

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK BOĞAZLARI SİYASİ
TARİHİ İŞİĞİNDA
KARADENİZ'DEKİ MEVCUT DURUM**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hasan TERZİ

Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

**Danışman
Doç. Dr. Cem GAZİOĞLU**

EKİM, 2007

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

HASAN TERZİ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “TÜRK BOĞAZLARI SİYASİ TARİHİ IŞIĞINDA KARADENİZ’DEKİ MEVCUT DURUM” başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı
Doç. Dr Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi
Prof. Dr. İdris BOSTAN

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Z. Selmin BURAK

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Fatih M. ADATEPE

Jüri Üyesi
Yrd. Doç. Dr. Sinan DEMİREL

Tez Savunma Tarihi: 16.10.2007

ÖNSÖZ

Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin sayısı artmış ve bu ülkelerin dünyaya açılabilme için tek yolları Karadeniz ve Türk Boğazlarıdır. Bunun yanında dünyanın artan petrol ve petrol türevleri ihtiyacının büyük bir kısmının Orta Asya ve Hazar kaynaklarından karşılanıyor olması, önemini zaten hiç kaybetmemiş, Karadeniz ve Türk Boğazları'nı son dönemlerde yeniden gündeme taşımıştır. Bununla birlikte dünya güç dengelerini ellerinde tutmak isteyen küresel güçlerin bölgeye olan ilgisi de artmıştır.

Tez çalışmasında İstanbul'un fethinden sonra Türk kontrol ve hakimiyetine giren Karadeniz ve Türk Boğazları'nın tarihi sürecini araştırarak, bu süreçte yaşananlarla bugünkü yaşanan gelişmeler arasındaki benzerliklerini incelemeye çalıştım.

Böyle bir çalışmanın tez araştırması olabileceği düşüncesiyle konuyu kendisine sunduğum zaman teşvikleriyle beni daha derin araştırmaya yönlendiren danışman hocam sayın Cem GAZİOĞLU'na; kendileriyle yaptığımız derslerde ve sohbetlerde edindiğim bilgilerle bu çalışmamın temellerinin oluşmasında büyük katkıları olan hocalarım sayın İdris BOSTAN ve sayın Bayram ÖZTÜRK'e; sadece tezimin hazırlanması değil yüksek lisans eğitimimi yapabilmemdeki büyük katkılarından dolayı Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Dairesi Başkanı sayın Olcay ÖZGÜRCE ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü sayın Salih ORAKÇI'ya; ihtiyacım olan her konudaki yardımlarıyla birlikte bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi Müdürü sayın Tuncay ÇEHRELİ'ye; manevi olarak desteklerini esirgemeyen başta eşim Nur TERZİ olmak üzere tüm çalışma arkadaşlarıma teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
KISALTMA LİSTESİ.....	vii
EK LİSTESİ.....	viii
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı.....	1
II. TÜRK BOĞAZLARI SİYASİ TARİHİ (1453-2007).....	4
2.1 Türk Boğazları ve Karadeniz'in Kapalılığı İlkesi.....	4
2.2. Küçük Kaynarca Barışı ve Türk Boğazları.....	6
2.3. 1774-1809 Yılları Arası Türk Boğazları'yla ilgili Girişimler.....	7
2.4. 1809 Kala-i Sultaniye Antlaşması ve Türk Boğazları.....	10
2.5. 1829 Edirne Antlaşmasında Türk Boğazları.....	11
2.6. Mısır Meselesi ve Hünkar İskeleye Antlaşması.....	13
2.7. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi.....	15
2.8. Kırım Harbi ve Paris Barış Antlaşması.....	18
2.9. 1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi.....	19
2.10. 1878 Berlin Antlaşması ve Türk Boğazları.....	20
2.11. 20. yüzyıl başlarında Türk Boğazları.....	24
2.12. Trablusgarp ve Balkan Savaşları ve Türk Boğazları.....	25
2.13. I. Dünya Savaşı Döneminde Türk Boğazları.....	27
2.14. I. Dünya Savaşı döneminde Türk Boğazları'yla ilgili Gizli Antlaşmalar....	29
2.15. Türk Boğazlarıyla ilgili Antlaşmalar feshediliyor.....	31
2.16. Mondros Mütarekesi Dönemi Türk Boğazları.....	31
2.17. Barış Konferansı Dönemi ve Sevr Antlaşması.....	33
2.18. Milli Mücadele Dönemi.....	34
2.18.1. Doğu Politikasında Türk Boğazları.....	34
2.18.2. Batı Politikasında Türk Boğazları.....	36
2.19. Lozan Barış Antlaşması ve Türk Boğazları.....	38
2.20. Montreux Boğazlar Konferansı.....	43
2.20.1. Montreux Sözleşmesine Giden Süreç.....	43
2.20.2. Konferans Çağrısına gelen tepkiler.....	46
2.20.3. Konferans ve Sözleşme Dönemi Türk Boğazları.....	47
2.20.4. Montreux Sözleşmesi Kapsamında İtalya ve Almanya ile ilişkiler.....	48
2.21. II. Dünya Savaşında Türk Boğazları.....	50
2.21.1. Savaş Öncesi Türk Dış Politikası.....	50
2.21.2. Türk Sovyet İlişkileri ve Türk Boğazları.....	52
2.21.3. Savaş Sürecinde Türk Boğazları.....	55
2.21.4. Yalta Konferansı ve Sonrasında Türk Boğazları.....	58
2.21.5. Potsdam Konferansı Sürecinde Türk Boğazları	60

2.21.6. Potsdam Konferansı Sonrası Sovyet Notaları ve Türk Boğazları...	63
2.22. Soğuk Savaş Sonrası Türk Boğazları.....	67
2.23. IMO Görüşmelerinde Türk Boğazları.....	70
2.24. Türk Boğazları İle İlgili Günümüzdeki Uygulamalar ve İlgili Birimler.....	71
2.25. Türk Boğazlarında Uygulamadaki Mevzuatlar.....	73
2.26. Bölüm Sonucu.....	74
III. KARADENİZ BÖLGESİNDE BUGÜNKÜ DURUM.....	77
3.1. Bölgenin ve Bugünkü Durumun Tanımı.....	77
3.2. Karadeniz Bölgesindeki Sorunlar.....	79
3.3. Bölgedeki Gelişmeler ve Aktif Güçler.....	81
3.3.1. Karadeniz'i gündeme taşıyan sebepler.....	83
3.3.2. Karadeniz Bölgesi'nde aktif güçler	84
3.3.2.1. Küresel güçler.....	85
3.3.2.1.1. ABD (NATO).....	85
3.3.2.1.2. Rusya Federasyonu.....	88
3.3.2.1.3. Avrupa Birliği.....	90
3.3.2.2 Bölgesel güçler, kıyıdaş ülkeler	92
3.3.2.3. Uluslararası kuruluşlar.....	94
3.3.2.3.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ).....	94
3.3.2.3.2. Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT).	96
3.3.2.3.3. GUAM (Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan, Moldova).....	97
3.3.2.4. Bölgede diğer işbirliği girişimleri.....	98
3.3.2.4.1. Karadeniz İşbirliği Görev Grubu (Blackseaför).. ..	99
3.3.2.4.2. Karadeniz Uyum Harekatı(OBSH).....	101
3.3.2.4.3. Barış İçin Ortaklık (BİO)	102
3.4. ABD'nin Karadeniz'e Girme Girişimleri.....	103
3.4.1. ABD'nin Nato gemilerini Karadeniz'e sokma girişimleri	103
3.4.2. ABD'nin yeni konuşlanma stratejisi.....	104
3.4.3. ABD üsleri, Bulgaristan ve Romanya.....	104
3.5. Bölüm Sonucu.....	105
IV. SONUÇ.....	108
KAYNAKLAR.....	111
EKLER.....	114
ÖZGEÇMİŞ.....	175

ÖZET

TÜRK BOĞAZLARI SİYASİ TARİHİ IŞIĞINDA KARADENİZ'DEKİ MEVCUT DURUM

Hasan TERZİ

Tarihin ilk çağlarından beri Karadeniz çeşitli uygarlıkların beşiği olmuştur. Türk Boğazları ise Asya ile Avrupa'yı coğrafi olarak ayırmasına rağmen bu iki kıtayı siyasi olarak birbirine bağlamakta, değişik uyruklu, değişik kültürlerden ve dinlerden insanların birbirleriyle kaynaştığı bir konumda yer almaktadır. Türk Boğazları gerek jeopolitik ve stratejik açılardan gerekse uluslararası ulaşım açısından değerini her zaman korumuştur. Bu önemden dolayı Türk Boğazları bölgeye egemen olmak isteyen tüm güçlü devletlerin en önemli hedefi iken Türk Boğazları'nı ellerinde tutan ülkelerin ise politika aracı olmuştur.

Yaklaşık 2.5 asırdan beri küresel güçler Türk Boğazları ve Karadeniz'de egemenlik veya imtiyaz için mücadele vermektedirler. Geçen bu süre içerisinde her ne kadar Türk Boğazları'yla ilgili sorunların çözümüne yönelik çeşitli çareler bulunmuşsa da bunların gerçekleşmesi bir o kadar da zor olmuştur. Çünkü bulunan tüm çareler bölgeyle ilgili çıkar dengelerinde ters yönlere etki etmiştir. Çıkarlar doğrultusunda bir dönem dost olanlar düşman, düşman olanlar ise dost olmuştur. Bunun pek çok örneği geçen yüzyıllar içinde dünya tarih sayfalarında yer almıştır.

Bu süreç günümüzde de aynı sıcaklığını korumaktadır. Gelişen teknolojiye paralel olarak devletlerin birbirlerine daha bağımlı hale gelmeleri ve bu uluslararası ticarete açık su yolundan yapılan ticari ulaşımın her geçen gün artması, Türk Boğazları'nın önemini günümüzde de aynı sıcaklığıyla korumasına sebep olmuştur. Geçmişte ağırlıklı olarak ticari ve askeri çıkar kavgalarına maruz kalmış Türk Boğazları'nda, artan deniz trafiği sebebiyle, son yıllarda bir de seyir emniyeti sorunu ortaya çıkmıştır.

Bunun yanında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Karadeniz'in jeopolitiği ve küresel güçlerin, özellikle de ABD'nin, bölge üzerindeki stratejileri önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Bu stratejilere yönelik olarak Karadeniz'deki bugünkü senaryo Orta Asya ve Hazar enerji rezervleri; dünyanın en güvenli denizlerinden olmasına rağmen Karadeniz'in yeni güvenlik tehditleri olarak adlandırılan uyuşturucu, insan ve silah kaçakçılığında geçiş yolu olduğu varsayımdır. Yarının senaryosunu ise kestirmek çok kolay gözükmemektedir.

ABSTRACT

CURRENT SITUATION IN BLACK SEA IN THE LIGHT OF POLITICAL HISTORY OF TURKISH STRAITS

Hasan TERZİ

The Black Sea has been a cradle of civilization since the first ages of history. Even though Turkish Straits separate Asia and Europe geographically, they connect these continents politically and are located in a position where people from different nationalities, different cultures and different religions commingle. Turkish Straits have always maintained their value both geopolitically and strategically and in terms of international transportation. Therefore, while Turkish Straits are the most significant target of all powerful states which wish to dominate the region, they also became the political means of the countries which control this region.

The global powers have been striving for dominance or privilege on Turkish Straits and Black Sea for approximately 2.5 centuries. During this period, even though various solutions were found out for the problems related to Turkish Straits, the realization of such solutions has been a very difficult process. Because, all such solutions affected the balance of interests related to the region reversely. Through these interests, the ones who were once friends would become enemies or vice versa. Many examples of this took place in the world history in the recent centuries.

This process is current still today. Turkish Straits maintain their importance even today due to the rapid increase in commercial transport realized through water ways that are open to this international trade and due to the fact that parallel to the advanced technology, the states have become more dependent to each other. In the recent years, due to increased sea traffic, navigation safety also emerged at Turkish Straits which had predominantly become exposed to commercial and military conflicts of interest in the past.

Furthermore, after the Soviet Union had collapsed, the geopolitics of Black Sea and the regional strategies of global powers and especially of the US, have transformed significantly. With respect to these strategies, today's scenario for Black Sea is on Middle Asia and Khazar energy reserves; although it is one of the most safety sea area in the world hypothesis of becoming a transit way for smuggling of drugs, people and arms which are considered as new security threats for Black Sea. It is not very easy to figure out tomorrow's scenario.

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.	Türk Boğazları Şematik haritası	2
----------	---------------------------------------	---

KISALTIMA LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AKKA	: Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Antlaşması
BİO	: Barış İçin Ortaklık
BKB	: Büyük Karadeniz Bölgesi
bkz	: Bakınız
CDC	: The Community of Democratic Choice (Demokratik Seçenek Topluluğu)
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
COLREG	: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü)
ECO	: Economic Co-operation Organization (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı)
GUAM	: Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan, Moldova
GPD	: Global Posture Review (Küresel Duruş Değerlendirmesi)
GTH	: Gemi Trafik Hizmetleri
IALA	: International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Uluslararası Fenerler ve Seyir Yardımcıları Otoriteleri Birliği)
İKO	: İslam Konferansı Örgütü
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KİS	: Kitle İmha Silahları
MOU	: Memorandum Of Understanding (Mutabakat Zaptı)
MSC	: Maritime Safety Commite (Deniz Emniyet Komitesi)
NATO	: North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
OAE	: Operation Active Endeavour (Etkin Çaba Harekatı)
OBSH	: Operation Blacksea Harmony (Karadeniz Uyum Harekatı)
OECD	: Organization for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)
OPA	: Oil Pollution Act (Deniz Kirliliği Kanunu)
OPRC	: International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme)
RG	: Resmi Gazete
SOLAS	: International Convantion For Safety Of Life At Sea (Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi)
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TUBRAP	: Türk Boğazları Raporlama Sistemi
YKP	: Yakın Komşuluk Politikası

EK LİSTESİ

- EK1.** :Montreux Sözleşmesi
- EK2.** :Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
- EK3.** :Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı
- EK4.** : Sevres Antlaşması Madde 37 ve Madde 38
- EK5.** : Haritalar

I. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı

Tarihin ilk çağlarından beri Karadeniz çeşitli uygarlıkların beşiği olmuş, Asya ile Avrupa arasında değişik uyruklu, değişik kültürlerden ve dinlerden insanların birbirleriyle kaynaştığı konumunu muhafaza etmiştir. Karadeniz'in dünya denizleriyle bağlantısını alternatifsiz sağlayan Türk Boğazları ise Asya ile Avrupa'yı coğrafi olarak ayırmasına rağmen bu iki kıtayı siyasi olarak birbirine bağlamaktadır (Kurumahmut, 2006). Türk Boğazları bu stratejik özelliği nedeniyle geçmişte bölgeye egemen olmak isteyen tüm güçlü devletlerin en önemli hedefi iken, Türk Boğazları'nı ellerinde tutan ülkelerin ise politika aracı olmuştur. Ancak bunlar hiçbir zaman kolay süreçler olmamış, barış ve huzur dönemlerini uzun çatışma ve savaşlar izlemiştir. Böylesi dönemlerde bile, Karadeniz gelişmiş ticaret ilişkileri ve bağlantıları ile tanınmıştır.

1484'ten itibaren Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Karadeniz kıyıları tamamen Osmanlı İmparatorluğu egemenliğine girmiş ve 20. yüzyıl ilk çeyreğine kadar yapılan tüm antlaşma ve uygulamalarda İstanbul ve Çanakkale Boğazları ayrı ayrı ele alınmıştır. İlk kez Sevr Antlaşması ile "Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlar" tanımı yapılmış ve bu tanım sonraki antlaşmalarda da benzer şekilde tekrarlanmıştır.

Türk Boğazları 17 deniz millik İstanbul Boğazı, 110 deniz millik Marmara Denizi'nin uluslararası deniz taşımacılığında kullanılmak üzere belirlenmiş bölgesi ve 37 deniz millik Çanakkale Boğazı olmak üzere 164 deniz millik su yolundan oluşmaktadır.



Şekil 1. Türk Boğazları şematik haritası

Osmanlı İmparatorluğu'nun süper güç olduğu dönemlerde dünyanın Boğazlar ve Karadeniz diye bir sorunu olmamıştır. Ancak 1700'lü yıllardan sonra gerileme dönemine girilmesiyle doğuda süper güç olarak önem kazanan Rus Çarlığı ile batıdaki büyük devletlerden İngiltere, Fransa ve Almanya açısından Türk Boğazları ve Karadeniz hep önemli olmuş ve büyük çıkar kavgaları yaşanmıştır. Bu evrede Türk Boğazları'nı ve Karadeniz'i doğrudan veya dolaylı etkileyen pek çok olay, isyan, ayaklanma, gizli ve açık antlaşma gerçekleşmiştir.

Bugüne kadar siyasi, askeri ve ekonomik açıdan güçlü olan taraf Türk Boğazları ve Karadeniz'de daha çok hak talep etmiş diğer taraf taviz vermiş ama dengeler değişince roller de değişmiştir.

Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle ise Karadeniz'in jeopolitiği ve güçlü devletlerin, özellikle de ABD'nin, bu bölge üzerindeki stratejileri önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Avrupa, Avrasya ve Orta Doğu güvenlik alanlarının oluşturduğu üçgenin merkezi olarak kabul edilen

Karadeniz günümüzde küresel güçlerin savaş gemilerini ancak sınırlı sayıda sokabildiği tek deniz konumundadır.

Günümüzde Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki hakimiyetini yitirme kaygısı ve Rusya'nın Karadeniz çevresinde etkinliğini kaybetmek istememesi, bu iki ülkeyi Karadeniz konusunda bir araya getirmektedir.

Türk Boğazları ve Karadeniz'deki bu gelişmeler uzun yıllar boyunca tasarlanmış, planlanmış ve kademe kademe uygulamaya sokulmuş eylem safhalarıdır. Bu olayları, gelişmeler olduğu andaki duruma göre değerlendirerek altında yatan gerçekleri görmek ve çözmek çok olası değildir. Özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Türk Boğazları ve Karadeniz Bölgesinde yaşanan değişimler ve gelişmeleri daha net analiz edebilmek için tarihi süreç içerisinde tüm gelişmeler bir arada değerlendirilmelidir. Yapılan literatür taramasında Türk Boğazları'yla ilgili yapılmış çalışmalarının hep belirli dönemleri kapsadığı görülmüştür. Özellikle Türk Boğazları ve Karadeniz'in Türklerin hakimiyeti altına girdiği günden günümüze kadar olan gelişmeleri bir arada içeren bir çalışmaya rastlanmamıştır.

Geçmişin iyi incelenerek bugüne ışık tutması ve yarın için hazırlıklı olunması gerekliliği düşüncesiyle tez çalışmasının ilk bölümünde İstanbul'un fethinden günümüze Türk Boğazları ve Karadeniz'le ilgili dönemin etkin güçleri arasında yaşanan ilişkiler ana hatlarıyla ele alınmıştır. İkinci bölümde ise Karadeniz Bölgesindeki mevcut durum değerlendirilmiştir.

II. TÜRK BOĞAZLARI SİYASİ TARİHİ (1453 – 2007)

2.1. Türk Boğazları ve Karadeniz'in Kapalılığı İlkesi

Osmanlı Devleti 1356 yılında Çanakkale Boğazı'nın Avrupa yakasına geçmiş ve Gelibolu'yu ele geçirdikten yaklaşık yüzyıl sonra İstanbul'u da almıştır. 1484'ten itibaren de Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve bütün Karadeniz kıyılarının nüfuz ve egemenliği altına girmesiyle Osmanlı Devleti bölgenin en önemli aktörü haline gelmiştir (Tukin, 1999).

Bu dönemde Osmanlı Devleti Çanakkale'den başlayan ve bütün Karadeniz'i kapsayan geniş alana kendi egemenlik sahası olarak bakmaya başlamış ve buraya geçişi yabancı gemiler için imkansız hale getirmiştir. Böylece 16. yüzyılda dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline gelmiştir (Bostan, 2006). Bu uygulamanın sonucu olarak yabancı gemilerin seferlerine Karadeniz'in kapalı tutulması prensibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun genel hukukunun esas kaidesi olarak kabul edilmiştir. Bu durum Rus topraklarının güneyine diğer devletler tarafından nüfuz edilmesini de önlediğinden, Osmanlı İmparatorluğu kadar Rus yönetimi için de önemli olmuştur.

17. yüzyıldan itibaren Avrupa devletleriyle yapılan ticari antlaşmalarda bu devletlere Osmanlı sularında serbest dolaşım ve ticaret yapma hakkı tanınmış fakat bu devletlerin gemileri ancak İstanbul'a kadar gelebilmiş ve buradan ileri gidememişlerdir (Tukin, 1999). Karadeniz'in Avrupa ticaretine kapatılmasında Müslüman tüccarların burada Osmanlı tekelinde bir ticaret havzası yaratma çabası önemli rol almıştır. 18. yüzyılın son çeyreğine kadar Karadeniz'deki ticaret nakli Osmanlı tüccar filosunun tekelinde olmaya devam etmiştir. O döneme kadar batılı devletler ekonomik açıdan kendilerini tatmin eden İstanbul ticaretiyle yetinmişler ve ne Osmanlı ne de Avrupa diplomasi literatüründe "Boğazlar Meselesi" tabiri yer almamıştır.

Batılı devletler tüm gayret ve isteklerine rağmen Karadeniz'e girememelerinden kaynaklanan sorunun devletlerarası ilişkide gündeme gelmesini sağlayamamışlardır. Fakat

Kuzeyde Rus Çarlığı'nın 1696'da Azak Kalesi'ni alıp bu denize yerleşmesi, burada serbest ticaret yapmak istemesi ve Karadeniz'den Akdeniz'e serbest çıkış istemesiyle Boğazlar meselesi gündeme gelmeye başlamıştır.

