

## **TÜRK BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜ : SEVR VE LOZAN'DAN MONTRÖ'YE GEÇİŞ\***

*Yrd. Doç. Dr. Sami DOĞRU\*\**

### **GİRİŞ**

Asya ile Avrupa'yı coğrafi olarak ayırmasına rağmen siyasi olarak birbirine bağlayan ve Karadeniz havzası devletlerinin ana deniz *giriş-çıkış kapısı*<sup>1</sup> olan Türk Boğazları'nın hukuki rejimi tarihten bu yana Türkiye'nin özenle oluşturmak zorunda olduğu en önemli dış politika sorunlarından birini oluşturmuştur<sup>2</sup>. Tarih boyunca Türk Boğazları, diğer devletleri de yakından ilgilendiren bir sorun olmuştur<sup>3</sup>. Bu nedenle de bu boğazlardan geçiş rejimi siyasal durumlara bağlı olarak belirlenmiştir<sup>4</sup>. Bu kapsamda, Türk Boğazları'nın 20 Temmuz 1936 tarihli *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* ile belirlenen günümüzdeki rejimini gereği gibi değerlendirmek için, I. Dünya Savaşı sonunda yenik düşmüş Osmanlı İmparatorluğu'na kabul ettirilmek istenen 20 Ağustos 1920 tarihli *Sevr Andlaşması* ile Milli Mücadele sonrasında imzalanan 24 Temmuz 1923 tarihli *Lozan Barış Andlaşması*'na ek *Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin* ilgili hükümlerini iyi bilmek gerek-

\* Bu çalışma Çağ Üniversitesi tarafından 10 Aralık 2013 tarihinde düzenlenen "90. Yıldönümünde 'Lozan'ı Yeniden Değerlendirmek" Sempozyumu'nda sunulan bildirinin makale haline dönüştürülmüş şeklidir.

\*\* Çağ Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

<sup>1</sup> Ali Kurumahmut, *Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz*, TÜDAV Yayınları No: 26, İstanbul 2006, s. xv.

<sup>2</sup> Hüseyin Pazarıcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", *Prof. Dr. Ernst Hirsch'in Hatrasına Armağan (1902-1985)*, Ankara 1986, s. 849.

<sup>3</sup> Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, 4. B., İstanbul 1996, s.157.

<sup>4</sup> Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara 1995, s. 4.

tedir. Esasen, Atatürk'ün ifadesiyle “*Türk Milleti aleyhine asırlardan beri hazırlanmış ve Sevr’le tamamlandığı zannedilmiş büyük bir suikastın sonunu ifade eden Lozan Barış Andlaşması*”<sup>5</sup> Boğazlar’ın bugünkü hukuki rejimine giden yolu da hazırlamış olması bakımından önem arz etmektedir.

Bu nedenle, bu çalışmada, 2013 yılı itibariyle, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş senedi olarak tanımlanan Lozan Barış Andlaşması’nın imzalanışının 90’ıncı yılında Türk Boğazları’nın hukuki rejimi, tarihsel süreç içinde geçirdiği evreleriyle değerlendirilecektir. Bu amaçla, önce, uluslararası hukuk çerçevesinde *boğazların* tanımı yapılacak ve bu boğazlardan geçiş rejimi hakkında kısa bilgi verilecek; daha sonra, Türk Boğazları’nın tamamen Türk egemenliğine girdiği tarihten bu yana geçirdiği evreler kısaca özetlendikten sonra, *Lozan Boğazlar Sözleşmesi* ile getirilen hukuki rejim, Türklüğün idam fermanı olan *Sevr Andlaşması* hükümleri ile karşılaştırmalı olarak incelenecektir. Böylelikle, Boğazlar bölgesinde, esasen Türk egemenliğini kısıtlayan bazı hükümler içeren Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin küçümsenemeyecek kazanımları ortaya konarak, I. Dünya Savaşı sonrasında imzalanan andlaşmalardan yürürlükte kalan tek andlaşma olan Lozan Barış Andlaşması’nın önemi bir kez daha vurgulanmış olacaktır. Bu bakımdan, çalışmada II. Dünya Savaşından sonra Türk Boğazları’na ilişkin olarak ortaya çıkan gelişmeler ile özellikle Soğuk Savaş Döneminin sona ermesini müteakip yaşanan Boğazlar’dan geçiş ve Karadeniz’de kalış sorunlarına değinilmeyecek, sadece *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*’nin imzalanması aşaması hakkında bilgi verilip getirdiği geçiş rejimi özetlenecektir.

## I. ULUSLARARASI HUKUKTA BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

### A. BOĞAZLAR

Coğrafi bakımdan boğazlar, iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yollarıdır<sup>6</sup>. Boğazların bu özelliği, onları insan yapımı olan kanallardan<sup>7</sup> ayırmaktadır<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> Nutuk, s. 744. ([http://www.nigde.edu.tr/ckfinder\\_portal/userfiles/files/NUTUK.pdf](http://www.nigde.edu.tr/ckfinder_portal/userfiles/files/NUTUK.pdf)) (et:15. 12.2013)

<sup>6</sup> Melda Sur, *Uluslararası Hukukun Esasları*, İstanbul 2013, s. 338.

Boğazlar, gösterdikleri birtakım özelliklere göre, bir devletin ulusal hukuku ya da uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlemelere bağlanmaktadır. Böylece, statülerini düzenleyen hukukun ulusal ve uluslararası niteliği bakımından boğazlar, “ulusal boğazlar” ve “uluslararası boğazlar” olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır<sup>9</sup>.

### 1. Ulusal Boğazlar

Genellikle tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ve genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, diğer bir ifade ile tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dâhil bulunan ve açık denizi bir iç denize veya kapalı denize bağlayan doğal ve dar su yolları *ulusal boğazları* oluşturmaktadır. Ulusal boğazlar için verilen en yaygın örnek, Karadeniz’i Azak Denizi’ne bağlayan *Kerç Boğazı*’nın dağılan Sovyetler Birliği dönemindeki durumudur<sup>10</sup>. Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alan Danimarka Boğazları’ndan *Büyük Belt* de tamamen Danimarka ülkesinde bulunan bir ulusal boğazdır. Ulusal boğazlar kıyıdaş devletlerin egemenliği altında

<sup>7</sup> Örneğin, 1869 yılında inşa edilen 162 km uzunluğundaki Süveyş Kanalı, 1914 yılında hizmete açılan 81 km uzunluğundaki Panama Kanalı, 1895’te inşa edilen 93 km uzunluğundaki Kiel Kanalı ile 1893’te inşa edilen 6,3 km uzunluğundaki Korent Kanalı. Deniz **Kutluk, Hazar Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit**, İstanbul 2003, s. 297.

<sup>8</sup> **Sur, loc. cit.**; Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, K. II, 8. B., Ankara 2005, s. 341; **Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları’nın Hukukî Statüsü**, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul 1996, s. 3.

<sup>9</sup> **Pazarıcı, loc. cit.**

<sup>10</sup> Ukrayna ile Rusya Federasyonu arasında denizden sınır oluşturan Kerç Boğazı, eski SSCB döneminde bu devletin sınırları içerisinde bulunmakta idi. Kerç Boğazı’nın Ukrayna ülkesinde yer alan tarafının bulunduğu bölge esasında Ukrayna’ya bağlı Kırım Özerk Cumhuriyeti toprağıdır. 2014 yılı başından itibaren Ukrayna’da yaşanan iç gerginlikler sonunda, Kırım Özerk Cumhuriyeti Parlamentosu 6 Mart 2014 tarihinde Rusya’ya katılma kararı almış ve bu karar 16 Mart’ta yapılan referandum sonucunda % 96,8’lik çoğunlukla kabul edilmiştir. Daha sonra, Kırım’ın Rusya’ya bağlanmasına ilişkin olarak Rusya Federasyonu Parlamentosu’nda hazırlanan yasa kabul edilerek, uluslararası hukuka aykırı bir şekilde, Kırım’ın Rusya’ya bağlanma süreci tamamlanmıştır. (<http://www.cnnturk.com/haber/dunya/kirim-parlamentosu-bagimsiz-kirim-cumhuriyerini-ilan-etti>) (et: 27 Mart 2014).

bulunmakta ve aksine bir andlaşma yoksa geçiş rejimi de bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak, bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse bile, eğer bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı uluslararası boğaz niteliği kazanmaktadır<sup>11</sup>.

## 2. Uluslararası Boğazlar

Uluslararası boğaz olmanın koşullarında, Uluslararası Adalet Divanı (UAD)'nın 9 Nisan 1949 tarihli *Korfu Boğazı Davası* kararında<sup>12</sup> da belirtildiği gibi, "coğrafi durum" belirleyici öge olmaktadır. Coğrafi durum ölçütüne göre de, en başta iki açık denizi birbirine bağlayan su yolları *uluslararası boğaz* niteliğini kazanmaktadır. Ancak, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982 BMDHS)<sup>13</sup> ile münhasır ekonomik bölge (MEB) kavramının ortaya çıkmasından sonra, bir açık deniz ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgelerini birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yollarının da *uluslararası boğaz* olarak nitelendirildiği görülmektedir<sup>14</sup>. Ayrıca, yukarıda da belirtildiği gibi, bir boğaz, her bakımdan ulusal boğaz özelliği gösterse bile, eğer bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, *uluslararası boğaz* niteliği kazanmaktadır<sup>15</sup>.

### B. GEÇİŞ REJİMLERİ

Boğazlardan geçiş rejimleri başlığı altında esasen uluslararası boğazlardan geçiş rejimi incelenecektir. Ulusal boğazlardan geçiş rejimi, yukarıda da belirtildiği gibi, kıyıdaş devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir.

<sup>11</sup> Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, op. cit., s. 343; Harp Akademileri, loc. cit.

<sup>12</sup> *Corfu Channel case*, Judgment of April 9th, 1949: *I.C.J.Reports 1949*, p. 4, s. 28-29. (<http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf>) (et: 15 Mayıs 2014)

<sup>13</sup> Sözleşme'nin metni için bkz., Aslan **Gündüz**, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Belgeler*, 2. B, İstanbul 2000, s. 352-457.

<sup>14</sup> 1982 BMDHS, md. 37.

<sup>15</sup> Bkz., *supra.*, s. 2.

Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında ve uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlardan geçiş, ilk defa, İngiltere ile Arnavutluk arasında, İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan geçişinden kaynaklanan uyuşmazlıkta konu olmuştur. UAD'nin konuya ilişkin kararına göre; açık denizin iki bölümü arasında "uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlar"dan savaş gemilerinin barış zamanında "zararsız geçiş" hakları mevcuttur. Divan'ın bu kararında, zararsız geçiş hakkının, örf ve adet hukuku kuralı olarak, savaş ve ticaret gemileri ayırımı yapılmadan bütün gemilere tanındığı kabul edilmektedir<sup>16</sup>. Geçiş özgürlüğünün temel alındığı ve bir örf ve adet hukuku kuralı olarak kabul edilen bu ilke, 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (1958 KBBS)<sup>17</sup> ile de teyit edilmiştir. Ancak anılan Sözleşme'nin öngördüğü "boğazlardan zararsız geçiş" rejimi, "karasularından zararsız geçiş" rejiminin aksine, kıyı devletine geçişi askıya alma yetkisi vermemektedir<sup>18</sup>.

Uluslararası boğazlardan geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar bakımından 1982 BMDHS, 1958 tarihli KBBS'den farklı bir rejim getirmiştir<sup>19</sup>. 1982 BMDHS ile, uluslararası hukukta ilk kez iki tür uluslararası boğaz arasından geçiş düzeni açısından bir ayırımı gidilmektedir. Böylece, iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasındaki *boğazlar* ile bir yanda karasuları öte yanda açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birleştiren *boğazlar* ayrı düzenlemelere tâbi tutulmaktadır. Bu kapsamda 1982 BMDHS hükümleri, bir yandan kıyı devletinin geniş denetim ve

<sup>16</sup> I.C.J Reports 1949, p. 4, s. 28.

<sup>17</sup> Sözleşme'sinin metni için bkz., **Gündüz, op. cit.**, s. 329.

<sup>18</sup> Bkz. 1958 KBBS, md. 16. **Ibid.**, s. 333.

<sup>19</sup> 1982 BMDHS'nin devletlere karasularını 12 deniz miline kadar tespit etme hakkı tanıyan 3'üncü maddesi hükmünün tatbiki neticesinde, önceden deniz ulaşırmasının serbestçe yapılabildiği bir açık deniz kesimini haiz olan 163 boğaz sularının tümü kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil olmuş ya da olacaktır. Bu bakımdan, seyrüsefer serbestliğinin sağlanması amacıyla boğazlardan zararsız geçişi rejiminden daha serbest bir rejim ihdası ihtiyacı doğmuştur. Deniz **Kutluk, Deniz Hukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları**, Ankara 1987, s. 165. Ayrıca bkz., **Sur, op. cit.**, s. 339.

düzenleme yetkilerini kabul ederken, diğer yandan yabancı devletlerin gemilerinin geçişine izin veren bir uluslararası rejim öngörmektedir<sup>20</sup>.

Uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar hakkındaki genel nitelikli kurallar, bu su yolları ile üzerindeki hava sahasından geçiş ve uçuş düzenine ilişkindir. Söz konusu kurallar kıyıdaş devlet/devletlerin, boğaz suları, bu suların deniz yatağı ve toprak altı ile boğazın üzerindeki hava sahasındaki egemenliğini veya yargı yetkisinin kullanılmasını etkilememektedir<sup>21</sup>.

Tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları ile kaplanan boğazlardan geçiş rejimi, anılan Sözleşme'nin "Uluslararası Seyrüsefer (Ulaştırma) İçin Kullanılan Boğazlar" başlığı altında "Transit Geçiş (md. 37-44)" ve "Zararsız Geçiş (md. 45)" olarak düzenlenmiştir

## 1. Transit Geçiş ve Bu Rejimin Uygulanacağı Boğazlar

### a. Genel Olarak

1982 BMDHS'nin iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil bulunan boğazlardan geçişe ilişkin hükümleri incelendiğinde, uygulanan rejimin esas olarak "transit geçiş" olduğu görülmektedir. Ancak, bu tür bir boğazda transit geçiş hakkından yararlanabilmenin bazı koşulları mevcuttur. Bu koşullardan ilki, söz konusu boğazların statülerinin özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş olmasıdır. Hukuki statüleri uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası bir sözleşme ile belirlenmiş boğazlardan geçiş kendi özel statülerine tâbidir<sup>22</sup>. İkinci koşul ise, uluslararası ulaşımda kullanılan boğaz sularının tümüyle kıyı veya kıyıdaş devletlerinin karasularına dâhil olmasıdır<sup>23</sup>. Bir boğazın suları tümüyle kıyı veya kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil olmuyorsa ve karasuları dışında geçişe elverişli olan bir açık deniz kesimi var ise, bu tür boğazlarda, kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları dışından

<sup>20</sup> Sur, loc. cit.

<sup>21</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 34.

<sup>22</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 35/c. Bu tür boğazlara örnek olarak *Türk Boğazları* ve *Cebelitarık Boğazı* verilebilir.

<sup>23</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 36.

geçişte “açık deniz rejimi”, başka bir deyişle, “serbest geçiş rejimi” uygulanır. Böyle bir boğazın kıyı veya kıyıdaş devletlerin karasularına giren kısımlarından geçişler ise, aşağıda incelenecek olan “zararsız geçiş” rejimine tâbi olacaktır. Son olarak, bu boğazlar, bir devletin kıta ülkesi ile bir adası arasında ve adanın diğer tarafında benzeri geçişe müsait açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge var ise, bu boğazlardan geçişler de aşağıda incelenecek olan “zararsız geçiş” rejimine tâbi olacaktır<sup>24</sup>.

