 2.B., Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989, s. 493-518.

madde arasında Kısım I ticaret gemilerine ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Sözleşmenin 2. maddesi önemlidir. Bu madde uyarınca "Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece 3. Madde hükümleri saklı kalmak üzere hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer tam serbestisinden yararlanacaklardır. Boğazlarda bir limana uğramadan transit gecen gemiler, Ek-1 'deki vergi ve harçlardan başka bir ücretle tabi olmayacaklar" 2. maddenin 2. paragrafı da bu vergi ve harçların alınmasını kolaylaştırmak için bildirim zorunluluğu getirmekte ve bu bildirim kapsamını belirtmektedir. Madde 2 uyarınca kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlıdır.

Madde 3 sağlık nedeni ile geçirilebilecek kısıtlamaları savmakta, madde 4 ve 5 savaş zamanı ticaret gemilerinin durumunu düzenlemektedir. 6. madde Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissettiği durumları ele almakta, bu durumda da madde 2 hükümlerinin uygulanmasını öngörmektedir. Bu geçiş için de bazı sınırlamalar ve zorunluluklar setinim istir. Bu bölümün son maddesi olan 7. madde ise ticaret gemisi kavramına açıklık getirmektedir.

Konu açısından Montreux Sözleşmesi'nin sona erdirilmesine ve değiştirilmesine ilişkin 28. ve 29. maddeleri de önem taşımaktadır. Madde 28 ile bu sözleşmenin yürürlük süresi 20 yıla sınırlandırılmış olmakla birlikte 1. maddede düzenlenen geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi sonsuz süreye bağlanmıştır. Yirmi yılın dolmasına iki yıl kala, hiçbir taraf devlet sözleşmesinin sona erdirilmesi yolunda bir bildirimde bulunmazsa, bundan sonra herhangi bir tarihte yapılacak sona erdirme bildiriminin gönderilmesinden başlayarak sözleşme iki yıl yürürlükte kalacaktır. Bu madde hükmünce sözleşme sona erdirilirse yeni sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere bir konferans toplanması öngörülmüştür.

Madde 29 ise her beş yıllık süre bitiminde taraf devletlere sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesi önerme yetkisi vermektedir. İstem kabulü içmede çeşitli şartlar öngörülmüştür. Sözleşmenin hükümlerini konferans yolu ile değiştirilmesine ilişkin düzenlemeler mevcuttur.

Türkiye uluslararası barış ve güvenliğin korunması yolundaki güçlüğü belirtip, 23 Mayıs 1933 Londra Silahsızlanma Konferansı'ndan itibaren barışçı yollarla ilgili devletlere başvuruda bulunarak Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı zamanki siyasi ve askeri durumun farklı olması,

Türkiye’de Milletler Cemiyeti’nin verdiği garantinin işleyememesi gibi nedenlerden ötürü, Boğazlar’ın statüsünü, ilgili devletlerin de onayıyla, yeniden düzenlemek istemiştir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin 13 yıl yürürlükte kaldığı dönemde ve İkinci Dünya Savaşı arası dönemde; Boğazlar’dan geçiş rejimine ilişkin olarak önemli bir sorun doğmamıştır. Ancak, İkinci Dünya Savaşı’ndan önce gelişen olaylar, Türk Boğazları’nda geçerli olan rejimin yeniden gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. İşte Montreux Boğazlar Konferansı bu sorunlar ve tehditler çerçevesinde gündeme gelmiştir. Türkiye’nin Milletler Cemiyeti çerçevesinde oluşturulan kolektif güvenlik sisteminin işleyeceğine ve uluslar arası düzeyde silahsızlanmanın gerçekleşeceğine inanarak Lozan Barış Sözleşmesi’ndeki, egemenliğini kısıtlayan bir takım hükümleri istemeyerek de olsa kabul etmişti¹⁴.

Dünyada savaşların 1. Dünya Savaşı’nın ardından biraz durulmasına karşın, 1931 yılından sonra deniz ve karada silahlanma yarışı yeniden başlamıştır¹⁵. Özellikle 1. Dünya Savaşı sonrasında ağır koşullara maruz kalarak imzaladığı Versailles Antlaşması’nı ortadan kaldırmak isteyen Almanya, 1934 yılından itibaren silahlanmaya hız vermiştir. Almanya ve diğer devletlerin saldırganlaşan ve silahlanmaya önem veren tutumlarına karşın Milletler Cemiyeti herhangi bir yaptırım uygulamamış ya da tavır almamıştır¹⁶. Japonya 1933 yılında, Mancurya’ya saldırmış, İtalya 1935’te Habeşistan’ı işgal etmiş fakat söz konusu ülkelerin edimleri herhangi bir uluslararası yaptırıma yol açmamıştır¹⁷. Gelişen koşullar Boğazlar’ın önemini artırmakta, mevcut statükonun yetersizliği ise Türkiye’de güvenlik kaygılarına yol açmaktadır.

Değişen uluslararası koşulların doğurduğu tehditlerin etkisi ile Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin getirdiği rejimi değiştirebilmek ve bir uluslararası konferansta, yeni bir rejim oluşturabilmek için 1933 yılından itibaren birtakım diplomatik girişimlerde bulunmuştur¹⁷. Bu kapsamda Türkiye’nin ilk diplomatik teşebbüsü 1933 yılında Londra’da yapılan silahsızlanma konferansında yapılmış ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının kıyıları ile Marmara Denizi’ndeki adaları (İmralı adası dışında) askerden ve silahtan arındıran

14. Armaoğlu, a.g.e., s. 220.

15. İnan, a.g.e., s. 43.

16. İnan, a.g.e., s. 45.

17. Sander, Oral, *Siyasi Tarih, 1918-1994*, İmge Kitabevi, Ankara, 2000, s. 62.

hükümetlerinin kaldırılmasını istenmiştir. Ne var ki, söz konusu girişim sonuçsuz kalmıştır¹⁸.

Almanya'nın tehlike arz eden tutumları nedeni ile Milletler Cemiyeti Konseyi'nin Almanya ile ilgili olarak Nisan 1935 tarihinde yaptığı olağanüstü toplantıda, Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Boğazlar bölgesinin silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerin, Türkiye'nin güvenliğini zayıflattığı gerekçesiyle, kaldırılmasını talep etmiştir. Ancak bu sorunun görüşülmekte olan konu ile doğrudan ilgili olmadığını ileri sürerek, Türkiye'nin talebi reddedilmiştir¹⁹. Türkiye, bu yöndeki talebini, 1935 yılının Mayıs ayında Balkan Antantı Konseyi'nin Bükreş toplantısında, Eylül ayında ise Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nda tekrarlamış ise de bir sonuç alınması sağlanamamıştır. İtalya'nın Habeşistan'a saldırması sebebi ile İtalya'ya karşı zorlama önlemleri alınması için Milletler Cemiyeti'nin Kasım 1935 tarihinde yaptığı toplantıları sırasında Türkiye taleplerini yinelemiş, bu kez taleplerine uluslararası ortamdan olumlu karşılık alabilmiştir²⁰.

Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere, 10 Nisan 1936 tarihinde bir nota göndererek Türkiye Boğazları için geçerli kılınan rejimin günün koşullarına uygun olmadığı, Lozan Boğ azlar Sözleşmesi'nin yapıldığı tarihlerde geçerli konjonktürün radikal değişikliklere uğradığını belirtilerek, yeni bir rejim saptanması için uluslararası bir konferans toplanması talep etmiştir. Söz konusu talep uluslar arası hukuk açısından *rebus sic stantibus* ilkesine dayandırılmıştır. Rebus sic stantibus ilkesi bir sözleşmenin yapılması sırasında öngörülemeyen durumların ortaya çıkarak taraflardan birine hakkaniyet ölçülerine uymayan çok ağır yükümlülükler getiren bir hal olması durumunda, sözleşmenin hakkaniyet ölçülerine göre yeniden düzenlenmesinin isteme hakkını ifade etmektedir²¹ 10 Nisan 1936 tarihinde Türk notasında, Boğazlar sözleşmesinin Değiştirilmesini gerektirir şekilde bu ilkenin işletilmesini gerektiren gerekçeleri şu şekilde açıklanmıştır²².

18. Armaoğlu, a.g.e., s. 343.

19. Armaoğlu, a.g.e., s. 343.

20. İnan, a.g.e., s. 44.

21. Pazarcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, I.Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1992, s. 206.

22. Gönlübol, Mehmet - Kürkçüoğlu, Ömer E., "Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973)", 6.bs., c. 1,

Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara, 1987, s. 121.

- Avrupa'nın 1923 yılındaki durumu, gerek askeri gerekse siyasal bakımdan. 1936'dakinden çok farklıdır. 1923 Avrupa'sı silahsızlanmaya doğru gidiyor milletlerarası taahhütler değişmez prensiplere dayanıyordu. Türkiye 18. Maddenin sağladığı garantiye ve buna ek olarak dört büyük devletin Boğazları savunma hususunda verdikleri teminata güvenerek, bütün kısıtlayıcı hükümlerine rağmen sözleşmeyi imzalamıştı. Halbuki Akdeniz'de mevcut güvensizlik ve yeni baştan silahlanma yönündeki cereyan ile yakın savaş tehdidi karşısında Türkiye büyük tehlikelerle karşı karşıya kalmış görünmektedir.
- Sözleşmenin öngördüğü, garanti sistemi artık işlemez hale gelmişti. Bütün sözleşmenin dengesi, yalnız Türkiye için değil, Avrupa barışının da zararına bozulmuştu. Aynı zamanda artık garanti mekanizması çok yavaş harekete geçebiliyor ve bu yüzden çok geç alınan bir karar, milletlerarası garantinin faydalarını hiçe indiriyordu, Türkiye'ye sözleşmenin yüklediği külfete karşılık olarak verilen teminat arasında yalnız dört büyük devletin garantisi, sözleşmenin yapıldığı zaman Türk topraklarının bütünlüğünü sağlamak için yeterli görülmüştü. Hâlbuki bu devletlerin Milletler Cemiyetine karşı tutumları da zamanla hayli değişikliklere uğradı. Japonya Milletler Cemiyeti'nden ayrılma kararını bildirmiş, dolayısıyla da, bu devletin garanti sisteminde payı kalmamıştır. Habeşistan seferi ve zecri tedbirler meselesi İtalya ile İngiltere arasında işbirliğini imkânsız hale getirmiştir. Diğer taraftan Mussolini'nin savaşçı demetleri ve oniki adalardaki büyük askeri hazırlık Türkiye'de haklı şüphe ve endişeler uyandırmaktaydı. Bu şartlar altında Boğazlar'ın güvenliğinin gerçek bir garanti ile teminat altına alındığını iddia etmeye olanak yoktur. Sözleşmenin genel düzeni alt üst olmuştur.
- 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinin eksik taraflarından biri de öngörülen rejimin sınırlı veya genel savaş tehdidini hesaba katmamış olmasıydı. Sistem, sadece barış ve savaş hallerini ve savaşta yalnız Türkiye'nin tarafsızlığını ve muharip olması durumunu ön görmüştü. Sistemin noksan tarafı savaş tehdidi halinde Türkiye'ye meşru savunma hakkını vermemesiydi. Hâlbuki bir dış tehdidin en nazik anı, savaş halinin birden ortaya çıkması safhasıydı. Sadece bu eksiklik bile, sözleşmenin garanti sisteminin etkisini azaltmaya yeterliydi.

- Türkiye Cumhuriyeti, kurulduğu günden itibaren, sürekli olarak barışçı bir politika izlemiş ve milletlerarası yükümlülüklerine sadık kalmıştır. Değişen koşullar sebebiyle, güvenliğinin yeniden sağlanması gereklidir. Bu amaçla, hem Türkiye'nin güvenliğini yeniden sağlayacak, hem de Boğazlardan ticaret gemilerinin serbest geçişini düzenleyecek yeni bir rejimin belirlenmesi gereklidir. Türkiye milletlerarası bir konferansta, bu konuları diğer taraf devletlerle birlikte görüşmeye hazır olduğunu beyan etmektedir.

Bunun üzerine, Türkiye'nin çağrısı yalnızca İtalya'nın muhalefeti ile 22 Haziran 1936'da Montreux'de bir konferans toplanmıştır²³. 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan'da imzalanmış olan sözleşmenin yerine geçmek üzere imzalanmıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, dağılan SSCB ve Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme, Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş, bu haktan yararlanan İtalya, 2 Mayıs 1938 günü Sözleşme'ye katılmıştır. Japonya ise, 8 Eylül 1951 tarihinde Sözleşme'yi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir. Sözleşme'nin amacı; "Boğazlar'dan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek" olarak belirlenmiştir²⁴. Akit Devletlerin, 24 Temmuz 1923'de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşme'nin yerine koymayı kararlaştırdıkları Sözleşme, 29 madde ile dört lahika ve bir protokolden oluşmaktadır.

22 Haziran 1936'da Montreux 'da başlayan Konferans'ta yeni bir savaş başlamadan tüm Balkanlar ve Ortadoğu'nun kilit taşı konumundaki Boğazların statüsünü açıklığa kavuşturmak isteyen Türkiye'nin tasarısı, özellikle kendini pek yakın savaş tehdidi altında hissetmesi halinde, Boğazlarda uygulamak istediği rejime ilişkindi. Türkiye artık savaş ve pek yakın savaş halinde savaş gemilerinin Boğazlardan geçirilişinde denetim hakkına sahip olmak istemektedir.

23 Montreux Antlaşması Ek 2'de verilmiştir.

24. Montreux Antlaşması Ek 2'de verilmiştir .

Türk tasarısı, ticaret gemilerinin geçişi konusunda Türkiye'nin, gerek barış ve gerek Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş durumunda, serbestlik ilkesini kabul ediyordu. Türkiye savaşan devletse, yine tarafsız ticaret gemilerinin Boğazlardan geçebileceğini kabul ediyordu. Türkiye gerek barış zamanında, gerekse tarafsız olduğu durumlarda, savaş gemileri ve denizaltılar dışında bazı kısıtlamalarla geçebileceklerini, ancak Karadeniz'e kıyısı olan gemilerle kıyısı olmayanlar arasında bir ayırım olmamasından yanaydı. Ama yine de Karadeniz'de kıyısı bulunmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajın ve bu devletlere ait gemilerin bu denizdeki kalış sürelerinin sınırlandırılmasından yanaydı²⁵.

İngiltere Konferans sırasında Boğazlar'ın silahlandırılmasını kabul etmekle birlikte Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına karşı çıkmıştır. Boğazlar'dan geçişlerde savaş gemilerine serbestlik ilkesini benimsiyor, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj açısından sınırlandırılmamasından yanaydı. Ayrıca yakın savaş tehlikesi durumunu da kabul etmektedir. Rus ve İngiliz tezlerinin çatıştığı nokta Kurtuluş Savaşı'ndan beri uluslararası düzeyde bağlantısızlığı ile saygı kazanan Türkiye'nin Boğazlar'a tam egemen olmasıydı.

Başta Sovyetler Birliği olmak üzere, toplantıya Karadeniz'e kıyısı bulunduğundan ötürü katılan ülkelerin hemen hepsi; Boğazlar'ın tarihsel olarak süregelen "kapalı" statüsünün devamını ve bunun sağlanmasının sadece Türkiye'ye bırakılmasını öneriyorlardı. Buna karşılık İngiltere ve müttefikleri, Boğazlar'ı "açık" bir statü içinde görmek istiyor ve silahlardan arındırılmış Boğazlar'daki denetimi uluslar arası bir komisyona bırakmak istiyorlardı.

Montreux Sözleşmesi Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere yasaklanmasını gerçekleştiremediğinden Sovyet güvensizliğinin sürmesine yol açmıştır. Ama yine Montreux Antlaşması yapıldıktan sonra özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Karadeniz kıyısındaki devletlerin Sovyetler Birliği'nin basını çektiği bloğa dâhil olmasıyla Sovyet tezi ağırlık kazandı ve böylece Türkiye'nin çıkarlarına isleyen bir Boğazlar rejimi ortaya çıkmıştır.

Yeni statü yeni bir dünya savaşının arkasından Karadeniz Bölgesinde güvenliği artırıyordu. Montreux, hem Türkiye, hem de Sovyetler Birliği'nin çıkarlarına daha uygundu. O günlerde Sovyetler Birliği, Boğazları Türkiye'nin istediği gibi silahlandırabilmesini, kendi güvenliğinin bir

25. İnan, a.g.e., ss. 53 – 54.

gereği olarak savunmuştur²⁶. Sovyetler Birliği'nin amacı Boğazları kendi savaş gemilerine açmaksa, ondan daha çok istediği de Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere kapatmaktı. Zaten Ruslar Karadeniz'i açık deniz saymıyorlardı. Ama Karadeniz'in Boğazlardan başka çıkışı olmadığından genel olarak Ruslar tüm tarihleri boyunca Karadeniz'i açık deniz saymamışlardır. Onlar Karadeniz'in Cebelitarık'tan girilen ve Süveyş'ten çıkılan Akdeniz'den çok farklı olduğunu sık sık vurgulamaktadır.

Montreux Sözleşmesi savaş gemilerine Lozan'dan farklı olarak Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerle olanlar arasında ayırım yapmıştır. Böylelikle, tüm devletlere geçiş özgürlüğü tanımakta ama Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere daha sıkı yaptırımlar söz konusudur. Bunların gemilerinin Karadeniz'de kalış süreleri sınırlanmakta, uçak gemilerine ve denizaltılara geçiş özgürlüğü tanımamaktadır. Buna karşı Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler Türkiye'ye 8 gün önceden haber vermek ve bazı kayıtlara uymak koşuluyla geçiş özgürlüğüne sahiptirler. Ayrıca, barış zamanında Karadeniz devletlerinin savaş gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçmesi kabul edilmiştir²⁷.

Bu antlaşma ile Boğazlar'ın askerlendirilmesinin önü kapatılmamıştır. Ek protokolde de askerileştirme açıkça belirtilmektedir²⁸. Bu sözleşme ile Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve Boğazların askerleştirilmesine izin verilmiştir. Ayrıca geçiş rejimine gelince; ilke serbestliktir. Ticaret gemileri barış zamanında ve savaş zamanında Türkiye tarafsızsa tam serbest geçiş hakkına sahiptirler²⁹. Diğer durumlarda geçişte Türkiye lehine bazı kısıtlamalar getirilmiştir.

Savaş gemilerinin barış zamanında geçişi ise sınıflarına bağlı olarak düzenlenmiştir. Montreux Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenliğini yalnız geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlandırır, geçiş ve ulaştırma konusunda Antlaşma'da öngörülen düzenden ayrılan bir düzen getirmek yetkisini kaldırır. Antlaşma'nın kapsamına girmeyen konularda, örneğin zabıta ve yargı yetkisinin kullanılması ile ilgili yetkileri saklıdır³⁰. Montreux Sözleşmesi ile Boğazlar hakkındaki silahsızlanma kayıtları kaldırılıyor ve Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği tam olarak kuruluyordu.

26. Avcıoğlu, Doğan, *Milli Kurtuluş Tarihi*, C. III, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1974, s. 1444.

27. Toluner, a.g.e., s. 172.

28. Pazarcı, a.g.e., ss. 327 – 328.

29. İnan, a.g.e., ss. 47 – 48.

30. Pazarcı, a.g.e., s. 357.

Öte yandan Lozan'da imzalanan sözleşmeye oranla hem Türkiye hem de Karadeniz devletleri lehine kimi değişiklikler de getirilmiştir. Özellikle savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi meselesinde, Türkiye tarafsız ve savaş dışı ise savaşan tarafların savaş gemileri Boğazlardan geçemeyecektir. Türkiye savaşa girerse veya kendisini yakın bir savaş tehlikesi karşısında görürse, diğer devletlerin savaş gemilerine geçişi Türkiye'nin takdirine kalacaktır³¹.

Türkiye'ye Boğazlar üzerinde yeniden hükümlerlik kazandıran Montreux Sözleşmesi, imzalandığı 1936 yılından bu yana meydana gelen teknolojik gelişmeler ve önemli siyasi değişimlere karşın değiştirilmemiştir. Sözleşme ilke olarak 20 yıllık süre için yapılmıştır. Bu sürenin bitiminden sonra, iki yıl önce taraflardan birinin bir ön bildirimde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl sonra bütün taraflar için sona ermesi gerekmektedir. Öngörülen 20 yıllık sürenin bitiminden sonra herhangi bir taraf devletin herhangi zamanda sözleşmeye son verme ön bildiriminde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl içinde sona ermesi ihtimali her zaman vardır. Söz konusu süreç bugüne kadar herhangi bir taraf devlet tarafından başlatılmamıştır. Bununla beraber, Sözleşmenin 1'inci maddesinde teyit edilen geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibinin sonsuz bir süresi olacağı belirtilmiştir.

Montreux Sözleşmesi'nin barış zamanına ilişkin kuralları 1939 yılında kadar uygulanabilmiştir. II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş koşulları kurallarını uygulamıştır.

Gerek savaş sırasında gerekse savaş sonrası Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki yetkileri özellikle Sovyetler Birliği tarafından çok gündeme getirilmiş, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönünde talepler ortaya çıkmıştır. Savaşın son yıllarında toplanan Yalta Konferansında (4 Şubat 1945) Boğazlarla ilgili olarak rejimin değiştirilmesi kararı alınmış, savaş sonrası Potsdam Konferansı'nda da (17 Temmuz 1945) İngiltere, ABD ve Sovyetler Birliği rejim konusunda ortak bir görüşe varılamadığı ve değiştirilmesi gerektiği üzerine görüş birliğine varmışlardır.

Potsdam sonrası Sovyetler Birliği'nin 7 Ağustos 1946'da Türkiye'ye gönderdiği nota sadece Türkiye tarafından değil, İngiltere ve Amerika tarafından da eleştirilmiştir. Türkiye'nin egemenlik

31. Toluner, a.g.e., s. 165.

haklarını zedelediği görüşü ile Türkiye 22 Ağustos 1946'de Sovyetler Birliği'ne cevabı bir nota göndermiştir. Ancak Sovyetler Birliği taleplerinden vazgeçmemiş ve aynı noktaları içeren 24 Eylül 1946 tarihli ikinci notayı göndermiştir. Türkiye'nin gönderdiği ikinci nota da Sovyetler taleplerine karşı oluşturulmuştur.

Sözleşmenin sona ermesi öngörülen 1956 yılından iki yıl önce hiçbir taraf devletin sona erdirmeye bildiriminde bulunmaması sonucu Möntroux Boğazlar Sözleşmesi hala geçerliliğini korumaktadır.