Bu kapsamda, 1699 Karlofça Barışı, Avusturya ve Venedik ile anlaşmayı sağladığı halde Rus Çarlığı ile sadece ateşkes düzeyinde gerçekleşmiş ve asıl antlaşmanın daha sonra imzalanması kararlaştırılmıştır. Rus Çarlığı'nın bundaki amacı Karadeniz'le ilgili daha çok kazanım elde edebilme arzusu idi. Nitekim İstanbul'da başlayan müzakerelerde Rusların öne sürdüğü teklifler arasında Azak'tan İstanbul'a kadar Rus gemilerinin Karadeniz'de serbestçe dolaşmasına izin verilmesi yer almıştır. Temmuz 1700'de maddeleri tespit edilen antlaşma ile Azak Rus Çarlığı'na terk edilmiş fakat Karadeniz'e çıkma istekleri reddedilmiştir.

Bunun yanında, 18. yüzyılın başlarında Sultan II. Mustafa adına kaleme alınan ve o sıralarda tahttan indirildiği için aynı muhteva ile III. Ahmet tarafından Rus Çarı Büyük Petro'ya gönderilen mektupta; "Karadeniz bi'l-küllüye kabza-i tasarruf-ı husrevanemizde olup kimesnenin alakası olmamağla ahidname-i hümayunum muktezasınca ahardan bir kaygın Karadeniz'e çıkmasına mesağ olmayup..." demek suretiyle bu denizin statüsü açıklanmaya çalışılmış ve İstanbul Boğazı'ndan gemi geçirilmeyeceği anlatılmak istenmiştir (Bostan, 2006).

Rus Çarlığı'nın bu maksatla verdiği uğraşlar kısa aralıklarla başarıya ulaşırsa da 1711 Prut ve 1713 Edirne antlaşmalarıyla Azak Denizi'ni kaybetmişler ve Karadeniz'den el çekmek zorunda kalmışlardır. 1736'da Azak'ı zaptetmelerine rağmen 18 Eylül 1739'da Belgrat Antlaşması ile Azak ve Karadeniz'de donanma veya ticari gemi bulundurma ve inşa etme hakkından mahrum kalarak, Osmanlı Devleti gemileriyle ticaret yapma şartını kabul etmek zorunda kalmışlardır. Bu antlaşmadan sonra Rus Çarlığı İstanbul'da daimi elçilik bulundurma hakkını elde edince yoğun Rus diplomasisi başlamış, Karadeniz'de Rus ticaret gemilerinin serbestçe ticaret yapabilmesi meselesi günün problemi olmaya başlamıştır. Yapılan diplomatik girişimler ve 1768'de başlayan Osmanlı-Rus harbi Türk Boğazları'nı sorun haline getiren ilk adım olmuştur. Bu savaş sırasında meydana gelen iki gelişme, sonraki dönemlere ışık tutması açısından oldukça önemlidir.

Bunlardan birincisi, Rus Baltık donanmasının St. Petersburg'dan hareket ederek ilk defa Akdeniz'e gelip Çeşme'deki Osmanlı donanmasını imha etmesi ve ikinci olarak ise 19. yüzyıldan itibaren Türk Boğazları konusunda en etkin devletlerden biri olacak olan İngiltere'nin bu olaydaki tutumudur.

Fransa'ya karşı düşman olan Katerina İngiltere ile dosttu ve 1767 tarihli bir ticaret antlaşması ile İngiltere'ye geniş haklar tanınmıştı. Bu sebeple İngilizler Rusların en önemli ihraç limanı St. Petersburg'daki yabancı tüccar kolonileri içinde en kalabalık ve en iyi yerleşmiş konuma gelmişlerdi. Bu yakın ilişki sebebiyle Rus donanması İngiliz limanlarına geldiği zaman, dostça karşılanıyor, eksikleri gideriliyor, personel noksanları da İngilizler tarafından tamamlanıyordu. İngiltere'nin Osmanlı ve Türk Boğazları konusundaki o dönemdeki bu duyarsızlığı kendisinin henüz bir sömürge imparatorluğu konumunu almamış olmasından ve Akdeniz yerine Atlantik'teki gelişmelere öncelik vermesinden kaynaklanmaktaydı (Erdaş, 2000).

2.2. Küçük Kaynarca Barışı ve Türk Boğazları

Savaş süresince hem karada hem denizde alınan yenilgilerden dolayı Osmanlı Devleti'nin Rus Çarlığı karşısında daha fazla dayanamayacağı anlaşılınca, Babıâli Ruslarla müzakerelere girmek zorunda kalmıştır. Fokşana ve Bükreş'te başlanan barış müzakereleri sonrasında 21 Temmuz 1774'de Küçük Kaynarca Barışı imzalanmak zorunda kalınmıştır. Bu antlaşma ile Boğazlar Meselesinin tarihinde ilk esaslı dönüm noktasını teşkil eden bazı ağır şartlar kabul edilmiştir. Antlaşmanın 11. maddesi ile Rus Çarlığı'na Babıâli tarafından Akdeniz'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Akdeniz'e gitmek ve teknil iskele, liman ve adı geçen denizleri bağlayan boğazlarda ticaret yapmak hususunda diğer devlet gemilerine verilmiş olan ayrıcalıklar tanınmıştır. Bu antlaşmayla Karadeniz'de yaklaşık üç yüzyıldır süren Osmanlı egemenliği sarsılıyor, bu süre boyunca bir Türk içdenizi olan Karadeniz'de ilk defa Rus Çarlığı, ticaret ve harp gemileriyle dolaşma hakkı elde ediyordu.

Rus ticaret gemilerine tanınan bu hak, Osmanlı Devletinin önceki yıllarda bazı batılı devletlere tanıdığı haklara benziyor olsa da onlardan iki noktada ayrılır: Birincisi Batılı devletlere verilen bu hakkın 18. yüzyıl sonuna kadar hatta 1829 Edirne Antlaşmasına kadar uygulamaya geçmemiş ve sadece sözde kalmış olması; ikincisi de Küçük Kaynarca

Antlaşması'nın diğer kapitülasyonlar gibi hükümdarın tasarrufu ile verilmeyip, Rus Çarlığı'nın bu hakkı, bir savaş sonucu Osmanlı Devleti'ne kabul ettirdiği bir şart olmasıdır.

2.3. 1774-1809 Yılları Arası Türk Boğazları'yla ilgili Girişimler

Küçük Kaynarca Antlaşması'nın yürürlüğe konmasından kısa bir süre sonra özellikle Karadeniz ve Türk Boğazları'yla ilgili 11. maddenin uygulanmasında anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Osmanlı yönetimi bazı gemilerin Türk Boğazları'ndan geçişini engellemeye başlamasıyla, sorunun giderilmesi için Babıâli ile Rus Çarlığı'nın İstanbul elçisi arasında görüşmeler başlamış ve sonucunda 1779'da Aynalı Kavak Tenkihnamesi imzalanmıştır. Tenkihnamenin altıncı maddesiyle Rus ticaret gemilerinin büyüklüklerine kısıtlama getirilmekle birlikte Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret izni verilmiştir (Bostan, 2006).

Rusya'nın 1781'de Avusturya ile bir ittifak yaparak siyasi gücünü arttırmasından sonra Osmanlı Devletine bir nota vermesi iki devlet arasında ticari meselelerin yeniden görüşülmesi için zemin hazırlamıştır. Rus Çarlığı'nın bir taraftan Kırım'ı istila etmesi ve adeta savaş için vesile araması karşısında Osmanlı Devleti 1783 yılında ticaret antlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştır. Böylece Rus Çarlığı, Osmanlı Devleti'ne ait denizlerde kendi gemileriyle en geniş haklarla ticaret yapmaya başlamıştır (Bostan, 2006). Bir yıl sonra da İngiltere, Fransa ve Avusturya'nın Rus Çarlığı lehinde müdahaleleri üzerine Rus kuvvetleri tarafından işgal edilen Kırım'ın Rus Çarlığı'na ilhakı kabul edilmek zorunda kalmıştır.

Rus Çarlığı'nın Karadeniz ve Türk Boğazları konusunda ele geçirdiği bu kazanımlar, Avrupa devletlerini harekete geçirmiştir. 18. yüzyılın ikinci yarısında Doğu Akdeniz'de Fransız ticaretine açık olmayan yerler Karadeniz ve Kızıldeniz havzası idi. Bu sebeple bu dönemde İstanbul'da Fransız diplomasisi Karadeniz'in Fransız ticaret gemilerine açılmasını temine çalışmıştır. Zira 1766'da İngiltere Baltık Denizi'nde Rus Çarlığı'ndan bazı ticari imtiyazlar elde etmişti. Eğer Fransız gemileri Karadeniz'e girebilirse hem İngiltere'ye önemli bir darbe vurulmuş olacak hem de Rus Çarlığı ile ticaret kendilerine kalacaktı. Bu doğrultuda yapılan girişimler sonucu Rus Çarlığı ile 1787'de Rus-Fransız ticaret antlaşması imzalanmış, Rus Çarlığı ile ticaretin başlaması sadece Osmanlı Devleti'nin Türk Boğazlarını Fransız ticaret gemilerine açmasına kalmıştı. Bu kapsamda Babıâli nezdinde teşebbüslere devam edilirken bazı Fransız gemileri Rus bayrağı ile Karadeniz'e geçmeye başlamıştı.

Fakat İstanbul Boğazı'nda kontrollerin arttırılması ve zorlukların çıkartılması Fransız Büyükelçisini harekete geçirmiş, 1787 Osmanlı-Rus Harbi arifesinde Türk sularına Fransız donanması gönderilmesini dahi hükümetine teklif etmiştir. Buna gerekçe olarak Türklerin bu savaşta olumlu sonuç alamayacağı, Osmanlı Devleti'nin desteklenmesinin hem Fransız ticareti açısından büyük kazımlar yaratacağı hem de Rus ihtiraslarının durdurulacağı gösterilmektedir. Büyükelçinin bu tavsiyelerine rağmen Fransa hükümetinin Türklerle siyasi işbirliğinden kaçınmaları ve 1789'da başlayan ihtilal sebebiyle bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır.

Bu dönemde kayda değer en önemli gelişmelerden biri de İngiltere'nin 1770'teki bölgeye karşı kayıtsız tutumunu bırakıp Doğu Akdeniz, Karadeniz ve Rus Çarlığı'nın genişlemesine ilgi duymaya başlamasıdır. Bu durum İngiltere'nin Kuzey Amerika'da aldığı yenilgi sonucunda İngiliz tüccarların gözlerini Hindistan ve Doğu Akdeniz'e çevirmelerinden kaynaklanmaktadır.

Doğudaki olaylara karışmaya başlayan ve artık Boğazlar Meselesinde etkili bir aktör olacak olan İngiltere ve Prusya elçilerinin teşviki ile ve ülke içinde de Kırım'ı geri almak isteyenlerin baskısı sonucunda Babıâli, İstanbul'dan geçen Rus gemilerinin daima yasak mal aldıkları ve bundan sonra bu gemilerin istisnasız yoklanması gerektiği taleplerine olumlu bir cevap alamayınca Rus Çarlığı'na harp ilan etmiştir (Tukin, 1999). 9 Ocak 1792'de yapılan Yaş Antlaşması ile sonuçlanan bu savaş sonrasında Rus Çarlığı, Karadeniz'in kuzey yarısındaki egemenliğini biraz daha genişletmiş ve böylece uzun zamandır bir Türk gölü olan Karadeniz bu özelliğini tamamen yitirmiştir.

Öte yandan Fransa'nın Karadeniz ticaretine ulaşma ve İstanbul Boğazı'nı ticaret gemilerine açma teşebbüslerinin başarılı olmaması ve Fransız İhtilali'nden sonra Rus Çarlığı'nın devrimci Fransa ile ticareti 1793'te yasaklaması doğudaki ticari dengeleri bozulan Fransa'yı yeni arayışlara itmiştir. Bu maksatla Fransa Mısır'a asker çıkararak doğudaki Fransız çıkarlarını İngilizler aleyhine sağlamlaştırma kararı almıştır. Fransızların 1797'den itibaren Akdeniz'in stratejik adalarını ve Arnavutluk sahillerini kontrolü altına almaları Rus Çarlığı'nı Osmanlı Devleti'ne yaklaştırmış hatta ezeli düşman bu iki devlet arasında sıkı işbirliği sağlanmasına sebep olmuştur. Fransa'nın Mısır'a saldıracağı haberleri kesinlik

kazanmasından ve ardından Temmuz 1798’de Mısır saldırısının gerçekleşmesinden sonra İngiltere ve Rus Çarlığı ile tarihte ilk kez ittifak görüşmelerine başlanmış ve 23 Aralık 1798 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasında İstanbul Antlaşması yapılmıştır. Sekiz yıl süreli ve Avusturya, İngiltere ve Prusya’yı da davet eden bu antlaşmanın gizli maddelerine göre, Karadeniz bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapanıyor ve Osmanlı Devleti’nin müttefiki sıfatıyla yalnızca Rus savaş gemilerine Türk Boğazları’ndan serbestçe geçme hakkı veriliyordu. Bu hak her ne kadar geçici ve ittifak şartlarına bağlı olarak yalnızca savaş halinde geçerli olsa da, Ruslar Osmanlı Devleti’nin müşkül durumundan ve zaafından faydalanarak yavaş yavaş bu geçici müsaadeyi daimi bir hak şekline sokmak istemişlerdir. Bu tavır İngiltere’nin devreye girmesiyle güçleşmiş ve Türk Boğazları’nın beynelmilleştiği 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesine kadar devam etmiştir.

Osmanlı Rus ittifakından birkaç gün sonra Akdeniz ve yakın doğudaki Fransız ticaretini yok etmek isteyen İngiltere ile Babıâli arasında bir savunma paktı imzalanmıştır. Fransa’ya karşı İngiltere’yi de yanına alan Osmanlı Devleti gerçekte aynı bölgeye göz koyan Rus Çarlığı ile İngiltere’yi de karşı karşıya getirmiş oluyor ve varlığını bu üç devletin çıkar çatışmalarına dayandırma politikasının temelini atmış oluyordu. İngiltere bu olumlu ortamdan faydalanarak ticaret gemilerine İstanbul Boğazı’nı da açtırmayı başarmıştır. Fakat bu müsaadenin fiiliyata geçmesi 1802’de aynı hakkın Fransa’ya da verilmesiyle mümkün olacaktır (Tukin, 1999).

Diğer taraftan Çarlık Rusyası, Rus donanmasının Akdeniz’e geçiş hakkını kullanarak 21 Mart 1800’den itibaren Yedi Ada Cumhuriyetinin kurulmasını öngören antlaşmada kendisine verilen koruma hakkını kullanma bahanesiyle, gerçekte ise, Akdeniz’deki nüfuz ve tesirlerini arttırmak amacıyla Türk Boğazları’ndan vakitli vakitsiz geçmeye başlamış ve bundan rahatsız olan Osmanlı yönetimi Rus elçiliği nezdinde girişimlerde bulunmuştur.

Bu arada Doğu Akdeniz’de meydana gelen yeni dengeler, özellikle İngiltere’nin Malta Adası’nı ele geçirmesi hem Rus Çarlığı’nı hem de Fransa’yı harekete geçirmiştir. Osmanlı Devleti savaşta müttefiki bulunan İngiltere’nin askerlerini İskenderiye’den, Rus Çarlığı’nın da Yedi Ada’dan çekmemeleri nedeniyle, uygulamaya henüz başladığı denge politikaları icabı, Fransa’yı da gücendirmeme siyasetini uygun bulmuş, İngiltere ve Fransa arasında barış tesis

edilmesi üzerine Fransa ile 29 Haziran 1802’de barış antlaşması imzalamıştır. Bu antlaşmayla Fransızların Doğu Akdeniz’deki ticari imtiyazları yenilenmiş olup Fransız tüccarlarına gemileriyle Karadeniz’e serbestçe girip çıkma izni verilmiştir. Yine denge politikası gereği daha önce prensipte Karadeniz’e geçme hakkı verilen İngiliz gemilerine de fiili olarak bu hak verilmiştir.

Fransa ile yapılan bu antlaşma tarafların toprak bütünlüğüne saygıyı içermesine rağmen, doğudaki teşebbüsünde başarısız olan Napolyon, bu bölge üzerinde rakiplerini birbirine düşürmek ve bunlardan birini yanına çekerek kendisine karşı oluşturulan ittifak sistemini parçalama amacıyla Rus Çarlığı’nın dikkatini Türk Boğazları ve İstanbul üzerine çekmeye çalışmıştır. İstanbul’da bir tarafta İngiltere ve Rus Çarlığı bir tarafta Fransa olmak üzere yoğun bir diplomatik mücadele başlamıştır. Bu bağlamda Rus Çarlığı 1798 ittifakını yenileme girişimlerinde bulunmuş ve görüşmeler 24 Eylül 1805’te, bu ittifakı yenileyen bir antlaşma ile sona ermiştir. Bu antlaşmayla, Rus Çarlığı’nın 1798’de kazandığı Türk Boğazları’nın Rus savaş gemileri haricindeki tüm savaş gemilerine kapatılması hakkı teyit edilmiştir. Fakat bu durum çok uzun sürmemiştir. Napolyon’un Rus Çarlığı’na karşı kazandığı Austerlitz zaferinden sonra Osmanlı Devleti değişen dengelerin zorlamasıyla hem Napolyon’un İmparatorluğu’nu tanımış hem de Rus savaş gemilerinin Türk Boğazları’ndan geçmesinde güçlükler çıkartarak ittifakı etkisiz bırakmaya çalışmıştır. Bu durumun Rus Çarlığı ile yarattığı kriz Fransa ile Osmanlı Devleti’ni bir kez daha yakınlaştırmıştır. Fransa’nın bu dönemdeki stratejisi Osmanlı Devletine destek olarak Ruslara Türk Boğazları’nın kapatılması ve Osmanlı Devleti’ni Ruslara karşı kullanmaktır. Fransa’nın bu genel stratejisi Rus Çarlığı ile Osmanlı Devleti arasında altı yıllık savaşa neden olmuştur. Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı’nın Boğdan’a girmesi üzerine bu devlete savaş açmış ve 17 Ocak 1807’de Türk Boğazları’ndan seyrüseferin men edildiği, bir nota ile İstanbul’daki elçilere bildirilmiştir. Bu gelişmeler İngilizleri de Osmanlı topraklarının stratejik önemi konusunda uyandırmıştır.

2.4. 1809 Kala-i Sultaniye Antlaşması ve Türk Boğazları

İngiltere bir taraftan Osmanlı-Rus harbine son vererek, müttefiki Rusları rahatlatmaya diğer taraftan Osmanlı Devleti ile ittifak antlaşmasını yenilemeye çalışmış, ancak başarılı olamamıştır. Bunun üzerine Şubat 1807’de Kraliyet Donanması tarihinde ilk kez Çanakkale Boğazı’nı zor kullanarak geçmiş, Marmara Denizi açıkları ve İstanbul’a kadar ilerlemiştir.

İngilizlerin bu teşebbüsleri ile savaş sonuna kadar İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı işgal etmek niyetinde bulduklarını haber alan ve bu nedenle büyük bir telaş yaşayan Rus Çarlığı, Osmanlı Devleti ile temasa geçmeye çalışmıştır.

Bu olayda, Boğazlar Meselesinde İngiliz-Rus rekabetinin ortaya çıkması üzerine, bu iki devlet arasında yaklaşık yüzyıl sürecek olan ve Türk Boğazları konusunda düğümlenen, kimi zaman soğuk, kimi zaman sıcak savaşlara neden olacak büyük çekişme başlamış oluyordu. Zira İngiliz yöneticiler Osmanlı Devleti'nin artık yeterince güçlü olmadığını, Hint yolunun güvenliğini kendi başına sağlayamayacağını anlamışlar ve bundan sonra Rus Çarlığı'nın Türk Boğazları ve İstanbul'a; Fransa'nın Ortadoğu'ya yerleşmesini önlemek amacıyla Osmanlı İmparatorluğunun toprak bütünlüğünü koruma politikasını izlemeye başlamışlardır.

Fransa ile Rus Çarlığı'nın birbirine yakınlaşmaya başlaması, İngiltere'de, bu iki devletin birleşerek Osmanlı Devleti'ni yıkıp Türk Boğazları'nı ele geçirecekleri endişesini oluşturmuş ve İngiltere ile Osmanlı Devleti'ni birbirine yaklaştırmıştır. Bu bağlamda İngiltere ile 5 Ocak 1809'da Kala-i Sultaniye'de (Çanakkale) bir ittifak antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu İngiliz desteğini almış, İngilizler ise Fransız-Rus yakınlaşmasına karşılık vermiş ve Boğazlar konusunun sadece Osmanlı-Rus meselesi olmadığını göstermiş oluyorlardı (Emanet, 2003).

Boğazlar Meselesi üzerinde önemli bir dönüm noktası olan bu antlaşma ile savaş gemilerinin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeleri savaş ve barış zamanında yasaklanmış ve İngiltere bu kurala uyacağını vaat etmiştir. Osmanlı Devleti'nin, o güne kadar ulusal hukuk kuralı olan Türk Boğazları'nın yabancı savaş gemilerine kapalılığı rejimi bu antlaşma ile ilk kez uluslararası bir yükümlülük şekline dönüşmüştür. Böylece Türk Boğazları'nın kapalılığı kaidesi bir Osmanlı Devleti meselesi olmaktan çıkarak devletlerarası bir mesele haline gelmeye başlamıştır (İnan, 1995).

2.5. 1829 Edirne Antlaşmasında Türk Boğazları

Bu antlaşmadan kısa bir süre sonra İngiltere ile Rus Çarlığı barışmış ve İngiltere savaşan iki dostu, Osmanlı ve Rus Devletleri arasında arabuluculuk girişimleri yapmış, uzayan görüşmeler 16 Mayıs 1812'de Bükreş Barışının imzalanmasıyla sonuçlanmıştır.