1958 KBBS, bu tür boğazlardan geçişten, “boğazlardan zararsız geçiş” olarak bahsetmiş ve böyle bir geçişin engellenemeyeceği hükmü dışında, “karasularından zararsız geçiş” rejimine tâbi tutmuştur. 1982 BMDHS ise, bu tür boğazlardan geçişi “transit geçiş” rejimi olarak nitelemiş ve “karasularından zararsız geçiş” rejiminden ayırmıştır.

### **b. Transit Geçiş**

Transit geçiş kavramı uluslararası hukuka 1982 BMDHS ile girmiştir. Bu Sözleşme'nin devletlere karasularını 12 deniz miline kadar genişletme hakkı vermesi üzerine, önceden açık deniz alanı olan bölgelerde, kıyı/kıyıdaş devletlerin 12 deniz mili genişliğinde karasuları ilan etmelerine bağlı olarak, 163 yeni boğazın oluşmuş/oluşacak olması<sup>25</sup>, denizci devletleri, her şeyden önce dünya denizlerine yayılmış olan harp gemilerinin dolaşım özgürlüğünü kısıtlayacak şekilde sahildevletleri tarafından konacak engellerden kurtulmak istemelerine yol açmıştır. Bu rejimin getirilmesi, esasında karasuları genişliğinin artırılması ile ilgili bir pazarlık konusu olmuştur.

Transit geçiş, Sözleşme'nin 38/2'inci maddesi çerçevesinde şöyle tanımlanabilir:

“Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan, hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş ve

<sup>24</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 38/1.

<sup>25</sup> Devletlere karasuları genişliğini 12 deniz miline çıkarma hakkı (md. 3) veren 1982 BMDHS'nin 1994 yılında yürürlüğe girmesiyle, Sözleşme'ye taraf devletlerin karasularını 12 deniz miline genişletmelerine bağlı olarak ortaya çıkabilecek boğazlardır. **Kutluk, Deniz Hukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, op. cit., s. 167.**

tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının, Sözleşme'nin 'Uluslararası seyrüsefer (Ulaştırma) için kullanılan boğazlar' başlıklı III. Kısım hükümleri uyarınca kullanılmalıdır<sup>26</sup>."

Tanımda yer alan kesintisiz ve hızlı geçiş şartı, giriş koşullarına uymak kaydıyla, bir boğaz devletine varma veya oradan ayrılma veya oraya geri dönme amacıyla, boğazdan geçmeye engel teşkil etmez<sup>27</sup>.

Transit geçiş, hem denizden ve hem de bu tür coğrafi konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını kapsamına alır. Bu geçiş hakkından hem ticaret ve savaş gemileri, hem de uçaklar yararlanır; devamlı ve süratli olmak kaydıyla denizden ve havadan seyri de kapsayan bu geçiş *Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü* ve kıyı devletinin uçuş kurallarına uygun biçimde gerçekleşmelidir. Denizaltılar su altından geçebilir. Kıyı devleti geçişi askıya alamaz. Bununla birlikte, her ne kadar 1982 BMDHS'de belirtilememişse de, deniz kazası, fırtına gibi bazı fiili imkansızlık hallerinde kıyı devleti seyrüsefer emniyeti ve güvenliğini sağlama yetkileri çerçevesinde geçişleri geçici olarak durdurabilecektir<sup>28</sup>.

## 2. Zararsız Geçiş ve Bu Rejimin Uygulanacağı Boğazlar

### a. Genel Olarak

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil bulunan bir boğazdan geçiş rejimi yukarıda incelenen "transit geçiş" rejimidir. Ancak, böyle bir boğaz, aynı devlete ait bir kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşmuşsa ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge kesimi varsa, böyle bir boğazdan geçişte "zararsız geçiş" rejimi uygulanır<sup>29</sup>. Aynı şekilde, bir devletin karasularını açık denizin bir

<sup>26</sup> Kurumahmut, *op. cit.*, s. 44.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Sur, *op. cit.*, s. 339-340; Toluner, *op. cit.*, s. 143-144.

<sup>29</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 38/1, 45/1.a.



bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçişte de “zararsız geçiş” rejimi uygulanır<sup>30</sup>. Ancak, boğazlara özgü “zararsız geçiş”, karasularındaki “zararsız geçiş”e nazaran birtakım farklar göstermektedir. Bu kapsamda, 1958 KBBS’de kabul edildiği gibi, boğazlardan zararsız geçiş hakkının, karasularındakinden farklı olarak, kıyı devletince askıya alınması olanağı yoktur<sup>31</sup>.

Diğer taraftan, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile diğer bölümü arasında bulunup da bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları aynı devletin egemenliğine tâbi olmayan boğazların durumu 1982 BMDHS’de ayrıca düzenlenmiş değildir. Diğer bir ifade ile, bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları ayrı devletlere ait olan boğazlar, 1982 BMDHS’de zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar arasında yer almamaktadır. Bu tür boğazlardan geçişte “transit geçiş” rejimi uygulanır<sup>32</sup>.

#### ***b. Zararsız Geçiş***

Zararsız geçişi, genel olarak sahil dar bir ülkenin karasularını diğer ülkelerin gemilerinin geçiş yapmak için katetmesi olarak tanımlayabiliriz<sup>33</sup>. Zararsız geçiş iki ayrı kavramı kapsamaktadır. Birincisi “geçiş”, ikincisi “geçişin zararsız olması”dır. *Geçiş hakkı*, deniz ulaştırmasının serbestliğine ve sürekliliğine; *geçişin zararsız olması* ise, kıyı devletlerinin çıkarlarının korunmasına hizmet etmektedir.

B.M.D.H.S.’nin 18/1’inci maddesi geçişi şöyle tanımlamaktadır:

“Geçiş,

a) İç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın karasularını kat etme,

<sup>30</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 45/1.b.

<sup>31</sup> Bkz. 1982 BMDHS, md. 45/2.

<sup>32</sup> Ege Denizi’nde; Anadolu kıyıları ile Yunanistan’a ait Midilli Adası arasına yer alan Müsellim Boğazı ve Dikili Boğazı, keza Anadolu kıyıları ile Yunanistan’a ait Sakız Adası arasında yer alan Çeşme Boğazı ve Sisam Adası arasında yer alan Dilek Boğazı, örnek olarak verilebilir. **Kurumahmut, op. cit.**, s. 54, dip not 87.

<sup>33</sup> **Kutluk, Deniz Hukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, op. cit.**, s. 40.

b) İç sulara ulaşmak veya ayrılmak, iç sular dışında bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla karasularında seyretmektir<sup>34</sup>.”

Sözleşme'nin 18/2'inci maddesi hükmü gereğince geçiş “kesintisiz ve hızlı” olacaktır. “Durma ve demirleme”; olağan deniz olaylarında olursa veya bir zorunlu neden veya tehlike nedeniyle veya kazaya uğramış kişilere veya uçaklara yardım amacıyla yapılırsa, geçiş kapsamına girer.

Uluslararası boğazlardan *transit geçiş* düzeni ile *zararsız geçiş* düzeni karşılaştırıldığı zaman, *transit geçiş* koşullarının daha serbest olduğu gözlenmektedir. Özellikle, kıyı devletinin gemilerin geçişlerini önceden bildirilmesini istemesi olanağı ya da denizaltıların su yüzünden geçmesi gibi koşulların *transit geçiş* düzeni için geçerli olmadıkları görülmektedir. Ancak bazı “uluslararası boğazlar”da, “transit geçiş” ya da “zararsız geçiş” rejimleri dışında, “*takımada geçişi hakkı*”<sup>35</sup>, “*serbest geçiş hakkı*”<sup>36</sup> ve “*ad hoc geçiş hakkı*”<sup>37</sup> diye nitelendirilebilecek *özel geçiş rejimleri* uygulanmaktadır.

## II. TÜRK BOĞAZLARI

### A. TÜRK BOĞAZLARI VE ÖNEMİ

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan *Türk Boğazları*, toplam 164 mil<sup>38</sup> uzunluğunda olup, coğrafi konumu, fiziki yapısı ve *sui generis* özellikleriyle, deniz ulaştırması için kullanılan

<sup>34</sup> Kurumahmut, *op. cit.*, s. 50.

<sup>35</sup> Takımada devletlerinin sahip olduğu takımada sularında oluşan boğazlardan geçiş hakkıdır. Bkz., 1982 BMDHS md. 53.

<sup>36</sup> Karasuları genişliğinin iki katından daha fazla olan “uluslararası boğazlar”dan geçiş hakkıdır.

<sup>37</sup> Özel anlaşmaların konusunu oluşturan boğazlardan geçiş hakkı olup, geçiş rejimi bu anlaşma hükümleri çerçevesinde düzenlenir. Örneğin, *Türk Boğazları 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi* uyarınca böyle bir *ad hoc* geçiş rejimine bağlı bulunmaktadır.

<sup>38</sup> Bu çalışmadaki mil ifadesi, aksi belirtilmedikçe, deniz milini ifade eder. Bir deniz mili 1852 metredir.

dünyadaki en uzun doğal ve dar su yollarından biridir<sup>39</sup>.”Türk Boğazları” terimi, bu boğazlarla ilgili uluslararası düzenlemelerde, Çanakkale Boğazı’nı, Marmara Denizi’ni ve İstanbul Boğazı’nı kapsayan bir terim olarak kullanılır<sup>40</sup>. Karadeniz ile Ege Denizi’ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı geçiş açısından her zaman bir bütün sayılmıştır<sup>41</sup>. İki açık denizi birbirine bağladığı içinde uluslararası bir su yolu mahiyetindedir. Bu niteliği nedeniyle ki, Türk Boğazları’ndan geçiş *ulusal* değil, *uluslararası* düzenlemelere tâbidir<sup>42</sup>.

Tarihen sabittir ki, Boğazları kontrol altında tutan her devlet sonunda Karadeniz üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışmıştır. Gerçekten de Boğazlar’ın iki tarafındaki ana topraklara hükmeden devletler, Bizans ve Osmanlı örneklerinde görüldüğü gibi, bunu başarmıştır<sup>43</sup>. Bu kapsamda, Türk Boğazları özellikle iki bakımdan uluslararası öneme sahiptir: a) Stratejik ve askeri, b) Ekonomik ve ticari.

Boğazlar’ın stratejik ve askeri bakımdan önemi, bir yandan, Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı ve öte yandan Karadeniz ile Akdeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı sağlamasından kaynaklanmaktadır. Başka bir deyişle, bir yandan, Asya ile Avrupa arasındaki karadan bağlantı sağlanması yoluna gidildiğinde, diğer yandan Karadeniz’e kıyısı olan devletlerin Akdeniz’e ve öteki açık denizlere çıkışında ya da Karadeniz’e

<sup>39</sup> **Kurumahmut, op. cit.**, s. 14; Ayrıca bkz., Salih **Orakçı**, “General Directorate Of Coastal Safety And Salvage Administration”, **The Turkish Straits, Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects**, Nilüfer **Oral** and Bayram **Öztork** (ed.), Turkish Marine Research Foundation, Publication Number 25, İstanbul 2006, s. 56.

<sup>40</sup> Bkz., Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak, Montreux’de 20 Temmuz 1936’da İmzalanan Sözleşme. Seha L. **Meray-Osman Olca** (çev.), **Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar, Belgeler**, AÜSBF Yayınlar No: 390, Ankara 1976, s. 461.

<sup>41</sup> **Toluner, op. cit.**, s. 156.

<sup>42</sup> **Gündüz, op. cit.**, s. 469.

<sup>43</sup> İdris **Bostan**, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazında Geçişin Tâbi Olduğu Kurallar”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, B. **Öztürk**, M. **Kadıoğlu** ve H. **Öztürk** (ed.), TÜDAV Yayın no: 5, s. 1.

girmelerinde Boğazlar'ın askeri amaçlı doğal bir engel olarak kullanılma olanağı vardır. Dolayısıyla, boğazları elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz harekâtları bakımından coğrafyanın sağladığı üstünlüğü kendi lehine kullanma imkanına sahip olacaktır<sup>44</sup>.

Boğazlar'ın ekonomik ve ticari önemi ise, sözünü ettiğimiz gerek Asya-Avrupa karayolu bağlantısının ve gerekse Karadeniz-Akdeniz deniz yolu bağlantısının ticari amaçlarla kullanılmasından ileri gelmektedir<sup>45</sup>. Nitekim, meşhur *ipek yolu* için olduğu gibi, Türk Boğazları günümüzde hem *karayolu taşımacılığı* hem de İstanbul Boğazında "Marmaray"ın<sup>46</sup> hizmete girmesiyle *demiryolu taşımacılığı* ve dünyada ticarete konu olan malların %90'nın taşındığı<sup>47</sup> *deniz yolunun* önemli bir hattını oluşturmaktadır.

Antik çağlardan bu yana tarihin her döneminde böyle bir öneme sahip olan Boğazları elinde tutan devletler bu durumun hem çeşitli yararlarını görmüşler hem de bazı zararlarına katlanmak zorunda kalmışlardır. Bu kapsamda, geçmişte, başta Türkiye Cumhuriyeti olmak üzere Boğazları elinde bulunduran devletler zaman zaman bu bölgeyi ele geçirmek isteyen devletlere karşı güvenliklerini ve ülke bütünlüklerini sağlamakta birtakım zorluklarla karşılaşmışlardır. Buna karşılık, anılan devletlerin siyasal ve

---

<sup>44</sup> **Pazarıcı**, "Boğazlar Rejimine ...", **op. cit.**, s. 850-851. Tarihi kaynaklara göre, Karadeniz'e ulaşabilmek için Boğazları geçmeye ilk teşebbüs edenlerin Argonatlardır olduğu sanılmaktadır. Feridun Cemal **Erkin**, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Ankara 1968, s. 10.

<sup>45</sup> Mitolojiye göre, Hellen'in kaçırılması ile başlayan Truva Savaşları'nın gerçek sebebi, Yunanlıların Boğazlar'dan geçen ticaret yolunu ele geçirmek istemeleridir. **Ibid.**, s. 15.

<sup>46</sup> Marmaray, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarını İstanbul Boğazı altından geçen bir tüp tünelle birleştiren 76 km'lik bir demiryolu iyileştirme ve geliştirme projesidir. Halkalı ile Gebze arasında çalışması planlanan hattın boğaz geçişini de içine alan, Ayrılıkçeşme ve Kazlıçeşme arasındaki 14 km'lik bölümü 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılmıştır. Böylelikle, Asya ile Avrupa kıtası demiryoluyla da birbirine bağlanmıştır.

<sup>47</sup> Sami **Doğru**, **Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği**, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008, s. 1.

askeri alanda dostluklarının arandığı ve dolayısıyla belirli bir siyasi itibar ve etkinliğe sahip oldukları da gözlenmektedir. Napolyon Bonaparte'ın “*O dar Boğazları Rusya'ya bırakmaktansa dünyanın yarısını bırakmayı yeğlerim*” ve Çar I. Alexandre'nin “*Coğrafya benim Boğazlara sahip olmamı emrediyor; eğer Boğazlar başkasının elinde ise kendi evimin sahibi olmam olanaksızdır.*” bağlamındaki ortak anlamlı ifadeleri Türk Boğazları'nın tarih içerisindeki önemini vurgulamaktadır<sup>48</sup>. Çar Büyük Petro zamanında bir Rus diplomatının Boğazlar konusunda Türkiye'nin politikası hakkındaki değerlendirmesi ise şöyledir:

“Hiç kimsenin el sürme hakkına sahip olamayacağı bir genç kız gibi koruyor Karadeniz'i Babîali. Öyle ki, bir yabancı'nın kendi özel dairesine girmesine belki katlanabilir de Osmanlı padişahı, yabancı bir geminin Karadeniz'e girmesine katıyen göz yumamaz ve izin vermez. Böyle bir şey ancak Türk İmparatorluğu'nun altüst olmasıyla olanak kazanabilir<sup>49</sup>.”