3.3. Türkiye'nin Tüzük Yapma Yetkisinin Hukuki Dayanakları

Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'nin egemenlik haklarını sınırladığını düşünen yazarlarca getirilen bir çözüm yolu Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin maddelerinin değiştirilmesi veya 1 sözleşmenin tamamen feshedilmesine ilişkin olarak ortaya çıkmaktadır. Eski Devlet Bakanı İbrahim Tez Boğazlar' daki tehlikelere karşı Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesini bir seçenek olarak görmüş ancak hassas siyasal dengelerin yeni sorunları beraberinde getireceğinin düşüncesi ile sözleşmenin tanıdığı yetkiler çerçevesinde hareket ederek tüzük yapma yolunu benimsemiştir³².

Bu konuda İsmail Soysal'ın görüşü daha katı olarak nitelendirilebilir. Yapılan 1994 Tüzüğü'nün Boğazların güvenliği açısından gerçek bir çözüm oluşturmadığı inancında olan Soysal'a göre Türkiye'nin önünde iki seçenek vardır.

Bunlardan bir tanesi daha önce incelenen madde 29 çerçevesindeki sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi, diğeri ise madde 28 çerçevesinde sözleşmenin feshi ile ilgilidir. Birinci seçeneği oylama ve zamanlama açısından zor olarak nitelendiren Soysal ikinci seçenek üzerinde durmaktadır. Madde 28 ışığında sözleşmenin sona ermesinden sonra yürürlükte kalacağı iki yıllık süre içinde toplanacak konferansta Soysal ortak bir çözüm bulunamadığı takdirde Türkiye'nin değiştirmesini istediği hükümleri³³ kendi yorumuna göre "**de facto**" uygulanabileceği görüşündedirki³⁴ bu görüş

32. İbrahim Tez'in Prof. Mahmut Belik ve Prof.Dr. Tahir Çağa'ya saygı Seminerinde yaptığı açılış konuşması. **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994, s. XV.

33 Soysal'ın değişiklik düşündüğü hükümlerin ayrıntıları için bkz. İsmail Soysal, "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi," **Boğazlardan...**, s.7-8.

34 Soysal, I Sevin Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, Boğazlardan", s. 13. **bid.**,s.6.

birçok hukukçu tarafından eleştirilmektedir.

Bu görüşü eleştirenlerden Sevin Toluner'in dayandığı nokta, statüsü bir antlaşma ile düzenlenmemiş olan boğazlardan geçişin uluslararası deniz hukuk kuralları tarafından belirlenmesi gerekliliğidir³⁵ Böyle bir durumda da İsmail Soysal'ın söylediğinin aksine Türkiye geçiş rejimini dilediği gibi uygulayamayacak; Montreux Sözleşmesi Madde 28'de süresiz olarak hükme bağlanmış geçiş ve seyrüsefer serbestliği çerçevesinde ve bu konulan düzenleyen uluslararası deniz hukuku kurallarının çizdiği sınırlar içinde hareket edebilecektir. Hüseyin Pazarcı da Montreux Sözleşmesi'nin kalkması durumunda, Türk Boğazları için Korfu Boğazı davasında Uluslararası Adalet Divanı kararının bir teamül olarak nitelendirdiği boğazlardan geçiş serbestliği ilkesinin geçerli olacağı ve Sözleşmenin feshinden sonra bir anlaşmaya varılamaması durumunda bunun da Türkiye'nin askeri gemiler üzerinde kullandığı yetkilerin de kalkması anlamına geleceği üzerinde durmaktadır³⁶.

Üzerinde durulması gereken bir nokta da 1982 BMDHS'de saptanan iki geçiş rejimine ilişkindir. 1982 BMDHS'nin Uluslararası Ulaştırma İçin Kullanılan Boğazlar başlığı altında düzenlediği hükümlere göre açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasındaki boğazlarda uygulanacak olan geçiş "transit geçiştir." (Mad.37) Bu geçiş rejimine göre, geçiş transit olacaktır ve engellenemez (Madde 38). Zararsız geçiş rejimi ise transit geçiş rejiminin uygulanmadığı boğazlarda ya da açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devlet karasuları arasında yer alan boğazlarda uygulanacaktır. Bu rejim karasuları rejimidir (madde 45). Transit geçiş rejimi ile zararsız geçiş rejimi karşılaştırıldığında transit geçiş rejiminin daha serbest olduğu görülmektedir³⁷.

Montreux Sözleşmesi'nin feshi sonucu Türk Boğazları'nın transit geçiş rejimine tabi olduğu sonucu çıkarsa bu Boğazlar'da daha serbest bir geçiş rejimi uygulanacağı anlamına gelmektedir³⁸.

35 Sevin Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, **Boğazlardan** ,s. 13.

36. Uluslararası Hukuk Profesörü Hüseyin Pazarcı'nın seminerde ileri sürdüğü görüş. **Boğazlardan...**, s. 28-29

37. Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II-Kitap. s. 331.

38. Pazarcı'nın Seminerde İlen Sürdüğü Görüş, Boğazlardan..... s. 29; Sevin Toiuner, "Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing Through the Straits," Turkish Straits, New Problems, New Solutions, Der. ismail Soysal, İstanbul, İSİS, 1995,s.30.

Artan trafik, geçen gemilerin yüklerindeki ve büyüklüklerindeki artışın tehlikeli boyutlara ulaşması sonucu, Boğazlarda olabilecek kazaların azaltılması ve can, mal, çevre güvenliğinin sağlanması için Boğazlar Tüzüğü yapılması bir gereklilik haline gelmiştir. Ancak bu gerekliliğin yanında böyle bir tüzüğün yapılabilmesindeki hukuksal dayanaklar nelerdir? Kuşkusuz uluslararası antlaşmalarla bağlı bir devlet bu antlaşmalar çerçevesinde hareket edecek, ancak onun çizdiği sınırlar içinde düzenlemelere gidebilecektir. Tüzük çıkarılmadan önce ve de tüzük çıktıktan sonra gelen tepkilerle³⁹ oluşan tartışmalar sonucu yazarlar bu konuda farklı görüşler ortaya koymuşlardır.

Tüzük yapma yetkisinin dayanakları şu ana başlıklar altında toplanabilir:

- a) Montreux Sözleşmesi'nin başlangıç kısmındaki güvenlik kavramı
- b) Montreux Sözleşmesi ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi 'ndeki Boğazlar Komisyonu 'nun yetkilerinin Türk Devleti 'ne bırakılması
- c) Montreux Sözleşmesi hazırlanırken saklı tutulan yetkiler
- d) Uygulama sonucu ortaya çıkan yetkiler
- e) Daha sonra yapılan uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan yetkiler

3.3.1. Montreux Sözleşmesi'nin Başlangıç Kısımındaki Güvenlik Kavramı

Boğazlar Tüzüğü hazırlama yetkisini Montreux Sözleşmesi'nin başlangıç kısmındaki "güvenlik" kavramına dayandıran Prof. Dr. Tahir Çağa' ya göre, "Montreux Sözleşmesi, 'Giriş' kısmında Türkiye'nin güvenliğinin sağlanmasını da öngörmüş, fakat bu güvenliğin nasıl sağlanacağı, bu amaçla ne gibi tedbirlerin alınabileceği hususunu düzenlemeyerek bunu Türk Devleti' ne bırakmıştır⁴⁰ "Ayrıca Çağa sözleşmede geçen güvenlik kavramını asken güvenlik ile sınırlı tutmayıp güvenlik kavramının mal, can ve çevre güvenliğini de kapsadığını belirtmiştir⁴¹.

39. 1994 Tüzüğü'nün çıkmasından sonra IMO'da yapılan tartışmalar sırasında Rusya Federasyonu, Tüzüğün uluslararası yapılageliş ve Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu ileri sürmüştü, bu görüş Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından da desteklenmiştir.

40. Tahir Çağa, "Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş Serbestliği ve Güvenlik Prensipleri," Boğazlardan..., s.39.

41. Çağa. Ibid, s. 3Q...dipnot 2.

Konuyu antlaşmaların yorumu açısından değerlendirmek gerekirse; 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi⁴² uyarınca bir anlaşma, bütünü içinde, konu ve amacının ışığında verilecek olağan anlamına göre iyi niyetli yorumlanmalıdır. (mad. 31/1) Montreux Sözleşmesinin giriş kısmında yer alan güvenlik kelimesini bu madde ışığında ele aldığımızda bu kelimelerin can, mal ve çevre güvenliğini kapsamadığı açıktır. Antlaşmanın bütünü içinde konu ve amaca uygun olağan anlam, "askeri güvenlik" anlamıdır. Montreux Sözleşmesi'nde can, mal ve çevre güvenliği ile ilgili bir düzenleme olmamasına karşın 23 maddelik sözleşmenin 8 ila 23. maddeleri arasındaki on beş madde savaş gemilerine ilişkindir. 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 32. maddesinde düzenlenen tamamlayıcı yorum araçları bakımından konu ele alınıp hazırlık. Çalışmalarına başvurulduğu takdirde de ⁴³, dönemin şartları güvenliğin askeri anlamının üzerinde durulduğunu göstermektedir. 1930'lu yıllardasilahlanmanın artması Türkiye'nin rebus sic statibus ilkesine dayanarak Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesini istemesi bunun bir göstergesidir. Türk Hükümetinin 11 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin taraf devletlerine gönderdiği notada "... Türk arazisinin taarruzdan masuniyeti için elzem emniyet şartı..." ⁴⁴ sözleri de güvenliğin askeri anlamında alınmasını gerektirmektedir.

Güvenlik kelimesinin kapsamı konusunda eleştirilebilecek bir nokta da. Çağa'nın güvenlik kavramını sadece Türkiye açısından ele almasıdır. Oysa giriş kısmında Türkiye'nin güvenliğinin yanında Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki güvenliği de esas alınmıştır. Bu da, antlaşmanın bütünü açısından bakıldığında, Montreux Sözleşmesi'nin çeşitli hükümlerinde Karadeniz'e kıyısı olan devletler için düzenlemeler getirilmesinden anlaşılabilir⁴⁵.

Güvenlik kelimesinin içeriği bakımından bir yorumda Devlet Bakanı İbrahim Tez' in yorumudur. Tez, 1936 yılında güvenlik kavramından kastedilenin askeri güvenlik olduğunu kabul

42. Metin için bkz. Gündüz, op.cit, s. 104-120.

43. Hazırlık çalışmaları ve yapıma şartları gibi tamamlayıcı yorum araçlarına başvurabilmek için madde 32'ye göre 31. Maddenin uygulanmasından doğan manayı teyid etmek veya 31. Maddeye göre yapılan yorumun manayı muğlak veya anlaşılabilir bırakması veya çok açık bir şekilde saçma olan veya makul olmayan bir sonuca götürmesi gereklidir

44. Gönlübol, op.cit., s. 122; notanın içeriği için bkz. İnan, op.cit./I. 45.

45. Çağa'nın güvenlik kelimesi ile ilgili yorumu, onun kelimesinin genişletilmiş anlamı ile Türkiye'nin her türlü yetkiyi kullanabileceği anlamında ele alınmamalıdır. Çağa güvenlik kelimesi ile geçiş serbestisi kelimelerinin birbirine zıt iki kavram olduğunu ancak bunların bağdaştırılması gerektiğini belirtmektedir. Yani Türkiye güvenlik kavramı ile elde ettiği tüzük yapma yetkisi ile geçiş serbestliğine ters bir düzenleme yapamaz. Çağa'nın eleştirilebileceği nokta tüzük yapma yetkisini güvenlik kelimesine dayandırmasıdır.

etmekle birlikte, değişen koşullar altında bu kavramın genişletebileceği kavramın çevre , mal güvenliği şeklinde yorumlanabileceği görüşündedir⁴⁶. Bu durumda, böyle bir yorumun tarafları bağlayıcı olabilmesi için bu yorumun tarafların ortak yorumu ya da uluslararası yargı ya da hakemlik organlarının yorumu olması gerekmektedir⁴⁷

3.3.2. Montreux Sözleşmesi ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki Boğazlar Komisyonu'nun yetkilerinin Türk Devleti'ne Bırakılması

Bu görüşü kabul edenlere göre Türkiye, Boğazlarla tüzük yapma etkisini Montreux Sözleşmesi'nin 24. maddesinden almaktadır. Bu madde ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle kurulmuş olan Uluslararası Komisyon'un yetkileri Türk Hükümeti'ne bırakılmıştır.

Bu görüş çerçevesinde üzerinde durulması gereken nokta Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 10-16. Maddeleri arasında düzenlenen Uluslararası Komisyon'un yetkilerinin ne olduğudur. 11.madde Komisyon'un görevlerinin boğaz suları ile ilgili olduğunu, 12. Madde ise 2. maddeye ilişkin olan ik 2, 3, 4'ün konularını oluşturan savaş gemileri ve askeri uçakların geçişine ilişkin hükümlere gerekli biçimde uyulup uyulmadığına bakmak olduğunu belirtmektedir. Madde 15.her yıl Milletler Cemiyeti' ne rapor öngörürken 16. madde ise komisyona görevlerini yerine getirmek için gerekli yönetmekleri yapma yetkisi tanımaktadır

İsmail Soysal, Lozan Boğazlar Sözleşmesi nin 16. maddesinin Boğazlar üzerinde düzenleme yetkisi tanıdığını ve Uluslararası Komisyon 'a ait bu yetkilerin Montreux Sözleşmesi ile Türk Hükümeti 'ne geçmesi nedeniyle Tüzük yapılmasına bir engel olmadığı görüşündedir⁴⁸. Soysal'a göre Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Uluslararası Boğazlar Komisyonu'na ilişkin 10-16 maddeler arasındaki hükümler, Türk Hükümeti'ne düzenli ve güvenli geçişi sağlamak için düzenlemeler yapma yetkisini de Boğazlar 'dan geçişi kontrol yetkisi tanımaktadır⁴⁹.

46. Tez'in seminerde ileri sürdüğü görüş, Boğazlardan....., s. XIV

47. Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, L Kitap, 6.B, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 1997 s. 182-183.

48. Soysal, ioc.cit.,s. 5-6.

49. Soysal, "The 1936 Montreux Convemion 60 Years Later," Turkish Straits, s. 4.bunun sadece savaş gemileri ve askersel uçakların geçişine ilişkin hükümlere uyulup uyulmadığına bakmakla (mad.14). Bu damında Türk Hükümeti'nin savaş gemileri ve askersel uçaklar dışında

Lozan Boğazlar Sözleşmesinin 16. Maddesi komisyona görevlerini yerine getirebilmesi için gerekli yönetmelikleri yapma yetkisi tanımaktadır. Ancak komisyonun görevlerine bakıldığında Boğazlar 'dan geçen diğer gemilerle ilgili olarak v önetmelik .çıkarma hakkı bulunmamaktadır. Yani bu görüş. 1994 Tüzüğü'nün ticaret ile ilgili düzenlemelerinin gerekçesini oluşturamaz, Ayrıca Montreux Sözleşmesi'nin 24. maddesi zaten Türk Hükümeti'ne savaş gemilerinin geçişine ilişkin denetleme yetkisi vermektedir.⁵⁰ Sorun ticaret gemilerinin denetimi nedeniyle ortaya çıkmaktadır

3.3.3. Montreux Sözleşmesi Hazırlanırken Saklı Tutulan Yetkiler

1994 Boğazlar Tüzüğü yapma yetkisini Montreux Sözleşmesi sırasında Türkiye'nin saklı saklı tuttuğu yerlere Seven Toluner, açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek, geçiş hakkının özüne dokunmamak ve bu konumdaki boğazlarla ilgili genel deniz hukuk kuralları çerçevesinde kalınmak koşuluyla Türkiye'nin Moatreux Sözleşmesi'nde saklı tuttuğu zabıta ve yargı yetkisi, geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi ışığında düzenlemeler yapabileceği görüşündedir⁵¹ Toluner'e göre, Türkiye'nin 1994 Tüzüğü ile gerçekleştirmek istediği düzenleme Montreux Sözleşmesi 'nde saklı tutulan zabıta yetkilerinin kapsamına giren, kıyı devletinin geçiş güvenliğini sağlama ve deniz trafiği düzenleme yetkisinden kaynaklanmaktadır⁵². (Toluner ayrıca Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman yönetmeliği ile getirilen çeşitli düzenlemeleri de bu zabıta yetkisine dayandır-maktadır⁵³).

Toluner ve onunla aynı görüşü paylaşan Turgut Tarhanlı vakanda savılan yetkilerin saklı tutulmasını, Montreux Sözleşmesi hazırlık çalışmalarında Türk delegasyonunun bu yetkilen içeren konuşmalarına diğer taraf devletlerin heyetlerinin itiraz etmemesine bağlamaktadır⁵⁴.

Toluner'in görüşü çerçevesinde ele alınan zabıta yetkisinin kapsamı için Montreux Sözleşmesi Tutanakları'na ayrıntılı olarak bakmak gereklidir, Oturumlar sırasında Türkiye'nin kullandığı bu kelimelere karşı itiraz gelmesi bu zabıta yetkisinin geçiş güvenliğini sağlama ve deniz

50. Kudret Özersay,. "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi," (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 1997, s. 109.

51. Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, "Boğazlardan...." s. 10-11.

52. Toluner, Ibid, s. 15.

53. Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, s. 166-168, dipnot 197

54. Turgut Tarhanlı, "Innocent Passage Regime and lilicit Arrns Trafficking Throufh The Turkish Straits, Turk ish Straits, s. 33.

trafiğini düzenlemeye ilişkin olarak tüzük yapma yetkisi anlamına geldiği tartışmalıdır.

Montreux Sözleşmesi sırasında saklı tutulan yetkiler çerçevesinde "egemenlik" kavramına değinmek yerinde olacaktır. Toluner'in değindiği Türk ve İngiliz heyetinin tasarılarında yer alan Türk egemenliğine ilişkin maddeler. Türkiye'nin uluslararası bir anlaşmanın çizdiği sınırlar dışındaki alanda egemenliğini kullanmasından kaynaklanan etkilerini kabul eder niteliktedir. Türk heyetinin sunduğu tasarinın 12. maddesi "İş bu sözleşme ile göz önünde bulundurulan bölgeler üzerinde. Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz." şeklindeyken İngiliz Temsilci Heyeti'nin sunduğu tasarinın 22. maddesi "Türkiye'nin özgürce kabul etmiş bulunduğu işbu sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin ülkesi ve karasuları üzerinde egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır" şeklindedir⁵⁵. Ayrıca Konferans oturumları sırasında çeşitli devletlerin heyetlerince de Türk egemenliği kabul edilmiştir⁵⁶

Türk Temsil Heyeti'nin tasarısındaki maddenin sözleşmede yer almaması İngiliz Heyeti'nin Getirilen eleştiri "egemenlik" hakkının, farklı bir şekilde yorumlanabileceği, bu maddenin konulması ile herhangi bir konuda Türkiye'nin egemenlik hakkını öne sürerek sözleşmeyi değiştirmeyoluna gidebileceği üzerindedir⁵⁷ İngiliz Heyeti'nin tasarısındaki 22. madde de sözleşmeye girmemiştir. Ancak bu Türkiye'nin egemenlik hakkından vazgeçtiği anlamında değildir. Tevfik Rüştü Aras, 15. Oturum'da yaptığı konuşmada Boğazlar Bölgesindeki duraksama duymadıkları ve söz konusu sözleşme Boğazlar 'dan geçiş rejimine ilişkin olduğu için metinden çıkarılmasını teklif etmiştir⁵⁸.

Bu çerçevede konuya baktığımızda Montreux Sözleşmesi'nde tüzük yapmaya izin veren bir madde olmadığı gibi yasaklayan bir madde de bulunmamaktadır. Türkiye'nin 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile egemenlik haklarını devretmediği de açıktır. Bu durumda Boğaz sularının Türkiye'nin iç suları ya da karasularına girdiği tartışması bir yana bırakılırsa, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin çizdiği sınırlar çerçevesinde Türkiye egemenlik haklarını kullanma yoluna gidebilecektir.

55. Osman Olcay ve Seha L. Meray. Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler Ankara Üniversitesi . Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1976, s.452.

56. Olcay, Ibid. s. 189

57. Olcay, Ibid. s. 81.

58. Olcay, Ibid, s. 240.

3.3.4. Uygulama Sonucu Ortava Çıkan Yetkiler

Montreux Sözleşmesi'nin uygulanması sürecinde Türkiye Montreux'de yer almayan çeşitli düzenlemeler getirmiştir. Bunun sebebi Montreux Sözleşmesi'nin bazı konulan ayrıntılı düzenlememesi, Montreux'de hiç seçmeyen kavramların denizciliğe girmesi ve teknolojiadaki değişikliklerdir. Montreux Sözleşmesi ayrıntılı düzenleme getirmediği için Türk Hükümeti egemenlik haklarını kullanarak örf ve adet rejimi yaratmıştır⁵⁹.

Tüzük yapma yetkisinin dayandırılabilceği temel nokta Türkiye'nin 1982'de çıkardığı Çanakkale Liman Yönetmeliği ve İstanbul Liman Tüzüğü'dür. Bu tüzük ve yönetmelik ile getirilen düzenlemelerin bir kısmının 1994'te çıkarılan tüzükle olmasının yanında⁶⁰, Türkiye'nin, böyle iç düzenleme yoluna gitmesine karşı Türkiye'nin düzenleme yapma yetkisine bir itirazın gelmemesi uluslararası toplumda da kabulü anlamına gelmektedir.

Albay'a göre Türkiye'nin getirdiği bu düzenlemeler, Montreux Sözleşmesi'nin çerçeve çizdiğini, Türk uygulamasının ise Boğazlar 'a ilişkin rejimin detaylarını oluşturduğunu göstermektedir. 1994 Tüzüğü 'ne kadar uluslararası toplumdan bir itiraz gelmemesi yürürlükteki rejimin kabul edildiği şeklinde yorumlanmalıdır⁶¹. Ancak bu noktada bu zamana kadar yapılan düzenlemelere itiraz gelmemesi, yeni bir düzenleme ile şimdiye kadar hiç uygulanmamış. Uluslararası hukuka aykırı kuralların getirilmesinin kabulü anlamına gelmez. Bu, şu ana kadar yapılmış düzenlemelerle getirilen kuralların ve daha önemlisi üstü kapalı olarak Türkiye'nin düzenleme yapma yetkisinin kabulü demektir.