Diğer taraftan, Avrupa'ya coğrafi ve siyasi anlamda yeni bir düzen veren 1815 Viyana Kongresi prensiplerine göre, Avrupa'da çıkacak her türlü hürriyetçi ve milliyetçi eylemin bastırılması kararlaştırılırken, 1821'de başlayan Yunan İsyanında, Viyana Kongresine katılan ve bu prensipleri kabul eden Avrupa devletleri tarafından farklı sebepler gösterilerek bunlara uyulmadığı görülmüştür. Bu çelişkili politika sonucu Osmanlı diplomasisi, Boğazlar Meselesinin yanı sıra bir de azınlıklar sorunu ile karşı karşıya kalacaktır.

Osmanlılardan alacağı topraklarla ülkesini büyütmek isteyen Rus Çarlığı Balkanlardaki Ortodoksları kışkırtarak bu bağlamda en etkin rolü oynamıştır. Mora ayaklanmasından sonra İngiltere, Fransa ve Rus Çarlığı 6 Temmuz 1827 tarihli Londra Antlaşmasıyla, Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı özerk bir Yunanistan kurulmasına karar vermişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu antlaşmayı kabul etmemesi üzerine, söz konusu devletler Osmanlı Devleti'ne baskı yapmak için Mora'yı abluka altına almış, Navarin'de 20 Kasım 1827'de Osmanlı donanmasını yakmışlardır. Bunun yanında, Rus Çarlığı Londra Antlaşmasını kabul ettirebilmek için, 1828 yılında Osmanlılara savaş ilan etmiştir. 20 Ağustos 1829 tarihinde Edirne'nin Rusların eline geçmesi üzerine 14 Eylül 1829'da Ruslarla Edirne Antlaşması imzalanmıştır.

Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti, kendisiyle barış halinde bulunan bütün devletlerin ticaret gemilerine Türk Boğazları'nı açmayı taahhüt etmiştir. Böylelikle Türk Boğazları'nın ticaret gemilerine de kapalı olduğuna dair ulusal kural tarihe karışmış ve barış zamanı ticaret gemilerininin serbest geçişi bu antlaşmayla uluslararası bir yükümlülük haline gelmiştir.

Edirne barışı ile ilk defa yabancı ticaret gemileri hakkında zamanımıza kadar devam eden bir kaide ortaya konmuş yani Karadeniz bütün devletlerin ticaret gemilerine kesin olarak açılmıştır. Ayrıca Karadeniz Türk-Rus denizi olmaktan çıkarak milletlerarası ticarete açık deniz durumunu almış, Rus Çarlığı'nın Karadeniz limanlarının iktisaden kalkınması için gereken şartlar da oluşmuştur.

Bunun yanında Rus Çarlığı bu antlaşmada ticaret gemilerinin güvenliğinin etkin biçimde sağlanabilmesi amacıyla Karadeniz donanmasına ait gemilerin dörtten fazla olmamak ve her

seferinde ikişer ikişer Türk Boğazları'ndan geçmesi suretiyle kullanılmasını planlamakta olmasına rağmen, antlaşmaya savaş gemilerine ait bir kayıt koyduramamıştır (Erdaş, 2000).

2.6. Mısır Meselesi ve Hünkar İskelesi Antlaşması

Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altından çıkmak ve topraklarına Suriye'yi de katmak amacıyla, 1831 yılında isyan etmişti. Mehmet Ali Paşa kuvvetlerinin 1832 Temmuz'unda Belen'de Osmanlı ordularını yenip Toros Dağlarını aşarak Konya'ya kadar gelmesi onlara İstanbul yolunu da açmış oluyordu. Bu sorunu tek başına aşamayacağını anlayan II. Mahmut 1832 yılında büyük devletlerden yardım talebinde bulunmuştur.

Avusturya'nın deniz gücü sınırlı olduğundan bu talebe önemli bir katkıda bulunamazdı. Fransa Mısırlılara yakınlık gösteren bir devletti. İngiltere ise, Rus Çarlığı ve Fransa ile olan ilişkilerini bozmamak için, Osmanlı İmparatorluğu'nun yardım çağrısına olumlu yanıt vermemiştir.

Osmanlı Devleti'nin bu yardım talebine tek olumlu cevap veren Rus Çarlığı olmuştu. 1829 Edirne Antlaşmasına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalama politikasını uygulayan Rus Çarlığı kendisini Avrupa'da yapayalnız bulmuştu. Bu sebeple 1830'dan itibaren bu politikasını değiştirmek zorunda kalmıştır. Rus Çarlığı'nın yeni politikası, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruyarak bu topraklar üzerinde yeni ve güçlü bir devlet kurulmasını engellemektir. Bu sebeple Rus Çarlığı II. Mahmut'un yardım çağrısına olumlu cevap vermiş ve 9 gemiden oluşan bir filoyu İstanbul'a göndermiştir.

Fakat Osmanlı-Rus yakınlaşması karşısında Avrupa devletleri özellikle de Fransa telaşa düşmüştü. Fransa, Rus Çarlığı'ndan yardım alınmasının doğuracağı sorunlar açısından Osmanlı Devleti'ni ikna etmeye çalışıyordu. Bu sırada Rus filosu 20 Şubat 1833'te İstanbul Boğazı'na girerek Büyükdere önlerine demirlemiş ve bunu Nisan başında bütün Rus Karadeniz filosunun İstanbul Boğazına gelmesi ve 12.000 Rus askerinin Beykoz'a çıkması izlemiştir (Kumkale, 1997).

Bu durum Fransa ve İngiltere'nin tepkisine neden olmuş, özellikle İngiltere İstanbul'un Rusların eline geçmesini önleyecek çareler aramaya başlamıştı. Bu maksatla İngiltere ve Fransa Mehmet Ali Paşa'yı ikna edebileceklerini söyleyerek girişimlere başlamışlar ancak varılan uzlaşma tasarılarının Mehmet Ali Paşa tarafından reddedilmesi sebebiyle Rus kuvvetleri İstanbul'da muhafaza edilmiştir.

Bu gelişmeler karşısında İngiltere ve Fransa donanmalarını Çanakkale önlerine kadar getirmişler diğer yandan da padişahla anlaşması için Mehmet Ali Paşa'yı zorlamışlardır (Tukin, 1999). Bu baskılar karşısında Mehmet Ali Paşa ile Osmanlı Devleti arasında 14 Mayıs 1833'te Kütahya Antlaşması imzalanmıştır.

Ne var ki Rus Çarlığı İstanbul'da edindiği nüfuzu terk etmek istememiş buradaki geleneksel Fransız ve İngiliz etkinliğini azaltmak amacıyla Osmanlı Devletiyle 8 Temmuz 1833'te Hünkar İskelesi Antlaşmasını imzalamıştır. Altı açık bir gizli, toplam 7 maddeden oluşan ve sekiz yıl süreli bu ittifak antlaşması ile taraflar birbirlerinin toprak bütünlüğüne yönelik herhangi bir saldırıda karşılıklı olarak yardımlaşma vaadinde bulunmuşlardır. Antlaşmaya göre, Osmanlı Devleti bir başka devletin saldırısına uğrarsa Rus Çarlığı'nın kara ve deniz kuvvetiyle yardıma koşacağı, buna karşılık da, gizli madde ile Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı'nın güvenliğini tehdit eden donanmaya Çanakkale Boğazı'nı kapatmayı taahhüt etmiştir. Bu antlaşma ile Rus Çarlığı yıllardır özlemini çektiği sona ulaşmış; içinde bulunacağı bir savaş durumunda Türk Boğazları'nı kendi savaş gemilerine açık ve karşı devletlerin donanmalarına kapalı tutma ilkesini gerçekleştirmiştir.

Bu antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu tarihinde ilk kez Rusların askeri himayesi altına girerken, Rus Çarlığı da bir savaş halinde Akdeniz'den kendisine yönelebilecek tehlikeleri önlemiş oluyordu.

Hünkar İskelesi Antlaşması, ilke olarak, Türk Boğazları rejimine yeni bir değişiklik getirmemiştir ancak bundan böyle çok taraflı antlaşmalarla düzenlenmesinin nedenlerinden biri olmuştur.

İngiltere ve Fransa Hünkâr İskelesi Antlaşmasını haber alır almaz İstanbul ve St. Petersburg nezdinde girişimlerde bulunarak antlaşmayı protesto etmiş ve konuyla ilgili notalar vermişlerdir (Erdaş, 2000).

2.7. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi

Rus Çarlığı'nın Hünkâr İskelesi Antlaşmasıyla Boğazlar Meselesi üzerinde elde ettiği üstün konum diğer devletlerin tepkisini çekmiş ve onları telaşa düşürmüştü. Gelişmeler sonucunda İngiltere'yle 1838'de Baltalimanı Antlaşması imzalanarak yeni ticari imtiyazlar verilmiş, diplomatik desteği sağlanmış ve bu durumdan rahatsızlık duyan Fransa'nın kaygıları da Kasım 1838'de benzer bir ticari antlaşma yapılarak giderilmeye çalışılmıştır.

Bu sırada, Mehmet Ali Paşa'nın bağımsızlığını ilan edip Haziran 1839'da Nizip'te Osmanlı ordularını bir kez daha yenmesi üzerine, Avrupa devletleri Rus Çarlığı'nın Hünkâr İskelesi Antlaşmasına dayanarak müdahale edebileceği endişesine kapılmışlardır. Bunun üzerine, İngiltere ve Avusturya, Mısır sorununu Avrupa devletlerinin ortak çözümüne bağlamak üzere harekete geçmiştir.

Rus Çarlığı ise çözüm yolunda kendisi bir teklif getirerek, İstanbul'un serbest şehir haline getirilmesi, İstanbul Boğazı'nın Ruslara, Çanakkale Boğazı'nın İngiltere ve Avusturya'ya verilmesi, bunun dışında Osmanlı topraklarının bütünlüğünün korunmasını teklif etmiştir. Fakat bu teklif kabul görmemiş ve beş büyük Avrupa devleti (Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya ve Rus Çarlığı) 27 Temmuz 1839'da Babıâli'ye ortak bir nota vererek, Mısır sorununa müdahale için hazırlandıklarını ve Mehmet Ali Paşa'ya ödün verilmemesini talep etmişlerdir.

Alınan bu karara ve Mehmet Ali Paşa'yı potansiyel olarak Mısır'ın yeni hanedanı olarak görmelerine rağmen bu beş ülke tam bir davranış beraberliği gösterememişlerdir. Avusturya, Osmanlı İmparatorluğu'nun çözümlenmesinin bir Balkan milliyetçiliğine neden olabileceği ve bu sebeple çok uluslu yapısının sarsılabileceği endişesiyle olaya yaklaşıyordu. Fransa ise Ortadoğu'ya yerleşme hesapları içinde aslında bu ayaklanmayı desteklemekteydi. İngiltere ise Mehmet Ali Paşa'nın güçlü ordusunun Hindistan'a giden en kısa yolu tehdit edebileceğinden kaygılanıyordu. Rus Çarlığı Mehmet Ali Paşa'nın İran'la ittifak düşündüğünü ve Türkmenistan Müslümanları üzerinde hesapları olduğunu düşünüyordu.

Bu düşünceler çerçevesinde Rus Çarlığı ile İngiltere arasında yakınlaşma ve bir dizi diplomatik görüşmeler başlamıştı. Bu görüşmelerde Rus Çarlığı, Hünkar İskelesi Antlaşmasını yenilemeyeceğini beyan ederek Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın kapalı tutulmasını teklif etmiştir. Rusların Türk Boğazları üzerinde söz söyleyecek bir duruma gelmesinden hoşnut olmayan İngiltere, Türk Boğazları'nın statüsünü kendisinin de katılımıyla gerçekleştirilecek uluslararası bir düzenlemeye sokmak istemiştir (Kumkale, 1997).

Sorunun çözümü için İngiltere, Fransa, Rus Çarlığı, Avusturya ve Prusya ile Osmanlı Devleti arasında görüşmeler başlamıştır. Görüşmeler sırasında Suriye'nin Osmanlı sınırları içinde bırakılması eğilimi ortaya çıkınca Fransa görüşmelerden çekilmiştir. Görüşmeler sonucunda hazırlanan müzakere metni 15 Temmuz 1840'da Londra'da imzalanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu bu müzakere ile Avrupa'nın büyük devletlerinin Mısır sorunu konusunda ortak himaye ve müdahalesini adeta kabul etmiş oluyordu. Müzakerede Türk Boğazları konusunda ise, barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, bir kez daha teyit ediliyordu.

Avrupa devletleri birlikte hareket ederek Mısır sorununu Osmanlı İmparatorluğu lehine çözümledikten sonra, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini ortak bir çözüme sokmak istemişlerdir. Osmanlı Devleti zayıf düşmüş ve Türk Boğazları sorunu bütün önemiyle ortaya çıkmıştı. Büyük devletler Türk Boğazları'nın Osmanlı Devleti'nin elinde kalmasını içlerinden birinin himayesi altına girmesine tercih ediyorlardı. Bunun temel nedeni, Türk Boğazları'nın devletler arasındaki kuvvet rekabeti ve güç dengesi konusunda oynadığı rol idi. Bu durum Türk Boğazları rejiminin uluslararası bir sorun olmasında ve bundan böyle uluslararası antlaşmalarla düzenlenmesindeki en önemli etken olmuştur.

Avrupa devletleri Türk Boğazları üzerindeki çıkar çatışmalarını, bu defa, Fransa'nın da katılımıyla yapılan görüşmeler sonucunda, yine Londra'da, 13 Temmuz 1841'de Londra Boğazlar Sözleşmesiyle gidermişlerdir. Bu sözleşmenin özelliklerinden biri, diğer devletlerin katılımına açık olmasıydı (Antlaşma Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rus Çarlığı ve Osmanlı İmparatorluğu arasında imzalanmıştır. Sonrasında sırasıyla; Danimarka, Belçika, İsveç ve Norveç de bu antlaşmaya dahil olduklarını bildirmişlerdir). Türk Boğazları'nın hukuksal rejimini düzenleyen bu ilk çok taraflı antlaşmayla, Türk Boğazları'nın barış zamanı

yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun kendi takdirine bağlı bir ilke olmaktan çıkarılarak uluslararası yükümlülüklerle dayanan bir kural haline getirilmiştir.

Dört maddeden oluşan bu sözleşme, Osmanlı İmparatorluğu'nun barış halinde bulunduğu sürece Türk Boğazları'nı hiçbir yabancı savaş gemisine açmayacağını, sözleşmeye taraf diğer devletlerin de bu kapalılık ilkesine uyacaklarını ortaklaşa olarak taahhüt ettiklerini hükme bağlamıştır.

Londra Boğazlar Sözleşmesi, 1833 yılından beri Osmanlı İmparatorluğu üzerinde ayrıcalıklı bir duruma sahip olan Rus Çarlığı'nın bu durumuna son vermiştir. Her ne kadar bu antlaşma çerçevesinde Ruslar Karadeniz kıyılarının güvenliğini sağlamış görünüyorsa da, donanmasını Türk Boğazları'ndan çıkarma hakkını iyice kaybetmiş ve Hünkar İskelesi Antlaşması ile elde ettiği imtiyazı sona ermiştir. Bu sebeple bu sözleşme Rus diplomasisi için bir yenilgi, İngiliz diplomasisi için bir başarıdır. Bu sözleşmeyi, Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti toprakları üzerindeki Rus isteklerine karşı çıkardığı bir engel olarak değerlendirmek de mümkündür. Ayrıca bundan böyle barış zamanında Türk Boğazları rejiminde yapılacak değişiklikler, ancak sözleşmeye taraf olan bütün devletlerin ortak iradeleriyle gerçekleşebilecekti.

Türk Boğazlarının barış zamanındaki rejiminin Osmanlı İmparatorluğu'nun tek taraflı olarak veya Avrupa devletlerinin Padişahla anlaşarak kendi istekleri doğrultusunda değiştirildiği dönemler artık son bulmuş ve bu antlaşma, I. Dünya Savaşı'na kadar Türk Boğazları'nın rejimini belirleyen temel antlaşma olmuştur.

Sözleşmenin imzalanmasından sonra donanması Karadeniz'e hapsedilen Rus Çarlığı'nın en büyük amacı donanmasını tekrar Akdeniz'e çıkarmak için girişimler yapmak olmuştur. Bunu gerçekleştirmek için önünde tek engel olarak gördüğü İngiltere'ye yaklaşarak bu işi savaş yoluyla gerçekleştirmeye kalkışmadan önce bu devletle anlaşmaya çalışmıştır. Bu düşünceyle Ruslar, Mayıs 1844'de İngiltere'ye, Avusturya ve Fransa'nın işe karıştırılmadan Osmanlı İmparatorluğu'nun mukadderatı üzerinde iki devletin ortak hareket etmesini önermiştir. Fakat İngiltere bu talebe olumsuz yanıt vermiştir.

Bu isteklerinde ısrarcı olan Ruslar, ilerleyen yıllarda Avrupa'yı sarsan ihtilaller süreci sonrasındaki mevcut yapıyı fırsat bilerek, 1853'de İngiltere'ye Girit ve Mısır'ı önererek Osmanlı İmparatorluğu'nun paylaşılması sorununu yeniden gündeme getirmiştir. İngiltere'den tekrar olumsuz yanıt alan Rus Çarlığı artık tek çareyi savaşta görmüştür.

2.8. Kırım Harbi ve Paris Barış Antlaşması

Babiâli, Rus Çarlığı'nın Eflak ve Boğdan'ı işgal etmesi üzerine Rus Çarlığı'na harp ilan ederek bu durumu 1841 sözleşmesine imza koyan devletlere bildirmiştir. Bu bildiriden 4 gün sonra da Çanakkale Boğazı dışında demirli bulunan İngiliz ve Fransız filolarının Çanakkale Boğazı'ndan içeri girmesini istemiştir. Böylece Londra sözleşmesi ile öngörülen Osmanlı Devleti'nin harp zamanındaki Türk Boğazları'ndaki koşulsuz egemenliği yürürlüğe girmiş bulunuyordu. Bu gelişmeler karşısında Rus Çarlığı, durumun 1841 sözleşmesine aykırı olduğu iddiasıyla olayı protesto etmiş; Fransa ve İngiltere ise bilakis adı geçen sözleşme gereği Osmanlı Devleti'nin istiklal ve toprak bütünlüğünü korumaya çalıştıklarını bildirmişlerdir.

Batılı devletlerin Osmanlı Devleti'nin yanında yer alarak Ruslara müdahalesi, Rus Çarlığı'nın Karadeniz'i bir Rus gölü haline dönüştürmeye yönelik Türk Boğazları üzerindeki kontrolüne ve Türkiye üzerinde hakimiyet tesis ederek Doğu Avrupa'daki dengeleri bozmasına karşı bir teşebbüstür (Kumkale, 1997).

Başlayan harbin bütün Avrupa'ya yayılan, umumi bir savaş haline dönüşmemesi için taraflar 1853 sonlarından itibaren, uzun sürecek Viyana Kongresine başlamışlardır. Burada Rus Karadeniz filosunun sınırlandırılması kararlaştırılmış ise de, Rus Çarlığı'nın bunu müzakereye dahi yanaşmaması üzerine sonuç vermemiştir. Ancak Rus Karadeniz filosunun tamamen yok edilmesi ve Eylül 1855'de Sivastopol'ün düşmesi üzerine 25 Şubat 1856'da başlayan barış görüşmeleri 30 Mart 1856'da yapılan 34 maddelik barış antlaşmasıyla sona ermiştir. (Bu antlaşma Osmanlı İmparatorluğu, Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rus Çarlığı ve Sardunya devletleri arasında imzalanmıştır.)

Bu antlaşmanın Türk Boğazları rejimi ile ilgili maddesinde 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesinde kabul edilmiş olan kural, bir kez daha tekrarlanmıştır. Ancak, Paris

Antlaşmasının eski statüde meydana getirdiği en önemli değişiklik, Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasıdır. Karadeniz bütün devletlerin ticaret gemilerine açık fakat kıyıdaş devletlerin de dahil savaş gemilerine kesin ve sürekli olarak yasak ve kapalı hale getirilmiştir. Ayrıca Osmanlı ve Rus Devletleri'nin Karadeniz kıyılarında askeri tersane kurma ve bulundurmalarını da yasaklamıştır. Fakat Osmanlı ve Rus yönetimlerine kıyılarını korumaları için yetecek kadar hafif savaş gemisi bulundurmaları olanağı tanınmıştır. Bu antlaşma Osmanlı Devleti'nin İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nde tersane ve savaş gemisi bulundurma hakkına dokunmamıştır (Tukin, 1999).

Paris sözleşmesi Büyük Petro'nun tasarladığı Osmanlı Devleti'nin ölümünü çabuklaştırma ve topraklarını paylaşma planlarına karşı Türk-İngiliz-Fransız koalisyonunun zaferini teyit ettirmiştir. Zira Karadeniz'deki tersanelerin yıkılıp savaş gemilerinin sınırlandırılması Rus Çarlığı'nı Türk Boğazları'nı zorlayarak Akdeniz'e geçip burada üstünlük elde etme imkanından yoksun bırakmıştır. Bu durum Rus Çarlığı'nın yayılma alanını kısa bir süreliğine de olsa yeniden Asya'ya yönlendirecek fakat kendisi için çok önemli gördüğü Karadeniz ve Türk Boğazları'nda yeniden nüfuz sahibi olabilmek için girişimlerinden de geri kalmayacaktır. Boğazlar Meselesinde bu vaziyet 1871 yılına kadar değişikliğe uğramadan devam etmiştir (Erdaş, 2000).

2.9. 1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi

Karadeniz ve Türk Boğazları üzerinde 1856'da kaybettiği haklarını geri alabilmek için Rus Çarlığı'nın eline geçen ilk fırsat, 1870'de Fransız-Alman savaşından Fransa'nın yenik çıkmasıyla olmuştur. Bu sırada Avrupa devletleri kendi iç sorunlarıyla ilgilenmekteydiler ve Prusya, kendi birliği için pek çok konuda Rus görüşlerini benimser durumdaydı.