Boğazlar'a geçmişte atfedilen bu önem, Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Karadeniz'de yeni devletlerin ortaya çıkması; Bulgaristan'ın ve Romanya'nın Avrupa Birliği'ne üye olması; Tuna nehri aracılığıyla Kuzey Denizi'ne kadar nehir yoluyla ulaşılabilmesi; gelişen ekonomiler nedeniyle ithalat ve ihracatın bölgede artması ve bunun deniz trafiğine yansımaları ve hepsinden en önemlisi belki de “*Yeni Basra Körfezi*” diye de adlandırılan “*Hazar Denizi ve Orta Asya Petrolleri*”nin dünya pazarlarına ulaştırılmasının en ekonomik yolunun Türk Boğazları olması nedeniyle, günümüzde de giderek artmaktadır<sup>50</sup>. Nitekim, Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısı her geçen gün artmaktadır. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı

<sup>48</sup> Selahattin Karakaya, **Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlarında Geçiş Rejimi**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s. 1.

<sup>49</sup> Mesut Hakkı Çaşın, “Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazları'nın XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV Yayın no: 5, s. 112.

<sup>50</sup> İnan, **op. cit.**, s. 5.

yaklaşık 4.500 iken 2013 yılında geçiş yapan gemi sayısı 46.532'e ulaşmıştır. Bu sayının 9.007'sini tehlikeli yük taşıyan gemiler oluşturmuştur<sup>51</sup>.

## **B. TARİHİ GELİŞİM İÇERİSİNDE TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMİ**

### **1. Genel olarak**

Tarih boyunca Türk Boğazları, diğer devletleri yakından ilgilendiren bir sorun olmuştur. Bu nedenle de bu Boğazlar'dan geçiş rejimi siyasal durumlara bağlı olarak belirlenmiştir. Türk Boğazları'nın Türkiye bakımından 560 yılı aşkın bir geçmişi mevcuttur. 1453'de İstanbul'un fethi ve 1484 yılında Karadeniz'in bir Osmanlı iç denizi durumuna gelmesinden sonra Boğazlar ve bütün kıyıları ile Karadeniz Türkler'in egemenliğine girmiş oldu<sup>52</sup>. Böylece, Boğazlar'dan geçiş rejimi, 19'uncu yüzyılın başlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına saptanırken, gerek İmparatorluğun zayıflamaya başlaması nedeniyle ve gerekse Boğazlar'ın uluslararası öneminin daha da artması sonucu, 1809 yılından itibaren uluslararası anlaşmalarla belirlenmeye başlanmıştır.

İstanbul'un fethinden bugüne kadar Karadeniz ve Türk Boğazları 21 adet ikili ve çok taraflı anlaşmaya konu olmuştur. Türk Boğazları'nda günümüzde uygulanmakta olan geçiş rejimi, tarihsel bir gelişimin sonucudur. Bu tarihsel gelişim, *Osmanlı İmparatorluğu Dönemi* ve *Türkiye Cumhuriyeti Dönemi* olmak üzere temelde iki başlık altında incelenebilir.

### **2. Osmanlı imparatorluğu Dönemi**

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Boğazlar'ın rejimine ilişkin düzenlemeler ile geçiş uygulamaları incelendiğinde üç ayrı dönem ve statüden bahsetmek gerekir. Geçişin Osmanlı Devleti'nin tek taraflı tasarruflarıyla düzenlendiği ve 321 yıllık bir süreyi kapsayan *Birinci Dönem*. Boğazlar'dan geçişin ikili anlaşmalarla düzenlendiği ve 67 yıl devam eden *İkinci Dönem*.

<sup>51</sup> Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan 11/04/2014 tarih ve 108862 sayılı talebime istinaden alınan bilgi.

<sup>52</sup> **Bostan, op. cit.**, s. 2.

Boğazlar'dan geçişin uluslararası bir nitelik kazandığı ve 165 yıl süren *Üçüncü Dönem*<sup>53</sup>.

#### ***a. Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Dönemi***

Bu dönemesasında 1453 yılında İstanbul'un fethiyle başlamaktadır. Bununla birlikte, Fatih Sultan Mehmed, daha 1452 yılında Anadolu Hisarını tamir edip hemen karşısına Rumeli hisarını inşa etmesiyle Karadeniz'e geçen Venedik ve Ceneviz gemilerinden 300 akçe *selamiyye vergisi*<sup>54</sup> almaya başlamıştır<sup>55</sup>. İstanbul'un fethini müteakip 1484 yılında Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki *Kili* ve *Akkerman* kalelerinin ele geçirilmesiyle Karadeniz bütünüyle Osmanlı İmparatorluğu'na ait bir *iç deniz* haline gelmiştir. Bu dönemde Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'deki deniz ulaştırmasına ve deniz ticaretine ait tüm kararlar, hiç sınırlama olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktaydı. 1774 tarihli Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar süren bu devrede uygulanan ve "*İmparatorluğun kadim kaidesi*" olarak telaffuz edilen genel rejim, Boğazlar'ın ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması ilkesiydi<sup>56</sup>. Bununla birlikte, Osmanlı devleti bir kara devleti olduğu için, bu dönemde bazı denizci devletlere ticari imtiyazlar verilmiştir<sup>57</sup>. Bu dönem Osmanlı İmparatorluğu'nun "mutlak egemenlik dönemi" diye de adlandırılmaktadır<sup>58</sup>.

<sup>53</sup> **Kurumahmut, op. cit., s. 21.**

<sup>54</sup> Karadeniz kıyılarında ticaret yapan başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere pek çok İtalyan şehir devleti gemileri Boğaz'daki hisarlara geldiklerinde yelkenlerini indirmekte ve taşıdıkları yüklerin kontrolleri yapıp 300 akçe selamiyye vergisi ödedikten sonra boğazdan geçebilmekte idiler. **Bostan, loc. cit.**

<sup>55</sup> **Bostan, loc. cit.**

<sup>56</sup> **Sur, op. cit., s. 342.**

<sup>57</sup> II. Beyazıt devrinde Venedikliler'e verilen ticari imtiyazlara 1540'da son verilirken, aynı tür imtiyazlar 1535'de Fransa'ya, 1579'da İngiltere'ye, 1612'de de Hollanda'ya verilmiştir. Selma Yel, **Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008)**, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2009, s. 3.

<sup>58</sup> **İnan, op. cit., s. 7.**

### ***b. İkili Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi***

Karadeniz’de 1736 yılında Azak Kalesi Ruslar’a terk edilerek Karadeniz’de ilk gedik verilirken, Osmanlı İmparatorluğu 21 Temmuz 1774 tarihinde Rusya ile imzaladığı *Küçük Kaynarca Anlaşması* ile Rusya’ya Karadeniz’de harp gemisi bulundurma, kendi gemileri ile ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlar’dan geçirme haklarını tanımak zorunda kalmıştı. Karadeniz’i Türk gölü olmaktan çıkaran bu andlaşmadan sonra başta İngiltere olmak üzere diğer bazı Avrupa devletleri de bu hakkı elde ederek İstanbul Boğazı’ndan geçip Rusya ile ticarete başladılar. Bu tarihten, Boğazlar’ın çok taraflı andlaşmalara konu olduğu 1841 yılına kadar, geçiş rejimi ikili andlaşmalarla düzenlenmeye çalışılmıştır. Bu dönemde Boğazlar’dan geçiş açık veya gizli andlaşma hükümleriyle belirlenmiş<sup>59</sup>; bu andlaşmalarla Osmanlı İmparatorluğu Boğazlar’ı âkit devletlerin ticaret gemilerine<sup>60</sup> ve bazı özel şartlarda savaş gemilerine açma veya bütün savaş gemilerine kapatmayı taahhüt etmiştir<sup>61</sup>. Yaklaşık üç asır “*Türk gölü*” hüviyetinde kalan ve 1774’te “*Türk-Rus denizi*”ne dönüştürülen Karadeniz, Boğazlar’ı bütün devletlerin ticaret gemisine açan 14 Eylül 1829 tarihli

<sup>59</sup> Fransa’nın Mısır’ı işgali (1798) üzerine Rusya’nın Osmanlı İmparatorluğuna yardım teklifi kapsamında Osmanlı İmparatorluğu 23 Aralık 1798 tarihinde Rusya ile *İstanbul Andlaşması*’nı imzalamıştır. Andlaşma’nın gizli maddesiyle Osmanlı İmparatorluğu savaşta Osmanlı Devletine yapacağı askeri yardıma karşılık sadece savaş süresine mahsus olmak üzere Rus savaş gemilerini, Boğazlardan geçirme hakkını vermiştir. **Bostan, op. cit.**, s. 7.

<sup>60</sup> Osmanlı Devleti Britanya ile 5 Ocak 1809 tarihinde, *Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Anlaşması*’nı imzalamış, bu andlaşma ile; İngiltere, Boğazların savaş gemilerine kapalı tutulacağını dair “İmparatorluğun kadim kaidesi”ni kabul ediyor, Osmanlı Devleti de artık Boğazlar’ın statüsünü tek başına değil, ikili anlaşmalarla belirlemeye razı oluyordu. **Bostan, op. cit.**, s. 2.

<sup>61</sup> 1831’de Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa’nın Devlete isyan etmesi sonrası gelişmeler Osmanlı Devleti’ni Rusya’dan yardım talebine itmiş ve 8 Temmuz 1833’de imzalanan *Hünkâr İskeleyi Anlaşması*’nın gizli maddesine göre, Osmanlı Devleti, Rusya’nın istemesi halinde, Boğazlar’a herhangi bir yabancı devlet savaş gemisini sokmayacaktı, Rus gemileri ise serbestçe Boğazlar’dan geçecekti. **Bostan, loc. cit.**



*Edirne Andlaşması* ile uluslararası bir mahiyet kazanmış<sup>62</sup> ve "Boğazlar'ın kapalılığı" prensibi tarihe karışmıştır<sup>63</sup>.

### **c. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi**

#### **aa. Genel Olarak**

13 Temmuz 1841'de "Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi"<sup>64</sup> ile Boğazlar'ın statüsü ilk defa çok taraflı uluslararası andlaşma ile düzenlenmiş, daha sonra büyük devletlerin aralarındaki rekabete göre çeşitli formüllerle anlaşmalara bağlanmıştır<sup>65</sup>. İlk çok taraflı bu Sözleşme ile Boğazlar'ın bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı, ticaret gemilerine açıklığı kabul edilmiştir. I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar bazı değişikliklere<sup>66</sup> ve ihlâllere<sup>67</sup> rağmen Boğazlar Rejiminin temel belgesi

<sup>62</sup> 1829 *Edirne Antlaşması* ile; Rusya Boğazlar'dan ticaret gemisi geçirme hakkını yeniden elde etmiş, ayrıca Osmanlı Devleti Boğazları barış zamanında bütün ticaret gemilerine de açmış ve böylece Karadeniz bir "Rus-Türk denizi" olmaktan çıkarılmış ve uluslararası duruma sokulmuştur. **Bostan, loc. cit.**

<sup>63</sup> Nihat **Erim, Devletler Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri**, C.I (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları), Ankara 1953, s. 279-286.

<sup>64</sup> 1839'te Osmanlı Devleti ile Kavalalı'nın ordularının Nizip'te tekrar karşı karşıya gelmeleri üzerine Osmanlı Devleti ile Rusya, Avusturya, Fransa, Britanya ve Prusya arasında imzalanan *Londra Antlaşması*'nin önemli hükümleri şunlardı: Barışta Boğazlar'dan hiçbir savaş gemisi geçemeyecek şekilde kuralı Osmanlı uygulamaya devam edecek, Düveli Muazzama, yani 5 devlet bu karara saygı göstereceklerdi. Burada her devlet kendi çıkarları açısından konuya bakıyor. İngiltere ve Fransa, Rus donanmasının Boğazlar'ı kullanamamasını kendi çıkarına isterken; Rusya da İngiliz ve Fransız donanmalarının Karadeniz'e giremeyeceğini hesaplayarak rahatlıyor. Böylece daha sonra kolay kolay bozulmayacak olan denge ilk olarak Londra'da tarihin sayfalarına yazılıyor.

<sup>65</sup> İsmail **Soysal**, "Türk Boğazları ve 1936 Monteux Sözleşmesi", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul 1994, s. 1.

<sup>66</sup> *Londra Sözleşmesi*'nden sonra 1856 yılında imzalanan *Paris Antlaşması*'nda, 1841 tarihli *Londra Sözleşmesi*'nin kapalılık rejimi teyit edilmiş, Karadeniz tarafsızlaştırılmış ve askersizleştirilmiştir. Ancak, 1871'de imzalanan *Londra Antlaşması* ile Rusya tekrar Karadeniz'de savaş filosu bulundurma yetkisini elde etmiş, Boğazların savaş gemilerine kapalılığı kaidesi teyit edilmiş, bununla birlikte Osmanlı

olan bu Sözleşme ile Boğazlar Osmanlı Devleti'nin takdir ve yetkilerine bağlı olmaktan çıkarılarak, uluslararası yükümlülüklerle bağlanmıştır.

I. Dünya Savaşı<sup>68</sup> sürecinde, Türk Boğazları'nda uygulanacak geçiş rejiminin önemi çok çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmıştır<sup>69</sup>. Bu kapsamda,

Devleti'nin yabancı savaş gemilerine izin verme yetkisi genişletilmiştir. **Toluner, op. cit.**, s. 160-161.

<sup>67</sup> İhlallerden en önemlisi Ağustos 1914'te Goeben ve Breslau adlı iki Alman savaş gemisinin Boğazlar'dan geçip Karadeniz'e çıkması ve Ekim ayında bazı Rusya limanlarını bombalaması idi. Bilindiği gibi Osmanlı Devleti bu olayın sonunda I. Dünya Savaşı'na girmişti. İtilaf Devletleri'nin İstanbul'u işgalinin ardında yatan en önemli sebep de, Boğazlar'ın Rusya'nın kontrolüne girmesini engellemektir.

<sup>68</sup> İngiltere Başbakanı *Lloyd George*'a göre, I. Dünya Savaşı'nın gerçek sebebi, Rusya'nın Boğazları ele geçirme arzusu ve mücadelesidir. **Yel, op. cit.**, s. 9. Rusya, 4 Mart 1925'de bu emellerinden Müttetikleri resmen haberdar etmiştir. İngiltere, Fransa ve İtalya, Rus taleplerini, parçalanması düşünülen Osmanlı İmparatorluğu'ndan kendilerine düşecek hisseler yanında, kabul ettiklerini bildirmişlerdir. Fakat Rus Çarlığı 1917'de yıkılıp, Bolşevik Hükmeti ile Almanya arasında 15 Aralık 1917'de *Brest-Litovsk Andlaşması* imzalanması üzerine, Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasından faydalanacaklar arasından çıkarılmıştır. *Seha L. Meray, Devletler Hukukuna Giriş*, AÜSBF Yayınları, 1968, Cilt I, s. 432-433.