3.3.5. Daha Sonra Yapılan Uluslararası Antlaşmalardan Kaynaklanan Yetkiler

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuk Sözleşmesi'nin 30. madde aynı konu hakkında birbirini takip eden antlaşmalarının uygulanmasına ilişkindir. Maddeye göre "Daha önceki bir antlaşmanın bütün tarafları aynı zamanda sonraki antlaşmaya da taraf olduğu..... zaman, daha önceki antlaşma

59. 36 Gündüz Aybay ve Nilüfer Oral, "Turkey's Authority to Regulate Passage of Vessels Through the Turkish Straits," *Perceptions*, Yol. II.. No. 2 (Temmuz-Ağustos 1998), s. 931.

60. İstanbul Liman Tüzüğü'ndeki trafik şendi, trafiğin geçici olarak durdurulması, hız, kılavuzluk hizmetlerine ilişkin düzenlemeler 1994 ve 1998 tüzüklerinde de vardır.

61 Aybay ve Oral, *op.cit*, s. 932

sadece hükümlerinin sonraki andlaşmayla bağdaşması ölçüsünde uygulanır.” Bu durumda Montreux Sözleşmesi’ne taraf olan devletlerin daha sonra yapılan uluslararası antlaşmalara da taraf olmaları, Boğazlarla ilgili Türkiye Montreux Sözleşmesi’nin verdiği daha geniş yetkiler ya da Montreux Sözleşmesine aykırı düzenleme yapma yetkisi verir mi? Bu konu iki soru çerçevesinde ele alınabilir:

1-Montreux Sözleşmesi’ne taraf devletlerin hepsinin taraf olduğu uluslararası antlaşmalar var mıdır?

2- Birinci soruya olumlu cevap verildiği takdirde bu uluslararası antlaşmaların kapsamı ve Türkiye’ye tanıdığı yetkiler nelerdir?

Montreux Sözleşmesi’ne taraf olan devletler Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Japonya, Romanya, Türkiye, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, Yunanistan, ve konferansa katılmamakla birlikte daha sonra sözleşmeyi imzalayan ve onaylayan İtalya’dır. Sorun SSCB’nin ve Yugoslavya Federal Sosyalist Cumhuriyeti’nin dağılması sonucu Rusya Federasyonu ve yeni Yugoslavya’nın önceki devletlerin andlaşmaları ile bağlı olup olmadığına ilişkindir⁶².

Bu devletlerin daha önceki devletlerin taraf olduğu antlaşmalarla bağlı olduklarını düşünürsek, Montreux Sözleşmesi’ne taraf devletlerin hepsinin deniz hukuk çerçevesinde taraf olduğu sözleşmeler SOLAS (1974), LOAD LINES (1966), TONNAGE (1969), COLREG (1972), STCW (1978)’dir. Konuyla ilgili olanlar ise SOLAS (1974)- Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi ve COLREG (1972)- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesidir.

Uluslararası sefer yapan gemilere uygulanan SOLAS, nükleer gemilere ilişkin olarak kıyı devletine çevre için potansiyel tehlike oluşturan. Gemileri ve sertifikaları denetleme yetkisi vermiştir⁶³. Uluslararası sefer yapan gemiler SOLAS kurallarına uymak durumundadırlar ve Türkiye

62. Pazarıcı. Uluslararası Hukuk Dersleri, III. Kitap, 2. B., Ankara, Turhan Kitabevi Yayınlan. 1997,s. 30-31.

63. Aybay ve Orai, op.cit., s. 935.

Bunu denetleme yetkisine sahiptir⁶⁴. Bu hükümler Montreux Sözleşmesi'nde getirilen serbest geçişi ilkesine" ters gözükmekle birlikte daha sonra yapılan uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan yetkileri kullanarak Türkiye bu tür düzenlemelere gitmektedir.

TAD yapma yetkisini de Türkiye COLREG sözleşmesine dayandırmış ve 1998 Tüzüğü'nün de bunu belirtmiştir. 1. Maddenin (d) fıkrası bu yetkiyi tanıırken 10. Madde de TAD'a ayrılmıştır⁶⁵. (a) fıkrası bu kuralın teşkilatın kabul ettiği TAD ların uygulanacağını belirtirken diğer fıkralar kuralın uygulanmasına ilişkindir. Maddede ismi geçen "teşkilat" tan kastedilen İMO'dur.

Bu çerçevede Montreux Sözleşmesi hükümleri TAD kurulmasını engelleyecek şekilde yorumlanamaz⁶⁶.

TAD kurma yetkisinin dayandırılacağı bir kaynak da 1982 BMDHS' dir. Madde 41 milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda geçiş yolları ve trafik ayırım şemalarına ilişkin olup boğaz devletlerine gemilerin güvenlik içinde geçişini sağlamak için zaruri gördüğü takdirde trafik ayırım şemaları belirleyebileceğini belirtmektedir. Ancak Türkiye'nin bu sözleşmeye taraf olmaması ve sözleşmenin bu konuda yapıla geliş oluşturduğuna kesin bir kanı bulunmaması TAD yapma yetkisinin COLREG'e dayandırılmasını daha mantıklı kılmaktır.

Yukarıdaki örnekler, Tüzüğün bazı maddelerinin hukuksal dayanağını oluşturmakla birlikte sonuç olarak daha sonra yapılan uluslar arası antlaşmalar Türkiye'ye çeşitli düzenlemelere gitme yetkisi vermektedir. Daha sonra yapılan bu anlaşmalar çerçevesinde kalınarak bir tüzük yapılması durumunda , bu anlaşmalar tüzüğün hukuksal dayanağını oluşturabilir ancak mevcut durumda kısmi bir dayanak noktasıdır.

64. Aybay, "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Hakkında, "Mülkiyeliler Birliği Dergisi,-Gr XVII, No: 168 (1994), s. 28-29.

65. Metin için bkz. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, İstanbul, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi Yayınları, 1990,

66. Aybay, IOC.CIL, s. 29.

3.4. 1994 VE 1998 TÜZÜKLERİ

3.4.1. 1994 Tüzüğü

Boğazlar' in önemine "geçiş ve çevre güvenliği" boyutunun da eklenmesi sonucu Tüzük 'te etkisi görülecek görüşler daha 60 'lı yıllarda ortaya çıkmaya başlamıştır. 1968 yılındaki "İstanbul Boğazı'nın Deniz Trafığı ve Çevre Can Mal Güvenliği" adlı rapordan⁶⁷ sonra 1987 yılında Türk Uzak yol Gemileri Kaptanları Derneği "Boğazlar ve Marmara Trafik Ayrımı Düzem Önerisi" adlı raporu hazırlamış ve Ulaştırma Bakanlığı'na sunmuştur. Bu ikinci rapor esas olarak 1994 Tüzüğü'nün temelini oluşturur. Ancak 1990 yılında bir komisyon kurulması mümkün olmuş, bu komisyonun çalışmaları sonucu 1994 Tüzüğü ortaya çıkmıştır⁶⁸.

Resmi adı "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafığı Düzeni Hakkında Tüzük" olan 1994 tüzüğü 23.11.1991 tarihli 93/5061 sayılı kararname ile kabul edilmiş, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁶⁹.

1994 Tüzüğü 7 bölüm, 59 madde ve 6 ekten oluşmaktadır. Birinci bölümü, kapsam ve tanımlardan oluşmakta, ikinci bölüm ise "Genel Hükümler" e yer vermektedir. Bu bölümdeki 4. Madde "Trafik Ayrım Düzenleri"ne ilişkindir. İdarenin Yetkisi, Boğazlar'dan Geçecek Gemilerin Teknik Durumları ve Bildirimleri, Seyir Planı I. ve II, Mevki Raporu, Boğaz'a Girmeden Önce Teknik Yeterliklerim Kaybeden Gemilerin Bildirimi, Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Kontrol İstasyonları, Kılavuz Kaptan Ücreti, Transit İşareti ve Transit Gemilerin Demirleme Şanları bu bölümün başlıklarını oluşturmaktadır. Maddelerin uluslararası hukuka uygunluğu konusunda dikkate alınması gereken maddeler madde 7-8'de düzenlenen Seyir Planı I ve II' ye ilişkindir. Bu iki madde ön bildirim koşulu getirmektedir. Bunun Montreux Sözleşmesi'ne uygunluğu ileriki bölümlerde tartışılacaktır.

Üçüncü Bölüm, Boğazlar'dan geçişe ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Bu başlık altında ele alınan maddeler ise Geçiş İçin Alınacak Önlemler, Dümen Tutma Feneri, Hız, Yetişen Gemi,

67. Rapor için bkz. Gündüz Aybay, **Türk Boğazları**, İstanbul, Aybay Yayınları, 1998, s. 31-37.

68. Gündüz Aybay, "On The Power Of Turkey To Regulate Free Passage Through The Straits," **Turkish Straits**, s. 53-54 "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Hakkında," **Mülkiyeliler Birliği Dergisi**, C. XVIII , No. 168 (1994), s. 26-27,

69. R.G., 11 Ocak 1994, Sayı 21815.

Geçiş Sırasında Kaza ve Arıza, Kumanda Altında Olmayan Gemi, Yedekleme İşlemleri, Boğazlar 'dan dan Kalkarı Gemiler, Trafik Ayrım Düzeninden Ayrılma, Zorunlu Nedenlerle Trafiğin Durdurulması, Şeritler içinde Seyretme Yükümlülüğü, Derin Su Çekimli Gemiler, Demirleme Yerli, Saklı Hükümler 'dir: Bu bölümdeki zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması başlığı altında düzenlenen, çeşitli nedenler sayarak idarece trafiğin geçici olarak durdurulabilmesini Montreux Sözleşmesi ne aykırı olduğu yolunda görüşler vardır.

Dördüncü bölüm ise Boğazlar ve Marmara Bölgesi için Ortak Hükümler başlığını taşımaktadır. Bu başlık altında düzenlenen büyük gemilere ilişkin maddede yer alan "idarenin... durumu göz önünde tutarak değerlendirme yapması ve sonucu başvurulara bildirmesi" ibaresi tartışmalıdır. Madde 30 ile düzenlenen nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemilere ilişkin hüküm ile madde 31 ile düzenlenen kılavuz kaptan almak zorunda olana gemilere ilişkin hüküm de tanışma konusu oluşturmaktadır. Bu bölüm altında düzenlenen diğer maddeler ise Usulsüz Demirleme, Çevre Kirlenme Yasağı, Yelkenle ve Kürekle Seyir Yasağı, Bildirim Yükümlülüğü ve Rapor başlığı altındaki maddelerdir.

Beşinci bölüm İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar getirmektedir. Bu bölüm altında düzenlenen görüş uzaklığı, akıntı, tehlikeli yük taşıyan büyük gemiler trafiği geçici olarak durdurun niteliktedirler. Benzer hükümler altıncı bölümde Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni bölgesine ilişkin kurallar adı altında da yer almaktadır. Bu iki bölümde de yer alan diğer maddeler ise sınırlar, hava çekimi, yerel deniz trafiği, kılavuzluk hizmeti, emniyet ve gümrük denetimleri, sağlık denetimi ve acenta ile buluşma yerlerine ilişkindir.

Yedinci bölüm ile Çeşitli Hükümler başlığı altında Tüzük hükümlerine aykırı davranış, yürürlük ve yürütme düzenlenmektedir.

3.4.2. 1998 Tüzüğü

Yürürlüğe konması Anayasa'nın 115 ve 3046 sayılı Kanun'un 37. maddeleri ile 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesine göre Bakanlar Kurulunca 8/10/1998 tarihinde kararlaştırılan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" adlı 98 tüzüğü, 6.11.1998'de yürürlüğe girmiştir ⁷⁰.

70. R.G., 6 Kasım 1998, sayı 23513. Mükerrer

1994 Tüzüğü'nden dört yıl sonra eski tüzüğü ortadan kaldıran yeni bir tüzüğün yapılmasının sebepleri üzerinde durmak gerekir. 1998 tüzüğü ile getirilen değişikliklerin birtakım teknik konularla ve de 1994 Tüzüğü'nün eleştirilen maddeleri ile ilgili olduğu görülmektedir, 1994 Tüzüğü ile getirilen çeşitli düzenlemelerin uygulamada sonuç vermemesi üzerine 1998 Tüzüğü ile birtakım değişiklikler getirilmiş olduğu düşünülebilir. Ayrıca ileride uluslararası hukuka uygunluğu sorununu inceleyeceğimiz çeşitli hükümlerde de çeşitli değişikliklere gidilmiş olması bu değişikliklerin itirazları, eleştirileri karşılamak amacıyla yapılmış olduğu izlenimini yaratmaktadır. 1994 Tüzüğü'nün itiraz edilmeyen çeşitli hükümlerinde ise bir sertleşme söz konusudur. 1998 Tüzüğü ile ilgili olarak yapılacak genel değerlendirmede dikkati çeken bir nokta da IMO'ya çok fazla atıfta bulunulmasıdır. Bu da tüzüğün meşruiyetinin sağlanması için düşünülmüş bir yol olarak değerlendirilebilecek bir noktadır.

1998 Tüzüğü 7 bölüm, 54 madde ve 6 ekten oluşmaktadır. 1994 Tüzüğü ile aynı başlıklar altında düzenlenen 1998 Tüzüğü'ndeki değişiklikler bir sonraki bölümde 1994'e 1998 Tüzükleri'nin karşılaştırılması çerçevesinde ele alınacaktır.

3.4.3. 1994-1998 Tüzükleri'nin Karşılaştırılması ve Tüzük Maddelerinin Uluslararası Hukuka Uygunluğu

Tüzük yapma yetkisinin hukuksal dayanakları yanında Tüzük ile getirilen düzenlemelerin uluslararası hukuka uygunluğu ayrı bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. 1994 Tüzüğü artık yürürlükte olmadığı için 1998 tüzüğü maddelerinin uluslararası hukuka uygunluğunu ele almak daha mantıklı olmakla beraber bunu yaparken 1994 Tüzüğü ile karşılaştırma yoluna gitmek tüzüğün değiştirilme nedenlerini görmek açısından da yararlı olacaktır. Tartışma yaratan çeşitli hükümler Montreux Sözleşmesi çerçevesinde aşağıda tek tek ele alınacaktır.

- Tüzükler arasındaki ilk fark tüzük tanımlarda ortaya çıkmaktadır, " Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" isimli 1994 tüzüğünün yerine geçen 1998 Tüzüğü'nün ismi " Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü"dür. "Türk Boğazları" kavramıyla Türkiye'nin egemenlik hakları açıkça belirtilmek istenmiş,

Boğazlardaki geçişe ilişkin hukuksal rejim konusunda tartışma yaratılması engellenmeye çalışılmıştır⁷¹.

- İki tüzük arasında konularda da farklılık söz konusudur. 1994 Tüzüğü'ndeki "transit geçen gemi", "transiti bozulan gemi" kavramları yerine "uğraksız geçen gemi" ve "uğraklı geçiş yapan gemi" kavranılan getirilmiştir. Buradaki amaç, 1982 BMDHS'de kabul edilen transit geçişle tüzükteki transit geçişin karıştırılmaması olarak değerlendirilebilir. Tanımlar kısmında derin su çekimli gemi 1994 Tüzüğü'nde su çekimi 10 ve daha büyük olan gemiyken 15 metreye, büyük gemi de tüm boyu 150 m ve daha büyük olan gemiyken 1998 tüzüğü ile 20 metreye çıkarılmıştır.

- Genel Hükümler adlı bölümde Trafik Ayrım Düzeni kabul edilmiştir. 1998 Tüzüğü'nde 1994'den farklı olarak TAD, COLREG Sözleşmesi'nin 10. maddesine ve IMO 'da kabul edilen trafik ayırım düzenlen ne dayandırılmıştır. Bu değişiklik TAD 'ın meşruiyetinin sağlamaya yöneliktir. Burada ele alınması gereken konu, geçiş rejimi Montreux Sözleşmesi ile düzenlenen Boğazlar 'da uluslararası bir sözleşmeye dayanılarak farklı bir düzenlemeye gidilip gidilmeyeceğine ilişkindir. Bu konu daha önce tüzüğün hukuksal dayanaklarında ele alınmıştır⁷².

Uluslararası hukuka uygunluğu çerçevesinde ele alınması gereken maddelerden biri de 1998 Tüzüğü'nde Seyir Planı I ve II 'ye ilişkin 6 maddedir. 1994 Tüzüğü'nde bu iki plan ayrı ayrı 7 ve 8. maddelerde ele alınmıştır. Madde 7 ile tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilere bildirim zorunluluğu getirilmiştir. Bu bildirim zorunluluğu Montreux 'ye uygun mudur? Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi de bir bildirim öngörmektedir.

Ancak bu bildirim içeriğinde geminin yükü yoktur. Bu haliyle madde Montreux Sözleşmesi'nin 2 maddesinde belirtilen "... Hiçbir formalite olmaksızın Boğazlar' dan dan geçiş ve seyrüsefer tam serbestliğinden yararlanma" ilkesine aykırıdır; madde Montreal'deki bildirim kapsamına uymayan bir bildirim istemi ile geçişin hiçbir formaliteye bağlı olmamasına aykırılık oluşturmaktadır. 1998 Tüzüğü'ndeki düzenlemede Seyir Planının kapsamından söz edilmemekte ve ayrıca IMO' ye standartlarına göre İdare'de belirlenmiş Seyir Planı'ndan bahsetmektedir. Ancak İdare'ce belirlenmiş bu Seyir Planının "yük"ü de kapsayıp kapsamadığına ilişkin bir ifade yoktur. 1998 Tüzüğü "nün 6. maddesinde düzenlenen Seyir Planı I, II, Mevki Raporu ve Çağırma Noktası

71. "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Yayınlandı" <http://www.mrkishpilots.org/tr>.

72. Supra,s.12-13

Raporları'nın hepsi için IMO standartlarına uygun olmak kriterinin eklenmesi, gelen eleştirilen ortadan kaldırmak amaçlı olabilir. Bu raporlar ile getirilen düzenlemelerin, trafik ayırım düzenlerinin iyi işleyebilmesi için olduğu ve ulaşım güvenliği için düzenlemeler yapma yetkisine dayandığı görüşünde olanlar da vardır⁷³.

- 1994 Tüzüğü'nün 24. maddesinde düzenlenen "zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması", 1998 Tüzüğü'nde "Trafiğin geçici olarak durdurulması" başlığı altında 20. madde ile düzenlenmiştir. 94 Tüzüğü'nde sportif faaliyetler, sondaj, deniz trafiği, bilimsel çalışma ve benzeri faaliyetlerde trafiğin durdurulabileceği belirtilmektedir. Sportif faaliyetler için trafiğin durdurulması Tüzüğün i. maddesinde belirtilen can, mal, çevre güvenliği amacına da uygun değildir. Ayrıca kullanılan benzeri faaliyetler ifadesi, birbirine benzemeyen faaliyetler arasında hangisi için kullanıldığı belli olmayan muğlaklık yaratan bir ifadedir. 98 Tüzüğü'nde sportif faaliyetler ibaresi kaldırılmış, mücbir sebepler ifadesi eklenmiştir. Ayrıca "durdurmanın kısa sürmesi için idare gerekli önlemleri alacaktır" ifadesiyle durdurmanın keyfi olmadığı görüşü yansıtılmaya çalışılmıştır.

Montreux Sözleşmesi'ne bakıldığında trafiğin durdurulması madde 2'de belirtilen geçiş ve seyrüsefer tam serbestliği "ne aykırı gibi gözükmemektedir. Ancak 94 Tüzüğü öncesi uygulamalara baktığımızda çeşitli zamanlarda Boğaz trafiğe kapatılmıştır. Buna örnek olarak Boğaz Köprülerinin yapımı sırasında Boğazın trafiğe kapatılması ve buna bir itiraz gelmemesi gösterilebilir. Ayrıca İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği'nde de benzer hükümler yer almaktadır. Ve bu hükümlere de itiraz gelmemiştir.

Toluner bu yetkinin Montreux Sözleşmesi'nde olmamakla birlikte, tüzük yapılmasından önce de kullanıldığını, bunun yetki olduğu kadar yükümlülük de olduğunu belirtmektedir⁷⁴. Ayrıca geçiş güvenliğini sağlama amacıyla ve ulaştırma için tehlikeli olan durumları duyurma yükümüne" dayanılarak yapılan düzenlemeleri haklı gösterme yoluna gitmiştir⁷⁵.

- 1994 Tüzüğü'nde madde 29'daki büyük gemilere ilişkin düzenlemeler de aykırılık sorunu yaratmıştır. Bu madde uyarınca gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır. Ayrıca idarenin

73 Canan Ateş. "Türkiye'nin 75. Yılında Türk Boğazları", "Türkiye Günlüğü", no. 52 (Eylül-Ekim 1998). s. 60.

74 Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", "Boğazlardan..." s. 20.

75 Toluner,- Lbíd, s. 20'den Toluner, Millelerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi, s. 168. dipnot 197a.

değerlendirme yapacağı ve sonuçta kapatma anlamının çıkarılmasına yol açabilmektedir. Bu hükümler Montreux Sözleşmesinin 2. maddesinde belirtilen "yükü ve bayrağı ne olursa olsun... hiçbir merasime tabi olmaksızın geçiş serbestliğine aykırılık oluşturmaktadır. Bu aykırılığın giderilmesi yönünde 1998 Tüzüğü'nde değişiklik yapıldığı söylenebilir. 98 Tüzüğü'nde madde 25/b'de düzenlenen büyük gemilerin boyutu değiştirilmiş ve aykırılık oluşturan bilgi verilmesi "şartı" kaldırılmıştır.

- Aykırılık oluşturduğu düşünülen maddelerden biri de nükleer gemilere ilişkin maddelerdir. 1994 Tüzüğü'ndeki 30. madde uyarınca nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, tehlikeli zararlı atık taşıyan gemiler Çevre Bakanlığından izin almak zorundadır. Yukarıda da belirtildiği gibi bu "bayrağı ve yükü ne olursa olsun "geçiş serbestliğinden yararlanılması ilkesine aykırıdır. 1998 Tüzüğü'nde nükleer gemilerin düzenlendiği 26. madde ile izin kaldırılmış, IMO standartlarına ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğuna ilişkin belge istenmiştir. Bu yolla 94 Tüzüğü'nün Yarattığı aykırık giderilmeye çalışılmış IMO belgelerine ve sonradan yapılan uluslararası anlaşmalara atıfta bulunarak hukuksal bir dayanak yaratma çabasına gidilmiştir.