Rus Çarlığı önce Osmanlı Devleti'ne başvurarak, 1856 Paris Antlaşmasının Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasıyla ilgili hükmünün iki devlet arasında feshedilmesini istemiştir. Osmanlı Devleti'nin bu talebi reddetmesi üzerine Rus Çarlığı 31 Ekim 1870'de ilgili devletlere yolladığı nota ile Paris Antlaşması'nın Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasıyla ilgili hükmünü feshettiğini bildirdi. Bunun yanında Rus Çarlığı Doğu Sorununu ortaya çıkartmak gibi bir düşüncesinin olmadığı konusunda da ilgili devletlere ayrıca sözlü güvence vermiştir (Tukin, 1999).

Avrupa devletleri, Rus Çarlığı'nın tek taraflı fesih kararını uluslararası hukuk kurallarına aykırı olduğu için tepki ile karşılaşmış fakat sonunda Rus Çarlığı'nın bu hareketini kabul etmek zorunda kalmışlardır. Bismarck'ın önerisi üzerine, Londra'da bir konferans toplanmış ve 13 Mart 1871 tarihinde Karadeniz Hakkında Londra Antlaşması imzalanmıştır. (Bu antlaşma Osmanlı İmparatorluğu, Alman, Avusturya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rus devletleri arasında imzalanmıştır.)

Bu antlaşma ile Karadeniz'in tarafsızlaştırılması ve askersizleştirilmesi rejimi sona ermiş oluyor, Osmanlı ve Rus devletleri Karadeniz'de donanma bulundurma ve tersane kurma haklarını yeniden elde etmiş oluyorlardı (İnan, 1995).

Antlaşma, Türk Boğazları'nın barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine ise kapalılığı konusundaki ilkeyi tekrarlıyordu. Ayrıca Osmanlı Padişahı'na, barış zamanında Türk Boğazları'nı yalnızca elçilerin hizmetindeki hafif savaş gemilerine değil, aynı zamanda dost ve ittifak halinde olduğu devletlerin savaş gemilerine açabilmek konusunda 1841 yılından beri kaybettiği yetkiyi de geri veriyordu (Tukin, 1999).

Bunun yanında bu sözleşme ile Karadeniz'de yeniden tam bir serbestliğe kavuşan Rus Çarlığı, 1860'lı yıllardan beri büyük bir dikkatle ilgilendiği Balkanlarda Osmanlı tebaasını bu devlete karşı ayaklandırmayı başarmış ve bu durumdan faydalanarak Osmanlı İmparatorluğu'na 1877'de harp ilan etmiştir.

2.10. 1878 Berlin Antlaşması ve Türk Boğazları

Bu dönemin en önemli özelliği Osmanlı Devleti ile ilgili İngiliz politikasının değişmesi ve bundan dolayı Babiâli'nin de değişen dış politikasıdır. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruyan politikasını terk etmiş; Mısır gibi Osmanlı topraklarını işgal etmiş; Balkanlarda ve Ermeniler tarafından başlatılan ayrılıkçı hareketleri desteklemiştir. Bunun üzerine, dış politikada hareket alanı daralan Osmanlı Devleti, büyük devletlerle uzlaşma yolunu tutan politikasının yerine bu devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'na müdahalesini önlemeye çalışan ve bu doğrultuda yeni dengeleri gözetken bir dış politikaya yönelmiştir.

Osmanlı yönetiminin yeni bir dış politika oluşturmasındaki temel neden, geleneksel müttefikleri ve Berlin Kongresine kadar varlığını hassas dengeler üzerine dayadığı üç devletin (İngiltere, Fransa ve Rus Çarlığı) dış politikalarındaki değişimdir. Bu üç devletin değişen politikaları gereği yöneldikleri etki alanları, Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşama şansına son verecek biçimde değişmişti. Bu politik değişimin yanında, Osmanlı İmparatorluğu'ndan hiçbir zaman toprak almayan Almanya, dengelerini yitiren Osmanlı Devleti için yeni bir dayanak olmuştur.

Bismarck'tan sonra Almanya'nın, Rus Çarlığı'na açıkça cephe alması; Ortadoğu'da İngiltere'nin tersine Osmanlı yanlısı gözükken bir politika izlemeye başlaması, 1882'den itibaren askeri alanda başlayan yakın işbirliğinin iktisadi ve siyasi alana da yansımaya neden olmuştur.

Diğer taraftan Rus Çarlığı, 31 Ekim 1870 tarihli notasında Doğu sorunu çıkarmak gibi bir niyetinin olmadığını batılı devletlere belirtmiş olmasına rağmen sözünde durmayarak, Balkanlar'da yaşayan halkı, Rus Çarlığı'nın liderliğinde birer bağımsız devlet kurmak için kışkırtarak onları Osmanlı Devleti aleyhine ayaklandırmıştır. Sonuçta 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı çıkmıştır. Savaş devamlı olarak Osmanlı Devleti aleyhine gelişmiş, Osmanlı Devleti'nin mütareke yapılması için gönderdiği temsilcilerin Rus karargahına ulaşmasına rağmen Ruslar savaşa devam etmişlerdir. Bununla kalmayıp Marmara Denizi'ne doğru yürüyerek, Ocak 1878'de Edirne'yi ele geçirmişlerdir. Bunun üzerine İngiliz gemileri İstanbul'da yaşayan yabancıları koruma bahanesiyle 15 Şubat'ta Çanakkale'yi geçerek Marmara Denizi'ne demirlemişlerdir (Kocabaş, 1994).

Böylelikle Yeşilköy'e kadar gelen ve Gelibolu'ya doğru ilerleyen Rus ordusu ile filosuyla Marmara Denizi'ne kadar gelen İngiltere Türk Boğazları konusunda bir kez daha karşı karşıya gelmiş ve Osmanlı Devleti varlığını, bir kez daha bu iki devletin mücadelesine bağlamak zorunda kalmıştır.

Bu şartlar altında 31 Ocak 1878'de Edirne ve arkasından 5 Mart 1878'de Ayestefanos Antlaşmaları imzalanmıştır. Bu antlaşmalarda Türk Boğazları'nda önemli kazanımlar bekleyen Rus Çarlığı, İngiliz savaş gemilerininin Marmara Denizi'ne demirlemesinden dolayı

asıl amaçlarına ulaşamamıştır. Bununla beraber Ruslar, Ayestefanos Antlaşması ile Türk Boğazları'nın, gerek barış gerekse savaş zamanında, Rus limanlarından gelen veya bu limanlara giden tarafsız devletlere ait ticaret gemilerine açık olması hakkını almıştır. Antlaşmanın bu hükmü ile Rus Çarlığı, Karadeniz'i tamamıyla kendi hakimiyeti altına sokmuş oluyordu. Bu madde sayesinde Osmanlı Devleti ile bile savaşıyor olsa tarafsız devletlerin gemileri ile kendisine çeşitli askeri yardımı sağlama olanağı elde etmiş oluyordu.

Rus Çarlığı'nın Doğu sorununda tek başına ve kendi gayretleri ile ulaştığı çözüm, diğer Avrupa devletlerini memnun etmemiş ve antlaşmayı tepki ile karşılamışlardı. Özellikle Avusturya ve İngiltere Ayestefanos Antlaşması'nın Rus Çarlığı'na Balkanlar'da ve Doğu Anadolu'da sağladığı avantaj ve bu avantajların kendi menfaatlerine ters düşmesinden dolayı Rus Çarlığı'na karşı birleştiler. Böylece Rus Çarlığı Osmanlı İmparatorluğu problemini kendi lehine çözümlenmiş iken bu baskılarla bir kez daha yalnız kalmıştır. Bu antlaşmanın gözden geçirilmesi için Berlin Konferansının toplanma kararı alınmıştır. Konferans öncesi Rus Çarlığı, Türk Boğazları konusunu Osmanlı Devleti ile tek başına çözmek için bir protokol önermiştir. Bu protokol ile her iki devletin Türk Boğazları'nın kapalılığı ilkesini ve bu ilkenin devamını beraberce savunacağı; Padişahın Rus Çarlığı'na, Rus savaş gemilerinin teker teker Türk Boğazları'ndan geçişini kabul ettiğini açıklaması istenmiş ancak bu protokol imzalanmadan Berlin Konferansı başlamıştır (Tukin, 1999).

Bir aylık bir görüşmeden sonra 13 Temmuz 1878'de Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Türk Boğazları'nın rejiminde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. 1856 Paris ve 1871 Londra Antlaşmaları'na atıfta bulunulmuş ve 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiş olan Türk Boğazları'nın barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olması ilkesi tekrarlanmıştır. Böylece Ruslar, Türk Boğazları rejiminde yapmak istedikleri değişikliği gerçekleştirememişlerdir. Ancak müzakereler esnasında Türk Boğazları rejiminin sonraki dönemde yeniden güncellenmesine neden olacak iki protokol açıklanmıştır.

Bunlardan ilki İngiltere'nin açıklamasıdır ki, bu daha önceki antlaşmalarla Türk Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçişinin devletlerin ortak kararına bağlı olarak men edilmesine rağmen, İngiltere'nin bu defa Karadeniz'e geçişin Sultanın iznine tabi olduğu tezini savunması ve buna uyacağını açıklamasıdır.

Diğer protokol ise Rus Çarlığı'ndan gelmiştir. Onlar da Türk Boğazları'nın mevcudiyeti kaidesi bir Avrupa meselesi olduğu ve bunun da 1841, 1856 ve 1871 antlaşmalarıyla tasdik edildiği ve bu durumun Berlin Antlaşması'yla da tekrarlandığı, dolayısıyla bütün devletlerin Sultana karşı değil imzacı diğer devletlere karşı bir yüklenim altında olduğunu belirtmiştir.

Bu protokollerden de anlaşılacağı üzere Türk Boğazları'yla ilgili bu iki devletin politikasında taban tabana zıtlık ve yer değiştirme söz konusudur. Zira o ana kadar 1809 antlaşmasından beri Türk Boğazları'nın kapalılığı ilkesini savunan ve bunu bir Avrupa siyasi kaidesi kimliğine dönüştüren İngiltere, bu politikasını terk etmiş, bu kaideyi Osmanlı Devleti ile arasında bir sorun olarak gören ve bunu değiştirmeye çalışan Rus Çarlığı'nın görüşünü benimsemiştir. Çarlık Rusyası ise Berlin Antlaşması öncesi İngiliz politikasına dönüş yapmıştır.

Bu politik değişimin en önemli nedenleri; 1713'te Cebelitarık Boğazı'nı, 1815'de Viyana Kongresi kararı ile Malta Adası'nı, 1839'da Aden'i işgal eden İngiltere'nin Berlin Kongresi'nden hemen önce 4 Haziran 1878'de yaptığı antlaşma ile Kıbrıs'a yerleşmesi ve 1882'de de Mısır'ı işgali ile Akdeniz'in stratejik noktalarına ve dolayısıyla sömürge yollarının güvenliğini sağlayacak imkanlara sahip olmasıdır. Bu sebeplerle artık geleneksel Osmanlı toprak bütünlüğünü Rus Çarlığı'na karşı koruma politikasını devam ettirmeye gerek kalmamıştır. Bunun yanında, Türk Boğazları meselesi haricinde bir başka neden ise, Rusların İran ve Afganistan yolu ile Hindistan'ı tehdit eder konuma gelmiş olması ve İngiltere'nin bundan duyduğu rahatsızlığı Rus Çarlığı'nı Karadeniz'de tehdit ederek gidermeye çalışmak istemesidir.

Bu gelişmeler sonucu Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasında yeniden yakınlaşma başlamıştır. Osmanlı yönetimi Rus Çarlığı ile İngiltere arasındaki rekabetten yararlanarak, Türk Boğazları kartını dış politikada kullanmak amacıyla, Rus Çarlığı'na 1884'de silahlı harp gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçebilme yetkisinin verilmesi, Türk Boğazları meselesini yeniden ortaya çıkartmıştır. Bu dönemden sonra Türk Boğazları'ndan çeşitli zamanlarda özellikle Rus silahlı askeri gemileri geçmiş ve bu durum başta İngiltere olmak üzere batılı devletleri oldukça rahatsız etmiştir.

Öte yandan, Osmanlı Devleti'nin Ruslarla bu yakınlaşması ve onlara Türk Boğazları'nda sağladığı bu tip haklara rağmen, Rus Çarlığı'nın İstanbul Büyükelçisinin kaleme aldığı muhtıradaki; Türk Boğazları'nın ele geçirilmesinin Rus Çarlığı için ne denli önemli olduğu ve bunun sağlayacağı yararlar belirtilmiş, ele geçirme işleminin hangi koşullarda nasıl yapılabileceği üzerinde de durulmuştur (Erdaş, 2000).

2.11. 20. yüzyıl başlarında Türk Boğazları

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerinde artan nüfuzu, Rus Çarlığı'nın Hindistan'daki ilerleyişi karşısında yalnız başına kalan İngiltere, izlediği yalnızlık politikasını terk etme kararı almıştır. Bu karar doğrultusunda 1898 ve 1901 yıllarında Almanya'ya karşılıklı yardımlaşmayı öngören bir savunma antlaşması önermesine rağmen Almanya bunu reddetmiştir.

İngiltere'nin bu arayışı çerçevesinde, özellikle Çin ve Türk toprakları ile ilgili konularda, Rus Çarlığı'nı da bir yandaş olarak algıladığı görülmektedir. Ne var ki istenen İngiliz-Rus yakınlaşması Rusların Türk Boğazları'ndan sadece kendi askeri gemilerini geçirmek istemeleri; Akdeniz'de İngiliz gemilerine yaptıkları taciz ve Rus Çarlığı'nın Uzakdoğu'daki yayılma isteği gibi nedenlerle gerçekleşmiyordu.

İngiltere'nin yeni politikası 1902'de Japonya, 1904'te Fransa ile yeni ittifaklar kurmasını gerektirmiştir. 31 Ağustos 1907'de imzalanan Petersburg Antlaşması ile Doğu'da ve Asya'da İngiliz-Rus rekabeti sona ermiş; Avrupa'da bloklaşma sürecinde taşlar da yerine oturmuştur. Bununla beraber Rus Çarlığı Türk Boğazları konusunda yeni bir hareket serbestisine kavuşmuştur.

Varlığını 19. yüzyıl ile beraber Fransa, İngiltere ve Rus Çarlığı arasındaki ince bir dengeye oturtan Osmanlı İmparatorluğu'nun çözümlenmesinin hız kazandığı bir dönemde İngiltere ile uzlaşan Rus Çarlığı 1908'de Avusturya'nın Bosna-Hersek'i işgali bunalımından faydalanarak Türk Boğazları meselesini yeniden ortaya atmaya çalışmıştır. Zira 1905 Rus-Japon savaşı göstermişti ki, Türk Boğazları'ndan Rus donanması geçmediği takdirde bu donanmanın pek bir anlamı kalmıyordu. Bu sebeple, 1908 Bosna-Hersek bunalımından sonra Rus Çarlığı'nın Osmanlı İmparatorluğu'na karşı üç ayrı politika izlediği görülmektedir.

Bunlardan konumuzla alakalı olan politikası Türk Boğazları'nı Rus savaş gemilerine açtırmaktı (Kocabaş, 1994).

Bu kapsamda Avrupa devletleri ile ikili görüşmeler yapılmıştır. Avusturya'dan istenen destek alındıktan sonra İtalyanlarla görüşülmüş ve onlardan da Türk Boğazları meselesinde Rus isteklerine karşı durmayacakları vaadi alınmıştır. Fakat asıl destek Fransa ve İngiltere'den gelmeliydi. Bu maksatla Fransızlarla yapılan görüşmelerde olumsuz yanıt alan Rus Çarlığı bu defa İngiltere'ye gitmiştir. İngiltere Türk Boğazları'nın statüsünün değiştirilmesine prensip olarak karşı çıkmıyor fakat Türk Boğazları'nın sadece Ruslara değil bütün devletlerin harp gemilerine açılmasını istiyordu.

Osmanlı yönetimi bu gelişmelerden aldığı haberler üzerine bir takım diplomatik girişimlerde bulunmuş ve özellikle İngilizlerle yapılan görüşmelerde, Türk Boğazları konusundaki Rus isteklerine kesin olarak muhalif olduklarını bildirmişlerdir.

2.12. Trablusgarp ve Balkan Savaşları ve Türk Boğazları

İtalya Eylül 1911'de Trablusgarp'a asker çıkararak Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmişti. Rus Çarlığı bu durumdan istifade edip, sanki diğer büyük devletlerin onayını almış gibi davranarak Türk Boğazları'ndan savaş gemilerini geçirmek isteğini, Ekim 1911'de Rus Büyükelçisi aracılığıyla, Sadrazam Sait Paşa'ya verdiği muhtırada dile getirmişti. Babîâli bu muhtırayı alır almaz İngiltere'nin yardımına güvenip güvenemeyeceğini sormuş fakat net bir yanıt alamamıştı.

Rus Çarlığı ise Türk Boğazları konusundaki kararlılığını, Osmanlı Devleti ve diğer devletler nezdinde sürdürmüş ve 27 Kasım 1911'de verdiği deklarasyon ile işi resmiyete dökmüştür. Osmanlı Devleti 8 Aralıkta verdiği resmi cevabında; Berlin Kongresi tarafından da tasdik edilmiş olan 1871 Londra Antlaşması'na göre gerek savaş gerekse barış zamanında Rus donanmasının Türk Boğazları'ndan geçmesine, istisnai olarak dahi, Osmanlı Devleti müsaade etmeyecektir, demiştir.

Büyük devletlerden istediği desteği bulamayan ve Osmanlı Devleti'nden kesin ret cevabı olan Ruslar, Dışişleri Bakanı aracılığıyla yaptığı açıklamada, bu olayın Büyükelçinin şahsi

girişimi olduğu ve kendilerinin durumdan habersiz olduklarını bildirmiş ve bir süre sonra da Büyükelçiyi görevden almışlardır (Erdaş, 2000).

Trablusgarp savaşı esnasında Rusların Türk Boğazları meselesini siyasal olarak gündeme getirmeleri, Avrupa devletlerince fazla dikkate alınmamıştı. Fakat bu savaşta İtalya'nın Çanakkale Boğazı'nı abluka altına alması veya buraya saldırısı durumunda, Babıâli'nin Türk Boğazları'nı ticaret gemilerine kapatma ihtimali ve bu yoldaki hazırlıkları bu devletlerin endişesini arttırmıştı.

Nitekim 18 Nisan 1912'de İtalya'nın Çanakkale Boğazı'nı topa tutması üzerine Osmanlı Devleti Çanakkale Boğazı'nı tüm gemilere kapatmış ve Çanakkale Boğazı'nın her iki tarafında toplam 335 gemi beklemeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak Rus Çarlığı 22 Nisanda verdiği notada Çanakkale Boğazı'nın kapatılmasının antlaşmalara aykırı olduğunu, Osmanlı Devleti'nin ticaret gemilerinin geçişlerini ve güvenliklerini sağlamak durumunda olduğunu bildirmiştir.

29 Nisanda Rus notasına verilen cevapta antlaşmalara aykırı hareketin söz konusu olmadığı, Osmanlı Hükümeti'nin meşru müdafaa hakkını kullandığı ve sorumluluğun İtalya'ya ait olduğu belirtilmiştir. İtalya'nın Türk Boğazları'na saldırmayacağı konusunda devletlere güvence vermesi durumunda Osmanlı Devleti'nin Türk Boğazları'nı hemen açacağı vurgulanmıştır. Bununla birlikte Avrupa devletlerinin zorlamasıyla 18 Mayıs'ta Türk Boğazları yeniden ticaret gemilerine açılmıştır (Tukin, 1999).

Bu gelişmelerin ardından Ekim 1912'de Balkan Savaşı başlamış ve Türk Boğazları yeniden gündeme gelmiştir. Balkan Devletlerinin umulmadık başarıları ve özellikle Bulgarların İstanbul Boğazı'na doğru ilerleyişi ve İstanbul'u alma ihtimalleri Almanya ve Avusturya tarafından desteklenirken, İngiltere yeni bir görüş ileri sürerek Türk Boğazları'nın serbest bir bölge haline getirilip milletlerarası bir idareye bırakılmasını önermiş, ancak bu fikir diğer devletlerce kabul görmemiştir.

Rus Çarlığı Bulgaristan'ın bu ilerleyişi karşısında Karadeniz donanmasını harekete hazırlayıp bu donanmayı İstanbul'a gönderme kararı almış fakat Bulgar Ordusunun Çatalca'yı

geçememesi ve İstanbul'a müdahalenin genel bir savaşa neden olacağı endişesiyle bu kararı yürürlüğe sokmamıştır (Tukin, 1999).

2.13. I. Dünya Savaşı Döneminde Türk Boğazları

Osmanlı Devleti Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında alınan yenilginin etkisiyle ordu ve donanmasını ıslah etme çabalarına başlamıştı. Aynı zamanda da iki bloğa ayrılmış Avrupa'da, kendisini siyasal yalnızlıktan kurtarmak için bir takım ittifak teşebbüslerinde de bulunmuştu.

1911'de İtalya'dan gelebilecek bir tehlike karşısında İngiltere ile anlaşma isteği, bu devletin siyasal bağlar altına girmeme politikası nedeniyle reddedilmiş, 1914 Temmuzunda Fransa'ya yapılan teklif de Rus Çarlığı'nın onayı şartı getirilerek dolaylı olarak reddedilmiştir. Bu arayışlar I. Dünya Savaşı çıkmadan hemen önce, 1882'den beri, özellikle de 1913 itibarıyla Osmanlı Devletiyle iktisadi ve askeri işbirliği içine giren ve Avrupa'da yıldızı hızlı bir şekilde parlayan Almanya ile sağlanan ittifak ile sonuçlanmıştır.