<sup>69</sup> Rusya'nın daha savaşın başında Boğazlar'ın kontrolünü ele geçirmeye yönelik girişimleri neticesinde, İtilaf Devletleri arasında, Osmanlı Devleti'ne ait toprakların paylaşımını öngören "gizli andlaşmalar" yapılmış olup, Boğazlar bölgesinin taksimi oldukça tartışmalara sebep olmuştur. Bu çerçevede; 10 Nisan 1915 tarihinde İngiltere ve Fransa arasında imzalanan *İstanbul Antlaşması* ile Boğazlar Ruslara verilmiş; 26 Nisan 1915 tarihinde İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya arasında imzalanan *Londra Antlaşması* ile Menteşe Adaları, Antalya ve çevresi İtalya'ya bırakılmış; 1-6 Mayıs 1916 tarihinde İngiltere ve Fransa kendi aralarında imzaladıkları *Sykes-Picot Antlaşması* ile Kayseri, Elazığ, Çukurova, Suriye ve Musul Fransa'ya, Hayfa ve Akka limanları, Irak ve Yemen ile Fransız bölgesinin gününde kalan yerler İngiltere'ye bırakılmış; 19 Nisan 1917 tarihinde İngiltere, Fransa ve Rusya'nın aralarında imzaladığı *Saint Jean de Maurienne Anlaşması* ile Antalya, Konya, Aydın ve İzmir İtalya'ya verilmiştir. Durmuş **Yalçın** ve et al., **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. I, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2012, s. 94-96. Savaş süresince bu andlaşmalara büyük ölçüde riayet edilmesine rağmen Rusya'nın planları gerçekleşmemiştir. Çünkü, Bolşevik İhtilali'ni müteakip Lenin, gizli andlaşmaları açıklayarak, Çarlık Rusya dönemindeki Boğazlar ve İstanbul üzerindeki iddialarından vazgeçtiğini ilan etmiştir. **Yel, op. cit.**, s. 10.

savaşın bitiminde ABD ve İngiltere, Türk Boğazları'nın bütünüyle uluslararası bir rejim altına konulması ve tüm yabancı devletlerin gemilerine açık tutulması yönündeki isteklerini açıklamış ve bu aşamayı izleyen gelişmeler söz konusu istekler çerçevesinde şekillenmiştir<sup>70</sup>. İttifak Devletlerinin I. Dünya Savaşı'nı kaybetmesi üzerine, Osmanlı İmparatorluğu ve İtilaf Devletleri arasında 30 Ekim 1918 tarihinde yapılan Mondros Ateşkes Andlaşması'nın 1'inci maddesiyle, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'nın yabancı devlet gemilerine açılması ve Boğazlar'ın İtilaf Devletlerinin hâkimiyetine girmesi öngörülmüştür<sup>71</sup>.

Son Osmanlı Meclis-i Mebusan'da kabul edilen Misak-ı Milli'de de Boğazlar'a ilişkin hükümler vardı<sup>72</sup>. Bu belgenin 4'üncü maddesi şöyledir:

“İslam Halifeliğinin ve Yüce Saltanatın merkezi ve Osmanlı hükümetinin başkenti olan İstanbul kenti ile Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlikeden uzak tutulmalıdır. Bu esas saklı kalmak kaydıyla, Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaret ve ulaşımına açılması konusunda bizimle birlikte öteki tüm devletlerin oybirliğiyle verecekleri karar geçerli olacaktır<sup>73</sup>.”

<sup>70</sup> Osman Olcay, *Sevres Andlaşmasına Doğru (Çeşitli Konferans ve Toplantıların Tutanakları ve Bunlara İlişkin Belgeler)*, AÜSBF Yayınları No: 455, Ankara 1981, s. xv-xxvi.

<sup>71</sup> Seha L. Meray - Osman Olcay (çev.), *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Anlaşması, İlgili Belgeler)*, Ankara 1977, s. 1.

<sup>72</sup> Esasları, *Amasya Tamimimi, Erzurum ve Sivas Kongreleri* kararları ve milli hareket içinde yapılmış tartışmaların bir muhassalası, bir bileşkesi olan *Misak-ı Milli*, Meclis-i Mebusan'da tartışılıp 28 Ocak 1920'de kabul edilmiş, fakat açıklaması 17 Şubat 1920'de yapılmıştır. Fahir Armaoğlu, “Tarihi Perspektif İçinde Misak-ı Milli'nin Değerlendirilmesi”, *Misak-ı Milli ve Türk Dış Politikasında Musul, Kerkük ve Erbil Meselesi Sempozyumu Bildirileri (28 Ocak 2007)*, B. 2, AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2012, s. 11-12.

<sup>73</sup> Baskın Oran, “Dönemin Bilançosu”, *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, Baskın Oran (ed.), C. I, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s. 105.

### **bb. Sevr Andlaşması**

10 Ağustos 1920 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ve İtilaf Devletleri arasında yapılan fakat onaylanmadığı için hiçbir zaman yürürlüğe girmeyen Sevr Andlaşması'nda<sup>74</sup> da Boğazlar rejimine ilişkin ayrıntılı düzenlemelere yer verilmiştir (md. 37-61)<sup>75</sup>. Sevr Adlaşması'yla, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nin gerek barış gerek savaş zamanında tüm devletlerin ticaret ve savaş gemileriyle sivil ve askeri uçaklarına açık tutulması öngörülmüş (md. 37); ayrıca, Milletler Cemiyeti Meclisi'nin barışın korunmasına yönelik kararlarının uygulanabilmesi için başvurulacak önlemler saklı kalmak üzere, Boğazlar bölgesinde herhangi bir şekilde kuvvet kullanılmasını gerektirecek her türlü faaliyetten kaçınma yükümlülüğü getirilmiştir (md. 37). Sevr Andlaşması'nın bu çerçevede kurmak istediği Boğazlar rejiminin uygulamaya aktarılması ve denetimi amacıyla oldukça geniş yetkilere sahip bir *Boğazlar Komisyonu*'nun kurulması da öngörülmüştür (md. 43-61). Sevr Andlaşması, Çanakkale Boğazı'nın Avrupa sahilini Yunanistan'a vermekte olduğu için, Yunan ve Osmanlı hükümetleri, Boğazlar üzerinde denetim yetkilerini bu komisyona devretmekteydi (md. 38). Andlaşma'nın ilgili hükmüne göre Türkiye, ancak, Milletler

<sup>74</sup> “Müttefik ve Ortak Devletlerle Türkiye Arasında 10 Ağustos 1920’de Sevr’de İmzalanan Barış Andlaşması” adını taşıyan belge 433 maddelik uzun bir andlaşmadır. Andlaşmanın metni için bkz. **Meray-Olcay** (çev.), **Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Anlaşması, İlgili Belgeler)**, **op. cit.**, s. 43-179.

<sup>75</sup> Türk Milleti'nin yaşamsal bütün kaynaklarının ve haklarının yok edildiği, bir çeşit Türk Milleti'nin idam fermanı olan böylesi bir andlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için ilgili devletlerin meclisinde onaylanması gerekmektedir. Bu çerçevede, söz konusu andlaşma 19-26 Nisan 1920 tarihlerinde düzenlenen *San Remo Konferansı*'nda hazırlanmış ve büyük bir baskı altında Osmanlı Devleti'ne 11 Mayıs 1920 tarihinde sunulmuş ve bir ay içinde görüşü üstlenmiştir. Osmanlı Devletinin parçalanması anlamına gelen bu metine ilişkin bazı değişiklikler öngören görüş Konferansa sunulmuş, ancak İtilaf Devletleri bu istekleri 17 Temmuz 1920’de *Spa Konferansı*'nda reddetmiştir. Buna karşın, yok olmaksızın, zayıf da olsa ayakta kalmayı tercih eden Osmanlı Devleti 10 Ağustos 1920’de andlaşmayı imzalamıştır. Yaşar **Akbıyık**, “Türk’ü İmha Planı”, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. I, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2012, s. 208-209.

Cemiyeti'ne üye olduktan sonra bu Komisyona girebilecekti (md. 40)<sup>76</sup>. Komisyon yetkilerini tamamen bağımsız kullanacak ve kendine özgü bir *sancağı* ve bir *bütçesi* ile *teşkilatı* olacaktı (md. 42)<sup>77</sup>. Bu Andlaşma ile ayrıca Boğazlar'daki seyrüsefer özgürlüğünün temini için “silahsızlandırılmış bir boğazlar bölgesi” kurulmaktaydı (md. 178-179). Bu bölgede egemenlik kağıt üzerinde Yunanistan ve Osmanlı'ya aitti ama bölge askeri amaçlarla yalnızca İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından kullanılabilirdi. Böylece, İstanbul'u da içine alan bu Boğazlar bölgesi fiilen bir İngiliz, Fransız ve İtalyan işgal bölgesi olmaktadır<sup>78</sup>.

### 3. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi

Sevr Andlaşması'nın uygulama imkânı bulamaması ve ölü doğmuş bir andlaşma olarak tarihe geçmesinden sonra Cumhuriyet döneminde Boğazlar'dan geçiş rejimi zaman içinde birbirini takip eden iki farklı Sözleşme ile oluşturulmuştur. Bu kapsamda, Boğazlar'ın statüsü önce, Türkiye Cumhuriyeti'nin tapu senedi olan 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşması'nın eki ve onun ayrılmaz bir parçası olan *Lozan Boğazlar Sözleşmesi*; daha sonra, 1936 tarihli *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* ile belirlenmiştir.

#### a. Lozan Boğazlar Sözleşmesi Dönemi

Türk Boğazları'nda barış düzenine 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşması'yla geçilmiştir<sup>79</sup>. Andlaşma'nın Boğazlar'dan geçiş

<sup>76</sup> Md. 40'a göre bu Komisyon üyeleri, ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Rusya, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan tarafından tayin edilecektir.

<sup>77</sup> **Erim, op. cit.**, s. 544-551.

<sup>78</sup> **Oran, op. cit.**, s. 129.

<sup>79</sup> Türkiye ile I. Dünya Savaşı galipleri arasında 21 Kasım 1922'den 24 Temmuz 1923'e kadar süren Lozan Barış Konferansı İsviçre'nin Lozan şehrinde toplanmıştır. Barış Andlaşması Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan ve Romanya temsilcileri tarafından imzalanmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesine bu devletlerden başka, Rusya, Bulgaristan ve Yugoslavya da katılmıştır. **Meray, op. cit.**, s. 434-435.

rejimine ilişkin temel hükmünü düzenleyen 23'üncü maddesine göre, âkit taraflar, aynı gün imzalanan ve Andlaşma'ya ekli olup Andlaşma'yla aynı hukuki değeri haiz olacağı belirtilen “Boğazlar’ın Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename”<sup>80</sup> ile Boğazlar’dan, barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesi kabul edilmiştir<sup>81</sup>. Böylece, Boğazlar’ın, 1841’den beri devam eden uluslararası statüsünü ve rejimini devam ettirmesi kararlaştırılmıştır.

Milli Mücadele’nin safhaları ve onunla elde edilen dış politikaya ilişkin sonuç, yani *Lozan Barış Andlaşması* ile eki olan *Lozan Boğazlar Sözleşmesi* ve sonrasında akdedilen *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* incelenirken işe nereden başlanıldığı hiçbir zaman gözden kaçırılmamalıdır. Bu mücadele yapılmıyaydı veya başarı ile sonuçlanıyaydı Türk Milleti’nin ne duruma düşeceği ve Sevr Andlaşması’yla nasıl imha edileceği daima hatırdta tutulmalıdır<sup>82</sup>.

Türk devlet geleneğinde Boğazlar üzerindeki siyaset, devletin güç kaybettiği ve sınırlarının artık diğer devletler tarafından hedef haline getirildiği zamandan itibaren değişmiş, zamana ve koşullara göre Boğazlar siyasi hesaplaşmaların yapıldığı platformda inisiyatifi ele geçirmek ya da kaybetmemek adına çok önemli bir koz olarak Türk diplomatlar tarafından ustalıkla kullanılmıştır. Boğazlar adeta surları üç kıtada muhteşem bir coğrafya üzerine yayılan bir kalenin ana giriş kapısı gibidir. Bu gücün kaybının telafisinin mümkün olamayacağını bilen delegeler Lozan’da, dönemin başat güçleri olan Rusya ve İngiltere arasında siyasi kontrol ve inisiyatifi ellerinden bırakmamış, aynı zamanda denge unsuruna oldukça dikkat ederek, diğer devletlerin siyasi zaafalarını başarıyla kendi lehlerinde kullanmışlardır. Lozan Konferansı Türkler ile Batı medeniyeti arasında zamanımıza kadar süregelen kimi zaman cephelede zaman zaman ise

<sup>80</sup> Bundan sonra “Lozan Boğazlar Sözleşmesi” olarak anılacaktır.

<sup>81</sup> Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin Türkçe metni için bkz., Seha L. Meray (çev.), **Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler**, AÜSBF Yayınları No: 348, Takım II, C. 2, 1973, s. 54-64.

<sup>82</sup> Yusuf Hikmet Bayur, **Türkiye Devletinin Dış Siyaseti**, İÜ Yayınları: 59, İstanbul 1942, s. 62.

diplomasi sahasında yaşanan savaşın ve *Şark Meselesi*'nin en önemli ve kritik raundu gibidir. Öyle ki, artık Batılı devletler karşısında, yıkılan ve sınırları çok önceden medeniyetler arasında paylaşılan bir Osmanlı Devleti'nin mirasçısı ve rüşünü ispata hazır millî bir Türk Devleti vardır. Bu devletin masa başındaki siyasi manevrasının Batılı devletler karşısında hem realist hem de idealist olması gerekiyordu. Duruma gayet vakıf olan Mustafa Kemal, askeri sahada ispat ettiği kabiliyetini siyasete taşıyabilmiş, Lozan görüşmelerine giden, başta İsmet Paşa olmak üzere tüm delegelere Türk tarafının dokunulmazlarını beyan etmiş ve konferans boyunca bu ilkeler doğrultusunda tutum sergilenmiştir<sup>83</sup>.

Atatürk Nutku'nda, Lozan'ı, sulh masasında söz konusu olan meseleler üç dört senelik yeni bir devreye münhasır kalmayan asırlık hesapların görüldüğü bir hesaplaşma olarak değerlendirmiştir<sup>84</sup>. Bu kadar eski, bu kadar karışık hesapların içinden çıkmanın elbette o kadar basit ve kolay olamayacağını gayet iyi bilen Atatürk, Boğazlar konusunda *Misak-ı Milli* prensiplerinden asla taviz verilmemesi yönünde bir tutum sergilemiştir.

İşte, Türkiye adına görüşmelere katılan İsmet Paşa başkanlığındaki Türk Heyetinin görev talimatı böyle belirlenmişti. 20 Kasım 1922 Salı günü İsviçre'nin Lozan şehrinde başlayan ve çok çetin geçen görüşmelerde Boğazlar konusundaki tartışmalar üç farklı tez çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

Bunlardan biri, *İngiliz tezi* olup, bu teze göre, Karadeniz uluslararası bir denizdi ve bu nedenle Boğazlar barış ve savaş zamanında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine daima açık olmalıydı, Boğazlar ve kıyılar askersiz hale getirilmeli ve Boğazlar'dan serbest geçişi sağlamak ve güvence altına almak için bir Uluslararası Komisyon kurulmalıydı. Ayrıca Türkiye'nin Boğazlar'daki güvenliği ve egemenlik hakları özel bir güvence sistemiyle sağlanmalıydı<sup>85</sup>. Özellikle, Sovyet Rusya'nın Karadeniz'de gözal-

<sup>83</sup> Şarika **Gedikli Berber**, "Lozan Antlaşması Perspektifinden Türk Boğazları Meselesine Bakış", **Kastamonu Eğitim Dergisi**, C. 14, No: 2, Ekim 2006, s. 627. ([http://www.kefdergi.com/pdf/14\\_2/617-628.pdf](http://www.kefdergi.com/pdf/14_2/617-628.pdf)) (et: 15.12.2013)

<sup>84</sup> **Nutuk**, **op. cit.**, s.681.