- 1994 Tüzüğü'nün 31. maddesinde düzenlenen "kılavuz kaptan alma" da sorun yaratan maddeler arasındadır. 150 m ve daha büyük Türk. Gemileri kılavuz almak zorunda bırakılırken transit geçiş yapanlar dışında kalan gemiler için mecburi kılavuzluk ihdas edilebilir ifadesi yer almaktadır. İki ifade de Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde tüm ticaret gemileri için getirilen kılavuzluğun ihtiyari ilkesine aylandır. Bu aykırılığın giderilmesi 1998 Tüzüğü ile gerçekleşmiştir. Madde 27'de "'önemle tavsiye edildiğinden" bahsedilmektedir.

- Uluslararası hukuka uygunluğu sorun yaratan maddelerden bir kısmı da 1994 Tüzüğü'nde 40. 41 ve 42. maddeler ile düzenlenen Akıntı, Görüş Uzaklığı ve Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilere ilişkin maddeler ile, 1998 tüzüğü'nde 35 ve 36. maddelerde düzenlenen Akıntı ve Görüş Uzaklığı na ilişkin maddelerdir. (98 Tüzüğü'nde Tehlikeli yük taşıyan gemileri ilişkin madde kaldırılmıştır.) Bu maddeler "geçici olarak trafiğin durdurulması" başlığı altında ele alınmasa da, bu başlıklar altındaki hükümler geçici olarak trafiğin durdurulmasına ilişkindir. Bu hükümlerin Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olmakla birlikte 94 Tüzüğü'ndeki 24. madde ve 98 Tüzüğü'ndeki 20. maddeye benzer olarak, İstanbul Liman Tüzüğü'nde ve Çanakkale Liman Yönetmeliği'nde bulunması, uygulanacak trafiğin geçici olarak durdurulması ve yabancı devletlerden itiraz gelmemesi hukuka uygunluk sorununun

çözülmesini sağlamıştır. Hatta 94 Tüzüğü ile görüş uzaklığına ilişkin düzenlemeye tepki gelmemesi üzerine 98 Tüzüğü'nde bu konuya ilişkin maddenin daha sert hale geldiği görülmektedir.

Toluner, 94 Tüzüğü'nün 40, 41, ve 42. maddeleri için de 24. madde için yaptığı yorumu tekrarlamaktadır⁷⁶. Benzer hükümler Çanakkale Boğazı İle ilgili kuralları içeren altıncı bölümde de yer almaktadır.

Türk Boğazları, konumu, uluslararası taşımacılıktaki önemi ile gündemdeki yerini korumaya devam edecektir. Türkiye bu önemin de verdiği sorumlulukla Boğazlarla ilgili çeşitli düzenlemelere gitmektedir. Can. mal, çevre güvenliği açısından gerekli olan bu düzenlemeler Türkiye'nin olduğu kadar Boğazlar'dan geçiş yapan gemi devletlerinin de yararına, Boğazlar'da meydana gelebilecek bir kazanın. İstanbul gibi bir güzelliğin telafi edilemez bir zarar görmesine ve oldukça kalabalık olan nüfus için ciddi bir tehlikeye neden olmasının yanında, böyle bir kaza sonucu Boğazlar'ın trafiğe kapatılması bir saatlik gecikme sonucu bile çok yüksek miktarda zarara uğrayan ticari şirketler için de sorun yaratacaktır.

Türkiye'nin yaptığı bu düzenlemeler, tüm devletlerce can, mal çevre güvenliği açısından da değerlendirilmelidir. Ancak bu Türkiye'nin bu gerekçeye dayanarak uluslararası hukuka aykırı düzenlemeler yapabileceği anlamına gelmemelidir. Türkiye, yaptığı düzenlemeleri daha sonraki uluslararası anlaşmalar ve uygulama sonucu elde ettiği yetkilere dayandırarak uluslararası toplumdaki gelen itirazları karşılama yoluna gitmektedir.

1994 Tüzüğü'ne getirilen eleştiriler sonucu çıkarılan 1998 Tüzüğü ile bu itirazlar karşılanmaya çalışılmıştır. Daha yeni sayılabilecek 98 Tüzüğü'nün uygulamaları ve gelen tepkilere bakarak Türkiye yolunu çizmelidir. VTS (Vessel Traffic System) ve Tüzük'le getirilen düzenlemeler için öngörülen teknolojik donanımın da gerçekleşmesi ile Tüzüğün uygulanırılığının sağlanması da Türkiye'nin trafik düzenini denetleyebilmesi açısından önem taşımaktadır.

76. Supra s.17

3.5. Hukuki Açidan Boğazlar 'da Ulaşım ve Taşımacılığa İlişkin Sözleşmeler

Uluslararası deniz hukukunun kökeni örf ve adetlere dayanmaktadır. Yazılı hukuka geçişte ilk adım, 1927 yılında Milletler Cemiyeti tarafından atılmıştır⁷⁷. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 1947'de Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nu oluşturmuş, bu Komisyon da aldığı bir kararla denizlerin, belirli bir hukuki rejime ve düzenlemeye gereksinim duyduğunu belirterek, 1950 ila 1956 yılları arasında çalışmalarını sürdürmüş ve sonuçta bir antlaşma taslağı hazırlayıp bunu Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na sunmuştur. Daha sonra söz konusu Komisyon 1958'de Cenevre'de toplanarak yazılı deniz hukukunun temelini oluşturacak olan dört antlaşma metnini, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni (UNCLOS'u) kabul etmiştir⁷⁸.

Söz konusu metinler Açık Denizler, Kıta Sahanelığı Sözleşmesi, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Açık Denizde Balık ve Canlı Kaynakların Korunmasına Ait Sözleşme'dir. Bu antlaşmalar aşama aşama 1962, 1964 ve 1966 yıllarında yürürlüğe girerek örf ve adet hukukunun sona ermesini sağlamıştır⁷⁹. 1960'ta UNCLOS ikinci kez toplanmış, ancak birçok yönden bu antlaşma metinleri yetersiz kalmış ve uluslararası deniz hukukunu şekillendirme çalışmaları, 1982'ye kadar sürmüş⁸⁰, 1982'de üçüncü UNCLOS Konferansı toplanmıştır.

Yukarıda sayılan konferanslar, esas itibariyle, ABD ve diğer büyük devletlerin, denizlerdeki doğal kaynakları kendi çıkarlarına uygun olarak kullanma amacına yönelik gelişmeleri sağlaması amacıyla toplanmıştır⁸¹. Ne var ki, bu büyük devletler - ve kendine özgü gerekçelerle Türkiye - antlaşmaların hazırlanışı ve nihai hâle getirilişi evresinde umdukları sonucu alamayınca, antlaşmalara taraf olmamıştır.⁸² UNCLOS ile ilgili yapılan üçüncü geniş katılımlı toplantıda temsilci bulunduran devletler 1982'de yenilenmiş bir UNCLOS sözleşmesini kabul etmiştir⁸³.

77. Yenigün, M. Cüneyt, "12 Mil Karasuları Meselesi ve Ege Sorunu": *Değişen Dünya ve Türkiye*, der. Faruk Sönmezoğlu, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996 ss. 123 - 152.

78. Gündüz, Aslan, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlarla İlgili Temel Meseleler*, Beta Yay., İstanbul, 1987, ss. 273 - 275.

79. Yenigün, a.g.e., s. 124.

80. Yenigün, a.g.e., s. 124 - 125.

81. Leitner, Peter H., "A bad treaty returns: The case of the Law of the Sea Treaty", *World Affairs*, Washington, Winter 1998, C. 160, N. 3, ss. 134 - 150.

82. Leitner, a.g.e., ss. 127 - 128.

83. Leitner, a.g.e., ss. 127 - 128.

Söz konusu sözleşme, 400'den fazla maddeden ve dokuz ekten oluşarak, ilk dokuz yıl sonunda katılan devletlerin sayısı bakımından alanındaki en geniş kapsamlı antlaşma olma özelliğine kavuşmuştur⁸⁴. Türkiye, Boğazlar'da Montreux Antlaşması'nın kendisine sağladığı haklar UNCLOS'a göre çok daha avantajlı hükümler içerdiği için ve Ege'deki adalara ilişkin bazı hükümler nedeniyle imzalamamıştır⁸⁵. UNCLOS'u imzalamamış olması nedeniyle Türkiye, her ne kadar antlaşma ile hukuken bağlı değilse de, uluslararası fiilî bir baskıyı üzerinde hissetmektedir⁸⁶.

En geniş tanımıyla boğazlar iki deniz parçasını birleştiren doğal ve dar su yollarıdır. Genellikle bir iç denizle açık denizi birleştiren ve her iki kıyısı da aynı sahildevlete ait olan ve genişliği de karasularının genişliğinin iki katını aşmayan boğazlara 'ulusal boğaz' denir⁸⁷. Bu durumda boğaz ülkenin bir parçası sayılmakta suları iç sular rejimine bağlı olmaktadır. Eğer bu çeşit boğazların kıyıları aynı devlete ait değilse, boğazlar suları da kara suları rejimine bağlı olmakta ve sınırlandırılması da karşılıklı sahillerde karasularının sınırlandırılması için kullanılan - ve yukarıda kısaca özetlenen - ölçütlere göre yapılmaktadır⁸⁸. Öte yandan, boğazın genişliği, karasularının genişliğinin iki katından fazlaysa, karasuların dışında ve boğazın orta kısmında açık deniz meydana gelmekte, bu durumda burada hem karasuları hem de açık deniz rejimi uygulanmaktadır, aksi takdirde yine karasuları rejiminin uygulanması söz konusudur⁸⁹.

Uluslararası boğazların tanımlanmasında coğrafi unsur dikkate alınmaktadır. Öncelikle iki açık denizi birbirine bağlayan su yolları, uluslararası boğaz niteliğini kazanmaktadır⁹⁰. Uluslararası boğazlara ilişkin düzenlemeler, kıyı devletinin ülkesel egemenlik haklarını ya da su yollarına ilişkin genel hukuksal düzeni etkilemektedir.

Uluslararası boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallar, özel bir antlaşma konusu oluşturan boğazların özel hukuksal düzenini etkilemeyeceği (ilerleyen sayfalarda sözü edilen) BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde kabul edilmiştir. Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı, Macellan Boğazı ve Türk Boğazları gibi, dünyada önemli suları ve denizleri birbirine bağlayan ve dünya ulaşımında oldukça önemli rol oynayan boğazların statüleriye

84. Gündüz, a.g.e., s. 288.

85. Kut, Şule, "Türk Dış Politikasında Ege Sorunu", *Türk Dış Politikasının Analizi*, der. Faruk Sönmezoğlu, Der Yayınları, İstanbul, 2001, s. 256.

86. Kut, a.g.e., s. 257.

87. Gündüz, a.g.e., s. 271.

88. Kocaoğlu, Mehmet, *Uluslararası İlişkiler*, Kendi Yayını, Ankara, 1993, s. 151.

89. Meray, a.g.e., ss. 425 - 426.

90. Meray, a.g.e., s. 426.

uluslararası özel antlaşmalarla belirlenmiştir⁹¹.

Uluslararası boğazlardan geçiş özgürlüğü boğazlara ilişkin hukuksal antlaşmaların ilkesel temelini oluşturur ve bu özgürlük 'zararsız geçiş' niteliği taşır⁹². BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde ise, "iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan boğazlardan geçiş düzenindeki temel kural 'transit geçiş' " olarak belirlemiştir⁹³. Transit geçiş "açık denizin ya da münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile ... diğer bölümü arasında boğazdan sürekli ve çabuk geçmek münhasır amacıyla ulaştırma ve uçuş serbestisinin bu bölüm hükümlerince kullanılması"dır⁹⁴.

Türkiye dünyadaki en geniş kapsamlı deniz taşımacılık örgütü olan IMO⁹⁵, ya 1948 kuruluş/üyelik sözleşmesi ile üye ve 1972 COLREG⁹⁶ Sözleşmesi, MARPOL⁹⁷ 1973/1978 ANNEX (EK) 1, 2 ve 5 sözleşmelerine taraftır. CLC⁹⁸, Fund ve UNCLOS⁹⁹ sözleşmelerine ise - ilk ikisine üye olma konusunda hazırlıklarını sürdürmekle birlikte - taraf olmamıştır.

Montreux Sözleşmesi'nin ardından Boğazlar'a ilişkin ilk ciddi hukuksal düzenleme 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğü, Marmara Bölgesi'nde can mal ve seyir güvenliğiyle ilgili olup, trafik ayırım düzenine ilişkin hükümler içermektedir. Boğazlar'dan geçecek olan gemiler tüzükte bildirilen ulaşım kurallarına ve trafik ayırım düzenine uymakla yükümlü tutulmuşlardır¹⁰⁰.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan donatan ya da acenteleri İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce yazılı olarak gemi bilgilerini içeren seyir planı vermekle yükümlü tutulmuşlardır. Tüzüğün 8. maddesine göre bu gemiler boğaz ağzına varışlarından 24 saat önce ya da bu bölgeye 20 deniz mili kala durumlarını ve tanıtımlarını

91. Toluner, a.g.e., ss. 148 - 185.

92. Kocaoğlu, a.g.e., s. 151.

93. Kocaoğlu, a.g.e., s. 152.

94. Bozkurt, Enver, *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*, Nobel Yayınları, İstanbul, 1999, s. 181.

95. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)

96. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü.

97. Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi.

98. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi, 1969)

(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969).

99. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu (United Nations Convention on the Law of the Sea).

100. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkında tüzük, 1994, http://www.yargitay.gov.tr/bilgi/kanun_liste/PC2935061.HM5.frameset.html

UHF¹⁰¹ radyo kanallarına yapacaklardır. Boğazlardan 20 metreden büyük gemilerin tanıtımlarını boğaz girişine 5 mil kala yapacaklardır ve idarece belirlenmiş mevki raporunu vereceklerdir¹⁰².

Boğazlardan geçen gemiler otomatik pilota bağlanamayacaklar ve yedek dümen donanımının başında bile görevli bulunduracaklardır. Tüzüğün önemli hükümlerinden biri de seyir sırasında hız sınırlaması getirilmesidir. Normal hava koşullarında 10 deniz milini aşmak yasaklanmıştır¹⁰³.

Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndan gelen 150 metreden büyük gemilerin kılavuz kaptan almaları, Montreux Sözleşmesi'ndeki boşluktan ötürü sağlanamamıştır. Buna karşın, 1994 yılında getirilen deniz trafik tüzüğü uygulaması yalnız Türk gemilere kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilmiştir¹⁰⁴.

Boyu 150 metreden fazla olan gemilerin yaratacağı tehlike nedeniyle bu gemilerle ilgili 29. Madde de hükme bağlanmıştır. Hızı yapısı ve yükü bakımından bu gemiler için önlem alınması gerekmiş, ayrıca boyu 250 metreyi de aşan gemiler için seferin planlanması aşamasında yönetime bilgi vermeleri istenmiştir¹⁰⁵.

Türkiye ulusal düzenleme niteliği taşıyan bu tüzüğü, IMO'ya bildirmiş, IMO da bu öneriyi - kimi ufak değişiklikler yapılmasını talep ederek - benimsemiştir. Söz konusu tüzük 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe girmiştir. Ancak, IMO'nun kararına Rusya Federasyonu, Romanya, Ukrayna, Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, uluslararası hukukun yapılageliş kurallarına, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne ve 1936 Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğu gerekçesiyle karşı çıkmışlardır¹⁰⁶.

Tüzük, Boğazlar'daki tehlikeyi önlemekte yeterli olamadığı gibi itirazcı devletlerin varlığı da yadsınamazdı. Bunun üzerine Türkiye, en büyük itirazcı olan devlet olan Rusya Federasyonu'nu da bilgilendirerek yeni bir tüzük hazırlamıştır¹⁰⁷. İnal Batu başkanlığındaki bir teknik heyet, tüzüğün hazırlanmasından önce Moskova'da yeni tüzük ile ilgili görüşmeler yapmıştır¹⁰⁸. Bu girişimlerde o tarihlerde Boğazlar'da yaşanan tanker kazaları da Türkiye lehine etken olmuştur.

101. Ultra Yüksek Frekans (ultra high frequency)

102. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkında tüzük, a.y.

103. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkında tüzük, a.y.

104. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkında tüzük, a.y.

105. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkında tüzük, a.y.

106. Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1999, s. 123.

107. Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, a.y., ss. 124 - 125.

108. "Batu Boğazlar İçin Moskova'da", *Dünya Gazetesi*, 14 Aralık 1997.

Türkiye, 6 Kasım 1998’de yürürlüğe koyduğu yeni Boğazlar Tüzüğü’nde ilk tüzükteki ana maddeleri ve trafik ayırım düzenini deęiřtirmemiřtir¹⁰⁹.

109 Aybay, Gündüz - Oral, Nilüfer, “*Türk Boğazlarındaki Seyir Kuralları*”, *Deniz Ticaret Dergisi*, Aralık 1998, s. 21 - 24.

SONUÇ

Bu çalışmada Boğazlar'ın hukuksal statüsünün tarihsel evrimi ve bugüne hangi aşamalardan geçerek vardırıldığı irdelenmiştir. Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın, dünya üzerinde bulunan diğer boğazlara göre kendilerine özgü bir takım özellikleri bulunmaktadır. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazının oluşturduğu denizalanı, uluslararası ilişkilerde “Türk Boğazları” olarak anılmakla birlikte, bu durum geçiş açısından bir anlam ifade etmektedir.

Boğazlar, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan ve Avrupa ile Asya kıtalarının bulunduğu bölgeyi oluşturan doğal suyolunun kilidi konumundadır. Boğazlar'ın diğer boğazlardan en önemli farkı, iki açık denizi birbirine bağlamak veya birbirinden ayırmak yerine, açık birer deniz olan Ege ve Akdeniz'i, dünyanın en büyük devletlerinden Rusya'nın tek sıcak denize çıkış kapısı durumundaki kapalı deniz konumunda bulunan Karadeniz'i Marmara Denizi vasıtasıyla birbirine bağlamasıdır. Marmara Denizi'nin özgün konumu İstanbul'u dünyanın en büyük ve jeostratejik açıdan önemli konumu haiz şehirlerinden biri durumuna getirmiştir.

Türk Boğazları, tarih boyunca bölge ülkeleri için Karadeniz'in dünya denizleri ile irtibatını sağlayan tek deniz yolu olması nedeniyle önemini muhafaza etmiş ve etmektedir. İktisadi ve stratejik olarak, Karadeniz Limanları'nın ve Doğu ile Orta Avrupa ticari mallarının sevkine imkân veren nehir ve kanalların, kıta denizleri ile okyanuslara açılışlarını sağlayan tabii su nakil yoludur.

Boğazlar geçmişte olduğu gibi gelecekte de Türkiye'nin kuzeydeki komşuları için (Rusya, Romanya ve Bulgaristan) güneydeki sıcak denizlere ve enerji kaynaklarına denizden ulaşabilmenin biricik yolu, Avrupa Birliği için Asya ile bağlantı kanalı, ABD gibi büyük bir devlet için Türkiye ile birlikte diğer yeni müttefiklerine (Bulgaristan ve Romanya) erişme yolu olmayı sürdürecektir. Bu durum Türkiye Cumhuriyeti'nin jeostratejik konumundan ötürü her daim teyakkuzda durması gereğinin vurgulu bir göstergesi olarak kabul edilmelidir.

Bir yarımada devleti sayılabilecek Türkiye'ye Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki devletler ile nehir ve kanallarla Karadeniz'e çıkışı olan devletlere yapılacak deniz ulaşımını kontrol etme olanağı veren Boğazlar, Türkiye'nin ulusal, siyasi ve iktisadi birlik ve bütünlüğü ile güvenliği ve savunmasının da yaşamsal noktalarından birini oluşturduğu bu çalışma ile bir kez daha doğrulanmaktadır. Türkiye'nin bu değerli mücevherleri güven içinde koruyabilip taşıyabilmesi, geçmişteki olay ve olguları akılcı bir biçimde değerlendirerek güçlü ve caydırıcı silahlı kuvvetlere

sahip olmasının yanında akılcı ve dengeli bir dış siyaset izlemesine; tüm bunların gereği olarak güçlü bir ekonomiye sahip olabilmesine bağlıdır.

KAYNAKLAR

Akdes, Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya 1798-1919*, Ankara, 1970.

Armaoğlu, Fahir, *XIX. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

Armaoğlu, Fahir, *20. yy Siyasi Tarihi*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1991.

Avcıoğlu, Doğan, *Milli Kurtuluş Tarihi*, C. III, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1974.

Aybay, Gündüz. "Türk Boğazlarındaki Seyir Kuralları", *Deniz Ticaret Dergisi*, 1998, Yıl:15, s.7.

Aybay, Gündüz - Oral, Nilüfer, "Türk Boğazlarındaki Seyir Kuralları", *Deniz Ticaret Dergisi*, Aralık 1998 ss. 21 – 24.

Başyurt, Erhan, Ateş Yolu, *Boğazlarda Bitmeyen Kavga*, Timaş Yayınevi, İstanbul, 1998.

"Batu Boğazlar İçin Moskova'da", *Dünya Gazetesi*, 14 Aralık 1997.

Bıyıklıoğlu, Tevfik, "Birinci Dünya Harbinde ve Mondros Mütarekesi Sıralarında Boğazlar Problemi", *Bellekten*, c.24, sayı 96, Ankara, 1961, s. 93.

"Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkında tüzük", 1994, http://www.yargitay.gov.tr/bilgi/kanun_liste/PC2935061.HM5.frameset.html

Bozkurt, Enver, *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*, Nobel Yayınları, İstanbul, 1999.

Ergil, Doğu, "Boğazlar Üzerine Bitmeyen Kavga (1923–1976)", *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1978.

Erim, Nihat, "Devletler Arası Hukuk Ve Siyasi Tarih Metinleri", C. I, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1953.

Erkin, Feridun Cemal, *Türk - Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Başnur Matbaası, Ankara, 1968.

Genelkurmay Başkanlığı, "15 - 16 Haziran 1999, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri", Harp Akademileri Komutanlığı, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, 1999.

Genelkurmay Başkanlığı, *100 Soruda Türk Boğazları*, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2002.

Gönlübol Mehmet - Kürkçüoğlu, Ömer E., "Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973)", 6.bs, C.1, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara, 1987.

Gündüz, Aslan, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlarla İlgili Temel Meseleler*, Beta Yay., İstanbul, 1987.