Osmanlı Hükümeti'nin müttefik bulamama konusundaki çaresizliğini göstermesi açısından, dönemin Sadrazamı Sait Halim Paşa'nın söyledikleri kayda değer niteliktedir. "Başımıza gelen mağlubiyetler üzerine bir müttefik bulmak için her tarafa başvurduğumuz ve hatta Yunan Devletine kadar müracaat ettiğimiz halde muvaffak olamadık, şimdi ittifak-ı müselleseye dahil olmak için bir fırsat zuhur etti. Bu, devletin istikbalini kurtaracaktır." (Erdaş, 2000)

Osmanlı-Alman ittifakı imzalandıktan hemen sonra, büyük devletlerin birbirlerine yaptıkları savaş ilanı ve fiili savaşın başlaması Osmanlı coğrafyasının, özellikle de Türk Boğazları'nın stratejik ve askeri özelliği dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin kıymetini arttırmıştır. Hatta daha önce ittifak arayışlarına duyarsız kalan itilaf devletleri Osmanlı Devleti'ne gelerek tarafsız olması karşılığında toprak bütünlüğünü garanti edeceklerine dair tekliflerde bulunmuşlardır (Tukin, 1999).

Diğer yandan Almanya, Osmanlı Devleti'ni mümkün olan en kısa sürede savaşa çekerek kendi yükünü hafifletmek istemiş ve bu maksatla da Goben ve Breslau isimli iki gemisini kullanmıştır. Bu iki gemi bazı Cezayir limanlarını bombaladıktan sonra, kendilerini izleyen

İngiliz donanmasından kurtulmak için 10 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara Denizi'ne sığınmışlar ve bu gemilerin girişinden sonra da Çanakkale Boğazı kapatılmıştır. Bu tarihte Osmanlı Devleti henüz savaşa girmediği için tarafsızdı ve bu nedenle gemilerin Çanakkale Boğazı'nı geçişleri bir görüşe göre, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ve bu sözleşmenin hükümlerini teyit eden 1856 ve 1871 antlaşmalarına aykırıydı (İnan, 1995). Bu aykırılığın yanı sıra Babıâli Alman gemilerinin peşinden gelen İngiliz gemilerinin Çanakkale Boğazı'na girmesine izin vermeyerek tarafsızlığına da gölge düşürmüştü.

İtilaf Devletlerinin bu olay nedeniyle Osmanlı Devletini protesto etmesi karşısında, 12 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı Devleti, bu gemilerin İngiliz hükümetince satışı durdurulan iki savaş gemisinin yerine Almanya'dan satın alındığını beyan etmiş ve Goben'e Yavuz, Breslau'ya Midilli ismi verilmiştir.

Bu olaya Türk Boğazları konusunda etkin iki devletin tepkileri farklı olmuştur. Osmanlı sınırına asker kaydırarak kuvvetlerini bölmek istemeyen Rus Çarlığı, Osmanlı Devleti ile anlaşma yolları aramışken, İngiltere olaya daha sert tepki vermiştir. Daha önce Churchill'in Türk Boğazları'na filo gönderilmesi isteğini geri çeviren İngiltere kabinesi, bu defa Çanakkale Boğazı'ndan çıkacak Türk gemilerinin batırılma yetkisini Churchill'e vermiştir. Bu yetkinin verilmesinden sonra, 27 Eylülde bir Türk muhribinin durdurulması üzerine Babıâli aynı gün Çanakkale Boğazı'nı bütün gemilere kapatmıştır. İki gün sonra da gazetelerde Çanakkale Boğazı'nın kapatılması gerekçesi olarak İngiltere ve Fransız filolarının boğaz girişinde dolaşması ve girip çıkan ticaret gemilerinin sorgulamalara maruz kalmaları gösterilmiş; bu durumun, filoların boğaz girişinden uzaklaşarak bu gayri tabi halin ortadan kalkmasına kadar devam edeceği tebliği yayınlanmıştır.

Bu durum Rus Çarlığı için büyük bir kayıp olmuştu. Rus Çarlığı ihracatının büyük bir kısmını buradan yapıyor ve karşılığında savaş için gerekli silah ve cephaneyi alıyordu. Böylelikle Osmanlı Devleti bir ay sürecek olan pasif savaş haline girmiş oluyordu. Fakat kısa süre sonra aralarında Yavuz ve Midilli'nin de bulunduğu ve Alman amiral komutasındaki Osmanlı donanması 28 Ekimde Karadeniz'de Rus savaş gemilerine saldırmış ve ardından Odessa ve Sıvastopol'u bombalamış, böylelikle Osmanlı Devleti savaşa girmiş oluyordu.

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle birlikte Rusların müttefikleriyle olan deniz bağı tamamen kesilmiş oluyordu. 1915 Şubat'ında Türk Boğazları'nı açarak, müttefikleri Ruslarla irtibat kurmak ve aynı zamanda Karadeniz limanlarında bekleyen 120 ticaret gemisini kurtarmak amacıyla İngiltere ve Fransa Çanakkale Boğazı'nı zorlamaya başlamıştı.

Çanakkale Boğazının deniz kuvvetleriyle geçilmesi fikri 1914 Kasım'ında İngiltere kabinesine Churchill tarafından teklif edilmiş ve Ocak 1915'te Londra'da toplanan Harp Meclisi bu fikri onaylamıştır. Bu kararın alınmasında birçok beklentiler olmasına rağmen kararın mimarı Churchill'in en önemli beklentisi, Türk Boğazları'nda alınacak başarının İngiltere'ye, İstanbul'a her türlü koşulu dikte ettirme olanağı tanyacağı varsayımı idi.

Şubat 1915 sonlarından itibaren İngiltere ve Fransa hükümetleri, Çanakkale Savaşına katılması için, Yunanistan üzerine baskıya başlamışlardır. Fransa tarafından Başbakan Venizelos'a yapılan ve savaşa girmesi karşılığında Yunanistan'a vaat edilen topraklar arasında İstanbul'un da bulunması üzerine Türk Boğazları meselesi yeni bir siyasi safhaya girmiştir.

Bu safhanın en önemli aktörü Türk Boğazları'nı kendisi için vazgeçilmez olarak gören Rus Çarlığı'dır. Rus Çarlığı Türk Boğazları meselesini kendi lehine çözmek için bir Avrupa savaşı çıkmasını beklemeye başlamıştı (Tukin, 1999). Osmanlı Devletinin savaşa girmesi bu anlamda Rus Çarlığı'nın aradığı fırsatı ayağına getirmişti. Ne var ki İngiliz ve Fransız donanmasının Türk Boğazları'nı geçeceği inancı, Yunanistan'ın devreye sokulma istekleri, Çarlık Hükümeti'ni paniğe sokmuştur.

2.14. I. Dünya Savaşı döneminde Türk Boğazları'yla ilgili Gizli Antlaşmalar

Rus Hükümeti Çanakkale kuşatmasını tasvip etmesine rağmen, İstanbul'un İngiltere, Fransa ve hatta savaşa girmesi için İstanbul ile ödüllendirilmek istenen Yunanistan tarafından işgali ihtimaline tepki göstererek diplomasisini harekete geçirmiştir.

Bu bağlamda Rus Dışişleri Bakanı Sazanof Paris ve Londra Büyükelçiliklerine gönderdiği telgrafta "Boğazlarda yerleşmekteki amacımız barış ve savaş sırasında Rus Çarlığı için açık denize çıkışı sağlamaktır. Türkiye'nin Avrupa kıyısı üzerindeki egemenliği sona ermelidir ve

Enez-Midy e çizgisi bizimle Bulgaristan arasında sınır olmalıdır. Boğazlardaki durumumuz Marmara Denizi'nin güney tarafından güven altında bulunmalıdır.”demektedir.

Dışışleri Bakanı Sazanof Londra ve Paris nezdinde yapılan açık duyurulara net bir karşılık alamayınca Çar II. Nikola'nın onayı ile 4 Mart'ta Petersburg'daki İngiliz ve Fransız elçilerine şu muhtırayı vermiştir. “İstanbul ve Boğazlar sorununun kesin biçimde Rus Çarlığı'nın kökü yüzyıllara giden arzularına uygun bir surette çözülmelidir. İstanbul şehri Boğaziçi'nin, Marmara Denizi'nin ve Çanakkale Boğazi'nin batı sahili ile Midye Enez çizgisine kadar güney Trakya Rus İmparatorluğu'nun içine alınmalıdır. Ayrıca stratejik gereksinimler nedeniyle Asya kıtasında saptanacak bir bölüm ile Marmara Denizi adaları ile İmroz ve Tenedos adaları imparatorluk içine alınmalıdır.” (Erdaş, 2000).

Rus isteğini endişeyle karşılayan Fransa, İstanbul'a ve Türk Boğazları'na sahip olmanın Rus Çarlığı'na Akdeniz de Fransa'nın rakibi olma fırsatını vereceği endişesiyle bu isteği iyi niyet sözleriyle geçiştirmeye çalışmıştır. İngiliz Hükümeti ise 6 Mart'taki cevabı notasında daha çok Rus Çarlığı'nı yatıştırmaya çalışmış ise de 12 Mart'ta verdiği ikinci nota ile İstanbul ve Türk Boğazları'na ait Rus isteklerini kabul ettiğini açıklamıştır.

Fransa, resmi olarak Rus isteklerini ancak 10 Nisan 1915 de verdiği bir notada, başarılı bir sonuç elde edilene kadar savaşa devam edilmesi, Fransa ve İngiltere'nin Doğuda ve diğer yerlerdeki planlarının gerçekleşmesi şartına bağlı olarak kabul etmiştir.

İngiltere ve Fransa'nın müttefikleri olan Rus Çarlığı'nın isteklerini bu devletin savaşın en kritik döneminde ayrı bir barış yapması endişesiyle kabul etmişlerdir.

Bu gelişmelerle Rus Çarlığı Türk Boğazları konusunda 19 yy. boyunca yaptığı her atakta karşısında bulduğu iki devleti kendi yanına çekerek onları ikna etmeyi başarmıştı. Ne var ki, İstanbul ve Türk Boğazları hakkında varılan anlaşma gerçekte İngiltere ve Fransa'nın ve 26 Nisan 1915'ten itibaren de İtalya'nın Rus Çarlığı'na gelecek için vermiş olduğu bir vaatten başka bir şey değildi. Bu vaadin yerine gelebilmesi ise anlaşmaya dahil olmayan üçüncü bir tarafın yani Türkiye'nin rıza göstermesine bağlıydı (Tukin, 1999).

2.15. Türk Boğazlarıyla İlgili Antlaşmalar Feshediliyor

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi ile birlikte Türk Boğazları'yla ilgili uluslararası antlaşmaların hükümleri, tek yanlı olarak yürürlükten kaldırıldı. Bu antlaşmalardaki hükümler Türk Boğazları'nın barış zamanındaki rejimini düzenlemekte, savaş halinde ise Osmanlı Devleti'ne Türk Boğazları'yla ilgili rejimi tek yanlı olarak belirleme hakkını tanımaktaydı (Tukin, 1999).

İtilaf Devletleri'nin savaş içinde Türk Boğazları meselesine çözüm bulmak için müracaat ettikleri askeri ve diplomatik çözüm yöntemleri sonuç vermemiştir. Askeri çözüm olarak öne sürülen Türk Boğazları'nın zorlanması Türk askerinin Çanakkale'de umulmayan bir şekilde gösterdiği başarı sonucunda etkisiz kalmıştır. Diğer taraftan, Rus Çarlığı'nın bölgeye yerleşmesinin kabulü ile üretilen diplomatik çözüm yolu da Çarlık hükümetinin yıkılması ile sonuçlanan Bolşevik İhtilali ve Bolşeviklerin savaş içinde yapılan gizli antlaşmaların yayınlanması ile kapanmıştır.

Öte yandan Nisan 1917'den itibaren ABD savaşa girmiş ve kendisini hesaba katmayan savaş sonu düzenlemelerinin ve antlaşmalarının önüne geçmek için girişimlerde bulunmaya başlamıştır.

Bolşevik Hükümetinin 1917 sonunda, Osmanlı İmparatorluğu'nun paylaşımına dair gizli antlaşmaları dünya kamuoyuna açıklamalarıyla İngiltere ve ABD telaşa düşerek peş peşe iki açıklama yayınlamıştır. İngiltere tarafından yapılan açıklamada, Osmanlı İmparatorluğu'nu Trakya ve Asya'daki yerlerinden ve İstanbul'dan mahrum etmek istemediklerini fakat Türk Boğazları'nın milletlerarası bir idare altına alınması ve tarafsız olmasının gerekliliği dile getirilmiştir. ABD ise yaptığı açıklamada, Osmanlı İmparatorluğu'nun Türk olan bölgelerine egemenlik vaat etmiş, fakat Türk Boğazları'nın milletlerarası teminat altında bütün devletlerin gemilerine ve ticaretine devamlı surette açık tutulacağı vurgulanmıştır.

2.16. Mondros Mütarekesi Dönemi Türk Boğazları

Bu sırada Osmanlı İmparatorluğu Sultan Mehmet Reşat'ın ölümü ile bir takım siyasal değişiklikler yaşamaya başlamış, müttefiklerinin çöküşü ile de dayanma gücünün sınırına yaklaşmış ve gelişmeler Mondros sürecini başlatmıştır.

Mondros görüşmelerine gidecek heyete verilen talimatın Türk Boğazları'yla ilgili kısmında, Türk Boğazları'nın ticaret ve savaş gemilerine açık olması esasının kabul edileceği, yalnız Yunan savaş gemilerinin girişine müsaade edilmeyeceği belirtilmekteydi. Bunun yanında Türk Boğazları'nın Osmanlı askeri tarafından korunmasının esas olduğu, ısrar edilirse bir miktar İngiliz askerinin kabul edilebileceği, ancak ateşkesin imzalanmasından sonra Türk Boğazları'nın terk edileceğinin protokole konulması ve savaş gemilerinin iki Boğaz arasında iki günden fazla kalmamaları ilkeleri bulunuyordu.

Başlayan görüşmelerde itilaf devletlerinin sunduğu 24 maddelik esas teklifin ilk maddesinde, Türk Boğazları'nın açılması ve geçişin emniyetini sağlamak maksadıyla istihkamların itilaf kıtalarınınca işgal edilmesi bulunmaktaydı.

Görüşmelere katılan Osmanlı Heyeti sunulan projeyi ağır bulmuş ve Babıâli'den yeni talimat istemiştir. Gelen yeni talimatın Türk Boğazları'yla ilgili kısmında, Türk Boğazları'nı işgal edecek itilaf askerleri arasında İtalyan, bilhassa Yunan askeri bulunmaması, İngiliz ve Fransız askerleri ile birlikte Osmanlı birliklerinin de bulundurulması isteniyordu.

Nihayetinde mütareke 30 Ekimde imzalandı ve İtilaf Devletleri 9 Kasımdan itibaren Çanakkale Boğazı'ndan geçerek, 13 Kasımda aralarında Yunan gemilerinin de bulunduğu donanmalarını İstanbul önüne demirlediler. Bunun yanında Boğaz kaleleri bir protokolle İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal edildi.

Mondros Mütarekesi ile 1915 yılında savaş sonucu ele geçiremedikleri Türk Boğazları ve İstanbul, savaşız, İtilaf Devletlerinin eline geçmiş oluyordu (Turan, 2000). Bununla beraber Türk Boğazları'nın rejiminin ne olacağına ilişkin olarak mütarekede hiçbir hüküm yoktu. Ancak şunu söylemek gerekir ki, gelecekte, Türk Boğazları'nın Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıkartılacağı açıktı. Mütarekenin Türk Boğazları'nın açılmasıyla ilgili hükmü ise, Wilson ilkelerine uygun olarak kaleme alınmıştı. Mütarekenin imzalanmasından sonra Türk Boğazları, İtilaf Devletlerinin işgalinde uluslararası ulaşımına açıldı. Bu ise, Türk Boğazları'nın uluslararası statüsünün devamı konusunda atılan yeni bir adım oluyordu (İnan, 1995).

2.17. Barış Konferansı Dönemi ve Sevr Antlaşması

Mondros Mütarekesi sonucu İstanbul ve Türk Boğazları işgal edilmişti fakat Türk Boğazları'na getirilecek rejim hakkında henüz kesin bir açıklık yoktu. Savaşın sürdüğü dönemde aslan payını alan Rus Çarlığı yıkılmıştı. Bu devlete bırakılması öngörülen İstanbul ve Türk Boğazları'nın kime ait olacağı ya da en azından hangi statüde bırakılacağı konusu İngiltere, Fransa ve İtalya arasında henüz dış vurulmayan rekabet çerçevesinde oldukça önemli bir konuydu. İngiltere, ABD'nin Türk Boğazları'yla ilgili meselelerde söz sahibi olmasının kendileri için uzun vadede bir sorun yaratmayacağına inandığından ABD'ye Türk Boğazları'nı mandası altına almasını teklif etmişti.

20 Nisan 1920 tarihinde toplanan San Remo Konferansında, I. Dünya Savaşının galip devletleri, Türk Boğazları'na uygulanacak rejimin de ana hatları üzerinde anlaştılar. 11 Mayıs 1920 tarihinde de Sevr Barış Antlaşması tasarısını Osmanlı Devleti'ne sundular. 10 Ağustos 1920 tarihinde ise antlaşma imzalandı.

Antlaşmaya taraf devletlerin hiç birince onaylanmadığı için, hiçbir zaman ve hiçbir şekilde hukuksal geçerlilik kazanmamış bu antlaşma, Türk Boğazları konusunda da ayrıntılı hükümler içermekteydi. Bu antlaşma, yalnızca Türk Boğazları konusunda değil, düzenlediği diğer konularda da Türkiye için oynanan siyasal oyunu bütün çıplaklığıyla ortaya koymaktaydı.

Sevr Antlaşmasının Türk Boğazları'yla ilgili hükümleri, antlaşmanın 37-61'inci maddeleri arasında yer almaktaydı. Bu antlaşmanın ortaya koyduğu en önemli fark "Boğazlar" tanımı idi. 19. yüzyıl antlaşma ve uygulamalarında Çanakkale ve İstanbul Boğazları ayrı ayrı ele alınırken, bu antlaşma ile "Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlar" tanımı yapılmış ve bu tanım sonraki antlaşmalarda da aynen tekrarlanmıştır.

Antlaşmaya göre, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlar, barış ve savaş zamanında, bayrak farkı gözetilmeksizin, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine ve askeri ve sivil uçaklarına açık olacaktı. Bu sular hiçbir şekilde abluka altına alınamayacak ve bu bölgede savaş hareketlerine ve düşmanca eylemlere

başvurulamayacaktı. Bu kuralın tek istisnası, Milletler Cemiyeti Meclisince barışın korunması amacıyla verilen kararların yerine getirilmesi amacıyla girişilecek zorlama önlemleriydi. (Madde 37)*

Bu antlaşmayla kurulan serbest geçişi düzenlemek ve denetlemek için, geniş yetkilere sahip bir Boğazlar Komisyonu kurulacaktı. Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyıları Yunanistan'a verildiğinden, Yunan ve Osmanlı Devletleri, Türk Boğazları üzerindeki denetim yetkilerini bu komisyona devredeceklerdi (Madde 38)** . Görevini yerel hükümetten bağımsız olarak yapacak komisyonun, özel bir bayrağı ve özel bir bütçesi olacaktı. Komisyon gerektiğinde özel bir polis gücü de kurabilecekti. Komisyonun görev alanı ise, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın girişlerinin 3 mil açığındaki alandan itibaren, bu iki alan arasında yer alan sulardı. Komisyon yetkilerini gerektiği takdirde kıyıda da kullanabilecekti.

Komisyon Milletler Cemiyetine üye oldukları takdirde, Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Rusya, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye'nin göstereceği temsilcilerden oluşacaktı. Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan temsilcilerinin komisyonunda birer oylarının olmasına karşılık, diğer devletlerin her birinin ikişer oyu olacaktı. Böylelikle büyük devletler denetim konusunda da ayrıcalıklı hakka sahip olacaklardı.

Sevr Antlaşması ile kurulan bu rejimde, adaların ve Boğazların her iki kıyısından içerilere doğru uzanan bölgeler silahsızlandırılmış ancak, Fransa, İngiltere ve İtalya'ya bu bölgelerde asker bulundurma hakkı da tanınmıştı (İnan, 1995).

2.18. Milli Mücadele Dönemi

2.18.1. Doğu politikasında Türk Boğazları

Mustafa Kemal'in Mayıs 1919'da Anadolu'ya geçmesiyle başlayan Milli Mücadele Hareketinin amacı, savaşla birlikte yıkılan Osmanlı İmparatorluğu'nun üzerine milli bir devlet kurmaktır. Bu amacın önündeki en önemli engel, askeri ve diplomatik alanlarda yürütülen

* bkz Ek 4

** bkz Ek 4

mücadeleye maddi ve manevi destek bulunmasıydı. Bu ihtiyacı, gidermek ve milli devleti kurmak için Milli Mücadeleyi yönetenler, galip devletler arasındaki sorunları dikkatle takip edip, bunları kendi lehine çevirmek için kullanırken bir yandan da Ruslarla olan ilişkilerinde Türk Boğazları meselesini ve bu soruna önerilen çözüm yollarını bir koz olarak kullanacaklardır. Bu bağlamda Rusların Anadolu Hareketini tanımakla kalmayıp, Misak-ı Milli'nin uygulanması yolunda Türkiye'ye maddi ve manevi yardımda bulunacağına inanılıyordu.

Bu kapsamda Sovyetler Birliği'ne gidecek olan heyete 8 Mayıs 1920'de verilen talimatta, Türkiye'nin isteğinin, mevcut milli sınırlar içinde iç ve dış ilişkilerde tam bağımsız olarak yaşamak olduğu belirtilmekteydi. Bu temel isteğin sağlanması şartıyla, Sovyetler Birliği ile kader ve gelecek birliği kurulabileceği belirtilmiş ve talimatın Türk Boğazları'yla ilgili maddesinde şu ifadeler yer almaktaydı: "Boğazlardan yararlanma, tüm Karadeniz ülkelerine serbest olacaktır. Bunu sağlamak için Karadeniz Boğazı'nda tahkimat yapılmaması, İstanbul'a Rus donanmasının gelmesini, bizim (TBMM Hükümetinin) takdir ve isteğimize bağlı olmak üzere, Çanakkale Boğazı tahkimatını Ruslarla birlikte savunmamızdır. Bu koşullardan daha fazlası Rusların Çanakkale tahkimatını bağımsız olarak elinde bulundurmaları ya da İstanbul'a donanmalarını istedikleri zaman getirmeleridir ki her iki şık da İstanbul'un elimizde bulundurulması kuralını bozar. Ruslar için Boğazların tam özgürlüğünü yalnız antlaşma koşullarıyla sağlamak ya da Boğazın savunma ve denetiminin tüm Karadeniz Devletleri'nin bir ortak sorunu olarak kabul ettirmek tabii ki çok daha uygun ve iyi bir çözüm yoludur" (Karabekir, 1969).