<sup>85</sup> Seha L. **Meray** (çev.), **op. cit.**, Takım I, C. 1, K. 1, s. 144-146.

tında bulundurulma zorunluluğu hissedilmesinden dolayı bu tez öne sürülmekte idi<sup>86</sup>.

İkinci tez, henüz yeni rejime geçmiş olan *Sovyetler Birliği'nin tezi* olup, bu teze göre; Boğazlar'ın, savaş gemilerine ve savaş uçaklarına kapalı tutulması<sup>87</sup> ile bu bölgenin tam bir Türk egemenliği altında kalması gerektiği savunulmakta, Karadeniz uluslararası bir deniz değil, sahildar devletler-arasında bir iç deniz olarak görülmekte idi<sup>88</sup>.

Üçüncü tez ise *Türk tezi* olup, bu teze göre, savaş gemileri ve gemilerin sınıfları açısından bazı sınırlamalar öngörülmekle birlikte, esasen Boğazlar'da geçiş serbestliği kabul edilmeli idi. Boğazlar'dan geçiş, İstanbul'un ve Marmara Denizi'nin güvenliğine zarar vermemeliydi.<sup>89</sup> Kısaca belirtmek gerekirse, Türkiye, sınırlı serbest geçiş ilkesini kabul etmekteydi. Türkiye'nin bu tezleri, Atatürk ve ulusal mücadele arkadaşlarınca *Heyeti Temsiliye* döneminde, “denizlerin serbestliği” ilkesi ile ABD Başkanı Wilson'un I. Dünya Savaşı sonrasında kurulacak yeni düzene ilişkin görüşleri<sup>90</sup> çerçevesinde şekillenen uluslararası boğazların genel kabul edilen

<sup>86</sup> İngiltere, daha önceki dönemlerde hep güçlü Çarlık Rusya'sına karşı Boğazlar'ın kapalılığını savunmuş, Lozan'da denizde nisbeten zayıf olan yeni Sovyet rejimine karşı, Boğazlar'ın serbestliğini sağlamaya çalışmıştır. Ömer **Kürkçüoğlu**, **Türk-İngiliz İlişkileri**, AÜSBF Yayınları, Ankara 1978, s. 265.

<sup>87</sup> Sovyet Rusya denizde son derece zayıf olduğundan, Çarlık dönemindeki politikasından farklı olarak, Karadeniz'in diğer devletlerin donanmalarına kapalı olmasını istemiştir. Eğer Karadeniz diğer devletlerin donanmalarına kapalı olursa serbest geçiş hakkından vazgeçmeye hazırdı. P. Philip **Graves**, **İngilizler ve Türkler, Osmanlı'dan Günümüze Türk-İngiliz İlişkileri (1789-1939)**, Yılmaz **Tezkan** (çev.), 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara 1999, s. 143.

<sup>88</sup> **Meray** (çev.), **op. cit.**, Takım I, C. 1, K. 1, s. 131-132. Ayrıca bkz., **Meray**, **Devletler Hukukuna Giriş**, **op. cit.**, s. 435-436. Lozan görüşmelerinde Sovyet temsilcisi Çiçerin, Boğazlardan savaş gemilerinin geçişinin yasaklanması konusunda Türkiye ile görüş birliğinde olduklarını kanıtlamak için, Misak-ı Milli'nin 4'üncü maddesini okumuş, ama Lord Curzon tarafından kraldan çok kralcı olmakla suçlanmıştır. Erel Tellal, “Sovyetlerle İlişkiler”, Baskın Oran (ed.), **op. cit.**, s. 176.

<sup>89</sup> **Meray** (çev.), **op. cit.**, Takım I, C. 1, K. 1, s. 163-164.

<sup>90</sup> Wilson 8 Ocak 1918 tarihinde Amerikan Kongresi'nde yaptığı konuşmada yer alan “14 ilke” içinde Türk Boğazları'nın serbestliği açıkça öngörülmektedir. Bu ilkelerin



rejimine paralel olarak, fakat ulusal güvenliği ve egemenliği de sağlayacak nitelikte bir rejim olarak belirlenmişti. Esasen bu tez, Türk Boğazları'nın geçiş rejimini öteki devletlerle birlikte verilecek karar ile belirlemeyi kabul eden *Misak-ı Milli*'nin 4'üncü maddesi ile de uyumluydu<sup>91</sup>.

Yapılan görüşmeler sonunda, Lozan Boğazlar Sözleşmesi 24 Temmuz 1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Romanya, Rusya, Yunanistan ve Sırp-Sloven (Yugoslavya) Devleti arasında imzalanmıştır<sup>92</sup>. Anılan Sözleşme ile Boğazlar bölgesinde, *barış zamanında*, ticaret gemisi ve uçaklar için geçiş serbestliği ilkesi kabul edilirken (md. 1 ve 2, Ek /1), Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri tonajına sınır konmuş (md. 2, Ek /2); *savaş zamanında* ise, ticaret gemisi ve uçaklar ile İngiltere'nin ısrarlı tutumu nedeniyle tonajına bakılmaksızın savaş gemilerine geçiş hakkı sağlanmıştır (md. 1 ve 2). Bu geçiş güvenliğinin sağlanması için Boğazlar'ın her iki kıyısı 20 km uzaklıktan geçen çizgiye kadar ve Marmara Denizi'ndeki adalar ile Çanakkale Boğazı'na ulaşan deniz yollarını kontrol eden ve Boğazönü Adaları<sup>93</sup> olarak adlandırılan Semadirek, Limni, İmroz (Gökçeada) ve Tavşan Adaları askersiz hale getirilmiş, bu bölgelerde tahkimat yapmak ve asker bulundurmamak yasaklanmıştır (md. 4)<sup>94</sup>. Buna karşılık, bu bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına konulmuştur (md. 18). Ayrıca, bu statünün yürütülmesinin kontrolü için, bir Türk temsilci başkanlığında, sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir "*Boğazlar*

---

12'incisi Türkiye'nin egemenliğini kabul ettikten sonra, Boğazlara ilişkin olarak aynen şöyle kaleme alınmıştır: "Çanakkale Boğazı sürekli olarak açık tutulacak ve uluslararası güvenceler altında tüm ulusların gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit oluşturulacaktır". **Pazarıcı**, "Boğazlar Rejimine ...", **op. cit.**, s. 853.

<sup>91</sup> **Pazarıcı**, "Boğazlar Rejimine ...", **op. cit.**, s. 854. Ayrıca bkz, **supra**, s. 14.

<sup>92</sup> Lozan Barış Andlaşması'na taraf olmamakla birlikte Karadeniz'e kıyıdaş devlet olmaları nedeniyle Rusya ve Bulgaristan da görüşmeye katılmışlar ve andlaşmayı imzalamışlardır. Ayrıca belirtilmesi gerekir ki bu Sözleşme diğer devletlerin katılımına açık bir sözleşmeydi (md. 19).

<sup>93</sup> İdris **Bostan** ve Ali **Kurumahmut**, **Haritalar ve Coğrafya Eserlerine Göre Ege Denizi ve Ege Adaları**, Ankara 2003, s. 2.

<sup>94</sup> Bölgenin sınırları ekli haritada gösterilmektedir.

*Komisyonu*” kurulmuştur (md. 10). Sovyetler Birliği, Boğazlar rejiminin Karadeniz ülkeleri tarafından belirlenmesini savunduğundan<sup>95</sup>, konferans esnasında imzaladığı Lozan Sözleşmesi’ni daha sonra onaylamamıştır. Bunun sonucu olarak da, Boğazlar Komisyonu’nda temsilci de bulundurmamıştır.<sup>96</sup> Bu durum, zamanla Sovyetler Birliği’nin andlaşmanın değiştirilmesini isteyeceğinin de bir göstergesiydi.

Konferansta Türkiye’nin öncelikli hedefi, İstanbul’u ve Boğazlar bölgesini yabancı işgal kuvvetlerinden kurtarmaktı. Lozan’da bu sonuç sağlandı. Ancak, Boğazlar Sözleşmesi’nin rahatsız edici iki olumsuz yönü vardı: Birinci olumsuz yönü, Boğazlar’ın *askerden arındırılıyor* olmasıydı. İkinci olumsuz yönü ise, Boğazlar’dan geçecek savaş gemilerinin ve uçakların denetimini yapacak *Boğazlar Komisyonu* kurulmasıydı.

Türkiye’nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde egemenliğini kısıtlayan bu hükümleri istemeyerek de olsa kabul etmesinin nedeni, Konferansı bir an önce barışla sonuçlandırma isteğinin yanı sıra Milletler Cemiyeti çerçevesinde oluşturulan kolektif güvenlik sisteminin<sup>97</sup> işleyeceğine ve uluslararası düzeyde silahsızlanmanın<sup>98</sup> gerçekleşeceğine inanmış olmasıydı<sup>99</sup>. Nitekim

<sup>95</sup> Moskova, Boğazlar’ın savaş gemilerine kapalı olmasında ve Türkiye’nin denetiminde ısrar ederken, bir an önce barış andlaşması imzalamayı isteyen ve bu nedenle de bazı ödünler veren Türkiye’yi samimi olmamakla suçlamıştır. Bunun üzerine İsmet Paşa, barış görüşmeleri tikanır ve çatışma başlarsa Sovyetler’in yardıma hazır olup olmadığını Çiçerin’e sormuş, olumsuz cevap almasının ardından, görüşmelerin bu sorun nedeniyle tıkanmasını göze alamayacağını bildirmiştir. **Tellal, op. cit.**, s. 176.

<sup>96</sup> Sovyetler Birliği, Sözleşme’nin hükümlerini beğenmediğinden, Sözleşme’yi istemeyerek imzalamıştı. Ancak 1917 Devrimi sonunda tanınması konusu önem arz ettiği için Konferansta da fazla güçlük çıkarmaktan kaçınmıştı. **İnan, op. cit.**, s. 30-31.

<sup>97</sup> Milletler Cemiyeti Misakının 11’inci maddesine göre, Cemiyet üyelerinin herhangi birisini derhal etkilesin etkilemesin herhangi bir savaş veya savaş tehdidi bundan böyle Cemiyeti ilgilendiren bir savaştır ve Cemiyet, uluslararası barışı korumak için etkili olabilecek herhangi bir tedbiri alacaktır. **Gündüz, op. cit.**, s. 73.

<sup>98</sup> Milletler Cemiyeti Misakının 8’inci maddesine göre, bu örgüte üye devletler, uluslararası barışın sürdürülebilmesi amacıyla ulusal silah güçlerini, ulusal güvenlikleri için zorunlu olan ve uluslararası ortak zorlama önlemlerinin kendilerine yüklediği yükümlülükleri yerine getirebilmek için yeterli olan düzeye indirmekle

savaş tehdidi sonucu Boğazlar'dan geçiş serbestisine ve silahsızlandırılan Boğazlar bölgesinin güvenliğinin tehlikeye düşme olasılığına karşı Sözleşme'ye güvence hükümleri konulmuştu (md. 18). Bu kapsamda, Boğazlar konusu Lozan Andlaşması'nın imzalanmasından sonra da Türk dış politikasının gündeminden düşmemiş, tam tersine önem kazanmıştır. Atatürk'ün Montrö Boğazlar Sözleşmesi gündemini 1936 yılına hâkim kılması, bunun basit bir plan olmasından öte, bu meselenin halli için iç ve dış siyasi zeminde koşulların Boğazlar sorununun çözümlenebilmesi adına en iyi olduğu anı bilmesinden kaynaklanmaktadır<sup>100</sup>. Esasında Lozan Barış Andlaşması ve onun ayrılmaz parçası olan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin önemi de buradadır. Sözleşme'nin bu hükümleri gelecekte imzalanacak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne gidecek yolun zemini hazırlamış olmaktadır.

Bu bakımdan, Boğazlar üzerindeki Türk egemenliğini büyük ölçüde yok sayan Sevr'den günümüzdeki Montrö rejimine geçişin zeminini oluşturan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazlar'a ilişkin hükümlerinin Sevr Andlaşması'nın ilgili hükümleri ile karşılaştırılmasının yararlı olacağı düşünülmektedir.

	<b>Sevr Andlaşması</b>	<b>Lozan Barış Sözleşmesi</b>
<b>Genel Prensip</b>	Geçiş serbestliği (md. 37).	Geçiş serbestliği (Lozan Barış Andlaşması md. 23 ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi md. 1).
<b>Ticaret gemileri</b>	<b>Savaşta ve barışta</b> bayrak ayırımı yapmaksızın, bütün <i>ticaret gemilerine</i> açıktır (md. 37).	<b>Barışta</b> , bayrak ayırımı yapmaksızın, bütün ticaret gemilerine açıktır (md. 2). <b>Savaşta</b> , <i>Türkiye savaştan</i> ise, tarafsız gemiler ve uçaklar düşmana yardım etmemek kaydıyla Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdir (md.2).

yükümlüydüler. Her devletin sahip olacağı kuvvet miktarı Milletler Cemiyeti Meclisi tarafından belirlenecek ve devletlerin onayına sunulacaktı. *Ibid.*, s. 72.

<sup>99</sup> Kudret Özersay, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", Baskın Oran (ed.), **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, op. cit.**, s. 370.

<sup>100</sup> **Berber, op. cit.**, s. 627.

<b>Savaş gemileri</b>	<b>Savaşta</b> ve <b>barışta</b> bayrak ayırımı yapmaksızın, bütün <i>savaş gemilerine</i> açıktır (md. 37).	<b>Barışta</b> , bayrak ayırımı olmadan <i>geçiş serbestliği</i> var ama <i>tonaj sınırlaması</i> vardı [Karadeniz-dışı bir devlet, Karadeniz'in en güçlü devletinininkinden büyük kuvvet geçirememektedir. Bununla birlikte, devletler, her biri 10.000 tondan fazla olmayan üç gemiyi Karadeniz'e gönderebilecektir. (md.2/Ek 2.a)]. Türkiye ile barış halindeki devletlerin denizaltıları "Boğazlar'dan ancak saatihan geçebileceklerdir" (md.2/Ek 3.a). <b>Savaşta</b> , <i>Türkiye tarafsız</i> ise, barış zamanındaki gibi, sınırlama yok; <i>Türkiye savaştan</i> ise, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve uçakları, düşmana yardım etmemek kaydıyla, Boğazlar'dan serbestçe geçebilir. Türkiye düşman harp gemilerine hukuka uygun tedbirler alabilir (md 2/Ek 5.a).
<b>Egemenlik</b>	İstanbul'u Padişah'ın oturacağı başkent olarak Osmanlı'ya bırakmıştı. Bununla birlikte, md. 36'nın " ... <i>Müttefik Devletler, .... hükmü değiştirmek hakkını kesinlikle saklı tutarlar ve Türkiye ... alınacak bütün kararları kabul etmeyi şimdiden yükümlenir.</i> " şeklindeki hükmü ile istendiği anda işgal edilebilecekti. Yunanistan'a bırakılan İstanbul dışındaki Trakya bölgesi ile Marmara'nın güney kıyısı üzerinde egemenlik kağıt üzerinde Yunanistan ve Osmanlı'ya aitti ama bölge askeri amaçlarla yalnızca İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından kullanılabilirdi. Böylece, İstanbul'u da içine alan bu Boğazlar Bölgesi fiilen bir İngiliz, Fransız, İtalyan işgal bölgesi olmaktadır (md.178).	Bölge yabancı askerlerden arındırılıyor. Bununla birlikte, Boğazlar Bölgesinin silahsızlandırılması, Türkiye'nin egemenlik haklarında bir kısıtlama oluşturuyordu (md. 4). Diğer taraftan, Sözleşme'nin Boğazlar'a ilişkin bir kısım yetkileri de âkit devletlerin temsilcilerinden oluşan Boğazlar Komisyonuna devretmesi Türkiye'nin egemenlik hakkına getirilen bir sınırlamadır (md. 10-18).