Gürsoy, Özcan, "Boğazlar'da Artan Yük", *Zaman Gazetesi*, 29.03.2001.

- Harita Genel Komutanlığı Web Sitesi, 2008, "Türkiye Fizikî Haritası", http://www.hgk.mil.tr/CografıUrunKatalogu/tematik/resimler/turkiye_fiziki_10.jpg .
- Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, *Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği*, İstanbul, Mayıs 1993.
- Harp Akademileri Komutanlığı, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999.
- Harp Akademileri Komutanlığı, *Sevr ve Lozan (Öncesiyle-Sonrasıyla)*, Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999.
- İnan, Yüksel, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Turhan Kitabevi, Ankara, 1995.
- İstikbal, Cahit, "Nükleer atık taşıyan gemiler Boğaz'dan geçebilir mi?", http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_Nukleer_Madde_Tasiyan_Gemilerin_Durumu.htm , 2001.
- Jaeschke, Gotthard, *Türk Kurtuluş Savaşı Kronolojisi, Mondros'tan Mudanya'ya Kadar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.
- Kocaoğlu, Mehmet, *Uluslararası İlişkiler*, Kendi Yayını, Ankara, 1993.
- Kocabaş, Süleyman, *Türkiye'nin Canı Boğazlar*, Vatan Yayınları, İstanbul, 1994.
- Kut, Şule, "Türk Dış Politikasında Ege Sorunu", *Türk Dış Politikasının Analizi*, der. Faruk Sönmezoglu, Der Yayınları, İstanbul, 2001.
- Leitner, Peter H. "A bad treaty returns: The case of the Law of the Sea Treaty", *World Affairs*, Washington, Winter 1998, C. 160, N. 3, ss. 134 – 150.
- Lozan Antlaşma Hükümleri, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Web Sitesi, <http://www.mfa.gov.tr/grupe/ed/eda/edaa/default.htm> .
- Meray, Seha L., *Devletler Hukukuna Giriş*, C.I, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1968.
- Osmanlı Web Sitesi, 2008, "Padişahlar", <http://www.osmanli700.gen.tr/siteharitasi.html> .
- Özdalga, Numan, *Türk Boğazları'nın Tarih İçindeki Önemi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965.
- Özman, Aydoğan, *Deniz Hukuku I (Kaynaklar, Kisiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları)*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- Pazarcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, I.Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1992.
- Resmi Gazete:14 Temmuz 1923, Düstur: III. Tertip, C.V, S:131.
- Sander, Oral, *Siyasi Tarih, 1918-1994*, İmge Kitabevi, Ankara, 2000.
- Soysal, İsmail, "1936 Montreux Sözleşmesi", *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul, 1994

Şimşir, Bilal N., *Lozan Telgrafları I (1922-1923)*, TTK yayını, Ankara, 1990.

Toluner, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.

Tukin, Cemal, *Boğazlar Meselesi*, Pan Yayıncılık, İstanbul, 1999.

Türk Devrim Tarihi, "Osmanlı Topraklarının Paylaşım Planları", 2008, <http://www.inkilap.info/kurtulus-savasi/hazirlik-donemi/osmanli-topraklarinin-paylasim-planlari.html> .

Turkish Grek Relations Web Sitesi, 2008, Montreux Sözleşmesi <http://www.turkishgreek.org/montreux.htm>

Ülman, A. Haluk, "Türk Dış Politikası'na Yön Veren Etkenler (1923–1968)", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C. 23, No: 3., 1968, s. 263.

Yenigün, M. Cüneyt, "12 Mil Karasuları Meselesi ve Ege Sorunu", *Değişen Dünya ve Türkiye*, der. Faruk Sönmezoğlu, Bağlam Yay., İstanbul, 1996.

EKLER

EK 1

LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI BOĞAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN SÖZLEŞME¹¹⁰

(Convention concernant le Régimé des Détroits)

14 Temmuz 1923'de imzalanmıştır.

HORACE RUMBOLD M.İSMET

PELLÉ Dr. RIZA NUR

GARRONI HASAN

G. C. MONTAGNA

K. OTCHIAI

B. MORGHOFF

STANCILOFF

E. K. VÉNISÉLOS

D. CACLAMANOS

C. DIAMANDY

C. CONTZESCO

BOĞAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN SÖZLEŞME

(Convention concernant le Régimé des Détroits)

Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya, Sırp - Hırvat - Sloven Devleti ve Türkiye, Bugünkü Barış Antlaşmasınının 33. Maddesinde belirlenen ilkeye uygun olarak, tüm uluslara Akdeniz ile Karadeniz arasında Boğazlarda

özgürce geçiş ve gidiş - gelişi sağlamak isteği ile, Ve bu özgürlüğün sürdürülmesinin genel barıs ve dünya ticareti için gerekli olduğunu düşünerek, Bu konuda bir Sözleşme yapmağa karar vermişler ve her biri kendi yetkili Temsilcisi olarak,

110. Resmi Gazete:14 Temmuz 1923, Düstur: III. Tertip, C.V, S:131

Büyük Britanya ve İrlanda Krallığı Birliği, Denizasıırı Britanya Toprakları Yüce Kralı ve Hindistan İmparatoru:

İstanbul'da Yüksek Komiser, Soylu Sir Horace George Montagu Rumbold, Baronet G. C. M. G;

Fransız Cumhuriyeti Fransa Büyükelçisi, Cumhuriyetin Doguda Yüksek Komiseri, Lejyon Donör ulusal nişanının Gran Ofisiye rütbesine sahip General Mösyü Maurice Pellé.

İtalya Yüce Kralı:

Senatör, İtalya Büyükelçisi, İstanbul'da Yüksek Komiser, Sen Moris ve Lazar ve Kuron Ditali nisanlarının Gran Kruva rütbesine sahip soylu Marki Camille Garroni;

Atina Ortaelçisi Sen Moris ve Lazar nisanlarının Komandör ve Kuron Ditali nisanının Grand Ofisiye rütbesine sahip Mösyü Jules Cézar Montagna;

Japonya Yüce İmparatoru:

Soley Levan nisanının birinci rütbesine sahip Roma Büyükelçisi Mösyü Kentaro Otehiyai Jusammi;

Bulgaristan Yüce Kralı:

Demiryolları, Posta ve Telgraf eski Bakanı, Mösyü Bogdan Morghoff;

Londra olağanüstü Temsilcisi, Ortaelçi, Hukuk Doktoru Sen Aleksander Nisanı sahibi Mösyü Dimitri Stancioff;

Yunanlılar Yüce Kralı:

Eski Bakanlar Kurulu Baskanı, Sovör nisanının Gran Kruva rütbesine sahip Mösyü Eleftherios K. Vénizélos,

Londra Ortaelçisi Sovör nisanının Komandör rütbesine sahip Mösyü
Démétre Caclamano;

Romanya Yüce Kralı:

Ortaelçi Mösyü Constantin I. Diamandy,
Ortaelçi Mösyü Constantin Contzesco;

Rusya:

Mösyü Nicolas İvanovitch İordanski;

Sırp - Hırvatlar - Slovenler Yüce Kralı:

Bern Ortaelçisi Mösyü Doktor Milontine Yovanovitch;

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti:

Dışişleri Bakanı, Edirne Milletvekili İsmet Paşa,
Sağlık ve Sosyal Yardım İşleri Bakanı, Sinop Milletvekili, Doktor Rıza
Nur Bey,
Eski Bakan, Trabzon Milletvekili Hasan Bey,

Sayın kişilerini atamışlardır. Adları anılan bu kişiler, yöntemine uygun ve geçerli görülen belgelerini
sunduktan sonra, aşağıdaki maddeleri kararlaştırmışlardır:

Madde 1

Bağıtlı Yüksek Taraflar aşağıda “Boğazlar” genel deyimini ile anılan Çanakkale Boğazı, Marmara
Denizi ve Karadeniz Boğazında, denizde ve havada serbest geçiş ve serbest gidiş - geliş ilkesini
kabul ve açıklamak konusunda anlaşmışlardır.

Madde 2

Boğazlardan savaş ve barış zamanlarında ticaret gemi ve uçakları ile savaş gemi ve uçaklarının geçiş
ve gidiş - geliş bundan böyle ilişik Ek'teki hükümler uyarınca düzenlenecektir.

**TİCARET GEMİ VE UÇAKLARI İLE SAVAŞ GEMİ
VE UÇAKLARININ BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNE
İLİŞKİN KURALLAR**

(1)

**Hastahane Gemileri, Yatlar, Balıkçı Gemileri ve askersel olmayan
Uçaklarla birlikte, Ticaret Gemileri**

a) Barış zamanında:

Bayrak ve yükü ne olursa olsun, uluslararası sağığa ilişkin bükümler saklı kalmak ve kılavuzluk, fener, römorkör resimleri ya da benzeri öteki harçlar gibi doğrudan doğruya yapılan hizmetler karşılığı olan resimleri kapsamamak ve Türkiye Hükümetince bugüne dek kendilerine bu konuda ayrıcalıklar tanınmış işletmeler ve kurumların hakları zedelenmemek koşulu ile, hiç bir işlem, resim ya da ücret olmaksızın, gündüz ve gece geçiş ve gidiş - geliş için tam serbestlik.

Bu resimlerin alınmasını kolaylaştırmak için, Boğazlardan geçen ticaret gemileri Türkiye Hükümetince gösterilecek Bürolara adlarını, uyruklarını, tonilâtolarını ve gidecekleri yeri bildireceklerdir.

Kılavuz tutmak isteğe bağlıdır.

b) Savaş zamanında Türkiye tarafsız ise:

Yukarıda yazılı koşullar içinde, gündüz ve gece, geçiş ve gidişgeliş için tam serbestlik.

Tarafsız bir Devlet olarak Türkiye'nin hakları ve ödevleri, Onu, tarafsız kaldığı bir savaş süresince, suları ve havası, barış zamanında olduğu üzere, tam bir serbestlik içinde kalması gereken Boğazlarda, gidiş - geliş engelleyebilecek herhangi bir önlem alınmasına yetkili kılmış olmayacaktır Kılavuz tutmak isteğe bağlıdır.

c) Savaş zamanında Türkiye savaşan durumda ise:

Tarafsız gemiler ve tarafsız askersel olmayan uçaklar için işbu gemiler ve uçaklar düşmana özellikle kaçak eşya, düşman askeri vs az yurttaşı taşıyarak ona yardım etmiyorlarsa, gidiş - geliş serbestliği. Türkiye'nin bu gemi ve uçakları denetlemeye hakkı bulunacak ve bunu sağlamak üzere, söz konusu uçaklar Türkiye tarafından bu konuda saptanacak ve hazırlanacak bölgelerde karaya ya da denize inmek zorunda olacaklardır. Düşman gemilerine devletler hukukunca benimsenmiş önlemleri uygulamak konusunda Türkiye'nin sahip olduğu haklar zedelenmemektedir. Türkiye düşman gemilerinin Boğazlardan yararlanmalarını yasaklamak için gerekli göreceği önlemleri almak yetkisine bütünüyle sahiptir. Bununla birlikte, bu önlemler tarafsız gemilerin serbestçe geçişini

yasaklayacak nitelikte olmayacaktır. Bu amaçla, Türkiye söz konusu gemilere gerekli yönergeleri ve kılavuzları vermeği yükümlenir.

(2)

Yardımcı gemiler, asker taşıma gemileri, uçak taşıyan gemiler ve Askersel uçaklarla birlikte, savaş gemileri:

a) Barış zamanında:

Bayrak ne olursa olsun hiç bir işlem, resim ya da harç olmamakla birlikte, kuvvetlerin tutarına ilişkin aşağıdaki kısıtlamalar saklı kalarak, gündüz ve gece tam geçiş serbestliği.

Bir Devletin Karadeniz'e gitmek üzere Boğazlardan geçirebileceği en çok kuvvet, Karadeniz'de kıyısı bulunan Devletlerden en büyük donanmaya sahip Devletin geçiş sırasında Karadenizde bulunan donanmasından daha büyük olmayacaktır; bununla birlikte, Devletler Karadenize her zaman ve her durumda her biri 10.000 tonilâtoyu geçmeyen üç gemiyi asmayacak bir deniz kuvveti göndermek hakkını saklı tutar.

Boğazlardan geçen gemilerin sayısı yüzünden Türkiye'ye hiçbir biçimde sorumluluk düşmeyecektir. İşbu kurala uymayı olanaklı kılmak için, 10. Maddede sözü edilen Boğazlar Komisyonu, Karadenizde kıyısı bulunan Devletlerin her birinden, her yılın Ocak ve Temmuz aylarının birinci günleri, Karadenizde sahip buldukları zırhlıların, savaş kruvazörlerinin, uçak gemilerinin kruvazörlerin, muhriplerin, denizaltıların ya da başkaca her tür gemi ve uçakların sayısını, silahlı gemiler ile sayıları azaltılan, yedekte tutulan ya da değişiklik görmekte olan gemilerin ayrı ayrı belirtilmesini isteyerek, soracaktır.

Bunun üzerine, Boğazlar Komisyonu ilgili Devletlere, Karadeniz'de en büyük donanmadaki zırhlıların, savaş kruvazörlerinin, uçak gemilerinin, kruvazörlerin, muhriplerin, denizaltıların, uçakların ve varsa öteki tür araçların sayısını bildirecektir. Bundan başka, söz konusu kuvvete bağlı bir geminin Karadenize girişinden ya da oradan çıkışından doğan her türlü değişme hiç beklenmeden, ilgili devletlerin bilgisine sunulacaktır.

Boğazlardan Karadenize gitmek üzere geçirilecek bir donanmanın hesabında, yalnız, silahlı gemilerin sayısı ve türü göz önünde tutulacaktır.

b) Savaş zamanında Türkiye tarafsız ise:

Bayrak ne olursa olsun, hiç bir işlem, resim ya da harç olmaksızın, 2. Paragrafın (a) Fıkrasında öngörülen sınırlamalar içinde, gündüz ve gece tam geçiş serbestliği. Bununla birlikte, bu sınırlamalar savaşan Devletlerin, Karadenizde savaşanlık haklarına zarar verecek biçimde uygulanmayacaktır.

Tarafsız bir Devlet olarak Türkiye'nin hakları ve ödevleri, onu tarafsız kaldığı bir savaş süresince, suları ve havası, barış zamanında olduğu üzere, tam bir serbestlik içinde kalması gereken Boğazlarda, gidiş – gelişi engelleyebilecek herhangi bir önlem almasına yetkili kılınmış olmayacaktır.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin ve askersel uçaklarının, Boğazlar bölgesinde her hangi bir yakalamaya kalkışmaları, denetim ve arama hakkını kullanmaları ve herhangi bir düşmanca davranışta bulunmaları yasak olacaktır.

Savaş gemilerine yiyecek sağlama ve onarım konularında Deniz Savaşında Tarafsızlığa ilişkin 1907, XIII. La Haye Sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır.

Uçakların tarafsızlığı konusundaki kuralları saptayacak uluslar arası bir konferans toplanıncaya dek, askersel uçaklar, Boğazlarda XIII. La Haye

Sözleşmesinin savaş gemilerine uygulanan işlemin tıpkısı uygulanacaktır.

c) Savaş zamanında Türkiye savaşan bir Devlet ise:

Tarafsız savaş gemileri için hiç bir işlem, resim ya da harç olmamakla birlikte, 2. Paragrafın (a) Fıkrasında öngörülen sınırlamalar içinde tam geçiş serbestliği.

Düşman gemileri ve uçaklarının Boğazlardan yararlanmasını önlemek üzere, Türkiye tarafından alınacak önlemler, tarafsız gemi ve uçakların serbestçe geçişini yasaklayacak nitelikte olmayacaktır. Bu amaçla, Türkiye söz konusu gemi ve uçaklara gerekli yönergeleri ya da kılavuzları vermeği yükümlenir.

Tarafsız askersel uçaklar, karşılaşılabilecekleri risk ve tehlikeleri göze alarak, geçebileceklerdir; bunlara, nitelikleri anlaşılacak üzere, denetleme hakkı uygulanacaktır. Bunu sağlamak için, söz konusu uçaklar Türkiye'nin bu amaçla göstereceği ve hazırlayacağı bölgelerde karaya ya da denize inmek zorunda olacaklardır.

(3)

a) Türkiye ile barış durumunda bulunan Devletlerin denizaltıları Boğazlardan ancak su yüzünden geçeceklerdir.

b) Gerek Akdeniz'den, gerek Karadeniz'den gelen yabancı bir deniz kuvvetinin komutanı, komutası altında bulunup Boğazlara girecek gemilerin sayısını ve adlarını, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazının ya da Karadeniz Boğazının ağzında bir işaret istasyonuna, nezaket kuralı olarak, bildirecektir.

Türkiye bu işaret istasyonlarını bildirecektir. Boğazlara girişin gecikmeye uğratılmaması gerektiğinden, bu bildirim yapıncaya dek yabancı savaş gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestliği sürdürülecektir.

c) Askersel ve askersel olmayan uçaklar için bu kurallarla belirlenen koşullar içinde, Boğazlar üstünden uçuş izni, söz konusu uçaklar bakımından şunları da kapsayacaktır

1. Boğazların dar geçitlerinin her iki yanında beş kilometrelik bir toprak şeridi üzerinde uçuş serbestliği;
2. Bir bozukluk durumunda, Türkiye'nin kıyılarında karaya, ya da karasularında denize iniş olanağı.

(4)

Savaş gemilerinin geçiş süresinin sınırlandırılması:

Boğazlardan transit geçen savaş gemileri, hasar ya da bozukluk bulunması durumu dışında, hiç bir kez, gidiş - geliş güvenliğinin zorunlu kıldığı gece demirleme süresi de katılmak üzere, geçişleri için gerekli zamandan fazla bir süre Boğazlarda duramayacaklardır.

(5)

Boğazlar ve Kara deniz limanlarında durmak:

a) İşbu Ek'in 1., 2. ve 3. Paragrafları gemilerin, savaş gemilerinin ve uçakların Boğazlardan ve Boğazların üstünden geçişine uygulanır, ve Türk limanları ile hava alanlarını es zamanda ziyaret edebilecek bir Devletin savaş gemileri ile askersel uçaklarının sayısı ve bunların kalış süreleri konusunda Türkiye'nin gerekli göreceği yönetmelikleri koyma hakkını zedelemes.

b) Karadeniz'de kıyısı olan Devletler de kendi limanları ve hava alanları için özdeş haklara sahip olacaktır.

c) Bugün Tuna Avrupa Komisyonunda temsil edilmekte olan Devletlerin işbu ırmağın kavşaklarında ve Kalas kentine dek boyunda, kalıcı [stationnaire] olmak üzere, bulundurdukları hafif gemiler ikinci Paragrafta sözü geçen gemilere eklenecek ve, gerekince, yenileri ile değiştirilebilecektir.

(6)

Sağlığın korunmasına ilişkin özel hükümler:

İçlerinde veba, kolera, ya da tifüs hastalıkları çıkan ya da yedi günden beri çıkmış olan savaş gemileri, ayrıca bulaşık bir limandan 5 x 24 saatten daha az bir süreden beri ayrılmış bulunan savaş gemileri Boğazları karantina altında geçmeğe ve Boğazların bulaştırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için, gerekli sağlık önlemlerini kendi gereçleriyle almağa zorunlu tutulacaklardır.

İçlerinde bir doktor bulunan ve Boğazlardan, uğramaksızın ya da eşya çıkarmaksızın, doğruca geçen ticaret gemileri de özdeş hükmüme bağlı olacaktır.

Doktoru bulunmayan ticaret gemileri, Boğazlarda bir yere uğramayacak olsalar bile, Boğazlara girişlerinden önce, uluslararası sağlık kurallarına uymak zorundadırlar. Boğazlardaki limanlardan birine uğrayacak olan savaş gemileri ile ticaret gemileri uğradığı limanda, orada uygulanması gerekli uluslar arası sağlık kurallarına bağlı tutulacaklardır.

Madde 3

Boğazlardan geçişi ve gidiş - gelişi her tür engelden arındırmak için 4-9. Maddelerde öngörülen önlemler, Boğazların suları ve kıyıları ile oralarda bulunan ya da yakın olan adalara da uygulanacaktır.

Madde 4

Aşağıda gösterilen bölgeler ve adalar askerlikten arındırılacaktır:

(1) Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının aşağıdaki gibi sınırlandırılmış bölgeleri boyunca iki kıyısı (Ekli haritaya bakılması).

Çanakkale Boğazı: Kuzey - batıda, Gelibolu Yarımadası ve Saros körfezinde Bakla Burnunun kuzey - doğusundan 4 kilometre uzaklıkta bulunan bir noktadan başlayarak, Marmara denizi üzerinde, Kumbag'da sona eren ve Kavak'ın (bu yer dışarıda kalmaktadır) güneyinden geçen bir çizginin güney - doğusundaki bölge.

Güney - doğuda, kıyı ile Bozcaada karşısında Eski İstanbul Burnu'ndan başlayarak, Marmara Denizi üzerinde, Kara Biga'nın hemen kuzeyinde, kıyıdaki bir noktada sona ermek üzere, kıyıdan 20 kilometre uzaklıktan geçen çizgi arasındaki bölge.

Karadeniz Boğazı: (İstanbul'a ilişkin özel rejim saklı kalmak üzere, bakınız aşağıda Madde 8)

Doğuda, Karadeniz Boğazının doğu kıyısından 15 kilometre uzaklıkta çizilmiş bir çizgiye dek uzanan bölge;

Batıda, Karadeniz Boğazının batı kıyısından 15 kilometre uzaklıkta çizilmiş bir çizgiye dek uzanan bölge;

(2) Emir - Ali Adası kapsam dışı kalmak üzere, tüm Marmara denizi adaları.

(3) Ege Denizinde, Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavsan adaları.

Madde 5

Fransa, İngiltere, İtalya ve Türkiye Hükümetlerinin her birinin atayacağı birer üyeden oluşan dört kişilik bir Komisyon, 4. Maddenin 1. Paragrafında yazılı bölgelerin sınırlarını yerinde saptamak üzere, işbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden on beş gün sonra toplanacaktır.

İşbu Komisyonda temsil edilen Hükümetlerden her biri kendi temsilcilerinin hak edeceği ücreti ödeyecektir.

Komisyonun görevini yapması sırasında doğacak genel harcamalar temsil edilen Devletlerce eşit katkılarla üstlenilecektir.