Görüleceği üzere Türk Boğazları konusunda Ruslara bir hayli tavizkar davranılmıştır. 1920 Mayısının Ankara Hükümeti'nin en zor dönemlerinden biri olduğu dikkate alınırsa bu durum, hükümetin içinde bulunduğu bunalımı ve Sovyet yardımına ne denli büyük ihtiyaç duyduğunu göstermektedir.

Gelişen süreç içerisinde Sovyetler Birliği ile 16 Mart 1921 tarihinde Moskova Antlaşması imzalanmış ve bunun beşinci maddesinde Türk Boğazları meselesine değinilmiştir. Buna göre Türk Boğazları'nın tüm devletlerin ticaretine açılması ve geçiş özgürlüğünün sağlanması benimsenmiş, uygulanacak rejimin kesin biçimde belirlenmesi işinin, kıyı devletlerinin

temsilcilerinden oluşmak üzere daha sonra yapılacak bir konferansa bırakılması uygun bulunmuştur. Ancak bu konferansta alınacak kararların, Türkiye'nin egemenliğine, Türkiye ve onun başkenti olan İstanbul'un güvenliğine hiçbir zaman zarar getirmemesi gerektiğine dikkat çekilmiştir.

Benzer şekilde Ukrayna ile 2 Ocak 1922 tarihinde yapılan dostluk ve kardeşlik antlaşmasının dördüncü maddesinde, Moskova Antlaşması'nın Türk Boğazları'yla ilgili beşinci maddesi benimsenmiş ve Türk Boğazları'nın geleceğine ilişkin Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin karar vermesi esasına biraz daha yaklaşılmıştır (Kumkale, 1997).

2.18.2. Batı politikasında Türk Boğazları

İtilaf devletleri, İnönü Zaferi'nin yanı sıra Türk-Rus görüşmelerinden duydukları kaygıyla Doğu sorununa bir çözüm yolu arama düşüncesine girmişlerdi. Bu maksatla 25 Ocak 1924'de Paris'te müttefikler arasında bir toplantı yapılarak, İstanbul Hükümeti'yle Ankara Hükümeti'nin katılacakları bir konferansın Londra'da toplanmasına karar verdiler.

Konferansta Ankara temsilcisi Bekir Sami Bey, Türkiye'nin kabullenebileceği sınırın Misak-ı Milli ile saptandığını, İstanbul'un güvenliği ve Türkiye'nin egemenliği tehlikeye düşmeyecek biçimde Türk Boğazları konusunda öteki devletlerle bir antlaşma imzalanabileceğini öne sürmüştür.

Sovyetlerle müzakereleri yürüten ve onlara Türk Boğazları konusunun, Karadeniz'in sahildevletleri arasında görüşülmesini öneren Bekir Sami Bey'in Londra Konferansı'ndaki bu teklifi bir çelişki değil, Türkiye'nin Türk Boğazları sorununu dış politikada, amaçları yönünde en iyi şekilde kullandığını gösteren iyi bir örnektir.

Diğer yandan Milli mücadele cepheinde sürerken bir taraftan da batılı devletlerle yapılan diplomatik görüşmelerle sonuca en kısa zamanda ulaşılmaya çalışılıyordu. Bu kapsamda Ankara Hükümeti 1922 Temmuz ayında İçişleri Bakanı Ali Fethi'ye, görünürde sağlık nedenlerinden dolayı, gerçekte ise Kemalist amaçlar konusunda İtilaf Devlet adamlarının görüşlerini saptamak amacıyla, Avrupa'ya gitme izni vermiştir. Ali Fethi Bey'in Londra'daki barışçı girişimleri İngiltere tarafından, Ankara Hükümeti'nin zaafı olarak değerlendirilmesi

üzerine Fethi Bey'in, "Milli maksatların sağlanmasının ancak askeri faaliyetlerle kabil olabileceği"ni Ankara'ya bildirmesiyle taarruz kararı alınmıştır (Erdaş, 2000).

26 Ağustos'ta başlayan Türk Ordularının taarruzu sonucunda yaklaşık kırk aydır işgal altında bulunan İzmir geri alınarak, Anadolu Yunan askerinden temizlenmiş ve Türk Orduları Çanakkale'ye doğru yürümeye başlamıştır.

Bu durum bölge ile ilgilenen bütün devletlerin harekete geçmesine neden olmuş ve Türk Boğazları diplomaside en fazla konuşulan konulardan biri haline gelmişti. Diğer yandan Lloyd George, İmparatorluğun her tarafından askeri yardım talebinde bulunmuş ve gerekçe olarak da Türk Orduları'nın İstanbul ve Çanakkale'ye yaklaşmasını göstermiştir. Bunun yanında eğer Ankara Hükümeti'nin talepleri kabul edilirse, son harpte Türkiye üzerinde kazanılmış olan zaferin bütün semerelerinin kaybedileceği belirtilmiş ve Türk Boğazları'nın Avrupa ve İngiliz menfaatlerini yakından alakadar ettiğinin altı çizilmiştir.

Türk Ordusunun Çanakkale Boğazı'na doğru ilerlemesiyle Batı'da "Çanakkale Bunalımı" olarak adlandırılan olaylar dizisinde Sovyetler Birliği de rol almak istemiş ve bu maksatla 12 Eylül'de İngiltere'ye bir nota vermiştir. Bu notada, I. Dünya Savaşından önce yapılmış olan Türk Boğazları konusundaki tüm antlaşmaların geçersiz olduğu ve savaş sonunda yapılan tek geçerli belgenin Moskova Antlaşması olduğu belirtilmiştir. Bu Antlaşmada Türk Boğazları'nın sadece ticaret gemilerine açık olduğu kaydının bulunduğu ve bu konunun Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından görüşüleceğinin öngörüldüğü, bu nedenle de konu ile ilgili herhangi bir görüşmeye Sovyetler Birliği, Ukrayna ve Gürcistan hükümetlerinin de katılması gereğine dikkat çekilmiştir.

Öte yandan Boğazlar bölgesinde fiili bir çatışmayı önleyebilmek için Fransa ve İtalya, Çanakkale Boğazı'ndaki askerlerini Avrupa yakasına kaydırmışlardır. Bu sırada Mustafa Kemal, askeri güçleri öne sürmekle beraber batılı gazetelere verdiği demeçlerde sorunun diplomasi yoluyla çözülebileceği sinyallerini vermekteydi.

Bu gelişmeler üzerine müttefik devletler gergin ortama son vererek ortak bir tavır almak üzere Paris'te toplanmayı kararlaştırmış ve 20 Eylül'de Paris görüşmeleri başlamıştır. Paris görüşmeleri sonucunda Çanakkale Bunalımı sonuca ulaşmış ve Lozan'a giden yol açılmıştır.

2.19. Lozan Barış Antlaşması ve Türk Boğazları

Türk Ordusunun Çanakkale Boğazı'na yürüyerek sorunu silahla çözümleneceğini uman Sovyetler Birliği, toplanması planlanan konferansa çağrılmadığı için, 24 Eylül tarihli bir nota vermiştir. Bu notasında; Ortadoğu sorunlarının çözümlenmesi için bir konferans önermiş ve bu sorunların çözümünün Türk halkının Türk topraklarında, İstanbul'da ve Türk Boğazları'nda tam egemenliğini kurmaktan geçeceğini belirtmiştir. Bunun yanında Türk Boğazları rejiminin 16 Mart tarihli Moskova Antlaşması uyarınca çözümlenmesini istemiş ve bunun dışında Türk Boğazları'yla ilgili alınacak kararların kesin ve kalıcı olmayacağını altını çizmiştir.

Bunun yanında Sovyetler Birliği toplanacak olan konferansa katılabilmek için Ankara ve Moskova'daki diplomatik temsilcileri nezdinde girişimler yapmıştır. Sovyetler Birliği Konferansın sadece Türk Boğazları meselesinin görüşüldüğü kısmına değil tamamına katılmak istemiştir. Bu amaçla 19 Ekim tarihinde müttefik devletlere verdiği notada, Sovyetler Birliği'nin coğrafi durumu ve Yakın Doğu devletleri ile olan politik durumuna dikkat çekilerek Türk Boğazları konusunun Yakın Doğu sorunlarından ayrılamayacağını, Türk Boğazları'nın güvenliği ve uygulanacak rejimin ayrı bir konferansta ele alınmasının sakıncalarına dikkat çekilmiştir.

Müttefik devletler Sovyetler Birliği'nin bu notasına 27 Ekimde verdikleri cevapta, Sovyetler Birliği'ni sadece Türk Boğazları sorunun çözümlenmesi için Lozan'a davet etmişlerdir. 2 Kasımda Sovyetler Birliği bu notaya verdiği cevapta, Lozan Konferansına davet edilecek devletlerin seçiminde keyfi davranıldığından şikayet etmiş, Türk Boğazları konusunda izlenen metot ve tavrın, bu konuda kalıcı bir çözüm üretemeyeceğini bildirmiştir.

Öte yandan Sovyet lideri Lenin'in 27 Ekimde batılı bir gazetecinin Türk Boğazları sorununun çözümüne ilişkin Rus programının ne olduğu sorusuna verdiği cevap Sovyet yönetiminin Lozan'da sergileyecekleri tavrın ipuçlarını vermekteydi. Lenin'e göre; barış ve

savaş zamanında Türk Boğazları tüm savaş gemilerine kapanmalı, deniz ticaretine tam bir serbestlikle açılmalı ve Türkiye'nin ulusal istekleri karşılanmalıydı. Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazları ile ilgili tezinin Türk tezi ile benzerlikler göstermesinden dolayı konferansta onlardan yardım ve baskı umulmuştur (Kocabaş, 1994)

İsmet İnönü başkanlığında konferansa katılacak olan heyete, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin önerilerine ek olarak, Bakanlar Kurulu tarafından Lozan'da uyulacak esaslarla ilgili talimat verilmişti. Bu talimatların 7. maddesi Türk Boğazları'na ilişkin olup yabancı bir askeri kuvvetin kabul edilmeyeceği, bu yüzden görüşmeleri kesmek gerekirse önceden Ankara'ya bilgi verilmesi esasını içeriyordu (Erdaş, 2000).

Lozan Konferansı 20 Kasım 1922'de başlamış ve siyasi önemi bakımından münakaşa edilen konuların en başında Türk Boğazları meselesi gelmiştir. Konferansta Türk Boğazları ile ilgili üç farklı tez ortaya atılmış ve tartışmalar bu tezler üzerinden gerçekleşmiştir. Buna göre;

- 1) İtilaf Devletleri'nin görüşü İngiltere tarafından savunulmuştu. Bu görüşe göre Türk Boğazları barış ve savaş zamanında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine daima açık olmalıydı. Boğazlar ve kıyıları askersiz hale getirilmeli ve Türk Boğazları'ndan serbest geçişi sağlamak ve güvence altına almak için bir uluslararası komisyon kurulmalıydı. Türkiye'nin bölgedeki güvenliği ve egemenlik hakları, özel bir güvence sistemiyle sağlanmalıydı.
- 2) Türk görüşüne göre savaş gemilerinin tonaj ve sınıf olarak kısıtlanması yani Türk Boğazları'ndan sınırlı serbest geçiş ilkesi savunulmaktaydı. Bunun yanında Türk Boğazları'nın askersizleştirilmesi ve uluslararası komisyon kabul edilmemekteydi.
- 3) Sovyetler Birliği görüşüne göre Türk Boğazları, Türk gemileri hariç, savaşta ve barışta tüm ülkelerin savaş gemilerine ve uçaklarına kapalı olmalı ve Türkiye'nin denetimi altında tutulmalıydı.

Sovyetler Birliği, Çarlık rejiminin Akdeniz'e inme politikasını terk etmiş görünmekteydi. Türk Boğazları'nın kapalılığı ilkesine dayalı yeni politikasıyla Karadeniz'i kendi su alanları olarak görmekte ve bu sulara yabancı savaş gemilerinin girmesini istememekteydi. O sıralarda

güçsüz olan ve kendi iç sorunlarıyla ilgilenmeyi yeğ tutan bu politikasını, bir anlamda Türk Boğazları'na sahip olma olanağı olmadığı sürece Türk Boğazları'nı Türkiye'ye bırakmayı tercih eden Çarlık Rusyasının politikasına benzetmek hatalı bir değerlendirme olmayacaktır (İnan, 1995).

Konferansta Sovyetler Birliği temsilcisi Çiçerin, Türk Boğazları rejimine ilişkin olarak yaptığı konuşmada, Türk Boğazları'nın barışçıl deniz ulaşımına sürekli olarak serbest olmasının kesin bir şekilde ve hiçbir kısıtlama olmadan sağlanmasını, Karadeniz'de barışın korunması, Karadeniz kıyılarının güvenliği ile İstanbul'un güvenliğinin garanti altına alınmasının gerekliliğini vurgulamıştır.

Görüldüğü gibi, Sovyetler Birliği bu görüş ile bütün 19.yy boyunca ısrarla açmaya çalıştıkları Türk Boğazları'nın kendileri için açık olması ilkesini terk edip, Türk Boğazları'nın bütün devletlerin savaş gemilerine kapatılması tezini ortaya atmışlardır. 180 derecelik bu değişimin sebebini konferans görüşmelerine katılan Dr. Rıza Nur şu şekilde açıklamaktadır "Rusların Karadeniz'de donanma diyecek bir şeyleri kalmamıştı. Yeniden yapmaları da şimdi mümkün değildi. İngilizler Karadeniz'e donanmalarını sokmak istiyorlardı." (Nur, 1999). Bu söylemlerden de anlaşılacağı üzere bu değişimin temelinde Sovyetler Birliği'nin duyduğu güvenlik endişeleri yatmaktaydı.

Romanya temsilcisi Duca ise, ülkesinin coğrafi zorunluluğu nedeniyle tek çıkış yolu olan Karadeniz'in kapatılmasına, Türk Boğazları'nın anahtarının bir devletin cebinde olmasına ve bu devletin istediği gibi açıp kapayacak bir durumda olmasına razı olmayacağını belirterek Türk Boğazları'nın kısıtlama ve sınırlama olmaksızın savaş ve ticaret gemilerine açık olmasını savunmuştur.

Bulgar temsilcisi Stamboulisky, Türk Boğazları'nın bütün ticaret gemilerine her zaman açık bulundurulmasını, bunu sağlayacak uluslararası bir yönetime de üye olarak katılmaya hazır bulduklarını bildirmiştir.

Türkiye Milli Mücadele döneminde uyguladığı politikayı, yani esas amaçlarına ulaşmak için, Türk Boğazları meselesi tarihinin iki aktörü İngiltere ve Sovyetler Birliğini karşı karşıya

getirerek Misak-ı Milli sınırlarında tam bağımsız egemenliğine ulaşma amacını Lozan görüşmelerinde de uygulamaya çalışan bir politika izlemiştir.

Türk Boğazları'nın savaş gemilerine kapalı olması ilkesini 1914'e kadar hararetli biçimde savunan İngiltere bu konferansta serbest geçiş savunucusu durumuna gelmişti. Bunun nedeni İngiltere'nin Sovyetler Birliğini Karadeniz'de gözaltına bulundurma zorunluluğu hissediyor olmasıydı (İnan, 1995).

Savaş ile beraber dikkatlerini Avrupa ve Orta Doğuya çeviren ABD, Lozan'a gözlemci statüsünde katılmasına rağmen konferansa hazırlıklı gelen nadir ülkelerden biriydi. ABD temsilcilerine Amerika Donanma Bakanlığı'na hazırlanan 10 Kasım 1922 tarihli politik tavsiyeleri içeren rapor verilmişti. Bu raporda Türk Boğazları statüsünün tarihi gelişimi ele alınarak, Türkiye'nin şimdiye kadar Türk Boğazları'nın yönetimi konusunda tarafsız ve istikrarlı bir tutum göstermediği, dış baskılara boyun eğdiği, bu nedenlerle Türk Boğazları'nın yönetiminin tek bir devlete bırakılmamasının gerektiği vurgulanıyordu.

8 Aralık'ta yapılan toplantıda sözü İsmet İnönü alarak Türk Boğazları ve İstanbul'un güvenliğinin garanti altına alınması ve Karadeniz'e gidecek deniz kuvvetlerinin sınırlandırılması şartları gözetilerek, müttefik devletlerin tekliflerinin bazı noktalarının açıklığa kavuşturulmasını ya da değiştirilmesini istemiştir.

Aynı gün öğleden sonra yapılan 4. Oturumda Curzon uzlaştırıcı bir tutum sergileyerek, Türk heyetinin öne sürdüğü koşullarda bir antlaşma zemini bulunabileceğini söylemiş ve tartışmalı noktalarının görüşülmesi için Türk ve İtilaf uzmanlarının toplanmasını önermiştir. Çiçerin karşılıklı önerilerin incelenmesi için tüm üyelerin katılacağı bir alt komisyon kurulmasını önerdi ise de Curzon burada Türk ve İtilaf uzmanlarının özel görüşmesinin söz konusu olduğunu ve bunun Sovyetler Birliği'ni ilgilendirmedeğini söylemiştir.

Türk heyeti de bu görüşmelerden ödün alacağı umuduyla Curzon'un manevrasına karşı çıkmamış ve böylece de Sovyetler Birliği heyeti Türk Boğazları üzerindeki pazarlıklardan uzaklaştırılmıştır.

Türk Boğazları Komisyonunun 18 Aralık'ta yaptığı 5. Oturumda Türk Heyeti, Türk Boğazları'nda geçiş serbestliği ile Türk Boğazları bölgesinin askerden arındırılması teklifine ilişkin karşı önerileri olduğunu açıklamıştır. Ayrıca Marmara Denizi'nin Boğazlar terimi kapsamından çıkartılmasını ve Semadirek, İmroz ve Bozcaada adalarının, Çanakkale Boğazı'nın tamamlayıcı parçası olduğunu ve bunların yabancı bir devlet egemenliğine konulamayacağını bildirmiştir.

Türk ve Sovyet heyetleri yeni tasarımı incelemek için süre istemişlerse de Curzon yeniden Sovyet'lerle Türk'lerin bir olmasından kuşkulananarak, 24 saat içerisinde kesin bir cevap isteyerek toplantıyı ertesi güne bırakmıştır.

19 Aralık toplantısında Türk Heyeti kurulması öngörülen Boğazlar komisyonunu reddederek Türkiye'ye verilen güvenceleri yetersiz bulmuştur. Curzon ise hem Türk hem de Sovyet tasarımlarını reddederek, Türk heyetine İtilaf devleti önerileri için evet yada hayır demesi için 24 saatlik bir süre tanıyarak adeta bir ultiatom vermiştir.

20 Aralık'ta Türk Boğazları'nın silahsızlandırılmasına, geçiş serbestliğine ve uluslararası komisyon kuruluşuna izin verecek bir uzlaşmaya varan Türk delegesi hala politik ve siyasal bir garanti konusunda tatmin ve ikna olmamıştı ki bu durum 10 yıl sonra Türk tarafının haklılığını ispat eden olaylara sahne olacaktı.

Aralık sonu ve Ocak ayı boyunca yapılan çalışmalar birbirinden farklı tasarı metinlerini tek bir projede birleştirilmesini sağlamış ve İsmet İnönü bu taslağı 1 Şubat'ta Sovyet tarafından gelen itirazlara rağmen kabul etmiştir. Dr. Rıza Nur bu konuyla ilgili hatıralarında "Ruslar bundan memnun olmadılar ve telaş ettiler. Türk heyetine kızdılar. Çiçerin celsede Türk Boğazları'nın açılmasının Türkiye'nin istiklalinin sonu olduğunu söyledi" (Nur, 1999) demektedir. Bunun yanında, Türkiye'nin, Lozan Barış Konferansında, Sovyetler Birliği ile önce işbirliği yapıp sonradan Sovyet desteğine karşı gelmesi, Türk-Sovyet ilişkilerinin bozulmasının başlıca nedenlerinden biri olmuştur (İnan, 1995).

Lozan Konferansının ilk devresi, yaşanan birçok krizden sonra, Türk Boğazları konusunda bir uzlaşmaya varılmasına rağmen, Türk delegasyonu 31 Ocak'ta sunulan antlaşma taslağını imzalamayı kabul etmemesi üzerine 4 Şubat'ta sona ermiştir.

23 Nisan 1923'de başlayan, Lozan Konferansının ikinci aşamasında, ağırlığı ekonomik ve mali sorunlar oluştururken, Boğazlar Sözleşmesi 24 Temmuz'da imzalanmıştır. Bu sözleşmenin, Türkiye'nin İstanbul'da ve Gelibolu yarımadasında birer garnizona sahip olması dışında 31 Ocak'ta çizilen taslaktan bir farkı yoktu. Türk Boğazları bölgesinde uçak, ticari ve savaş gemilerinin geçişine ilişkin kurallar koyan ikinci maddeye yapılan ilave ile birlikte 20 maddeden oluşuyordu.

Lozan Sözleşmesinin Boğazlar meselesinde, sonraki tarihine etkisi açısından en önemli eksikliği Boğazlar bölgesini silahsızlandıran hükmü idi.

Bu olumsuzluklara rağmen genel olarak değerlendirildiği ve özellikle de Sevr ile karşılaştırıldığında Türkiye açısından olumlu bir gelişmeydi. Sevr ile tamamen İtilaf devletlerine terk edilen ve onların üssü durumuna gelen Türk Boğazları Lozan Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ülkesi haline getirilmiştir.