<b>Askersizleştirme</b>	Boğazlar'ın iki yakasında askersiz bölge ihdas edilmekteydi (md. 178-179)	Boğazlar'ın iki yakasında sınırları daraltılmış (15 km'lik) askersiz bölge ihdas ediliyor (md. 4). Bununla birlikte, Türkiye İstanbul ve civarında 12.000 kişilik bir askeri kuvvet ve bir tersane ile deniz üssü bulundurulabilecektir (md. 8). Bu bölgenin güvenliği tehlikeye düşerse, Sözleşme'nin tarafları ve her halde Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya tarafından MC'nin kararlaştıracağı bütün önlemlerin alınması garantisi verilmiştir (md. 18).
<b>Komisyon</b>	Boğazlar'dan geçişi düzenleme ve bu düzeni uygulama yetkisi de Türkiye'nin doğrudan üye olamadığı bir uluslararası Komisyona bırakılmıştır (md. 38). Komisyonun denetleme yetkisi Boğazlar'ın kıyı bölgesinde de geçerli olacaktır (md. 39). Türkiye MC'ne üye olduktan sonra bu Komisyona girebilecektir. Komisyonda bulunan Müttefik devletler temsilcilerinin her birinin ikişer oy hakkı olmasına rağmen Türkiye'nin bir oy hakkı olacaktır (md. 40). Komisyon üyelerinin diplomatik ayrıcalıklardan ve dokunulmazlıklardan yararlanma hakkı vardır (md. 41). Komisyon, "özel bir bayrağı, bütçesi ve kendine özgü bir örgütü"yle "yerel hükümetten bağımsız" bir varlık, yani "devlet içinde devlet" olacaktır (md. 42).	Türk temsilcinin başkanlığında bir Komisyon kurulmaktadır (md. 10). Sevr Andlaşması'na göre yetkileri çok sınırlı olan ve görevi Boğazlar'ın suları üzerinde haber alma ve istatistikî bilgileri toplamak (md. 14) olan Komisyonunun Sevr Andlaşması'ndaki bölgeyi denetleme yetkisi Türkiye'de kalmıştır. Sevr'de öngörülen "özerk" Komisyon burada kalmıştır.

**Tablo: Türk Boğazları Konusunda Sevr Andlaşması ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin İlgili Hükümlerinin Karşılaştırılması**

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümleri incelendiğinde, o dönemin koşulları içerisinde belirlenen Türk isteklerinin genellikle benimsendiği

görülmektedir. Lozan Barış Andlaşması'nın TBMM'de onaylanması sırasında İsmet Paşa, yaptığı konuşmada, Boğazlar'ın serbestliği konusunda İngiliz tezine yakın Sözleşme hükmünün düşünülmemekle yapılmış bir fedakârlık olmadığını belirtmiştir<sup>101</sup>. Konferanstaki Türk tezinin bir dayanağı da, Türkiye'yi yalnız Rusya'ya mahkum etmek yerine, karada güçlü Rusya ile denizde güçlü İngiltere'nin her ikisi ile de iyi ilişkiler kurulması yönündeki politikalarıdır<sup>102</sup>.

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Andlaşması'yla Mustafa Kemal Paşa'nın dış politika ilkeleri, tümüyle olmasa bile büyük ölçüde gerçekleştirilmiştir. Boğazlar ile Trakya sınırında askerlikten arındırılmış bölgeler kurulması ve İstanbul'daki asker sayısının sınırlandırılması kaydı dışında, Türkiye toprakları, ülke ve askerlik sorunları yönünden bağımsızlığını elde etmiştir. Türkiye'nin Lozan Konferansı'na ne şartlarda gittiği ve kimlerin karşısında bağımsızlık savaşı verdiği ortadadır. Kaldı ki batılı müttefikler Boğazlar meselesini Şark Meselesinin bir uzantısı olarak görmüşler ve Lozan Andlaşması hükümlerinin kendileri için bir hezimet olduğunu itiraf etmişlerdir<sup>103</sup>.

### ***b. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Dönemi***

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin bir süresi yoktu. Bununla birlikte, bu Sözleşme'nin imzalandığı sıradaki siyasi koşullar 1930'lu yılların başından itibaren esaslı biçimde değişmiş ve I. Dünya Savaşı'ndan sonra kurulmak istenen *barış düzeni* kurulamamıştır. Bu çerçevede, Japonya'nın Mançurya'ya saldırısı, İtalya'nın Habeşistan'ı işgali ve Almanya'nın Ren bölgesini askerleştirme ve silahlandırma girişimi, uluslararası siyasi ortamı belirsizliğe sürüklemiş, Milletler Cemiyeti'nin kurmayı amaçladığı güvenlik sistemi işlevsiz hale gelmiştir<sup>104</sup>. İtalya'nın Ege Denizi'ndeki Menteşe

<sup>101</sup> Cemil **Bilsel**, **Lozan**, Ahmet İhsan Matbaası, Cilt II, 1933, s. 550.

<sup>102</sup> **Kürkçüoğlu**, **op. cit.**, s. 275.

<sup>103</sup> **Berber**, **op. cit.**, s. 625.

<sup>104</sup> Hem Milletler Cemiyeti Misakının 8'inci maddesi ile öngörülen *silahsızlanma* hem de 11'inci maddesi ile kurulmak istenen *kollektif güvenlik sistemi* beklenenleri vermekten uzak kalmıştı. **İnan**, **op. cit.**, s. 41.

Adaları'nda giriştiği yapılanma faaliyetleri, Akdeniz'in güvenliğini de tehdit etmeye başlamış ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18'inci maddesi ile Milletler Cemiyeti'nin gözetiminde çalıştırılması öngörülen *garanti sisteminin* işletilmesinin imkânsız hale geldiği ortaya çıkmıştır<sup>105</sup>. Bütün bu gelişmeler, esasen bazı yönleriyle Türkiye'yi tatmin etmeyen Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazlar bölgesinin güvenliğinin sağlanmasını sekteye uğrattığı yönündeki endişeleri daha da artırmıştır<sup>106</sup>. Bu nedenle Türkiye, bir taraftan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin gereklerini barışçıl bir şekilde yerine getirirken, diğer taraftan 1933 yılından itibaren Sözleşme'nin değiştirilmesine yönelik taleplerini, diplomatik geleneklere uygun bir şekilde dile getirmeye başlamıştır<sup>107</sup>. Bu kapsamda Türkiye, 1923 yılında Lozan Boğazlar Sözleşmesi yapılırken mevcut olan siyasi koşulların köklü bir şekilde değiştiğini, dolayısıyla boğazlar konusunda yeni bir konferans toplanmasının kaçınılmaz hale geldiğini ortaya koyan bir dizi diplomatik girişim başlatmıştır<sup>108</sup>. Türkiye'nin tüm bu diplomatik çabalarının dayanağının ilki, yukarıda zikredilen Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18'inci maddesi, ikincisi ise, uluslararası andlaşmalar hukukunun yerleşik bir kuralı olan "*rebus sic stantibus*" ilkesidir. Bu ilkeye göre, bir uluslararası andlaşmanın yapıldığı sırada mevcut olan ve andlaşmaya taraf olan devletlerin andlaşma yapma yönündeki iradeleri üzerinde belirleyici olan koşullar, andlaşma yapıldıktan sonra köklü biçimde değişmiş ise, andlaşmaya taraf olan devletlerin andlaş-

<sup>105</sup> Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990**, Cilt I, 7. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1992, s. 342-343.

<sup>106</sup> Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle kabul edilen Boğazlar'dan geçiş serbestliği ve Boğazlar bölgesinin gayri askeri hale getirilmesi, MC'nin teminatı altına alınmıştı. Fakat, özellikle 1933'den sonra, silahsızlanma ve müşterek güvenlik suya düşmüştür. Uluslararası taahhütler tek taraflı ilga edilmeye başlanmış, bu kapsamda, İtalya MC'nin diğer bir üyesi Habeşistan'a saldırmış, Lozan'da kurulan sistemin garantörlerinden Japonya MC'den ayrılmıştı. Meray, **Devletler Hukukuna Giriş**, **op. cit.**, s. 440.

<sup>107</sup> **Erkin**, **op. cit.**, s. 64-65.

<sup>108</sup> Türkiye ilk talebini 23 Mayıs 1933 Londra Silahsızlanma Konferansı sırasında gündeme getirmiştir. Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, **op. cit.**, s. 343; İnan, **op. cit.**, s. 42; Özersay, **op. cit.**, s. 58.

madan doğan yükümlülüklerini yerine getirmeme ve yeni bir andlaşma akdedilmesi için girişim başlatma konusunda hukuksal olanak vardır<sup>109</sup>.

Türkiye Boğazlar sorununun çözümü için müzakereden yana ve barışçıl bir tutum benimseyerek çeşitli platformlarda girişimlerde bulunmuş<sup>110</sup>, ama olumlu karşılanmamış; nihayetinde Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nda 1935 yılının Eylül ayında, İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi nedeniyle yapılan toplantı sırasında Boğazlar konusundaki talebini bir kez daha gündeme getirmiştir. Türkiye yeni bir konferans toplanmasına yönelik bu nihai diplomatik girişimini isabetli bir zamanlama ile 11 Nisan 1936 tarihinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan tüm devletlere birer nota göndererek sonuçlandırma yoluna gitmiştir. Bu nota aynı gün Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne ve onun aracılığıyla Cemiyet üyelerine de gönderilmiştir. Bu son girişim, başta İngiltere olmak üzere, Sovyetler Birliği, Fransa ve diğer devletler tarafından benimsenmiş ve 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montrö kentinde yeni bir konferans toplanmasına karar verilmiştir<sup>111</sup>. Yaklaşık bir ay süren ve çetin müzakerelere sahne olan Konferans sonunda, 20 Temmuz 1936 tarihinde *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* imzalanmıştır<sup>112</sup>. Toplam 29 maddelik ana metin, bu ana metne ilişkin 4 ek

<sup>109</sup> Andlaşmalar hukukuna ilişkin mevcut uluslararası hukuk kurallarını yazılı hale getiren ve bu konuda yeni ilkelere de yer veren 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 62'inci madde hükmü, '*rebus sic stantibus ilkesi*' ne ilişkindir. Sözleşme'nin Türkçe çevirisi için bkz. **Gündüz, op. cit.**, s. 181-205.

<sup>110</sup> Türkiye'nin bir sonraki girişimi, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin olağanüstü toplantısı sırasında gündeme gelmiştir. Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Aras 17 Nisan 1935 tarihli oturumda, Türk Boğazları'nın silahsızlandırılmış ve askerden arındırılmış olmasının, Türkiye'nin güvenliği ve savunmasını zayıflattığını ileri sürerek, Sözleşme'nin değiştirilmesi gereği üzerinde durmuştur. Söz konusu talep Sovyet delegesi tarafından desteklenirken, İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından benimsenmemiştir. Böylece, Almanya'nın silahlanması sorunu ile ilgili olan toplantıda, Türkiye'nin talebi ilgisiz görülmüş ve bir kez daha reddedilmiştir. Türkiye, Boğazlar konusundaki talebini 3 Mayıs 1935 tarihinde bu kez Balkan Antantı Konseyi'nin Bükreş Toplantısı'nda gündeme getirmiştir. Şule **Güneş**, "Türk Boğazları", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, 34 (Aralık), 2007, s. 228-229.

<sup>111</sup> **İnan, op. cit.**, s. 40-46.

<sup>112</sup> **Güneş, op. cit.**, s. 229.



ve bir de Protokol'den oluşan Montrö Boğazlar Sözleşmesi<sup>113</sup>, Konferansa katılan Bulgaristan, Büyük Britanya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından 20 Temmuz 1936 yılında imzalanmış, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>114</sup>. Boğazlar'ın Türkiye tarafından yeniden askerleştirilmesine ilişkin uygulama ise, Protokol'ün 1'inci madde hükmü gereği, ana Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden önce 15 Ağustos 1936 tarihinde başlamıştır<sup>115</sup>.

Sözleşme, Boğazlar bölgesinde Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere yapılmıştır. Boğazlar'dan geçişle ilgili özel bir rejim olan *Montrö rejimi* Türk Boğazları'nın esasen *milli boğaz* olma özelliğini muhafaza eden ve günümüzde uluslararası ulaştırmada kullanılan diğer boğazlardan geçiş rejimlerine kıyasla boğaz devletinin yetkilerini çok az kısıtlayan bir rejimdir. Bu rejimde boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkisi esas, yetki kısıtlamaları istisnadır<sup>116</sup>.

Sözleşme'nin iki önemli özelliği vardır. İlk olarak, Lozan'ın Türkiye hesabına açık bıraktığı bir boşluğu doldurması ve Türkiye Cumhuriyeti'ne büyük bir güvenlik getirmiş bulunmasıdır. İkinci olarak Sözleşme, uluslararası ilişkilerde siyasi andlaşmaların müzakere ve barışçı yollar ile günün

<sup>113</sup> Sözleşme'nin metni için bkz., **Meray-Olcay** (çev.), **Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar, Belgeler, op., cit.**, s. 461.

<sup>114</sup> Sözleşme, Lozan Barış Andlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş olup bu haktan yararlanan İtalya 2 Mayıs 1938'de Sözleşme'ye katılmıştır. Japonya ise, 8 Eylül 1951'de Sözleşme'yi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir. SSCB ile Yugoslavya'nın dağılması ve Rusya Federasyonu ile Ukrayna'nın âkit devlet statüsü kazanmasından sonra Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin bugünkü âkit devletleri; Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, İtalya, Fransa ve İngiltere'den oluşmaktadır. **Kurumahmut, op. cit.**, s. 137.

<sup>115</sup> **Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, op. cit.**, s. 350.

<sup>116</sup> Ferit Hakan **Baykal**, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, B. **Öztürk**, M. **Kadioğlu** ve H. **Öztürk** (ed.), TÜDAV Yayın no: 5, s. 30.

şartlarına daha uygun bir hüviyete sokulabileceğine, tarihte ender rastlanan bir örneği getirmiş olması bakımından dikkate şayandır<sup>117</sup>.

Sözleşme'nin amacı, “Boğazlar’dan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Andlaşması’nın 23’üncü maddesiyle tespit edilen prensibi<sup>118</sup>, Türkiye’nin ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek” olarak belirlenmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye’nin Boğazlar üzerindeki egemenliği ve kontrol yetkisi yeniden tesis edilmiştir. Bu kapsamda, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan *Boğazlar Komisyonu* kaldırılmış ve Komisyonun yetkileri Türk Hükümeti’ne aktarılmıştır (md. 24/1). Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile öngörülen bir başka önemli değişiklik, Boğazlar’ın yeniden askerleştirilmesi ve silahlandırılmasına yönelik düzenlemedir. Sözleşme’ye ek olarak yapılan Protokol’ün 1’inci maddesine göre Türkiye, anılan Sözleşme’nin giriş kesiminde tanımlanan Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir<sup>119</sup>.

<sup>117</sup> Kurumahmut, *op. cit.*, s. 59.

<sup>118</sup> Md. 23: “Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar Rejimine ilişkin bugün yapılmış Sözleşmede açıklandığı üzere, Çanakkale Boğazında, Marmara Denizinde ve Karadeniz Boğazında denizden ve havadan, gerek barış, gerek savaş zamanlarında özgürce geçiş ve gidiş - geliş ilkesini kabul ve açıklama konusunda anlaşmışlardır. Bu Sözleşme, buradaki Yüksek Bağıtlı Taraflar için, işbu Andlaşmada yazılmış olsa idi onun sahip olacağı güç ve değerini tıpkısına sahip olacaktır.” Meray (çev), *op. cit.*, Takım II, C. 2, s. 8.