Madde 6

İstanbul'a ilişkin 8. Madde hükümleri saklı kalmak üzere, askerlikten arındırılmış bölgelerde ve Adalarda hiç bir istihkâm, yere bağlı topçu tesisi,- denizaltılar dışındaki- denizaltında isleyen araç, askersel havacılık tesisi ve hiç bir deniz üssü bulunmayacaktır.

Oralarda, güvenliğin korunması için gerekli, ancak silahları, top olmaksızın, tüfek, tabanca, kılıç ve her yüz asker için dört hafif makineli tüfek (füzil mitrayör) ile sınırlı kalacak polis ve jandarma kuvvetinden başka hiçbir silahlı kuvvet bulunmayacaktır.

Askerlikten arındırılmış bölgelerin ve adaların karasularında, denizaltı gemileri dışında, denizaltında isleyen hiçbir araç olmayacaktır. Yukarıda yazılı Fıkralara karsın Türkiye, Türk topraklarının askerlikten arındırılmış bölgelerinden ve adalarından ve Türk donanmasının demir atmak hakkına sahip bulunduğu askerlikten arındırılmış karasularından silahlı kuvvetlerini transit olarak geçirmek hakkını saklı tutacaktır.

Bundan başka, Türkiye Hükümeti Boğazlarda, uçaklar ya da balonlar aracılığı ile denizin yüzünü ve içini gözetlemek yetkisine sahip olacaktır. Türkiye uçakları Boğaz suları ve Türk topraklarının askerlikten arındırılmış bölgeleri üzerinde uçabilecekler ve oralarda bütün özgürlükle karaya ya da denize inebileceklerdir.

Bundan başka, Türkiye ve Yunanistan askerlikten arındırılmış bölgelerden ve Adalardan ve onların karasularından, silah altına alınacak erleri, söz konusu bölgeler ve adalar dışında eğitimleri için topluca geçirebilecektir.

Türkiye ve Yunanistan, kendilerine ilintili söz konusu bölge ve adalarda her türlü gözetleme, telgraf, telefon ve ışıkla haberleşme sistemini kurma konusunda özgür olacaklardır.

Yunanistan askerlikten arındırılmış olan Yunan adalarının karasularından donanmasını geçirebilecek, ancak bu suları Türkiye'ye karşı harekât üssü olarak ya da bu amaçla deniz ya da kara kuvveti yığmak için kullanmayacaktır.

Madde 7

Denizaltılar dışında, denizaltında isleyen hiç bir araç Marmara Denizi sularına konulmayacaktır. Türkiye Hükümeti, Marmara Denizinin ne Avrupa kıyısındaki bölgelerinde, ne de Karadeniz Boğazının askerlikten arındırılmış bölgesinin doğusunda bulunan Anadolu'nun, Darıca'ya dek, kıyı kesiminde, Boğazlardan geçişi engelleyebilecek, sürekli hiç bir top bataryası ya da torpil tesisi kurmayacaktır.

Madde 8

Başkentin gereksinimi için, eski İstanbul, Beyoğlu, Galata, Üsküdar ile Adalar (Prens Adaları) da kapsam içinde olmak üzere, İstanbul'da ve bu kentin bitişik çevresinde en çok 12.000 kişilik bir askersel kuvvet bulunabilecektir.

İstanbul'da bir tersane ve bir deniz üssü bulundurulabilecektir.

Madde 9

Eğer savaş durumunda Türkiye ya da Yunanistan savaşan devlet haklarını kullanarak yukarıda belirlenen askerlikten arındırılmış duruma bir değişiklik getirmiş olurlarsa, barış yapılır yapılmaz işbu Sözleşmede öngörülen rejimi yeniden kurmak zorunda olacaklardır.

Madde 10

İstanbul'da, 12. Maddede açıklandığı biçimde oluşan bir Uluslar arası Komisyon kurulacak ve bu Komisyon "Boğazlar Komisyonu" adını alacaktır.

Madde 11

Komisyon, görevlerini Boğazların suları konusunda yapacaktır.

Madde 12

Komisyon, bir Türk temsilcisinin başkanlığında işbu Sözleşmeyi imzalayan Devletler olarak, Fransa, Büyük Britanya, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Sırp-Hırvat- Sloven Devleti temsilcilerinden oluşacaktır.

Amerika Birleşik Devletlerinin işbu Sözleşmeye katılması, Komisyonda onun da bir temsilci bulundurmak hakkını ortaya koyacaktır.

Böyle bir hak, işbu Maddenin birinci Fıkrasında adları geçmeyip Karadeniz'de kıyıları bulunan öteki bağımsız Devletler için, özdeş koşullarla, saklı olacaktır.

Madde 13

Komisyonunda temsilci bulunduran Hükümetler kendi temsilcilerinin hakkı olan ödenekleri kendileri vereceklerdir. Komisyonun her türlü ek harcamaları, Milletler Cemiyeti harcamalarının bölüşülmesi için saptanmış olan oranlara göre, adı geçen Hükümetlerce üstlenilecektir.

Madde 14

Komisyon, 2. Maddeye ilişik olan Ek'in 2., 3. ve 4. Paragrafların konusunu oluşturan savaş gemilerinin ve askersel uçakların geçişine ilişkin hükümlere gerekli biçimde uyulup uyulmadığına bakmakla görevli olacaktır.

Madde 15

Boğazlar Komisyonu görevini Milletler Cemiyetinin gözetiminde yapacak ve her yıl bu Cemiyete, görevinin yapılmasına, ilişkin ve ayrıca ticaret ve gidiş - geliş bakımlarından yararlı tüm bilgileri içeren bir rapor sunacaktır. Bu amaçla, Komisyon Boğazlardaki gidiş - geliş işini yürüten Türkiye Hükümeti Daireleri ile ilişki kuracaktır.

Madde 16

Görevlerinin yerine getirilmesi için gerekli yönetmelikleri yapmağa Komisyon yetkili olacaktır.

Madde 17

İşbu Sözleşme hükümleri Türkiye'nin Türk sularında donanmasını özgürce seyrettirmek hakkını zedelemeyecektir.

Madde 18

Boğazların ve çevresindeki bölgelerin askerlikten arındırılmasının Türkiye için askersel bakımdan haksız bir tehlike yaratmamasını ve savaş eylemlerinin Boğazların serbestliğini ve askerlikten arındırılmış olan bölgelerin güvenliğini tehlikeye sokmamasını arzu eden Bağitlı yüksek Taraflar, aşağıdaki hükümleri kabul ederler.

Geçiş özgürlüğüne ilişkin hükümlere bir aykırılıkta bulunulur, beklenmeyen bir saldırı olur, ya da herhangi bir savaş eylemi ya da tehdidi

Boğazlarda gidiş - geliş özgürlüğünü ya da askerlikten arındırılmış bölgelerin güvenliğini tehlikeye sokacak olursa, Yüksek Bağitlı Taraflar ve her durumda, Fransa, Büyük Britanya, İtalya ve Japonya,

bu konuda Milletler Cemiyeti Meclisinin kararlaştıracağı tüm araçlarla bu eylemleri birlikte nleyeceklerdir.

Yukarıdaki Fıkırada yazılı davranışa neden olan eylemler sona erer ermez Boğazlar rejimi, işbu Sözleşme hükümleri ile düzenlendiği üzere, yeniden sıkı bir biçimde uygulanacaktır.

Boğazların askerlikten arındırılmasına ve serbestliğe ilişkin hükümlerin ayrılmaz bir parçası olan bu hüküm, Bağıtlı Yüksek Tarafların Milletler Cemiyeti Yasası gereğince sahip olabilecekleri hak ve yükümlülükleri zedelemeyiz.

Madde 19

Bağıtlı Yüksek Taraflar, imzacı olmayan Devletlerin işbu Sözleşmeye katılması için tüm çabayı göstereceklerdir.

İşbu katılma diplomasi yolu ile Fransa Cumhuriyeti Hükümetine ve bu Hkmete de imzacı ya da katılmış Devletlerin tümüne bildirilecektir.

Katılma, Fransa Hükümetine yapılacak bildirim gününden başlayarak geçerli olacaktır.

Madde 20

İşbu Sözleşme onaylanacaktır.

Onay belgeleri ivedilikle Paris'te sunulacaktır.

İşbu Sözleşme bugünkü Bariş Antlaşması ile aynı koşullar içinde yürürlüğe girecektir. Söz konusu Antlaşmanın imzacısı olmayan Devletler için, Antlaşmanın yürürlüğe girdiği sırada, işbu Sözleşmeyi henüz onaylamamış iseler, Sözleşme o Devletlerin, Fransa Cumhuriyeti

Hükümetine onay belgelerini sunmaları ile yürürlüğe girecek ve Fransız Hükümeti de bunu Bağıtlı teki Devletlere bildirecektir.

Bu hükümlere olan inançla, yukarıda adları yazılı yetkili Temsilciler, işbu Sözleşmeyi imza etmişlerdir.

24 Temmuz 1923 günü, Lozan'da yalnız bir örnek olarak düzenlenmiş olup, işbu rnek Fransız Cumhuriyeti Hükümeti Arşiv Dairesinde saklanacak ve bu Hkmet Bağıtlı Devletlerden her birine onun aslına uygun birer örneğini verecektir.

HORACE RUMBOLD M. İSMET

PELLÉ Dr. RIZA NUR

GARRONI HASAN

G. C. MONTAGNA

K. OTCHIAI
B. MORGHOFF
STANCILOFF
E. K. VÉNISÉLOS
D. CACLAMANOS
C. DIAMANDY
C. CONTZESCO

I. VE II. DÖNEM LOZAN KONFERANSI'NA KATILAN TÜRK DELEGASYONU

Bas delege : İsmet İNÖNÜ (Dışisleri Bakanı)

Delegeler : Dr. Rıza NUR (Sağlık Bakanı), Hasan SAKA (Maliye
Bakanı)

Danışmanlar :

Münir ERTEGÜN, A. Muhtar ÇİLLİ, Veli SALTI, Zülfü
TİGREL, Zekai APAYDIN, Mahmut Celal BAYAR, Sefik
BASMAN, Seniyyettin BASAK, Sevket DOGRUKER,
Mehmet Tevfik BIYIKLIOĞLU, Tahir TANER, Nusret
METYA, Yusuf Hikmet BAYUR, Zühtü İNHAN, Fuat
AGRALI, Mustafa Seref ÖZKAN, Sükrü KAYA, Hamit
HASANCAN, Cavit Bey, Hayım NAUM, Baha Bey

Basın Danışmanları:

Rusen Esref ÜNAYDIN, Yahya Kemal BEYATLI

Genel Sekreter

ve Danışman : Resit Saffet ATABİNEN

Yazmanlar :

Ali TÜRKGELDİ, Mehmet Ali BALİN, Cevat AÇIKALIN,

Celal Hazım ARAR, Saffet SAV, Süleyman Saip KIRAN,
Rıfat Bey, Dr. Nihat Resat BELGER, Atıf ESENBEL,
Sabri ARTUÇ

*Not: Yukarıdaki delegasyon I.Dönem Lozan Konferansı'na (20 Kasım
1922-4 Şubat 1923) katılmıştır.*

*Bu gruptan A.Muhtar CİLLİ, Veli SALTİK, Zülfü TİGREL, M. Celal BAYAR,
Seniyettin BASAK, Sevket DOGRUKER, Zühtü İNHAN, Sükrü KAYA, Hamit
HASANCAN, Cavit Bey, Hayım NAUM, Baha Bey, Rusen Esref ÜNAYDIN, Yahya
Kemal BEYATLI, Resit Saffet ATABİNEN, Mehmet Ali BALİM, Cevat AÇIKALIN,
Celal Hazım ARAR, Saffet SAV., Süleyman Saip KIRAN, II.Dönem Lozan
Konferansı'na (23 Nisan-17 Temmuz 1923) katılmamıştır.*

II. DÖNEM LOZAN KONFERANSI'NA YENİDEN KATILANLAR

Genel Sekreter ve Danışman : Tevfik Kamil KOPERLER

Yazmanlar :

Naci KENTER, Hamit ESENİS, Ali Muhtar Bey, Aziz
TOPKAÇ, Hüsnü ÖZER.

*Not : Fransa, İsviçre ve Almanya'da görevli hariciyecilerden Ferit TEK,
Cemal Hüsnü TARAY, Cevat ÜSTÜN ve TBMM Almanya-Avusturya basın temsilcisi
ve Servet-i Fünun dergisi sahibi Ahmet İhsan TOKGÖZ bir süre konferans
çalışmalarına katılmışlardır.*

EK 2:

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ¹¹¹

N.B. NICOLAEV

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. TİTULESCO

Cons. CONTZESCO

V.V. PELLA

Dr. R. ARAS

Suad DAVAZ

N. MENEMENCİOĞLU

Asım GÜNDÜZ

N. SADAK

MONTREUX SÖZLEŞME METNİ

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

Büyük - Britanya, Kuzey İrlanda ve Britanya İmparatorluğunun bireysel olarak Milletler Cemiyeti'ne üye olmayan bütün parçaları için:

111. Turkish Grek Relations Web Sitesi (2008) Montreux Sözleşmesi <http://www.turkishgreek.org/montreux.htm>

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

Avustralya Commonwealth'i için :

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

Majeste Elenler Kralı:

B. Nicolas POLİTÎS, Yunanistan'ın Paris'de Olağanüstü Temsilcisi ve
Tam yetkili Ortaelçisi, eski Dışişleri Bakanı;

B. Raoul BÎBÎCA - ROSETTÎ, Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde
Sürekli Temsilcisi.

Majeste Japonya İmparatoru :

B. Naotake SATO, Judammi, Dogan-Günes nisanının Büyük-Kordon rütbesi, Paris'te Olağanüstü
Temsilci ve Tam yetkili Büyükelçi:

B. Massa-aki HOTTA, Jushii, Dogan-Günes nisanının ikinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü
Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi.

Majeste Romanya Kralı:

B. Nicolas TÎTULESCO, Dışişleri Bakanı;

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

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

Türkiye Cumhuriyeti Başkanı:

Dr. Tevfik Rüstü ARAS, Dışişleri Bakam, İzmir Milletvekili;

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

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

B. Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

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

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkez Yürütme Komitesi:

B. Maxime LİTVİNOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği
Merkez Yürütme Komitesi Üyesi, Dışışleri Halk Komiseri.

Majeste Yugoslavya Kralı:

B. İvan SOUBBOTİTCH, Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli
Temsilcisi.

TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul
edildikten sonra, aşağıdaki hükümler üzerinde antlaşmaya 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, Boğazlar'dan geçiş ve
gidiş -geliş (ulaşım), tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazların bir limanına
uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmenin 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, uyruklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve
nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 3.

Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den Boğazlarca giren her gemi uluslararası sağlık kuralları
çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazların girişine yakın bir
sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da 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, sarıhumma, 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 Boğaz'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.

İs bu 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 baslarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18. maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süregitecektir. Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kuraldışıktan, ancak silahlan; yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silahtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

Madde 10.

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e sahildar 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 sahildar Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattı harp gemilerinin (1) Boğazlar'dan geçirilebilirler; su koşulları ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek baslarına ve en çok iki torpido (2) esliğinde geçerler.

Madde 12.

Karadeniz'e sahildar 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 baslarına, geçmeleri gerekecektir.

Madde 13.

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diploması yoluyla bir ön-bildirimde bulunması gerekecektir. Bu ön-bildirimde olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak Karadeniz sahilardan olmayan Devletler için bu sürenin onbeş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir.

Gidiş için geçişte 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 bulunması gerekecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

Madde 14.

İşbu Sözleşmenin 11. maddesinde ve IH 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 sahilardan olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

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

Madde 15.

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları (1), hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

Madde 16.

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri, avaryaya (2) ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık (3) durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamayacaklardır.

(1) Fransızca metinde «bâtiments de ligne», İngilizce metinde «Capital Ships» 1936 Türkçe çevirisinde «hattıharp gemileri». (Çevirenler)

(2) Fransızca metinde «torpilleurs», İngilizce metinde «destroyers», 1936 Türkçe çevirisinde «torpido». (Çevirenler)

(1) Fransızca metinde «aeronefs», İngilizce metinde «aircrafts», 1936 Türkçe çevirisinde «hava sefineleri». (Çevirenler)

(2) Fransızca metinde «avarie», İngilizce metinde «damage», 1936 Türkçe çevirisinde «hasar» (Çevirenler)

(3) Fransızca metinde «förtüne de mer», İngilizce metinde «peril of the sea», 1936 Türkçe çevirisinde «deniz arızası». (Çevirenler)

Madde 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta olan 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, Boğazlar'dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

Madde 18.

1. Karadeniz'e sahildar 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 denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajım en az 10.000 ton asarsa, a); paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve ençok 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 sahildar olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurulabileceği 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 asmaması 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 asılmayacaksa, 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 asılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz sahildar Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği karan en geç kırk-sekiz saat içinde bildirecektir. (Karadeniz'e) sahildar 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, kıyıdaşı olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmibir günden çok kalamayacaklardır.

Madde 19.

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

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır; su kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarla, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayınlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım antlaşması 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 sahildar olan ya da olmayan savaşan Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlarda herhangi bir el koymaya(1) girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı (2)' uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

Madde 20

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk 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 balgama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, su da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Bağlı Yüksek Tarafra 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 Tarafra'nın çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

Madde 22

İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış

(1) Fransızca ve İngilizce metinlerde «capture», 1936 Türkçe çevirisinde «Zapt ve müsadere». (Çevirenler)

(2) Fransızca metinde «droit de visite», İngilizce metinde «right of visit and search», 1936 Türkçe çevirisinde «muayene hakkı». (Çevirenler) 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 (1)

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 (tarifesiz) 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 toplamayı ve gerekli bilgileri vermeyi yükümlenir.

Türk Hükümeti, işbu sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır. Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi 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 Taraflara sunacaktır.

Madde 25

İşbu sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağlı Yüksek taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülüklerle halel 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'teki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde Gönderecektir.

(1) Fransızca metinde «Aéronefs», İngilizce metinde «Aircrafts», 1936 Türkçe çevirisinde «Hava sefineleri». (Çevirenler) Türkiye'nin onama belgesini de içermek üzere, altı onama belgesi sunulur sunulmaz, bir sunuş tutanağı (procas - verbal de depôt) düzenlenecektir. Bundan önceki fıkrada öngörülen bildiri, bu bakımdan, onama belgesi sunusu 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 Antlaşmasını imzalamış her devletin katılmasına açık olacaktır.

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransız 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 erdirme ön bildirimini vermemişse, işbu sözleşme, bir sona erdirme 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 ettirmeyi kabul etmektedirler.

Madde 29

İşbu sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlıklı Yüksek Taraflardan her biri, işbu sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Bağlıklı Yüksek Taraflardan birince yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağlıklı Yüksek Tarafça; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağlıklı Yüksek Tarafça desteklenmesi gerekir.

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

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağlıklı 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 Bağlıklı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır. Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz sahildar Bağlıklı 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 onbir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzacı devletlere teslim olunacaktır.

P. P. NİCOLAEV

Pierre NEICOV

J. PAUL-BONCOUR

H. PONSOT

STANLEY

S. M. BRUCE

N. POLÎTIS

Raoul BİBÎCA-ROSETTI

Aşağıda imzalan bulunan Japonya Temsilcileri, işbu sözleşme hükümlerinin, Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bir devlet sıfatıyla, Japonya'nın durumunu, gerek Milletler Cemiyeti' Misakına göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapılmış karşılıklı yardım antlaşmalarına göre, hiçbir biçimde

değiştirmediğini ve Japonya'nın 19. ve 25. maddeler h1k1mleri i1inde bu Misak ve bu antlaşmalar konusunda tam bir değerlendirme 1zg1rl1ę1n1 elinde tuttuğunu, h1k1metleri adına bildirirler.

N. SATO

Massaaki HOTTA

N. TITULESCO

Cons. CONTZESCO

V.V. PELLA

Dr. R. ARAS

Suad DAVAZ

N. MENEMENCIOGLU

Asım G1ND1Z

N. SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr. İ.V. SOUBBOTİTCH.

EK I

1. İşbu S1zleşmenin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve har1lar aşağıdaki 1izelgede g1sterilenler olacaktır. T1rk H1k1metinin bu vergilerde ve har1larda kabul edebileği indirimler, bayrak ayırımı g1zetilmeksizin uygulanacaktır.

Yapılan hizmetin niteliği K1t1ęe yazılı darasız tonajın (jauge nette net register tonnage) her bir tonu 1zerinden alınacak vergi ya da har1lar tutarı

Altın-Frank (1)

a) Sağlık denetimi 0.75

b) Fenerler, ışıklı şamandıralar ve ge1it şamandıraları ya da başka şamandıralar:

800 tona kadar 0.42

800 tonun 1st1nde 0.21

c) Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan roket istasyonlarını, sis d1d1klerini, radyo farları ve b) paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı t1rden başka d1şemleri (tesisleri) kapsamak 1zere 0.10

2. İşbu Ek'in, 1. paragrafına ekli 1izelgede belirtilen vergiler ve har1lar, Boğazlar'dan bir gidiş - d1n1ř ge1işine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir ge1iş 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 yarısını ödemesi gerekecektir.

4. İşbu Ek'in birinci paragrafına ekli çizelgede tanımlanan ve 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 kambiyo 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 acentesinin ya da 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 yayınlayacaktır.

6. Bu tarifeler, söz konusu hizmetler 5. maddenin uygulanmasıyla zorunlu kılındığı durumlarda arttırılmayacaktır.

EK II

A. STANDARD SU TAŞIRIMI (MÂİMAHREC) (2) :

1. Bir suçüstü gemisinin standard sutaşırımı (mâimahreci), bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmaya hazır olan ve — makinelerinin ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında— bütün silahlarını 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 sutasırımıdır.

2. Bir denizaltının standard sutaşırımı, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmaya hazır olan ve —yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında— bütün silahlarını, her türlü cephanesini, döşemlerini (tesisatını) donatımını, gemi adamlarının komanyasını

ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçlerini ve her çeşit yedek parçalarını taşıyan (dalma sarnıçlarının suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutaşırımıdır.

3. «Ton» (tonne) sözcüğü, «metrik ton» (tonnes mâtriques) teriminde kullanılışı dışında, 1.016 kilogramlık (2.240 librelilik) bir ton anlamına gelmektedir.