2.20. Montreux Boğazlar Konferansı

2.20.1. Montreux Sözleşmesine giden süreç

Misak-ı Millî'de, Türk Boğazları konusu "...İstanbul kenti ve Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlikeden uzak kalmak şartıyla, Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaret ve ulaşımına açılması konusunda, bizimle birlikte, öteki tüm devletlerin oy birliği ile verecekleri karar geçerlidir." şeklindeki ifadeyle esasa bağlanmıştı. Lozan görüşmelerinde, Türk Boğazları'nın durumu 24 Temmuz 1923'de imzalanan Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmişti. Bu sözleşmede geçişlerle ilgili esaslar genel olarak Misak-ı Millî esasına uygun olmakla birlikte sözleşmeye ısrarla Türk Boğazları'nın silahtan arındırılmasıyla ilgili hükümlerin konması, Türkiye'nin güvenliğini tehlikeye düşüren bir durum meydana getirmişti.

Türk Boğazları'nın silahsızlandırılması ve yabancı devletlere ait savaş gemilerinin ve askeri uçakların Türk Boğazları'ndan serbest geçişiyle ilgili ilkelere uyup uymadıklarını denetlemekle görevli olan Boğazlar Komisyonu, Lozan Boğazlar Sözleşmesinin Türkiye'nin egemenlik haklarını kısıtlayan hükümleriydi. Gerek serbest geçiş gerekse silahsızlandırılan bölgelerin güvenliği, Lozan Boğazlar Sözleşmesiyle, Milletler Cemiyeti'nin güvencesi altına konulmuştu. Lozan Barış Konferansı sırasında Türkiye, İtilaf Devletleri'nin ısrar ve baskıları sonucu, egemenliğini kısıtlayan bu hükümleri kabul etmek zorunda kalmıştı. Türkiye bu hükümleri kabul ederken, Milletler Cemiyeti'nin güvenlik alanında etkin bir rol oynayacağına inanıyor ve genel bir silahsızlanmaya gidileceğini umuyordu. Ancak yıllar ilerledikçe olaylar, Türkiye'nin bu beklenti ve umutlarının doğru olmadığını ortaya koydu (İnan, 1995).

Silahların azaltılması ve silahsızlanmanın sağlanması amacıyla 1922 Locarno Antlaşması ve 1932–1934 Cenevre Genel Silahsızlanma Konferansı yapılmış fakat bunlardan beklenen sonuç elde edilememişti.

Diğer taraftan, Milletler Cemiyeti'nin üyesi ve Türk Boğazları konusunda garantör devletlerden Japonya'nın Mançurya'ya karşı saldırgan bir politika izlemesi ve Milletler Cemiyeti'nin bu devlete karşı herhangi bir yaptırım uygulatamaması ve bu devletin Milletler Cemiyetinden ayrılması, Türkiye'yi Türk Boğazları'ndaki silahsızlandırma kaydını kaldırma çabalarına sevk etmiştir (Turan, 1998).

Bu kapsamda Türkiye, 23 Mayıs 1933 tarihinde Londra'da yapılan silahsızlanma konferansı sırasında, Türk Boğazları'nın silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerinin iptal edilmesini ilk kez resmen talep etmişti. Fakat Türkiye'nin bu talebi silahsızlanma konferansı ile doğrudan ilgili görülmediği için kabul edilmemişti. Bu olumsuzluğa rağmen Türkiye her fırsat ve platformda bu tip endişelerini dile getirmeye başlamıştı.

Öte yandan Milletler Cemiyeti'nin yaptırım gücündeki eksikliğin görülmesi, Avrupa'da fırsat bekleyen revizyonist devletleri harekete geçirmişti. Almanya 1934 yılından itibaren silahlanmaya başlamış, 1935 Mart'ında da Versay Antlaşması hükümlerine aykırı olarak zorunlu askerlik sistemini kabul ederek silahlanmasını açık ve aleni hale getirmişti.

Bu durum, Almanya karşısında özellikle Fransa'yı harekete geçirerek, bu devleti Sovyetler Birliği ve İtalya'ya yakınlaştırmış ve ikili antlaşmalar yapmasına neden olmuştu.

Milletler Cemiyeti'nin Almanya meselesini görüşmek üzere 17 Nisan 1935'de yaptığı olağanüstü toplantıda, Dışişleri Bakanı Tefik Rüştü Aras, Türk Boğazları'nın silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerinin iptal edilmesini istemiştir. Gerekçe olarak da Türk Boğazları'nın silahsızlandırılması sorununun Türkiye'nin güvenliğiyle yakından ilgili oluşu ve bu bölgenin silahsızlandırılmasının sonucunda Türkiye'nin savunmasının zayıflatılmış olduğu gösterilmiştir.

Türkiye'nin bu talebini, Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinden memnun olmayan Sovyetler Birliği desteklerken, İngiltere, Fransa ve İtalya, sorunun Milletler Cemiyeti Konseyi ile doğrudan ilgili olmadığı görüşünü ileri sürmüşlerdir.

Türkiye bu konudaki talebini 14 Eylül 1935'deki Milletler Cemiyeti Genel Kurulunun 8. oturumunda tekrar dile getirmiş fakat bu defa da sonuç alamamıştır. Ancak Türkiye'nin isteklerini bu şekilde barışçı ve diplomasi yoluyla çözmeye çalışması uluslararası ilişkilerde genel olarak olumlu bir hava yaratmaya başlamıştı (Emanet, 2003).

Türkiye her türlü platformda diplomatik faaliyetlerini sürdürürken, Milletler Cemiyeti üyesi ve Türk Boğazları'nın garantör devletlerinden İtalya Ekim 1935'te Habeşistan'a saldırdı. Japonya örneğinde olduğu gibi Milletler Cemiyeti'nin İtalya'ya da yaptırımlar uygulatamaması ve İtalya'nın Oniki Ada'yı da silahlandırmaya başlaması ve hemen ardından Almanya'nın Ren bölgesine asker sokması üzerine Milletler Cemiyeti Londra'da toplanmıştır. Türkiye, Türk Boğazları rejiminin düzenlenmesi için konuyu bu toplantıda gündeme getireceğini Sovyetler Birliği ve Romanya'ya iletmiş ve bu iki devletin onayını toplantıdan önce almıştır. Milletler Cemiyeti'nin Kasım 1935 toplantısında da konuyu gündeme getirmiş ve bu defa olumlu cevap almıştır (Erdaş, 2000).

Yaşanan gelişmeler sonucunda Türk Hükümeti, İngiliz, Fransız, İtalyan, Yunan, Bulgar, Japon, Romen, Sovyet ve Yugoslav Hükümetlerini Montreux'de, Türk Boğazları ile ilgili yeni

bir görüşmeye davet etmiş ve Nisan 1936'da bir nota vererek genel tavrını açıklamıştır. Verilen bu notada genel olarak şu hususlara değinilmiştir.

1- Avrupa'nın durumu, gerek askeri, gerekse siyasi bakımlardan, 1936 yılında çok değişmiştir. 1923 yılında silahsızlanmaya doğru giden Avrupa, 1930'ların başında silahlanmaya başlamış ve 1936 yılında dünyanın her tarafında silahlanma yarışı hızlanmıştır. Ayrıca, Akdeniz'de de güvensizlik hüküm sürmektedir;

2- Sözleşmenin öngördüğü güvence sistemi artık işlemez hale gelmiştir. Bu güvencelerin işlemez hale gelmesi sonucu, Türk Boğazları bölgesinin güvenliği de tehlikeye düşmüştür. Ayrıca, bu gelişmeler sonucu, Sözleşmenin kurmuş olduğu denge yalnızca Türkiye'nin aleyhine değil, aynı zamanda Avrupa barışının da aleyhine bozulmuştur. Bu nedenlerle, Türkiye'nin güvenliği için Türk Boğazları silahlandırılmalıdır;

3- Lozan Boğazlar Sözleşmesi yalnızca barış ve savaş zamanlarına ilişkin düzenlemeler getirmiştir. Oysaki pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi durumuna ait hükümleri de içermesi yararlı olacaktır. Böylelikle, Türkiye'ye yasal savunma hakkı da tanınmış olacaktır;

4- Türkiye Cumhuriyeti, kurulduğu ilk günden itibaren, sürekli olarak barışçı bir politika izlemiş ve uluslar arası yükümlülüklerine sadık kalmıştır. Değişen koşullar nedeniyle, güvenliğinin yeniden sağlanması gerekmektedir. Türkiye, uluslar arası bir konferansta, bu konuları diğer taraf devletlerle birlikte görüşmeye hazırdır (İnan, 1995).

2.20.2. Konferans Çağrısına gelen tepkiler

Yeni bir Boğazlar Rejimi konusunda Türkiye'nin yapmış olduğu öneriye, İtalya hariç, Lozan Boğazlar Sözleşmesine taraf diğer devletler olumlu yanıt vermişlerdir. İtalya'nın Habeşistan'a saldırısı sırasında Milletler Cemiyeti'nin aldığı zorlama önlemlerine, Türkiye'nin de katılmış olması sebebiyle, İtalya Türk Boğazları rejiminin değiştirilmesine karşı çıkmıştır. İtalya bu tutumuyla Türkiye'yi bir anlamda cezalandırmak istemiştir.

Fransa, Fransız-Rus yakınlaşması nedeniyle, Türkiye'nin önerisini olumlu karşılamıştır. Sovyetler Birliği, Türkiye'nin görüşünü desteklediği takdirde, Türk Boğazları rejiminde kendi lehine değişiklik yapılabileceği görüşünde olduğundan onlar da Türkiye'nin önerisini desteklemiştir.

Romanya, I. Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan antlaşmaların değiştirilmesine karşı bir politika izlemekteydi. Bulgaristan ise Türkiye'nin Türk Boğazları üzerinde mutlak egemen olmasına karşıydı. Ancak Türk Boğazları rejiminde yapılacak değişikliklerin, Neuilly Antlaşmasının da değiştirilmesine yol açabileceği görüşündeydi. Bu nedenle, Türkiye'nin önerisine olumlu yanıt vermiştir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesinin mimarı sayılan İngiltere, uluslararası alanda meydana gelen olaylar nedeniyle, Türkiye'ye karşı politikasını değiştirmek zorunda kalmıştı. İngiltere, Türkiye'yi kendi yanına çekmek ve Akdeniz'de sağlam bir dost kazanmak istiyordu. Bu nedenle Türk önerisini olumlu karşılamıştı (İnan, 1995).

2.20.3. Konferans ve sözleşme dönemi Türk Boğazları

Konferans 22 Haziran 1936'da başlamıştır. Türk Heyeti başkanı Tevfik Rüştü Aras, Türk tasarısının doğuşunu anlattığı ilk konuşmasında yeni sözleşme için katılımcılardan anlayış beklediğini ifade etmiştir. Bunun yanında, Türk tasarısının kabulü ile neredeyse iki yüzyıldır hep savaş ve anlaşmazlıkların yaşandığı Türk Boğazları'nda, uygar halklar arasında bir işbirliği ve barış köprüsü yapılacağını vurgulamıştır. Türkiye ayrıntılı görüşünü konferansa sunduğu 13 maddelik sözleşme tasarısı ile bildirmiştir.

İngiltere Türk Boğazları'nın askerleştirilmesine razı olduğunu; Türk tasarısında özellikle ticari ve savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçişi ve bunların Karadeniz'e ve Akdeniz'e çıkmaları konusunda birtakım sorunlar olmasına rağmen tasarıyı tartışma temeli olarak kabul ettiğini bildirmiştir.

Sovyet temsilcisi Litvinof, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denize sokacağı savaş gemilerinin sayısında bir takım sınırlamalar getirilmesini önermiş, bunun yanında Karadeniz devletleri için tam ve kesin serbesti istemiştir.

Bu öneri ve görüşlerle başlayan konferansta, İngiltere heyeti, 6 Temmuz'da yapılan altıncı oturumda karşı tasarısını sunmuş ve Lozan sözleşmesinde olduğu gibi bütün gemiler için serbest geçiş prensibine dayanan bir düzeni önererek bu rejimin Boğazlar Komisyonu tarafından kontrol edilmesi hususunda ısrar etmiştir.

Görüşmeler ilerledikçe konferans savaş gemilerinin geçişi üzerine kilitlenmişti. Daha çok İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazları ve Karadeniz konularındaki tarihi rekabetlerini bu konferansa taşımasından kaynaklanan gerginlik, Fransız delegesi Poul Boncour'un arabuluculuk gayret ve girişimleriyle çözümlenmiştir. Türk delegasyonu 7 Temmuz'daki sekizinci oturumda, Rus isteklerine karşı, bu devletin savaş gemilerinin Akdeniz'e geçmelerindeki tonaj sınırlamasını kaldırdığı yönünde bir önerge vermesiyle de Ruslar tatmin edilmiştir.

Sovyet politikasının ipuçlarını vermesi açısından Montreux görüşmelerinin perde arkasından geçen bir girişime de değinmekte fayda vardır. Konferansın daha ikinci gününde Aras ile Litvinof arasında meydana gelen özel bir görüşmede Litvinof, Aras'a Türk Boğazları'nın savunulması için bir ittifak antlaşması önermiştir. Bu durumu Hükümete ileten Aras'a gelen cevapta bu konunun Montreux müzakerelerinde konuşulmaması, eğer ciddi bir öneri varsa bunun Anakara ile doğrudan yapılması gerekliliği belirtilmiştir.

Konferansın kapanışında Litvinof yine Aras'a Moskova'ya döner dönmez Montreux'da yeniden başlayan dostluk hamlesini ifade edeceğini söylemiş ve girişimlerinin devam edeceği mesajını vermiştir. Ancak Türk Hükümeti Avrupa sorunlarında altından kalkmayacağı yüklenimler altına girmek istemediğinden ve ekonomik ilişkileri felce uğratılabilir endişesiyle bu tür yoklamalara yanaşmamıştır (Erdaş, 2000).

2.20.4. Montreux Sözleşmesi kapsamında İtalya ve Almanya ile ilişkiler

Türkiye hızla gerginliğe giden Avrupa'da Montreux ile hem güvenliliğini temin ve tesis etmiş hem de bu münasebetle İngiltere ve Sovyetler Birliği ile arasındaki mevcut ve olası problemleri çözme imkanına kavuşmuştu.

Ancak İtalya Konferans davetiyle ilgili Türk notasına verdiği cevapta görüşlerini açıklama hakkını saklı tutmuştu. Konferansa sunduğu bir mektupla da Akdeniz devleti ve Lozan'ın imzacılarından olması nedeniyle toplantılardaki görüşmeler ve ele alınacak sorunların tümü için çekinceler koyduğunu bildirmişti. Habeşistan meselesi İtalya lehine çözümlendikten sonra Montreux sözleşmesinin 27. maddesi uyarınca ve Tefvik Rüştü Aras ile Kont Ciano arasında Şubat 1937 de yapılan Milano mülakatında Montreux Sözleşmesine muhalefeti giderildikten sonra 02.05.1938'de bu sözleşmeye resmen ve hukuken katıldığını bildirmiştir.

Diğer taraftan Almanya Lozan Antlaşmasının imzacısı olmamasına rağmen Türkiye, Almanya'ya verdiği önem nedeniyle Türk Boğazları'yla ilgili notasını diğer devletlerle aynı gün Berlin Büyükelçisi aracılığı ile bu devlete de iletmiştir. Türkiye'nin iyi niyetine rağmen Almanya, Büyükelçisi kanalıyla Şubat 1937'de, sözleşmeye, eşit haklar prensibine uymadığı; Sovyet filosunun kolayca Akdeniz'e çıkabilmesine rağmen bu devletin Karadeniz kıyılarının her türlü tecavüzünden korunduğu gibi Alman gemilerine Karadeniz'e giriş için iştirak etmediği bir sözleşme ile sınırlamalar getirdiği gerekçeleriyle rezerv koyduğunu açıklamıştır.

Türkiye 9 Mart tarihli cevabı notasında, Almanya'nın Lozan Sözleşmesine taraf olmaması ve Karadeniz'de de sahili bulunmaması sebepleriyle Türk Boğazları rejimine müdahaleye haklı olmadığını bildirmiştir.

Montreux sözleşmesiyle Türkiye'nin Akdeniz, Karadeniz ve Güneydoğu Avrupa'daki artan stratejik önemi nedeniyle Almanya Türkiye ile dostluğunu ön plana çıkartmak istemiştir. Montreux antlaşması ile ortaya çıkan sorunu çözmek amacıyla pek çok girişim yapmış ve sorunu ikili anlaşma ile çözüme önerisi getirmiştir. Fakat bu öneri, Türkiye tarafından, Montreux Sözleşmesini hükümsüz bırakabileceği gerekçesiyle kabul edilmemiştir.

Sonuç olarak, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, dağılan SSCB ve Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, Büyük Britanya (İngiltere bu sözleşmeyi, Kuzey İrlanda ve İmparatorluğunun bireysel olarak Milletler Cemiyeti üyesi olmayan bütün parçaları adına imzalamıştır), Avustralya ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme Lozan Barış Konferansını imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş ve bu haktan yararlanan İtalya, 2 Mayıs

1938'de Sözleşmeye katılmıştır. Japonya ise, II. Dünya Savaşından sonra, Amerika Birleşik Devletleri ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu müttefikleriyle imzaladığı 8 Eylül 1951 tarihli barış antlaşmasıyla, sözleşmeyi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak, yükümlülük ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir(İnan, 1995).

2.21. II. Dünya Savaşında Türk Boğazları

2.21.1. Savaş öncesi Türk dış politikası

Türkiye'nin Boğazlar meselesini Montreux Konferansıyla çözmesi Türk dış politikasına yeni bir yön vererek ivme kazandırmıştı. Bu konferansta Türk-İngiliz yakınlaşması hayli gelişmiş, böylece Türk dış politikasını Batı ülkelerine ve özellikle de İngiltere'ye yöneltmeye başlamıştı. Diğer yandan Montreux rejimi ile yeniden Türk Boğazları'nı ve etrafını kontrol altında bulduran Türkiye'nin stratejik değeri daha da artmış ve uluslararası ilişkilerin değişimine göre Türkiye gözetilen, önemsenen bir devlet haline gelmişti.

Türkiye'nin uzun yıllardır dostluk ve dayanışma içinde bulunduğu Sovyetler Birliği'nin bu konferansta takındığı olumsuz tutum ve Türk Boğazları'nın ortaklaşa savunulması yolundaki girişimi karşısında İngiltere'ye, Ankara Büyükelçisi aracılığıyla, Akdeniz'deki tehlikeli durumun devamı müddetince uzun vadeli bir ittifak teklifi yapılmıştı. Türkiye'nin bu girişimi, İngiltere'nin izlemekte olduğu yatıştırma ve zorunlu olmadıkça ittifaklara girmeme siyasetinden dolayı kabul görmemişse de revizyonist devletlerden Almanya'nın 15 Mart 1939'da Çekoslovakya'yı ve aynı yılın 7 Nisanında İtalya'nın Arnavutluğu işgal etmesi İngiltere ve Türkiye'yi harekete geçirmişti.

1936 yılından itibaren meydana gelen olaylar, II. Dünya Savaşının çıkacağını açıkça belli etmekteydi. Avrupa Devletleri, bu savaşta güvenliklerini daha iyi koruyabilmek amacıyla, ittifaklar peşindeydiler. İngiltere Çekoslovakya'nın işgalinden sonra tarihinde ilk defa mecburi askerlik ilan ederek yatıştırma politikasını terk edip Fransa ile beraber Polonya, Yunanistan ve Romanya'ya garanti vermiş ve benzer bir garantinin Türkiye'ye teklif edilmesiyle Türk-İngiliz yakınlaşması yeniden başlamıştı.

Türkiye'nin bu teklife verdiği cevapta şu esaslar belirtilmişti; Mihver devletlerinin Avrupa'da bir hakimiyet tesis etmeye çalıştığı ve küçük devletlerin mevcudiyetinin tehlikeye

girdiği; mevcut durumda Türkiye doğrudan doğruya bir tecavüz ve tehdide maruz kalmamış olsa dahi bu durum, genel barış yararına ve Türkiye'nin hayati menfaatlerine aykırı olduğu; Türkiye'nin şimdiden Mihver Devletlerine karşı bir tavır alması, bir dünya harbinin patlak vermesi halinde düşmanı en kısa zamanda Türk Boğazları'na çekecek ve Türk Boğazları'nın savunabilmesi için Türkiye'nin yurt dışına kuvvet göndermesi mümkün olamayacağıdır.

Bu gelişmeler sırasında Bakanlar Kurulu İnönü Başkanlığında toplanarak durumu müzakere etmiştir. Bu müzakerelerde, olası bir savaşta Almanya'nın Türk Boğazları'nı almak isteyebileceği; İngiliz-Rus-Fransız ittifakına girilmesi halinde Bulgaristan'ın Türkiye'ye karşı harekete geçemeyeceği konuşulmuş ve Nisan'da toplanan CHP grubu İngiltere ile anlaşma müzakeresine girmek için hükümete yetki vermiştir. Bundan sonra yapılan görüşmeler 12 Mayıs 1939 Deklarasyonu ile sonuçlanmış ve iki devlet arasında yakınlaşma resmiyete dökülmüştür.

İlan edilen deklarasyonda iki nokta dikkati çekmekteydi. Birincisi iki devletin aralarında güvenlikleri açısından uzun süreli bir ittifak antlaşması imzalama kararına varmış olması Türk dış politikasının kesin ve devamlı istikametini ortaya koyması açısından önemlidir. İkinci nokta ise ilan edilen deklarasyon ve ileride imzalanacak antlaşmanın hiçbir devlete karşı olmayacağı, savaş boyunca Türkiye'nin izleyeceği temkinli denge politikasının başlangıcıdır.

Türkiye 1939 baharında Avrupa ve Balkanlarda meydana gelen gelişmeler ışığında Batılı devletlerle yaptığı müzakereleri, onlarla sağladığı yakın işbirliği ve dostluğu, Sovyetler Birliği ile de sağlama niyetindeydi. Öte yandan Sovyetler Birliği de, kendisini Batıdan Almanya, doğudan Japonya tarafından sıkıştırılmış olarak görüyor ve Türkiye'nin girişimlerini desteklerken, kendisi de İngiltere ve Fransa ile görüşmeler yürütüyordu.