<sup>119</sup> Yunanistan, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin askerleştirmeye ilgili düzenlemelerinin, sadece boğazları değil, Limni ve Semadirek gibi boğazönü adalarını da kapsadığını ileri sürmektedir. Yunanistan, Lozan Barış Konferansı sırasında iki ayrı konu olarak gündeme gelen adaların askersizleştirilmesi sorunu ile Türk Boğazları’nın askerden arındırılmış statülerini birbirine karıştırmaktadır. Her şeyden önce bu iki askersizleştirme statüsünün amaç ve işlevleri birbirinden tamamiyle farklıdır. Lozan Konferansı sırasında adaların askersizleştirilmesinin baslıca nedeni, Türkiye’nin güvenliğidir ve Türkiye Ege Denizi’ndeki adaların Yunanistan’a devredilmesini, askersizleştirme koşuluna bağlı olarak kabul etmiştir. Türk Boğazları’nın askersizleştirilmesinin esas gerekçesi ise, boğazlardan geçiş güvenliğinin sağlanmasıdır. Montreux Boğazlar Konferansı Ege Denizi’ndeki Yunan adalarının yeniden askerleştirilmesi konusunu görüşmek üzere değil, boğazlardaki ulaşım güven-

Sözleşme'de Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefain (ulaşım) serbestisi; *ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar* ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca *barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi* durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülme-yen ve Türkiye'ye *önleyici meşru müdafaa*<sup>120</sup> hakkına dayanarak tedbir alma imkanı veren yeni bir düzenleme olarak Sözleşme'de yer almıştır.

Yürürlük süresi 20 yıl olarak belirlenen Sözleşme'nin (md. 28/3), bu sürenin bitim tarihi olan 9 Kasım 1956'dan itibaren sona erdirilme sürecinin başlayabilmesi, âkit tarafların sözleşmeyi sona erdirmeye *ön bildirim*i beyanlarına tâbi tutulmuştur(md. 28/3). Bu süreç bugüne kadar başlatılmamıştır. Bununla beraber, Sözleşme'nin 1'inci maddesinde teyit edilen "geçiş ve ulaşım serbestisi" prensibinin sonsuz bir süresi olacağı belirtilmiştir (md. 28/2).

Sözleşme'de, *ticaret gemilerinin, barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında*, gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, hiçbir merasime tâbi olmadan Boğazlar'dan geçiş ve seyrüsefer tam özgürlüğünden yararlanmalarını öngörülmüştür (md.3 ve 4). Türkiye'nin kendisini *pek yakın bir savaş tehlikesi* tehdidi karşısında sayması durumunda da ticaret gemileri, Boğazlar'a gündüz girmeleri şartıyla, Boğazlar'dan geçiş ve seyrüsefer tam özgürlüğünden yararlanacaklardır (md. 6). Türkiye'nin *muharip olduğu savaş zamanında* ise, Türkiye ile savaş durumunda olmayan

---

liğini ve bunu sağlamakla yükümlü olan Türkiye'nin boğazlar bölgesindeki ülkesel egemenlik haklarını teminat altına almak üzere toplanmıştır. Bu bakımdan, Montrö Sözleşmesi ile Lozan Barış Andlaşması'nın adaların silahsızlandırılmasına ilişkin düzenlemeleri yürürlükten kalkmış değildir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz., Sevin Toluner, **Limni Adasının Hukukî Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu**, İstanbul 1987; Hüseyin Pazarıcı, **Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü**, Göz. Geç. 2. Baskı, Ankara 1992.

<sup>120</sup> Meşru müdafaa konusunda ayrıntılı bilgi için bkz., Sertaç Hami Başeren, **Uluslararası Hukukta Devletlerin Münferiden Kuvvet Kullanmalarının Sınırları**, Ankara 2003.

devlete ait ticaret gemileri Türkiye ile savaşta olan devlete (düşmana) hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla serbest geçiş hakkından yararlanacaktır (md. 5).

Sözleşme savaş gemilerine<sup>121</sup> *barış zamanında* Boğazlar'dan geçişi ile Karadeniz'de bulundurulabilmesi konusunda bu gemilerin cins ve tonaj bakımından bazı sınırlamalar getirmektedir. Boğazlar'dan geçişe ilişkin sınırlamalar kapsamında; Sözleşme'ye göre (md. 10), barış zamanında, hafif su üstü gemileri<sup>122</sup>, küçük savaş gemileri<sup>123</sup> ve yardımcı gemiler<sup>124</sup>; ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a Sözleşme'de öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bununla birlikte, anılan savaş gemilerinin Boğazlar'dan yapacakları bu geçiş için Türk Hükümeti'ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde<sup>125</sup> bulunulması (md. 13), Boğazlar'a gündüz girmeleri (md. 10,

<sup>121</sup> Sözleşmeye göre, savaş gemileri; savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler olmak üzere altı gruba ayrılmıştır. Sözleşme'nin savaş gemilerine ilişkin hükümleri; bu gemilerin tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama (standart su taşıyımı) ve gemilerin sınıfları ve niteliklerini havi II sayılı LAHİKA ile birlikte değerlendirilmelidir.

<sup>122</sup> Hafif su üstü gemileri sözleşmeye ek LAHİKA II'de şöyle tanımlanmıştır: Uçak gemileri, küçük savaş gemileri veya yardımcı gemiler sınıfı dışında kalan ve 100 tondan büyük 10.000 tondan daha hafif olan ve 203 mm. çapından büyük çaplı top taşıyan su üstü savaş gemileridir.

<sup>123</sup> Küçük savaş gemileri sözleşmeye ek LAHİKA II'de şöyle tanımlanmıştır: Yardımcı gemiler sınıfı dışında kalan ve 100 tondan büyük 2.000 tondan hafif olan ve 155 mm. çapından ufak çaplı topları bulunan, torpil atamayan ve 20 milden daha fazla sürat yapamayan su üstü savaş gemileridir.

<sup>124</sup> Yardımcı gemiler sözleşmeye ek LAHİKA II'de şöyle tanımlanmıştır: Donanmaya bağlı olup 100 tondan daha ağır olan, ancak, genel deniz kuvvetleri hizmetinde ve asker taşıma hizmetlerinde kullanılmayan, savaş gemisi olarak kullanılmak üzere yapılmamış olan ve 155 mm. çapından büyük çaplı top taşımayan, 76 mm.'den büyük çaplı 8'den fazla topu olmayan, torpil atmak amacıyla yapılmamış olan, zırhlı olmayan, 28 milden fazla sürat yapamayan, özel olarak uçakların inmesi veya kalkması için yapılmamış olan, su üstü gemileridir.

<sup>125</sup> Bu ön bildirim normal süresi sekiz gündür. Ancak, Karadeniz kıyıdaş olmayan devletler için bu sürenin on beş güne çıkarılması arzuya şayan sayılmaktadır.

13), geçiş esnasında taşımakta olabilecekleri “uçakları” hiçbir durumda kullanmamaları (md. 15), teknik nedeler dışında Boğazlar’da durmamaları ve öngörülen sürede geçişi tamamlamaları (md. 16) gerekmektedir. Ayrıca Boğazlar’dan geçecek savaş gemilerinin tonajları ve sayıları da sınırlanmıştır (md. 14). Buna göre, Boğazlar’dan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyecektir. Bu son kayıt ve sınırlama (gemilerin tonaj ve sınıfı ile ilgili olanları), Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerinin geçişinde uygulanmayacaktır. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattı harp gemilerini<sup>126</sup> Boğazlar’dan geçirebileceklerdir (md. 10, 11)<sup>127</sup>. Sözleşme’de *denizaltıların ve uçak gemilerinin*<sup>128</sup> Boğazlar’dan geçebilmeleri öngörülmüş değildir (md. 10/3, 11, 12, 14 ve Ek II par. B)<sup>129</sup>. Bununla birlikte, Karadeniz’e kıyıdaş devletler, dışarıda yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltıları ile bu deniz dışındaki tersanelerde onarılacak denizaltılarını Boğazlar’dan geçirme hakkına sahiptirler (md. 12)<sup>130</sup>.

Bütün bu sınırlamalara karşın, Türk deniz kuvvetlerinin Boğazlar’dan geçişi konusunda, Sözleşme cins ve tonaj bakımından herhangi bir sınırlama getirmemiştir.

<sup>126</sup> Fransızca metinde “batiments de ligne”, İngilizce metinde “capital ships”. Hattıharp gemileri sözleşmeye ek II sayılı LAHİKA’da tanımlanmaktadır.

<sup>127</sup> Ancak, bu gemiler Boğazları ancak tek başlarına ve en çok iki muhrip eşliğinde geçebileceklerdir.

<sup>128</sup> Uçak gemileri Sözleşmeye ek LAHİKA II’de şöyle kısaca şöyle tanımlanmıştır: Ağırıkları ne olursa olsun, esas olarak uçak taşımak ve bunların denizde inmeleri ve havalanmaları için yapılmış olan veya bu amaçla düzenlenmiş olan su üstü gemileridir. Eğer bir savaş gemisi, esas olarak, uçak taşımak ve bunların denizde inmeleri ve havalanmaları amacıyla yapılmamışsa veya gemi bu amaca göre düzenlenmemişse, gemide bir inme veya havalanma güvertesinin bulunması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

<sup>129</sup> **İnan, op. cit.**, s. 66.

<sup>130</sup> Bahse konu devletler bu konuda ayrıntılı bilgileri zamanında Türkiye’ye vermek zorundadırlar. Her iki durumda da denizaltıların gündüz ve su üstünden seyretmeleri ve Boğazlardan tek başlarına geçmeleri gerekmektedir.

Savaş gemilerinin barış zamanında Karadeniz’de bulundurulması ile ilgili olarak ise; Sözleşme Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri gemilerin hem tonaj hem de süre bakımından sınırlamalar getirmiştir. Buna göre, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında Karadeniz’de bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı, Karadeniz’in en güçlü donanmasının tonajına bağlı olarak, 45.000 tonu aşmayacak (md. 18/1a, b)<sup>131</sup>ve gemiler bu denizde 21 günden fazla kalamayacaktır (md.18/2). Bununla birlikte, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmıştır (md. 18/1c)<sup>132</sup>. Yukarıdaki tonaj sınırlamasına sözleşme bir istisna getirmiştir. Buna göre, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletler, bu denize, insancıl amaçlarla toplamı 8.000 tonu aşmayacak bir deniz kuvvetini, 13’üncü maddede öngörülen ön bildirim gerektirilmeksizin yollayabilirler<sup>133</sup>.

Sözleşme savaş gemilerine *savaş zamanında*, Türkiye tarafsız ise, yukarıda belirtilen barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde,

<sup>131</sup> Sözleşme toplam 30.000 ton sınırı getirmiş olmakla birlikte, herhangi bir anda, Karadeniz’in en güçlü donanmasının tonajı, Sözleşme’nin imza tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını (Sözleşme’nin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinde SSCB 60.000 tonluk bir donanmaya sahipti) en az 10.000 ton aşarsa (Ocak 1992 itibarıyla dağılan SSCB Karadeniz Donanmasının tonajı 105.000 ton idi) 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde artacak ve en çok 45.000 ton olabilecektir.

<sup>132</sup> Bu amaçla; Karadeniz’e kıyıdaş devletler, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz’deki donanmasının toplam tonajını Türk Hükümetine bildirecektir. Türk Hükümeti de topladığı bu bilgileri âkit taraflara iletacaktır (md.18/1.b).

<sup>133</sup> Bugün için geçerli olan 45.000 tonluk toplam tonaj dolmamışsa, Türk Hükümeti bunların geçişine izin verecektir. Bahse konu toplam tonaj yapılan geçişler nedeniyle daha önce kullanılmış bulunuyorsa veya gönderilmek istenen kuvvetlerle bu tonaj aşılabırsa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin hemen haberdar edecektir. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, kendilerine bildirilen bu duruma 24 saat içinde itiraz etmezlerse, Türk Hükümeti, en geç 48 saat içinde ilgili devletlere kararını bildirecektir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin deniz Kuvvetlerinin, Karadeniz’e bundan sonraki her geçişi, kullanılabilir toplam tonajın (45.000 ton) sınırları içinde yapılacaktır (md. 18/1d).

Boğazlar'dan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanma hakkı vermektedir (md. 19/1). Bununla beraber savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasaklanmıştır<sup>134</sup>. Ancak Sözleşme, Boğazlar'ın savaşan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması kuralına iki istisna getirmiştir: Bunlarda ilki, Birleşmiş Milletler Andlaşması çerçevesinde alınan zorlayıcı tedbirlerin uygulanması amacıyla savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi durumudur<sup>135</sup>. Diğeri ise, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde Türkiye'yi bağlayan karşılıklı yardım andlaşmasına taraf olan savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin boğazlardan geçmesi durumudur (md. 19/2, 25).Ancak, bu son istisnanın, Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona ermiş ve Cemiyet döneminde Türkiye'nin böyle bir andlaşmaya taraf da olmaması nedeniyle, bugün uygulanma olanağı yoktur<sup>136</sup>.

Türkiye'nin muharip olduğu bir savaş durumu ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda<sup>137</sup>,

<sup>134</sup> Ancak, Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın, savaşan bir devlete ait olup da savaşın başlangıcında üs ve limanlardan ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönmek üzere Boğazlardan geçiş yapmak hakkına sahiptirler (md. 19/2, 4).

<sup>135</sup> **Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, op. cit., s. 176.** Birleşmiş Milletler Andlaşması'nın 25'inci maddesi ile Teşkilat Üyeleri, Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu kararları kabul etmek ve uygulamakla yükümlüdürler. Andlaşma'nın "Barışın Tehdidi, Bozulması ve Saldırı Fiili Halinde Yapılacak Hareket" başlıklı VII. Bölümündeki uygulamalar kapsamında, BM Üyeleri, Güvenlik Konseyi tarafından kararlaştırılan tedbirlerin yürütülmesine yardım etme yükümünü yüklenmişlerdir (BM Andlaşması md. 49). Bu nedenle ve Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama tedbirlerini yerine getirmek maksadıyla, savaşan herhangi bir devletin savaş gemileri Boğazlar'dan geçebilecektir.

<sup>136</sup> **İnan, op. cit.,s. 73.** Böyle bir andlaşma mevcut olsaydı dahi, BM Andlaşması bunun uygulanmasına imkan vermezdi. Çünkü, BM Andlaşması, uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanılmasını veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunulmasını yasaklamaktadır (md. 2/4).

<sup>137</sup> Türk Hükümeti, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayar ve buna dayanarak Sözleşmeden kaynaklanan yetkilerini kullanırsa; Âkit Devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bilgi verecektir (md.21/3). Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verir ve Sözleşme'nin âkit taraflarının çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti almış olduğu önlemleri kaldırmakla yükümlü

yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçip geçmeyeceğine karar vermek Türk Hükümetinin takdirine bırakılmıştır. (md. 20, 21)<sup>138</sup>.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiş, askeri uçakların geçişi konusuna hiç değinmemiştir. Bir başka söyleyişle, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine bırakılmıştır.<sup>139</sup>

Sözleşme'nin 24'üncü maddesi savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişini düzenleyen tüm Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını gözetme yetkisini Türkiye'ye vermektedir. Diğer taraftan, temel koşulları 2'nci maddede belirlenen ticaret gemilerinin geçiş koşullarına ilişkin olarak, anılan hükümler dışında Türkiye'nin Boğazlar'dan geçen ticaret gemileri üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan geçiş düzenleme yetkisi varlığını sürdürmektedir<sup>140</sup>. Bu çerçevede Türkiye, uluslararası deniz hukukunun örf ve adet kurallarına uygun olarak, Montrö Sözleşmesi'nde düzenlenmemiş bulunan ve daha çok seyir ve çevre emniyetine ilişkin olarak geçiş rejimine ek düzenlemeleri hayata geçirme hakkına sahiptir<sup>141</sup>. Nitekim, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması amacıyla, Türkiye birbiriyle bağlantılı bir dizi önlemleri uygulamaya koymuştur. Bunlarda ilki "*Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*"dür<sup>142</sup>. Türkiye'nin yürürlüğe

---

tutulmuştur (md.21/4). Milletler Cemiyeti'nin 1946 yılında fesedilmesiyle bu hüküm pratik bir değerinin olmadığını ileri sürenlerin yanında bu görevi Birleşmiş Milletler'in sürdüreceğini belirtenler de vardır. Her hal ve karda Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkının olmadığı açıktır. **İnan, op. cit.**, s. 76-77.