B. SINIFLAR:

1. Hattıharp gemileri (1), aşağıdaki iki alt-sınıf tan birine giren su üstü savaş gemileridir:

a. Uçak - gemileri, yardımcı gemiler ya da b) alt-sınıfına giren hattı harp gemileri dışında, standard sutaşırımı (mâimahreci) 10.000 tonun (10.160 metrik tonun) üstünde olan ya da 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan, suüstü gemileri;

b. Uçak - gemileri dışında, standard sutaşırımı (mâimahreci) 8.000 tonun (8.128 metrik tonun) üstünde olmayan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan suüstü savaş gemileri.

2. Uçak - gemileri (2), sutaşırımı (mâimahreci) ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş suüstü 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 olan gemiler;

b. Yukarıda (a) paragrafında tanımlanan bir güverteyle donatılmış olan gemiler.

3. Hafif suüstü gemiler (3), 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

(1) İşbu Ekin metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Antlaşmasından alınmıştır.

(2) Fransızca metinde «deplacement-type», İngilizce metinde «standard displacement» 1936 Türkçe çevirisinde «mâimahreç esası». (Çevirenler)

(1) Fransızca metinde «Bâtiments de ligne», İngilizce metinde «Capital Ships», 1936 Türkçe çevirisinde «Hattıharp gemileri». (Çevirenler)

(2) Fransızca metinde «bâtiments porte-aeronefs», İngilizce metinde «Aircraft-Carriers», 1936 Türkçe çevirisinde «Tayyare ana gemileri». (Çevirenler) Fransızca metinde «bâtiments legers de surface», İngilizce metinde «Light Surface Vessels», 1936 Türkçe çevirisinde «hafif su üstü gemileri». (Çevirenler)

3. (43 tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir. Hafif su üstü savaş gemileri üç alt - sınıfa ayrılır; şöylece:

- a. 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan: gemiler;
- b. 155 milimetre (6.1 pus) çapında 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(1), denizin yüzeyi altında gidip-gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.

5. Küçük savaş gemileri (2), yardımcı gemiler dışında, standart sutaşırımı (mâimahreci) 2.000 tonu (2.023 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, ancak aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendilerinde bulundurmayan su üstü savaş gemilerdir:

- a. 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;
- b. Torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış bulunmak;
- c. 20 milden çok hız sağlamak üzere yapılmış olmak.

6. Yardımcı gemiler (3), askerî donanmaya bağlı olup, standard sutaşırımı (mâimahreci) 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, olağanlıkla donanma hizmetinden ya da asker tasıma ya da savaşan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşan gemi olmak üzere yapılmamış olan ve aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmayan suüstü gemileridir;

- a. 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;
- b. 76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok topla donatılmış olmak;
- c. Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;
- d. Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;
- e. 28 mili asan 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, «yasını doldurmuş»

(1) 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:

(1) Fransızca metinde «sous-marins», İngilizce metinde «Submarines», 1936 Türkçe çevirisinde «denizaltı gemileri». (Çevirenler)

(2) Fransızca metinde «petits navires de combat», İngilizce metinde «Minör War Vessels»,. 1936 Türkçe çevirisinde «küçük muharebe gemileri». (Çevirenler)

(3) Fransızca metinde «bâtiment auxilliaires», İngilizce metinde «Auxiliary Vessels», 1036 Türkçe çevirisinde «Muavin gemiler». (Çevirenler)

(I) Ocak 1920'den önce kızağa konulmuşsa16 yıl;

(II)31 Aralık 1919'dan sonra kızağa konulmuşsa...20 yıl;

d. (c)alt - sınıfından bir hafif su üstü gemisi için16 yıl;

e. Bir denizaltı için13 yıl;

EK III

Japon donanmasının aşağıda belirtilen, yasını doldurmuş üç okul gemisinden ikisinin Boğazlar'daki limanları birlikte ziyaretine izin verilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu iki geminin toplam tonajı, bu durumda, 15.000 tona eşdeğerde sayılacaktır.

(1) Fransızca metinde «hors d'âge», İngilizce metinde «over-age», 1936 Türkçe çevirisinde «yaşını doldurmuş». (Çevirenler)

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 su taşıyımı (mâimahreç), III sayılı Ek'te tanımlanan standart su taşıyımıdır. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak «yasını 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 kapsamaması gerekir.

PROTOKOL:

Bugünkü tarihli «sözleşmeyi imza ettikleri sırada, aşağıda imzaları bulunan Tam yetkili Temsilciler, herbiri kendi hükümetlerini bağlamak üzere, aşağıdaki hükümleri kabul ettiklerini bildirirler:

1. Türkiye, işbu sözleşmenin başlangıç (Preamble) kesiminde tanımladığı 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. TİTULESCO

Cons. CONTZESCO

V.V. PELLA

Dr. R. ARAS

Suad DAVAZ

N. MENEMENCİOĞLU

Asım GÜNDÜZ

N. SADAK

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
Siyasî Müşavirliği

Başvekalet'e

Hulâsa:

U. No
H. No
Lef
67211-51

Bogâzlar komisyonunun 1928 senesine
ait olmak üzere Cemiyetiakvama
tevdi eylediği Rapor:



Lozan muahedenamesine merbut Boğazlar mukavelenamesi
ahkâmına tevfikeyan İstanbulda müteşekkîl Boğazlar komisyonunun
her sene Cemiyeti akvama tevdi eylesmesi kezalik hükmi mukavvelic
icabatından bulunan raporların 1928 senesine ait olanı ahiren
neşredilmiş olup bundan bir nusxa mezkûr komisyonun reisi,
komisyonda Türkiye mümessili Amiral Vasıf Paşanın bu baptaiki
tahriratı sureti ile birlikte leffen takdim kılınır.

İşbu raporda görüleceği vechile - başlıca iki mes'ele
ehemmiyetle mevzuubahs edilmiştir.

- 1- Boğazlar havalisinde memnu' mantakalar"sahife 10-
12"
- 2- Boğazların tabi olduğu sıhhi rejim. "sahife 12-16"

I- Bunlardan birincisi iki cephe arz etmektedir; şöyle ki:
a- İzmit mntakasına ecnebi harp gemilerinin duhulü
memnuiyeti ve ticaret gemilerinin de ancak sureti
mahsusada bir kılavuz almak şartıyla duhulüne müsac
de olunması:

b- Çatalca ve İzmit mntakalarında ecnebi tayyareleri-
nin uçması memnuiyeti:

İşbu menatiki memnu hakkında komisyonun geçen sene
ki içtimalarında müzakerat cereyan etmiş ve mümessilimiz Amiral

- 6 tiki kitap -

030 10 63 424 10

1

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
Siyasî Müşavirliği

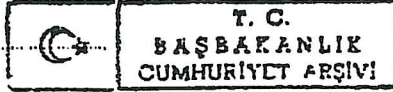
"2"

Hulâsa:

U. No

H. No

Lef



Vasîf Paşa tarafından bu memnuiyetlerin, Hükümetimizin Boğazlar mukavelenamesi ahkâmına mügayır olmadığı hakkındaki noktai nazarı ileri sürülerek müdafaatı lâzımede bulunmuştur. Bu sene dahi tekrar mevzu bahis edilen bu mes'eleye karşı mümessilimizin müdafaaları hülâsatan raporda münderiç bulunmaktadır.

Bu iş Devletlerden ba'zılarıyla Cumhuriyet Hükümeti beyinde halen siyasi muhaberata zemin teşkil etmekte bulunmuştur.

İzmit mintakası mes'elesi etrafında komisyon azârlarının bir kısmı noktai nazarımızı terviç etmişler, bir kısmı ise İngiliz mümessilinin noktai nazarına iştirak ile bize karşı muhafette kalmışlar, diğer bir kısmı da reylerini ızhâr etmişlerdir.

2- Başlıca münazaunfih mesailden ikincisine gelince : Boğazlardan transit suretiyle geçen ecnebi ticaret gemilerinin tabi' tutuldukları sıbhî rejim hakkında İngiliz murahhasının ahden ve hukuken yanlış bir tefsiri ve yahut de tegafülile yeniden ihdas ve müdafaaya eylediği bu mes'ele hakkında Sihat-i İctimaî Muavenet Vekâletiyle de muhabere edildikten sonra murahhasımıza müdellel bir müdafaaname gönderilmiş ve bu bapta kendisine ayrıca sarîh ve kat'italimat verilmiş isede rapor daha evvel neşredildiğinden murahhasımız tarafından bu içtima devresinde buna istinaden muarızlarımıza müskit bir

030	10			63	424	10
-----	----	--	--	----	-----	----

2

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
Siyasî Müşavirliği

37

Hulâsa:

U. No

H. No

Lef



cevap verilememiş ve münazileyhin şahsî noktai nazarının servil-
iktifa olunmuştur.

Maamafih mes'ele kapanmamış ve gelecek içtimalarda
yeniden mevkiî münakaşaya vazedileceği şüphesiz bulunmuş ol-
duğundan hukukan pek kuvvetli bulunduğumuz bu ihtilâfta müdeffa
tımızın ozaman serdine vesile ve imkân hasıl olacaktır.

Raporda bahsî geçmemekle beraber geçen sene Cümhuri-
yet hükümetinden, - olbapdaki kavaidine tevfikân,- ruhsat al-
madan İstanbul limanında tevekkuf eden İtalyan Ürano beylik
gemisi işi vardır ki hastalanan suvarîsini karaya çıkarmak
için İstanbulda demirleyen bu geminin işbu hareketi bir taraf-
tan Boğazlar mukavelesi ahkâmına mugayır olduğu için komisyonun
mevzuubahs ve şikâyet edilmesi hakkında oradaki mümessilimize,
diğer taraftan da usulü meriyeye münafî olduğu için İtalya
Hükümeti nezdinde prensipğ mes'elesi olarak teşebbüsatta bulun-
ması zımnında Cümhuriyetin Roma Büyük Elçiliğine talimat veril-
miştir.

Bu mes'eleyi Komisyonunda murahhasımız ancak önümüzdeki
içtimalarda mevzuubahs edecektir.

Raporun 9 uncu sahife 3 üncü bendinde Boğazlarda
tevakkuflar edecek ecnebi sefaini harbiyenin bu tevekkuflarından
komisyonu haberdar etmesi hakkındaki eski temenniyat tekrar
olunmakta ise de mevzuuatımıza bir te'siri olamayacağından buna

030	10			63	424	10
-----	----	--	--	----	-----	----

3

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
Siyasi Müşavirliği

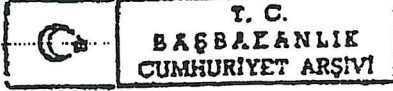
"4"

Hulâsa:

U. No

H. No

Lef



tarafımızdan itiraza mahal görülmemiştir:

Raporda Karadeniz tahlisiye idaresi hakkında bazı temenniyat ızhâr edilmekte olduğu gibi seyrü sefere müteallik muamelatın ıslahına matuf teşebbüsât ve mesaimizden sitayiş ve şükranla bahsedilmektedir.

Bu son nikat komisyonun Boğazlar mukavelesinin harp gemilerine müteallik ahkâmına nezaret etmekten ibaret olan vazifinin haricinde kaldığından fazla bir kıymeti haiz değildirler.

Bundan maada rapor gerek mukaveleden müstahreç ve gerek mevzuatımızdan ibaret Boğazlarda seyrü sefere ait ahkâmı toplu bir halde muhtevi bulunmaktadır.

Hususatı anıfeden Yüksek makamlarını alâkadar edenler hakkında lâyih olacak mütalaalarının iş'arını istirham ederim efendim.

Haziran 1929

Hariciye Vekili

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Büyük Efendi Harbiye, M. Müdafaa, Dahiliye, İhtisat, Sıhhat ve İctimal Muvaheret Vekâletlerine de yâdınıdır.

030 10 63 424 10

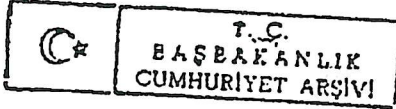
BASVEKÂLET EVRÂK		
Tarih	Numara	Lef
17-6-29	4105	2

4

Boğazlar Komisyonu Reisliğinden mevrut tahrirat

suretidir:

+++++



Boğazlar komisyonunun Cemiyeti akvama gönderilmek üzere 1928 senesi ne mahsus olarak hazırladığı senelik raporun 15 nüshası ayrı sargı altında bu gün posta ile vekâleti celilelerine takdim kılındı. Raporun muhteviyatı geçen seneye ait rapor münderecatınının hemen aynı gibidir. fazla veya farklı olan fıkralar hakkında bir fikri mücmel husulünü teshilen aşağıdaki hususatı arza müsarfaat eylerim:

I- Çatalca ve İzmit memnu mıntakalarının "Boğazlarda denizden ve havadan serbestii müvür ve sefer" düsturiley kabili te'lif olup olmadığı mes'elesi bu sene dahi komisyonca mevzuubahs olmuş ve fazla olarak İngiliz murahhası bapta İngiltere sefareti ile vekâleti celileleri arasında cereyan eden muhaberatın komisyonu haberdar etmiştir. Bu baptaki noktai nazarımızı teşrihen tarafı acizanemden verilen izahat raporun II inci sayfasında münderic ve âzadan bir çoğunun bu noktai nazarı kabul ettikleri de ayrıca mukayyettir.

2- Raporun mündericatı meyanında en ziyade zikre şayan olan fıkra evvelce de arzylediğim "Rüsümü Sıhhiye" mes'elesidir. Komisyon, boğazlar mukavelenamesinin bu baptaki ahkâmına 21/6/929 tarihli Paris Beynelmilel sıhhiye mukavelenamesinin 52 inci madçesini tezyil ederek bu son madçeden transit geçen sefainin rüsümü sıhhiyeye tabi olmamak lâzımgeleceği hükümünü istimsacetmek istemişlerse de bu husustaki izahatı da vaki olan ısrarım üzerine ilâveten dercetmek mecburiyetinde kalmışlar ve şu kadarki Paris mukavelenamesinin bu tarzı tefsirine iştirak etmediklerini de tasrihden kendilerini alamamışlardır. İzahatı vakia zatı mes'ele hakkında ahiren telakki eylediğim talimatı devletlerinin şerefi vurudundan evvel ve mütaleatı zatiye kabilinden olarak verilmiş olmakla beraber noktai nazarımızı müdafaaya kifayet etmiş olduğu zan ve itikadındayım. Her halde raporun 12 inci sayfasından 16 inci sayfasına kadar olan aksamı bilhassa Sıhhiye vekâleti Celilesince tetkika şayestedir. sanıyorum.

030	10			63	424	10
-----	----	--	--	----	-----	----

5

C*

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞIVI

3- Komisyon, tahlisiye idaresince vücade getirilen islahatı lisansı itibarıyla yad etmekle beraber alınan rüsumun haddi itidale irzai temennisini bu sene dahi tekrar etmektedir. "sayfa 15"

4- 17 inci sayfada münderiç VII numaralı fasıl 1926 senesinde sıhhiye, rusumat ve zabıta muameleatında vücade getirilen islahatın senakârane bir surette tedadına münhasırdır.

5- 18 inci sayfayı takibeden sayfalar ise bahri ve havaî seyri sefaini alakadar edebilecek nizamatı havi'dir.
Arzı keyfiyet cylerim efendim.

Boğazlar Komisyonu Reisi
Liva Amiral

~~imza~~ imza:

aslına mutabıktır:

Sabri

030 10 63 424 10

6

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti

1. nci Daire Umum Müdürlüğü

1. Şube

6 Mayıs 1936
Ankara : 193

Hulâsa : Bir makale hakkında



İlişik: 1

Yüksek Başvekâlete

Renin gayri askeri mintikasının almanlar tarafından işgali ve boğazların tahkimi meselelerine dair Nevyork Times gazetesinin 22 mart 1936 tarihli nüshasında intişar eden makalenin türkceye çevrilmiş örneği, Vaşington Büyük Elçiliğimizden gönderilmiş olmakla, yüksek bilgileri için, ilişik olarak sunuldu.

Hariciye Vekili

S. Sarıca

Lingü

6.4.36.

M. S. 1936

-3-

Cevabı muharrerata hangi daire ve şube ifadesiyle yazıldığına ve numarası ve hissesi numaralarına dahi marudur

030	10			231	557	7
-----	----	--	--	-----	-----	---

2.

030.10 23115577

lendir

İttihat Devletlerinin zorla kaydukları hakları karşı isyan eden Türk-emeğe Türklerin gönül razı olmayor. Çünkü ilk defa olarak muhterif evel yaptığı gibi bugün diğer bir memleket y. p. t. için onu t. n. t. a. Bu gibi amel ve hissi mülahazalardan maddi, Türkiyenin 13 sene

ettikleri büyük harp hatırasıdır. Diğer bir mülahaza da Türkiyenin ve Almanların yanyana harp- Onun için Türkiye isteyerek ticari münasebatını tehlikeye koymaya- Diğer cihetten Almanya bugün Türkiyenin en iyi müşterisidir. ile olan münasebatı bu meydana gelir.

sıkı münasebatı ve küçük İttihat ve Balkan İttihatı dolayısıyla Fransız daha amelî sebebler mevcuttur. Özellikle Türkiyenin deviyet hususıyla aynı zamanda Almanyanın tarzi hareketinin tasvihedilmemesinde

alacaklar memleketlerin rızasıyla tasvihini beklemekte bulunmuşdur. hangi bir hareketten tevakkül etmiş olup halde bu talebinin bütün ehemmiyeti hatırladığımızı isbat etmişdir. Buna rağmen cezri her

Bazılar tahkiminin memleketin müdafiası noktasından hayati bir mevzu bahsetmiş ve avrupanın değişmiş olan vaziyeti karşısında do- Türkiye müteddit vesilelerle bu meseleyi Akvam Cemiyetinde

karşı olan hörmetini kati derecede isbat etmiştir. kimi mesalesinde takindığı saburane vaziyette mevcut muahedeler

İttihatın aleyhindedir. Son 10 sene zarfında bogaletlerin tekrarı tah- Türkiye, prensip itibarile, muahedelerin ihlali ve emrivakiller mümkün bir mevkiide bırakılmıştır.

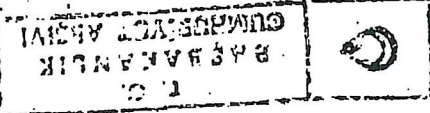
Almanland'ı tekrar askeri kuvvetlerle işgaletmeye Türk Hükümetini "İstanbul - 20 Mart - Almanyanın Lokarno Misakını ihlal ve İttihat" başlıklı makale aynen tercüme edilmiştir:

"Türkiye Mine İttihatından dolayı çok sıkıntılı bir vaziyette bu- 22 Mart 1936 tarihli New York Times gazetesinde intişar eden

numaralı tahrirat sureti

23 Mart 1936 tarihli ve 149/73

Washington Büyükelçiliğinden alınan



2

--	--	--	--	--	--	--	--

B Bu şerait tahtında Türkiye tamamiye bitaraf bir vaziyet idamesine azmetmiş bulunmaktadır. Türkiye Dış Bakanı Tefvik Rüşdü Aras dostane bir şekli tesviye bulmak hususundaki İngiliz tegebbüslerine müzaheret edebilmek ümidile Londraya gitti.

Bu münasebetle İngiltere ile daha sıkı bir teşriki mesaiyi istihdafeden Türk siyasetindeki yeni tamayüller kayda şayandır. Hakikat halde İtalya Habeşistan ihtilâfı bir İngiliz - Türk yaklaşmasına vesile teşkiletmiş olup İngilterenin nazar noktası belki de başka hiç bir memlekette Türkiyede olduğu kadar takdir ve müzaheret görmemiştir.

Bir İtalyan taarruzu hâlinde kendine müzaheret edip etmiyecekleri hakkındaki İngilterenin vaki istifşarına Türkiyenin verdiği müsbet cevap bu yaklaşmanın husulünde ziyadesile müessir olmuştur.

Binaenaleyh ahiren Küçük ve Balkan İtilâfları mümessillerinin toplanmalarını müteakip Cenevrede neşrolunan ve her iki itilâfın da Almanyanın tarzı hareketi karşısında belçika ve Fransa nazar noktasını tamamiye tasvibettikleri ve Lokarno da dahil olmak üzere ellerindeki bütün vesaitle mevcut muahedeleri siyanete her suretle hazır oldukları mealinde bulunan tebliği resminin Ankerada bais olduğu derin şaşkınlık ve sıkıntı kolayca anlaşılır.

Anlaşıldığına göre Türk mümessillerine böyle bu kadar şumüllü bir beyannameye imza koymak selâhiyeti verilmiş değildir. Binnetice müzakerata iştirakeder mümessillerin Konferansa riyaset eden Romanya Dış Bakanı Titulesco'nun belâğatının kurbanı oldukları anlaşıldı.

Anadolu Ajansı derhâl resmî bir tebliğ neşrelerek Cenevre tebliğinin bais olması muhtemel bulunan sütefsirleri izleye çalıştı. Luzumsuz bir telaş ve acele eseri telekki edilen Cenevre tebliğinin neticesi olarak Türkiyenin ve Yunanistanın vazı imza buldukları ezcümle Balkan Misakı gibi lisak ve anlaşmalar hükümlerini sadece Balkanlara hasretmeleri muhtemeldir."

Malûmat için arz olunur.

Büyük Elçi

Aslı gibidir.

030	10			231	557	7
-----	----	--	--	-----	-----	---

Sayı

1077



Başvekâlet yüksek makamına

Romada çıkan L'Azioni Coloniale gazetesinin 27 Haziran 1936 ta-
rihli nüshasında boğazlar hakkında gördüğümüz dikkate değer bir
yazının tercümesi ilişik olarak saygılarımla sunuldu.

S. Z.

Ş.

Dahiliye Vekili.

S. Kaye

Sungu

25.7.1936

Hifz

21.7.37

4-

030	10			238	608	5
-----	----	--	--	-----	-----	---

BOĞAZLARIN TAHKİMİ, MONTRÖ HARİCİNDE
27 Haziran 1936 tarihli L'Azione Coloniale den:

Şark meselesinin en son hallolunacak mesalesi Boğazlar işidir. Bugün yeniden canlanan bu mesale, Asyayı alâkalandıran problemler gözünde bulundurulurken mütalea edilirse çok mafassal bir şokil gösterir. Bugün Boğazlara hâkim bulunan devlet inkırazı halinde olan bir devlet değildir. Kuvvetli ve hayatla dolu bir devlettir. Bu devlet, harp meydanlarında doğmuş, Avrupanın ve bilhassa İngilterenin imperiyalizmine karşı gelen Asyaf bir millî inkilâbın ifâdesi olmuştur.