<sup>138</sup> Diğer bir ifade ile Sözleşme'nin savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlar'dan geçişini düzenleyen hükümleri (md. 8-17) yanında, savaş gemileri için Karadeniz ile ilgili getirmiş olduğu düzen de (md.18) uygulanmayacaktır.

<sup>139</sup> **İnan, op. cit.**, s. 78.

<sup>140</sup> **Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, op. cit.**, s. 354.

<sup>141</sup> Sevin Toluner, "Boğazlardan geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, İstanbul 1994, s. 10-16.

<sup>142</sup> Metin için bkz., **R.G.**, 6.11.1998, Sayı 23515 Mükerrer. Boğazlar Tüzüğü esasında ilk defa 1993 yılında "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında



koyduğu bir diğer önlem, Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea-COLREG) uyarınca, gemilerin geçişlerinde uymakla yükümlü olacakları trafik ayırım şemalarıdır (traffic separation schemes-TSS). Bu Sözleşme çerçevesinde Türkiye 1994 yılında *Trafik Ayırım Düzeni ve Rapor Sistemini* hizmete sunmuş ve bu sistem 1995 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) tarafından da onaylanmıştır<sup>143</sup>.

## SONUÇ

Asya ve Avrupa'yı coğrafi olarak birbirinden ayıran İstanbul ve Çanakkale Boğazları, iki kıta arasındaki kültürel, ticari ve askeri geçişler için "köprü" vazifesi görmüştür. Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek bağlantı yolu olan Türk Boğazları, bu stratejik önemleri sebebiyle de tarih boyunca hep büyük güçlerin sahip olmak için uğrunda rekabet ettikleri doğal su yollarından birini teşkil etmiştir. Tarihin her döneminde Türk Boğazları ile ilgili olarak yaşanan bu rekabet ve çekişmeler günümüzde de sona ermemiş ve devam etmektedir.

Türk Boğazları'nın hukuki rejimi, Türklerin eline geçtiği 1453 yılından 1809 yılına kadar Osmanlı Devleti tarafından tek *tarafli tasarruflarla* düzenlemiştir. 1808-1841 devresinde ise, Boğazlar'ın rejimi, Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu *ikili andlaşmalara* konu olmuştur. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar rejimi uluslararası bir nitelik kazanmış ve Osmanlı Devleti Boğazlar'ın rejimini dilediği gibi belirleme olanağını kaybetmiştir. Bu tarihten sonra Boğazlar'ın rejimi çok tarafli andlaşmalarla düzenlenmeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı neticesinde yıkılmasının ardından topraklarının paylaşımı gündeme gelmiş, yüzyıllardır üç kıtada hüküm süren

---

Tüzüğü" adında yürürlüğe konmuş (R.G., 11.1.1994, Sayı 21815), anılan Tüzükte daha sonra bazı değişiklik de yapılmış olup (R.G., 21.6.1994, Sayı 21967), Tüzük yeni biçimiyle 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. Bilahare edinilen tecrübeler ışığında gözden geçirilerek, 6 Kasım 1998 tarihinde yeni bir tüzük yürürlüğe girmiştir.

<sup>143</sup> "Türk Boğazları", **Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı** (<http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>) (et. 25. 12. 2013)

devleti tamamen ortadan kaldırmak ve Anadolu coğrafyasından silmek için yıllar öncesinden yapılan planlar yürürlüğe konmuştu. Bu kapsamda, 1920 yılında Osmanlı Devleti'ne zorla imzalatılan ama hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş olan *Sevr Andlaşması* ile Boğazlar üzerindeki Türk egemenliğine son verilmek istenmiş, Boğazlar'ın idaresi bağımsız devlet hüviyetinde bir *Komisyon*a bırakılmıştı. Kabul edilmez bu durum karşısında Atatürk ve silah arkadaşlarının başlattığı Milli Mücadele sonunda imzalanan 24 Temmuz 1923 tarihli *Lozan Barış Andlaşması* ve onun ayrılmaz bir parçası olan *Lozan Boğazlar Sözleşmesi*, kıyı devleti olarak Türkiye'nin egemenlik haklarını alabildiğine koruyan ve bugünkü hukuki rejimi ihdas eden 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne giden yolu hazırlamıştır. Bu bakımdan Lozan'la kazanılanlar değerlendirilirken Sevr'le neler kaybettiğimiz unutulmamalıdır. Bu nedenle, Sevr andlaşmasıyla gasp edilmek istenen Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarının büyük bölümünü tekrar Türkiye'ye veren Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin önemi çok büyüktür. Öte yandan Türkiye'nin Lozan Konferansı'na ne şartlarda gittiği ve kimlerin karşısında bağımsızlık savaşı verdiği de düşünülecek olursa, ileride oluşabilecek uygun ortamda 1936 tarihli *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*'nin hayata geçirilmesine olanak veren hükümleri bünyesinde bulunduran 1923 tarihli *Lozan Boğazlar Sözleşmesi*'nin önemi tartışmadan varestedir.

Türk Boğazları geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemini korumaktadır. Bugünkü statüsüne, Lozan Barış Andlaşması'nın imzalandığı dönemde düşünüldüğü gibi, 1930'lu yılların başlarında oluşan uygun konjonktürün yarattığı ortamda, Sözleşme'nin ve uluslararası hukukun ilgili hükümlerinden istifade ile başlatılan girişim sonucunda imzalanan 1936 tarihli *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* ile kavuşan Türk Boğazları'nın hukuki rejimi, Türkiye'nin egemenlik haklarını en üst düzeyde gözetilen bir rejimdir. Statüleri özel andlaşmalarla veya örf ve adet hukuku kurallarıyla belirlenmiş olan uluslararası boğazların hiçbirinde, Montrö'de Türkiye'ye verilen nitelikte bir yetkinin kıyı devletine tanınmamış olduğu dikkate alınacak olursa, Türkiye'nin *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* ile kazandığı avantajların önemi daha kolay değerlendirilebilecek ve anlaşılabilir olacaktır.

Sözleşme, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerle birlikte Boğazları kullanan devletler için hak ve yükümlülükler doğuran, *hukuki* olduğu kadar *siyasi* bir belgedir. Yürürlükten kaldırılması ve değiştirilmesini düzenleyen şekil şartlarının çok müsait olmasına ve bu istikamette söylem düzeyinde kalan çeşitli girişimlere ve yaşanan bazı olaylara rağmen, *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* 77 yıldır Türkiye'nin gözetiminde titizlikle uygulanmaktadır.

Boğazlar ile Karadeniz'in güvenliğini düzenleyen ve XX. yüzyılın en önemli *istikrar* ve *denge* belgesi olan bu Sözleşme'nin muhafazası, hem bölge ülkeleri ile Türkiye'nin hem de son dönemde ortaya çıkan önce Gürcistan sonra Ukrayna'daki gelişmeler bağlamında bütün uluslararası toplumun menfaatinedir. Sözleşme'nin feshedilip, yerine yeni bir Sözleşme yapılamaması durumunda 1982 BMDHS'de yer alan "*Uluslararası Ulaştırma Amacıyla Kullanılan Boğazlar*" için öngörülen *transit geçiş* rejiminin Türk Boğazları bölgesinde uygulanması girişimi ile karşılaşılması muhtemel görünmektedir. Bununla birlikte, Boğazlar'da bugünkünden daha serbest bir geçiş rejimi getirecek olan bu *transit geçiş* rejiminin fiziki ve coğrafi konumu itibarıyla Boğazlar bölgesine uygulanabilme imkânı bulunmamaktadır. Bu bağlamda, egemen devlet olarak Türkiye'nin her durumda Boğazlar bölgesinde geçişin *zararsız* olmasını isteme ve *geçişini düzenleme* yetkileri devam edecektir. Türkiye, *Lozan Barış Andlaşması*'nin 23'üncü ve *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*'nin 1'inci maddelerindeki soyut ilkeler çerçevesinde Boğazlar'dan geçişin ve ulaşımın nasıl yapılacağını düzenleyebilecektir<sup>144</sup>. Ne var ki, Türkiye bu rejimin değişmesi konusunda son harekete geçen devlet olmalıdır. Boğazlar'ın sahibi olarak Türkiye, *Montrö Rejimini* uluslararası hukukun genel olarak kabul gören kuralları çerçevesinde yorumlayarak inandığı yolda yürümeli, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar Tüzüğü'nü taviz vermeden uygulamayı sürdürmelidir.

<sup>144</sup> Kurumahmut, *op. cit.*, s. 130-131.

## Kaynakça

### Kitaplar

- Armaoğlu**, Fahir: 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990, Cilt I, 7. Baskı, (Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları), Ankara 1992.
- Başeren**, Sertaç Hami: Uluslararası Hukukta Devletlerin Münferiden Kuvvet Kullanmalarının Sınırları, Ankara 2003.
- Bayur**, Yusuf Hikmet: Türkiye Devletinin Dış Siyaseti, (İÜ Yayınları: 59), İstanbul 1942.
- Bilsel**, Cemil: Lozan, Cilt II, (Ahmet İhsan Matbaası), 1933.
- Bostan**, İdris/**Kurumahmut**, Ali: Haritalar ve Coğrafya Eserlerine Göre Ege Denizi ve Ege Adaları, Ankara 2003.
- Erim**, Nihat: Devletler Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri, C.I (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları), (AÜHF Yayını), Ankara 1953.
- Erkin**, Feridun Cemal: Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara 1968.
- Graves**, P. Philip: İngilizler ve Türkler, Osmanlı'dan Günümüze Türk-İngiliz İlişkileri (1789-1939), Yılmaz Tezkan (çev.), (21. Yüzyıl Yayınları), Ankara 1999.
- Gündüz**, Aslan: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Belgeler, 4. B., İstanbul 2000.
- İnan**, Yüksel: Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara 1995.
- Kurumahmut**, Ali: Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz, (TÜDAV Yayınları, No: 26), İstanbul 2006.
- Kutluk**, Deniz: Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Ankara 1987.
- \_\_\_\_\_ : Hazar Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, İstanbul 2003.
- Kürkçüoğlu**, Ömer: Türk-İngiliz İlişkileri, (AÜSBF Yayınları), Ankara 1978.

- Meray, Seha L.:** Devletler Hukukuna Giriş, Cilt I, (AÜSBF Yayınları), 1968.
- Meray, Seha L. (çev.):** Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler, Takım II, C. 2, (AÜSBF Yayınları, No: 348), 1973.
- \_\_\_\_\_ : Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler, Takım I, C. 1, Kitap 1, (AÜSBF Yayınları No: 348), 1973.
- Meray, Seha L./Olçay, Osman (çev.):** Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Anlaşması, İlgili Belgeler), Ankara 1977.
- \_\_\_\_\_ : Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar, Belgeler, (AÜSBF Yayınları, No: 390), Ankara 1976.
- Nutuk,** ([http://www.nigde.edu.tr/ckfinder\\_portal/userfiles/files/NUTUK.pdf](http://www.nigde.edu.tr/ckfinder_portal/userfiles/files/NUTUK.pdf)) (et:15. 12.2013)
- Olçay, Osman:** Sevres Andlaşmasına Doğru (Çeşitli Konferans ve Toplantıların Tutanakları ve Bunlara İlişkin Belgeler), (AÜSBF Yayınları No: 455), Ankara 1981.
- Pazarcı, Hüseyin:** Uluslararası Hukuk Dersleri, K. II, 8. B., Ankara 2005.
- \_\_\_\_\_ : Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, 2. Baskı, Ankara 1992.
- Sur, Melda:** Uluslararası Hukukun Esasları, 7. B., İstanbul 2013.
- Toluner, Sevin:** Milletlerarası Hukuk Dersleri, 4.B., İstanbul 1996.
- \_\_\_\_\_ : Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu, İstanbul 1987.
- Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü,** Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul 1996.
- Yalçın, Durmuş ve et. al.:** Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, C. I, (AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi), Ankara 2012.
- Yel, Selma:** Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008), (AKDITYK Atatürk Araştırma Merkezi), Ankara 2009.

**Tezler**

**Doğru**, Sami: Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği, (Basılmamış Doktora Tezi, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü), 2008.

**Karakaya**, Selahattin: Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlarında Geçiş Rejimi, (Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), 2007.

**Makaleler**

**Akbıyık**, Yaşar: “Türk’ü İmha Planı”, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, C. I, (Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2012), s. 206-214.

**Armaoğlu**, Fahir: “Tarihi Perspektif İçinde Misak-ı Milli’nin Değerlendirilmesi”, Misak-ı Milli ve Türk Dış Politikasında Musul, Kerkük ve Erbil Meselesi Sempozyumu Bildirileri (28 Ocak 2997), B. 2, (AKDTYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2012), s. 5-17.

**Baykal**, Ferit Hakan: “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması”, (Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV Yayın No: 5), s. 30-38.

**Berber**, Şarika Gedikli: “Lozan Antlaşması Perspektifinden Türk Boğazları Meselesine Bakış”, (Kastamonu Eğitim Dergisi, Ekim 2006, C. 14 No: 2), s. 617-628.

**Bostan**, İdris: “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazında Geçişin Tâbi Olduğu Kurallar”, (Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV Yayın No: 5), s. 1-9.

**Caşın**, Mesut Hakkı: “Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazlarının XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu”, (Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV Yayın No: 5), s. 112-136.

- Güneş**, Şule: “Türk Boğazları”, (ODTÜ Gelişme Dergisi, 34 (Aralık), 2007), s. 217-250.
- Orakçı**, Salih: “General Directorate Of Coastal Safety And Salvage Administration”, (The Turkish Starits, Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects, Nilüfer Oral and Bayram Öztork (ed.), Turkish Marine Research Foundation, Publication Number 25, İstanbul 2006), s. 52-66.
- Oran**, Baskın: “Dönemin Bilançosu”, Baskın Oran (ed.), Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, C. I, (İletişim Yayınları, İstanbul 2001), s. 97-109.
- \_\_\_\_\_ : “Sevr Barış Andlaşması”, Baskın Oran (ed.), Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, C. I, (İletişim Yayınları, İstanbul 2001), s. 113-138.
- Özersay**, Kudret: “Montreux Boğazlar Sözleşmesi”, Baskın Oran (ed.), Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, C.I, (İletişim Yayınları, İstanbul 2001), s. 370-384.
- Pazarıcı**, Hüseyin: “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, (Prof. Dr. Ernst Hirsch'in Hatırasına Armağan (1902-1985), Ankara 1986), s. 849-880.
- Soysal**, İsmail: “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi”, (Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994), s. 1-7.
- Tellal**, Erel: “Sovyetlerle İlişkiler”, Baskın Oran (ed.), Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, C. I, (İletişim Yayınları, İstanbul 2001), s. 155-177.
- Toluner**, Sevin: “Boğazlardan geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri”, (Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994), s. 10-20.
- “Türk Boğazları”, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı (<http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>) (et. 25. 12. 2013).