Türkiyenin kalkınması ve inkilâbının izahı için, Atatürkün Kurultayın açılışında söylediği nutuku almakla iktifa ederiz. Atatürk demiştirki: "Akdenizi Karadenize bağladık. Anadolu'da hususî şirketler elindeki bütün yolları satın aldık. İstanbul ve İzmir rıhtım işlerini devlet eline geçti. Diyarbakır kapusundayız. Antalya, Erzurum ve kömür yurduuna durmadan gidiyoruz." "

Atatürk sözüne devam ederek: " Kongularımızla dostluk ve iyi geçim yolunda hergün bir az daha ilerlenmekteyiz. Sovyetlerle dostluğumuz, her zaman gibi, sağlamdır ve içtendir. Kara günlerinizden kalan bu dostluk bağını, türk ulusu unutulmaz değerli bir hatıra bilir. İki memleket arasındaki münasibetler her sahada sıklaşmakta ve genişlenmektedir. Türk-Sovyet dostluğu arsiulusal barış için şimdiye kadar yalnız hayır ve faide getirmiştir. Bundan sonra da yalnız hayırlı ve faydeli olacaktır."

Atatürkün Sovyet Rusya hakkında verdiği yukarıdaki beyanatın ehemmiyetini görünen bir tek insan yoktur. Sovyet Rusyanın tarihi hedefleri değişmiş ise, Asya uluslarına karşı yeni maksadlar güttüğü anlaşıyor. Sovyet Rusya Baku ve Odesa kongrelerinde tespit ettiği politikayı muhafaza etmekte ve eğer ideolojilerini Asya uluslarına tadbik etmekten vazgeçmiş ise, gizdiği yayılma plânlarını tadbik cylemek üzere bu ulusları kendi siyasal alanına çekmektedir.

Türkiyenin, Sovyet Rusyanın bir aleti olduğu hususunda bir kaç alâmet mevcut olmakla beraber, şübhesizki bu iki memleket bir kaç noktada ve bilhassa İngiliz aloyhtarlığı politikasında birleşiyorlar. Garib gelinceki ki bugün Sovyet Rusya İngiltereye karşı Asya kıt'asında bir harbe girdiği vakit, Türkiyeye gösterdiği yardıman karşılığını Boğazlarda bulacaktır. Türkiye, Sovyet Rusya ile müteaddid karşılıklı ve hakikî siyasal ve ekonomik paktlar akdetmiş ve Sovyet Rusya, Von der Goltzun, Von Sandersin ve Enver Paşanın Almanya nüfuzunu kırmıştır. Evet Almanya bugün Türkiyede büyük faaliyet göstermektedir. Öyle bir faaliyet ki Umum harpten evvelki faaliyetini geçmektedir bile! Alman malzemesi, ticarî ve sanai kolaylıklar teklif etmektedir ve Alman ajanları, Bağdad demir yolu devrinde olduğu gibi, her yere yayılmıştır. Şu da doğrudur ki, saltanatı ve cenabî tahakkümü müdü yakmış olan Atatürk eski rejimin iyi ve fena cihetlerini pekâla biliyor.

Evvel için Atatürk, Türkiyenin cenabosini Karadenise doğru çevirmiştir. Atatürk, son senelerde ve eski doktrini/değiştirmiş olan Sovyet Rusyada iyi bir müttefik bulmuştur. Atatürk İslâmiyete ve onunla beraber cermanizmin monümanlarına yakmıştır, ve hiçbir cenabının nüfuzuna maruz bulunmayan bir Türkiye yaratmıştır.

Atatürk'ün ecri Orta Şarkı inkılâba ulaştırması ve Büyük Asya Ummanında bir garpli ada kurmuştur.

Almanya eski prestijini yeniden elde etmeğe çalışıyor, ayrı ajanlar, Savyet Rusyanın nüfuzunu durdurmak için, Türkiye kapularını vuruyorlar. Bu çok güç bir iştir!

Diğer taraftan da Kemalist Türkiye, diğer şark islâm memleketlerinin bir saklot merkezi olmuştur. Bu memleketlerde yeniloşmuş ve Avrupa devletlerinin iktisadî ve siyasî hakimiyetini, izale etmeğe doğru yürüyorlar. Asyada geniş bir devletler grubu husule gelmektedir.

Yeni hâdiseler Asyada yavaş yavaş fakat gayri ihtiyari bir surette husule geliyor, bu hâdiseler, Avrupayı ve bilhassa kudretlerinin esasını Asyada bulan bazı devletleri lâkayd bırakmaz.

Japonyanın Uzak Şarkta gösterdiği pan aziyatik ve Avrupa aloyhtarı fonksiyonu ön Asya sahillerinden bütün kıt'aya yayılan ve uyanmakta olan bütün Şark milliyetçilerin hareketleriyle birleşmektedir. Bu hareket büyük bir milyas olup da siyasal bir istiklâl kazandıği takdirde Avrupanın Asya ile ilgili devletlerinin mukadderatı acaba ne olur? Boğazlar rejiminin ehemmiyetini bu bakımdan görülmelidir.

Türkiye asırlardanberi bahri bir devlet doğıldır. Türkiye Boğazları müdafaa edebilir, tahkimat ve mayınlar koyabilir, bu mntakaların zaptını mahal bir vaziyete sokabilir, fakat Boğazları ve Anadolu sahillerini korumak için hiçbir zamanda Akdeniz'de bir filo ile mukabale edemez. Bismarck'ın Türkiye, coğrafi ve stratejik bakımdan Akdenizde müdafaa bir vaziyette bulunmaktadır.

Türkiyede silâhlama için, Millî Müdafaa bûdjesine muazzam milyasta tahsisat konmuştur ve ulusun yardımile muazzam bir hava filosu inşa edilmektedir.

Türkiye, Savyet Rusya gibi, beş senelik plânla silâhlaniyor. Türkiye tarafından yapılıp da şarkî Akdeniz üzerinde tesir edecek olan Boğazları tahkiminin, İngiltere için faydalı olan bir muvazene üzerinde bozucu bir tesir yapacağı muhakkaktır. Akdeniz İngiliz imparatorluğunun mühim bir parçasıdır. İngiliz imparatorluk sistemi ve Hindistan yollarının himayesi hakkında birliği elde etmek için, İngilterenin Akdenizde, Afrikada ve Ön Asyada başardığı faaliyet ve kurduğu eserleri bakımın kâfidir.

İngiliz imparatorluk sisteminin hassas bir noktasında, kuvvetlenmiş bir Türkiye ~~hükümeti~~ bu sistem için, hende Asya milliyetçiliklerinin mümkün tekâmülünün önüne geçme işi için, bir tehlike teşkil eder.

Eğer bu mühim cepheler İngiltereyi alâkındar ederse, Akdenizde İtalyan menfaatlörüne dokunan buna benzemeyen daha başka unsurların da bulunduğu meydandadır. Türkler etnik ve siyasal noktai nazarlardan ziddiyetler ile dolu olan Anadoluyu işgal etmişler ve oradan halkın dinini, mukaddosatını yok etmek istemişlerdir; sonra Gniki adaya cephelerini çevirmişlerdir. Türkler, İtalyayı tabii bir düşman eddodiyorlar. Bu psikolojik bir hatadır ve Anadolu İtalyan inkısafta meselesini hilekâfane bir şekilde ortaya atması bedbin bir politikanın neticesidir. Ankara evham hastalığını müptelâdır, ve İtalyan politikasının kendi hakimiyeti ve prestijini kırmak istediği kanaatini beslemektedir. Notico? Türkiye bundan vazgeçmeli, kendini saran infirad dairesini gevşetmeğe ve manasını tahminlerden kaçınmağe çalışmalıdır.

MILLÎ ARŞIVI

İtalya bir Akdeniz devleti sıfatıyla arşınulusal sahada bir işbirliği programı takip etmekte, ve yeni medeniyet esasına dayanan faşist doktrinini sosyal ve siyasal elemanlarını bütün uluslara bir ibret dersi olarak vermektedir. Türkiyenin İtalyaya karşı olan haleti ruhiyesinin teskin etmelidir ve anlamalıdır ki İtalya, söz verdiği zaman sözünü tutar. Çünkü İtalya dürüştür. Zira İtalya hakkını ve vazifelerini bilir. Kontrü ve Kontrü haricinde.

030	10			238.608	5
-----	----	--	--	---------	---

Türkiye Cümhuriyeti
Hariciye Vekâleti

2 nci Daire Umum Müdürlüğü

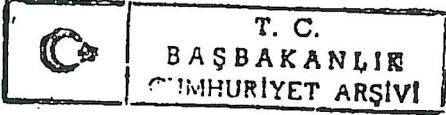
Şube

8989

ilişigi : I

757

Yüksek Başvekâlete



Ankara 18 Mayıs 1936 193

Hulâsa

421
100

Peşte Elçimizin Macar Başvekili General Gömböş ile
ahiren vaki olan bir mülakatını natık yazısının örneği ilişik
olarak yüksek huzurlarına arz edilmiştir.

FZ.

Hariciye V. Vekili y.

eli
A. Akal
Türkçü

Lingü
18-5-36

-2-

030	10			233	568	18
-----	----	--	--	-----	-----	----

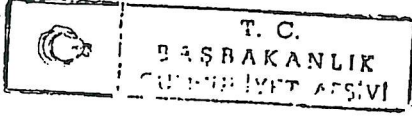
1

5 mayıs 1936

14700

153

Başvekil İsmet İnönü'nün
teşekkürlerinin General Gömbög'e
bildirildiği.



D İ P L O M A S I

Yüksek Hariciye Vekâletine

19 nisan gününde telakki eylediğim yüksek emirleri üzerine Başvekil General Gömbög'den mülakat istedim ve müşarileyh hemen beni kabul eyledi.

Kendisine Boğazlar rejiminin değiştirilmesi hakkındaki teşebbüsümüze dair 20 nisan 1936 gününde vaki olan beyanatlarına Yuca Başvekilimiz İsmet İnönü'nün teşekkürlerini bildirdim. General Gömbög bu yüksek iltifattan pek memnun ve mütehassis oldu.

Eundan sonra memleketimiz hakkında kısa bir görüşme yaptık ve müşarileyh bu sırada Reiscümhurumuzun isrine ittibaen İran Hükümdarının memleketinde vücuda getirdiği terakkiyattan ötürü çok sevinç duyduğunu da söyleyerek Ankara'yı ziyareti sırasında Büyük Önder Atatürk'ün kendisine "Türk" demesinden ötürü daima iftihar duyduğunu beyan ve ayrılırken türkçe olarak (Kardeş) dedikten sonra beni kucakladı.

Arz ve bu vesile ile de derin saygılarımı sunarım.

Budapeşte Elçisi :

030	10			233	568	18
-----	----	--	--	-----	-----	----

2

2
4770

Haziranın 22 sinde Montreux'de toplanacak olan Bogazlar konferansına Hariciye vekili Dr.Tevfik Rüştü Aras'ın reisliği altında Hariciye Umumî kâtibi Numan Menemencioğlu ile Genelkurmay ikinci reisi Kor general Asım Gündüz ve Cemiyeti akvam nezdinde daimî murahhas Sivas - sayınavı Necmettin Sadık'ın murahhas ve Hariciye Baş hukuk müşaviri Ziya Kızıltan'ın heyeti murahhasa Başmüşaviri ve İktisad vekâleti Deniz müsteşarı Sadullah Güney, Hariciye dördüncü Daire Şefi Müşfik Selâmi - İnegöl, Sıhhiye vekâleti hıfzıssıhha işleri Umum Müdürü Dr.Asım İsmail; Harp filosu K.Deniz Tuğbay Fahri , Genelkurmay istihbarat şefi Kur.Albay ^{Rifat} Mataracı , Tayyare alay kumandanı Kur.yarbay Şefik Çakmak , Genelkurmaydan kur.Binbaşı Yusuf Egeli ; Hava binbaşı İhsan Orkun , Roma ataşenavali Deniz yüzbaşısı fahri Kuru Türk , Paris ateşemiliteri kur.yüzba - Seyfi , Hususî kalem Müdürü Refik Âmir Kocamaz'ın müşavir , Hariciye İkinci Daire şefi Mehmet Cevdet Açıkalın'ın heyeti murahhasa Umumî kâtipi, Hariciye Zat ve Tahakkuk işleri dairesi şefi Abdulkadir Örencik 'in mutemet , Hariciye memurlarından Hasan Rifat , Bedri Tahir -vazifeten - Montreux'de bulunan Fatin Rüştü Zorlu , Hayrettin ve Cenevrede Daimî murahhaslık kâtibi Nedim Veysel , ve Bern elçilik kâtiplerinden Celâlettin'in kâtip , Nigâr ve Naciye'nin daktilo , olarak gönderilmeleri ve heyete Matbuat Umum Müdürlüğünden Umum Müdür Vedat Nedim ile memurlardan Şekip ve Asude'nin iştiraki ve üç emniyet memuruna terfiki ile bunlara ve müzakeratın icap ettirdiği lüzuma binaen reis tarafından çağırılacak veya her hangi bir mahalle gönderilecek elçi ve memurlara yol ve nakliye masraflarından başka Türkiye sınırlarından başlamak üzere 13052 sayılı kararnamaya göre gündelik verilmesi ve reisin gündeliğinin 124,21 Fr.fr.arttırılması, memuriyeti asliyelere tenahi menakatlarda olanlardan Heyete iltihak eyleyeceklerce kararnamede yazılı ---

080 18 01 02 65 48 14

T. C.

'BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ'

KARARNAME

Karar sayısı
2

- 2 -

4440

gündeligin yarısının verilmesi , ücretli memurlardan Vedat Nedimin günde
liğinin 434,73 ve diğerleriyle gazete mümessilleri/gündeliklerinin
372,63 şer fran üzerinden hesap edilmesi ve gazetecilere gündelik ve yo
masraflarına karşılık verilecek paranın 500 şer lirayı geçmemesi ve re-
isin temada bulunmak üzere heyetten seçeceği zevat ile icap eden memle
ketlere ugraması ve Cemiyeti akvamın yapacağı toplantıya iştirak eyleme
si, konferansın Umumî kitabet heyetini teşkil etmek üzere Cemiyeti akvam
dan alınacak Daktilograf, İstinograf ve Reneograf gibi memurların yol pa
rası ile Cemiyeti akvam kâtibi Umumîsinin tensip eyleyeceği miktarda -
türet ve Montreux'daki masraflarının ve Anadolu ajansının yapacağı tesli
sat ve çekeceği telgraf vesair masrafların ve müzakeratın icap ettirdi
gi Posta , Telgraf ve Telefon , tabı, neşir ve kırtasiye ve satın alınacak
yazı , teksir vesair makine şifre ve dosyaların muhafazasına mahsus kasa
dolap, ziyafet, otomobil ve heyetin çalışması için kiralanacak Büro ve re
isin gerek Montreux'da ve gerek uğradığı sair memleketlerde istirahat -
ve kabul salonu ve çalışma odalarını muhtevî tutulacak daire bedelleri
nin vesair ihtiyarı icap eden masrafların kabulü ve ihtiyaca göre kulla
nılmak üzere 140,000 liralık döviz müsaadesiyle alâkadarlara siyasi pa
saport verilmesi, Hariciye vekilliğinin 10/6/936 tarihli tezkeresi ve -
Maliye vekilliğinin mütaleanamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 10/
6/936 da onanmıştır.

10/6/936

REİSİCÜMHUR

K. Atatürk

Bş. V.

J. İsmail

Ad. V.

S. Sarıca

M. M. V.

K. Çayır

Da. V.

S. Kaya

Ha. V.

S. R. Aras

Ma. V.

E. Özgüç

Mf. V.

S. Arkan

Na. V.

A. Çetinkaya

İk. V.

C. Düzgün

S. İ. M. V.

S. P. Ayoğlu

G. İ. V.

Rana Turhan

Zr. V.

M. Kaya

080 18 01 02 65 48 14

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti

Şifre Müdürlüğü

2289-1605



[Bu yazının mahrem tutulma-
sına itina ehemmiyetlidir]

Diploması

Hariciye Vekaletine

H. F. F.
2-9-37

Montreux'den

Yazıldığı tarih 26 VI 936

Geldiği tarih 26 VI 936

Nümerası

-16-

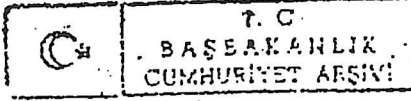
Şifre tel.

- 1- Bu sabah Konferans celseesinde projemizin birinci okunması bitti . Bir çok maddeler teknik komiteye bazı maddeleri de doğrudan doğruya Tahrir Komitesine havale edilmiş oldu . Şeklen Konferans devam etmekle beraber hakikatte işler Komitelerin birarada çalıştığı ve Konferans umumî heyetinin ıktimal tabii Cemiyeti Akvam ıktimalarının sonuna kalmıştır.
- 2- Komitelerin mesaisini tacil ve teskil için bir takım prensipler üzerinde anlaşmak lazımdır ki bu husus Cenevredeki buluşmalarında istihale çalışılacaktır.
- 3- Tehlike Harp maddesinin esas ekseriyeti ile iyi telekki olmuş ve Japonyanın müntazar müdahaleleri üzerine bilhassa Cenevre Akvama ve Akidine inhar fikrasi üzerinde konuşulmuştur.
- 4- İmzadan itibaren mer'î elması fikrasi üzerinde umumiyetle ıktiras edilmiş ve hayli müzakereden sonra tahkim ve teskil ve tehlike harp maddesi yeni mukavelenin intacında imza edilmiş bir protokol ile Türkiyeye temin edilerek muahede tasdikleri kında mütat olan usullere riayet memleketlerin kanunu esasileri mucibince zarurî oluğu netiyecisine varılmıştır. Bu madde bu sipler dahilinde yazılmak üzere Tahrir Komitesine arz edilmiştir . Arzettiğim protokol ile beraber ekseriyetin yandı devletın tasdikiyle muahedenin mer'iyete gemesi hususuna olacaktır.
- 5- Bu akşam arkadaşlarla ıktimalımızda variyeti mütalaa ettik .

030	10			63	424	14
-----	----	--	--	----	-----	----

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
Şifre Müdürlüğü

№ :



Yazıldığı tarih
Geldiği tarih
Nümerosu

[Bu yazının mahrem tutulma-
sına itina ehemmiyetlidir]

- 2 -

Normaldir . Ancak dünkü telgrafımda hakkında emir ve talimat istediğim mukaveleli şartiyede Türkiyenin muvafakatının ithali bizide müşkülata mağruz bırakabilir kanaati umumdur . Bu itibarla otomatik olması tercih ediliyor . İngilizlerden bu hususta bir şey aldığımız vakit aynen arzedeceğim tabiidir . Ancak Cenevrede Konferanslarda bu husustaki direktife vakıf olmaklığımın ehemmiyeti .

6- Ruslar Boğazlardan geçük şartlarına riayet suretiyle başka kayda tabii olmayarak girmek ve çıkmakta ızarar ediyorlar. Bugün bu hususta matbuat ile bir tebliğ neşreylediler . Her cihetle Avusturya tarafını ammesinde tesir yapmağa çalışıyorlar . Diğer taraftan Ruslarla mızda ihtilâf mevzuu kalan müsaadei mahsusa hükmünün bizim için kabul olunsa da ileride müşkülâtı mucip olacağı düşünülüyor. Diğer taraftan Rusların matlubu olan hususun bir taraflı veya iki taraflı halli tamamen İngiltere'ye Japonyanın rızalarına bağlı durmakta olduğundan zaman gelince diğer devletler tarafından bize kabul ettirilerek kâhkarak tatbik, eğer diğer devletler iki taraflı kabulde Ruslarla anlaşsaksak tam anlamında bizim ve yalnız müsaadei mahsusadan ferahatimize müsaade buyurmanız istihkam ederim. Şimdiye kadar böyle bir şartın vücudu her noktada Ruslarla anlaşmış olarak gelmediğimizi göstermiş ve fakat biz hayli noktada beraberliğimizi ve birlik hareketimiz ve kemelik İngilizlerle de az çok busuretle görünüş hayli kuvvet vermekte bulunmştur .

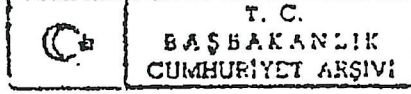
7- Sıhhiye transit resmi ve muayene hakkında Komitede bu gün de çok getin müsakereleer devam etmiştir. Bu bahse ait iki maddeyi

030	10			63	424	14
-----	----	--	--	----	-----	----

2

Türkiye Cumhuriyeti
Hariciye Vekâleti
Şifre Müdürlüğü.

№.....



[Bu yazının mahrem tutulma-
sına itina ehemmiyetlidir]

- 3 -

Yazıldığı tarih
Geldiği tarih
Nümerosu

rezerve ederek müzakerenin sonuna bıraktık. Her halde muayeneyi
ve bir miktar kurtarmak ~~en~~ umidimiz halâ kuvvetlidir. Bu bapta
Censvre'den İngiliz Hariciye Nazarı ile konuşacağım . Bu gün
öğleden sonra burada bulunan Heyetlerin bir çoğu veis ve azası
Cenevreye ve (Paris)e gittiler . Ben de bu gece hareket ediyorum.
Mebaisine devam edecek Komite için Numan ve arkadaşların burada
kaldığı arz olunur .

A r a s .

030	10			63	424	14
-----	----	--	--	----	-----	----

3

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Yeri ve Yılı : ANKARA – 26.03.1979

Öğr.Gördüğü Kurumlar : **Başlama Yılı** **Bitirme Yılı** **Kurum Adı**

Lise : 1993 1997 Işıklar Askeri Lisesi

Lisans : 1997 2001 Kara Harp Okulu

Yüksek Lisans :

Doktora :

Medeni Durum : Bekar

Bildiği Yabancı Diller ve Düzeyi: İngilizce

Çalıştığı Kurum (lar) : **Başlama ve Ayrılma Tarihleri** **Çalışılan Kurumun Adı**

1. 2001 Jandarma Genel Komutanlığı

Yurtdışı Görevleri :

Kullandığı Burslar :

Aldığı Ödüller :

Üye Olduğu Bilimsel ve Mesleki Topluluklar :

Editör veya Yayın Kurulu Üyelikleri :

Yurt İçi ve Yurt Dışında katıldığı Projeler :

Katıldığı Yurt İçi ve Yurt Dışı Bilimsel Toplantılar:

Yayımlanan Çalışmalar :

Diğer :

Tarih-İmza
Murat PINAR