Tüm dünya Moskova'da bir barış cephesi kurulduğu haberini beklerken 1939 Ağustosunda Almanya ile Sovyetler Birliği arasında bir ticaret antlaşması yapılmış ve ayrıca bir de saldırmazlık paktı imzalanmıştı. Hiç beklenmedik bu gelişme Türk dış politikasının bütün hesaplarını alt üst etmişti. Çünkü bu pakt Türkiye'nin kuzeyindeki emniyeti ortadan kaldırdığı gibi Türkiye'yi yaklaşan savaşta İngiltere ve Fransa ile yalnız başına bırakıyordu. Nihayetinde 1 Eylül 1939'da Almanya'nın Polonya'ya saldırmasıyla savaş başlıyor ve bunu 3

Eylül'de İngiltere ve Fransa'nın Almanya'ya savaş ilan etmesi takip ediyordu (Kocabaş, 1994).

2.21.2. Türk Sovyet ilişkileri ve Türk Boğazları

Alman-Sovyet ittifakı açısından Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile görüşmeleri kesmesi büyük önem teşkil ediyordu. Bu maksatla Almanya Eylül 1939'da Sovyetler Birliği'nden bu görüşmeleri kesmesi için çaba sarf etmesini istemiştir. Almanya'nın üzerinde durduğu nokta, Romanya'ya gelebilecek muhtemel yardımın Türk Boğazları'ndan geçeceği ve eğer Türkiye tarafsız kalırsa buna ihtimal olmayacağıydı. Bu şartlar altında Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu, Molotov'un 15 Eylül 1939'da ki daveti üzerine, Sovyetler Birliği ile bir dostluk ve yardım antlaşması imzalamak amacı ile 25 Eylül 1939 tarihinde Moskova'ya gitmiştir. Saraçoğlu-Molotov arasındaki görüşmeler 26 Eylül günü Kremlin Sarayında başlamıştır. Bu ilk görüşme sırasında Sovyetler Birliği, karşılıklı yardım antlaşmasına hiç değinmemişlerdir. İkinci toplantı 1 Ekim günü yapılmış ve Montreux Boğazlar Sözleşmesinde de değişiklikleri içeren Sovyet talepleri, bu toplantıda bizzat Stalin tarafından açıklanmıştır. Sovyetler Birliği'nin, Türk Boğazları rejimi konusunda istediği değişiklikler kabul edildiği takdirde, Sovyetler Birliği Türk Boğazları'nın yönetiminde söz sahibi olacak ve Türkiye'ye uluslararası bir antlaşmayla tanınmış olan haklar da ortadan kalmış olacaktır. Sovyetler Birliği bir yandan karşılıklı yardım antlaşmasının yapılabilmesini Türk Boğazları rejiminde yapılmasını istedikleri değişikliklerin kabulü koşuluna bağlarken, bir yandan da Türkiye'yi yumuşatmak için Yunanistan ve İtalya'nın egemenliği altında olan Türk kıyılarına yakın adaların Türkiye'nin eline geçmesi gerektiğini belirtiyordu. Saraçoğlu ile Molotov arasında 13 Ekim günü yapılan üçüncü görüşmede ve 16 Ekim'de yapılan dördüncü ve son görüşmede de tarafların görüşlerinde ve özellikle Türkiye'nin Türk Boğazları konusundaki görüşlerinde bir değişiklik olmamıştı (Kocabaş, 1994).

Lenin ve Molotov'un Türk Boğazları'nın Ruslar ile ortaklaşa olarak savunulması önerisi, Türk Boğazları'nın ortak savunulması konusunda tarihte Türkiye Cumhuriyeti'ne yapılan ilk resmi öneri oluyordu. Sovyetler Birliği, Avrupa'nın siyasi açıdan güç durumda olduğu bir sırada, baskı yolu ile Türkiye'yi kendisine bağlamak istiyordu.

Sovyetler Birliğinin, Montreux Boğazlar Sözleşmesinde yapılmasını istediği değişiklikler kısaca şu şekildeydi:

- 1- Türk Boğazları'nın ortaklaşa olarak savunulması için bir antlaşma imzalanması,
- 2- Gerek barış gerekse savaş zamanında, Türkiye'nin savaşan veya tarafsız olduğuna bakılmaksızın, üçüncü devletlere ait savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçme taleplerini Türkiye ve Sovyetler Birliği'nin birlikte inceleyerek karara bağlaması,
- 3- Ticaret gemileri, savaş malzemesi ve askeri birlik taşımaları halinde veya silahlı oldukları takdirde, yardımcı savaş gemisi sayılması,
- 4- Sovyet denizaltılarına, Montreux Boğazlar Sözleşmesinin öngördüğü haller dışında da, Türk Boğazları'ndan geçiş hakkı tanınması,
- 5- Milletler Cemiyeti Konseyinin alacağı zorlama kararına dayanarak Karadeniz'e geçecek harp gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçebilmesi, Sovyetler Birliği'nin bu karara katılması halinde mümkün olması,
- 6- Montreux Boğazlar Sözleşmesine dayanarak, barış zamanında insani amaçlarla Karadeniz'e geçiş yapmak isteyen Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin bu denize geçişine, Türkiye'nin izin vermemesi, bu gemilerin Türk Boğazları'ndan geçebilmesi, Sovyetler Birliği'nin olumlu görüşünü Milletler Cemiyetine bildirmesi halinde mümkün olması,
- 7- Türkiye ve Sovyetler Birliği aralarında görüş birliğine varmadan, Türk Boğazları'nın rejiminin değiştirilmesi ile ilgili hiçbir görüşmeye katılmaması (İnan, 1995).

Sovyetler Birliği bu talepleriyle Türk Boğazları konusunda bir takım haklar elde edip Montreux Sözleşmesini ortadan kaldırmak niyetindeydi. Ayrıca belirledikleri bu şartlarla, 1853 Kırım Harbinde olduğu gibi kendilerine bu yoldan bir saldırı yapılmasını önlemeye çalışmaktaydılar. Bunun yanında bu istekler Rusların 1774'ten beri çeşitli antlaşmalarla Türk Boğazları'nda hak sahibi olma çalışmalarının devamı şeklindeydi.

Türkiye Sovyetler Birliği'nin kabulü olanaksız söz konusu taleplerini tereddüt göstermeden reddetmiştir. Sovyetler Birliği'nin bu talepleri ve tutumu, Türk Dış Politikası üzerinde derin etkiler yapmış ve Türkiye'yi batılı devletlerle temasa yönelterek, Türkiye'nin batıyı Moskova'ya tercih etmesindeki en önemli etkenlerden biri olmuştur. Böylelikle,

Kurtuluş Savaşı ile başlayan Türk-Sovyet dostluk dönemi, Sovyetler Birliği'nin dış politikasındaki değişiklikler sonucu sona eriyor ve kendi güvenliğini bir zamanlar Moskova ile kurduğu dostluk ve işbirliği ilişkilerinde aramış olan Türkiye, bağımsızlığına ve toprak bütünlüğüne bu devletten yönelen tehditlere karşı koyabilmek için, batılı devletlerle işbirliğine girişiyordu. Bu yeni dış politikanın bir sonucu olarak, 19 Ekim 1939 tarihinde Ankara'da, Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında bir ittifak antlaşması imzalanmıştır. Bu ittifak, savaşın Balkanlar'a ve Akdeniz'e yayılmasını önlemek gibi bir amaç taşımaktaydı.

Diğer taraftan, 1940 yılının Kasım ayında Molotov'un Berlin'i ziyareti sırasında, Almanya ve Sovyetler Birliği, Montreux Boğazlar Sözleşmesinin Türkiye, Almanya, İtalya ve Sovyetler Birliği arasında yapılacak yeni bir sözleşme ile değiştirilmesini kabul ettiler. Bu karara göre, Sovyetler Birliği ve diğer Karadeniz Devletleri, gerek barış gerekse savaş zamanında, savaş gemilerini Türk Boğazları'ndan serbestçe geçirebilmek hakkına sahip olacaklar, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler ise savaş gemilerini Türk Boğazları'ndan geçiremeyeceklerdi. Kasım 1940 kararından kısa bir süre sonra, Sovyetler Birliği, Türk Boğazları'nda deniz ve kara üsleri istediğini Almanya'ya resmen bildirmiştir. Sovyetler Birliğinin bu yeni talepleri, Hitler'i Ruslar ile artık anlaşma olanağı kalmadığına inandıran en önemli nedenlerden biri olmuştur. Hitler'e göre Ruslar, Doğu Asya'da ve Avrupa'da kilit noktaları ele geçirmeye çalışıyorlar ve bu stratejik noktaları elde etmeleri halinde bu durum Orta Avrupa'nın sonu demektir.

Sovyetler Birliği, Alman-Sovyet ilişkilerinin iyice bozulmaya başladığı sırada, Türkiye ile bozuk olan ilişkilerini düzeltmeye çalışmış ve 1941 ilkbaharında Türkiye'ye bir nota vererek, Türk Boğazları üzerindeki isteklerini geri aldığına ve Türk Boğazları konusunda hiçbir niyeti ve talebi bulunmadığına dair güvence vermiştir. Bunun üzerine, 25 Mart 1941 tarihinde Ankara'da ve Moskova'da Türk-Sovyet Saldırmazlık Deklarasyonu yayınlanmıştır. Bu deklarasyonla, iki ülke arasındaki 17 Aralık 1925 tarihinde Paris'te imzalanan Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması teyit edilmiştir. Almanya'nın 22 Haziran 1941'de Sovyetler Birliği'ne saldırması üzerine, Sovyetler Birliği, Türkiye'ye 10 Ağustos 1941'de bir nota vererek, Türk toprakları üzerinde ve Türk Boğazları konusunda hiçbir talepleri olmadığını bir kez daha belirtme yoluna gitmiştir. Böylelikle, Sovyetler Birliği, Türkiye'nin savaş sırasında izlediği tarafsızlık politikasını sürdürmesini istediğini dolaylı yoldan ifade

etmiştir. Ancak yaşanan gelişmeler sonucunda 1943 sonbaharından itibaren Sovyetler Birliği, Türkiye'nin izlediği tarafsızlık politikasından hoşnut kalmıyor ve Türkiye'nin biran önce savaşa girmesini istiyordu. Bu durum Sovyetler Birliği'nin savaş sırasındaki yükünü hafifletmiş olacaktı (İnan, 1995).

Türkiye, II. Dünya Savaşının son yıllarında kendisini Sovyetler Birliği'nin tehdidi altında hissetmeye başlamıştı. Almanlara karşı müttefik kuvvetlerle birlikte savaşmadığı için bu devletler nezdinde popüler bir konuma sahip değildi. Savaş boyunca aktif bir tarafsızlık politikası izleyerek toprak bütünlüğünü korumayı başarmış ancak bu durum Türkiye'yi müttefikler nezdinde yalnızlığa mahkum etmişti. Böyle bir ortamda Türkiye Sovyetler Birliği'nin olası isteklerini tek başına göğüslemek zorunda kalmaktan çekiniyordu (Sever, 1997).

2.21.3. Savaş sürecinde Türk Boğazları

İngiltere müttefiki olan Türkiye'nin kendi yanında savaşa girmesinin önünde iki engel görüyordu. Bunlardan ilki Türkiye'nin Sovyetler Birliği'nden duyduğu endişe, diğeri ise Balkanlar'da güçlenerek Türkiye üzerinde siyasi ve askeri baskılarda bulunan Almanya idi. Bu engellerden ilkini ortadan kaldırmak amacıyla İngiltere, Türkiye ile Sovyetler Birliği'ni yakınlaştırmaya çalışmış fakat bu girişim Türkiye'nin Türk Boğazları'nı müzakereye yanaşmaması üzerine sonuçsuz kalmıştır.

Alman engelini ortadan kaldırmak için de Balkanlar'da bir blok oluşturulma çabası sürdürülmüş, İngiltere, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan arasında bir blok kurulması ve bunun ABD tarafından desteklenmesi planı ortaya atılmışsa da bu gerçekleşmemiştir.

Diğer taraftan Almanya'nın 1941 baharında Ege adaları ve Balkanlara yerleşmesi Türkiye'yi bir takım tedbirler almaya zorlamıştır. Almanların Bulgaristan'a girdiği tarihte Türkiye, Çanakkale Boğazı'nı geçmek isteyen bütün gemilerin bundan böyle hüviyetlerini bildirmelerini ve gemiye bir kılavuz kaptan almalarını kararlaştırmıştır. Mart, Nisan aylarında da bütün Trakya ve Türk Boğazları bölgesinde evvelce ilan edilmiş sıkıyönetimi bitiş tarihinden itibaren uzatılmıştır.

Almanya ile tek başına karşı karşıya kalan Türkiye bu devletle diyalog yolunu seçmiş, Hitler-İnönü mektuplaşmaları sonucunda Alman tehlikesi sınırda kalmıştır. Bu şartlar altında 18 Haziran 1941’de on yıl süreli Türk-Alman saldırmazlık paktı imzalanmış ve bundan üç gün sonra da Hitler Sovyetler Birliği’ne saldırıya geçmiştir. Bunu 12 Temmuz’da Rus-İngiliz ittifakı izlemiş, böylelikle eski dostlar düşman, eski düşmanlar dost olmuştur.

Bu yeni durumdan kaygılanan Türkiye’yi tatmin ve tarafsızlığının devamını sağlamak için, Almanlar Sovyetler Birliği’nin Türk Boğazları’na yönelik amaçlarını açıklarken, Sovyetler Birliği de bu açıklamaya karşılık Alman alayından elde ettiklerini söyledikleri İstanbul ve Türk Boğazları’nın işgal planlarını yayınlamışlardır.

Almanların, Türk Boğazları konusunda Sovyet girişimlerini açıklaması Türkiye’yi rahatsız etmiş, bu rahatsızlık ve kuşkuları gidermek üzere 10 Ağustos 1941’de İngiltere ve Sovyetler Birliği bir nota vererek Türkiye’nin toprak bütünlüğüne ve Montreux Sözleşmesine riayet edileceğini bildirerek, Türkiye bir Avrupa devleti tarafından saldırıya uğrarsa kendisine yardım edeceklerini bildirmişlerdir. Bunun yanında Müttefikler, Alman ordularına karşı üstünlük sağladıkları 1943 sonuna kadar Türkiye’nin tarafsızlığına özen göstermişlerdir.

Ancak 1943 yılı ile beraber Alman ordularının Stalingrad yenilgisinden sonra müttefiklerin, özellikle de Sovyetler Birliği’nin Türk tarafsızlığına eleştirileri artmıştır. Müttefikler arasında yapılan çeşitli konferanslarda Türkiye’nin savaşa dahil edilmesi gündeme gelmiş ise de Mihver Devletlerin Balkanlarda ve Ege Adalarındaki üstünlüğü, Türk Boğazları’na yönelik girişimleri engellemiştir.

Ancak 28 Kasım 1943’te Tahran’da yapılan Roosevelt, Stalin ve Churchill zirvesinde, Churchill ikinci cephenin Balkanlar’da açılmasını ve Türkiye’nin savaşa girişini sağlamak amacıyla, isteksiz gözüken Stalin’i ikna edebilmek için, Sovyetler Birliği gibi bir ülkenin sıcak denizlerde bir limana sahip olmaya hakkı olduğunu, bunun dostlar arasında tatlıya bağlanabileceğini belirtmiştir. Buna karşılık Stalin de, Türk Boğazları rejimini gevşetmenin iyi olacağını söylemiştir. Müttefiklerin Türkiye’yi savaşa sokma konusundaki Kahire Konferansından da bir sonuç çıkmaması üzerine Türkiye’ye karşı daha soğuk davranmaya başlamışlardır.

Bu soğukluğa gerekçe olarak da Müttefik fikirleri iki noktaya odaklanıyordu. Bunlardan ilki Almanya'ya yapılan krom sevkıyatı ve ikincisi de Türk Boğazları'ndan geçen Alman ticaret gemilerinden duydukları şüphelerdi.

Müttefik devletler Türk Boğazları'ndan geçen tüm Alman ve Mihver devletleri gemilerinin sıkıca aranması isteklerini 1942 yılı sonu ve 1943 yılı başlarında talep etmeye başlamışlardı. Türkiye ise Dışişleri Bakanı Menemencioğlu aracılığıyla, Montreux Antlaşmasına göre tüm ticaret gemilerinin Türk Boğazları'ndan serbestçe geçebileceklerini ve bir aramaya tabi tutulamayacaklarını açıklamıştır. Savaş boyunca gerek Müttefik gerekse Mihver devletler Türkiye'ye bu konuyla ilgili çeşitli notalar vermişlerdir. Türkiye ise bu notalara her defasında gerekçeleriyle cevap vermiş, tarafsız politikasını sürdürmüş ve Montreux Sözleşmesi gereklerini yerine getirmiştir.

Fakat 11 Haziran 1944'de Türk Boğazları'na gelen Kassel isimli Alman gemisinin kontrolü neticesinde, harp gemisi olduğuna şüphe bırakmayacak derecede silaha sahip olduğu görülmüş ve geçmesine muhalefet edilmiştir. Olay 12 Haziran'da Almaya nezdinde şiddetli protesto edilerek Alman gemilerinin sıkı bir kontrolden geçirileceği Alman Büyükelçiliğine bildirilmiştir.

Bunun üzerine 16 Haziran'da CHP, Meclis gurubunu olağanüstü toplayarak Türk Boğazları'ndan geçen Alman gemileri meselesini görüşmüş ve Başbakan Saraçoğlu, Almanya'nın Montreux Antlaşmasına aykırı davrandığını açıklamıştır. Toplantı sonunda yayınlanan tebliğde, Kassel gemisinin harp gemisi olduğu ve hadise de ihmalleri görülenler varsa haklarında takibat yapılacağı açıklanmıştır. Böylece Boğazlar meselesi dolaylı da olsa tarihinde ilk kez iç politikaya etkide bulunacaktır.

Aslında İngiltere, Türkiye'nin tarafsız bir devlet olarak hareket etmesinden menfaat duyduğu müddetçe, Türk dış politikasını ve Türk Boğazları politikasını hoş görüyordu. Fakat Müttefiklerin savaş meydanlarında savunmadan taarruza geçmelerinden sonra Türkiye ile yaptıkları ittifak antlaşmasından yararlanmaya çalışmışlar ve bu nedenle de Alman gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçmelerine şiddetle itiraz etmişlerdir.

İngiltere ittifak çerçevesi dahilinde Türkiye'den Almanya ile siyasi ve iktisadi ilişkilerini kesmesini istemiş ve ABD Hükümeti de İngiliz talebini desteklemiştir. Türkiye bu müttefik baskısı karşısında, Almanya ile ilişkilerini kesmesi yüzünden doğacak güçlükler karşısında, Almanya ile ilişkilerini kesmesi yüzünden doğacak güçlükler karşısında koymak için iktisadi ve mali yardım ve askeri malzeme istemiş, bu isteklere olumlu cevap alması üzerine Almanya ile ilişkilerini kesmiştir. Ayrıca, Almanya yanlısı ve Türkiye'nin Müttefiklerin yanında savaşa girmemesinin başlıca sorumlusu ve kesin tarafsızlığın savunucusu olarak nitelendirilen Menemencioğlu görevden alınmış* ve Almanya'ya krom sevkıyatı da durdurulmuştur (Erdaş, 2000).

2.21.4. Yalta Konferansı ve sonrasında Türk Boğazları

Savaşın aldığı durum üzerine müttefikler 4-11 Şubat 1945'te Yalta (Kırım) Konferansında bir araya gelmişlerdir. II. Dünya Savaşının en önemli toplantılarından biri olan Yalta'da savaşın yürütülmesi meselelerinden ziyade yenilen devletlerle yapılacak barışın şartlarının tespitiyle beraber, milletlerarası işbirliği ve işgalden kurtarılan Avrupa devletlerinin durumları üzerinde durulmuştur.

Bunun yanında Sovyetler Birliği, 10 Şubat 1945'de Türk Boğazları konusunu da gündeme getirmiş ve Montreux Sözleşmesinin modasının geçtiği, İngiltere ile Sovyetler Birliği'nin arasının iyi olmadığı bir dönemde yapıldığı, Japonya'nın bile sözleşmeye göre Sovyetler Birliği'nden daha fazla hakka sahip olduğundan şikayetçi olmuş ve sözleşmenin değiştirilmesini istemiştir.

İngiltere, sözleşmenin değişimini olumlu karşıladıklarını bildirerek, Karadeniz'de büyük menfaatleri bulunan Rusların dar bir geçide bağlı kalmaması gerektiğine işaret ederek,

* Boğazlardan geçen Alman ticari gemilerinin aranmasına yönelik İngilizlerin verdiği protesto notalarına Dışişleri tarafından verilen cevapta, gemilerin Boğazlardan geçişini engelleme kararının yalnız başına Türkiye tarafından itiraz edilemeyeceği düşüncesiyle, İngiltere ve Türkiye tarafından tayin olunacak ve muhtemelen Amerikalı bir hakimin görevlendirilerek Montreux Antlaşmasının 2 numaralı lahikasının 5. ve 6. fıkralarının yorumlanması talep edilmiştir.

Müttefiklerin bütün ısrarına rağmen Menemencioğlu'nun Montreux Antlaşmasının hükümlerine bir hukuk kuralı olarak bağlı kalma ısrarı Türk Hariciyesince de yanlış bulunmalı ki Dönemin Dışişleri Genel Sekreteri Erkin İnönü'ye, Alman gemilerinin Montreux Antlaşmasının 24. maddesi gereğince aranabileceğini anlatmış ve bu önerisinin Menemencioğlu tarafından reddedildiğini bildirmiştir.

Türk Hükümeti 15 Haziran'da yaptığı toplantıda konuyu görüşmüş ve şu açıklamayı yapmıştır. "Hariciye Vekilimizin son günlerde takip ettiği politikayı Heyeti Vekile tasvip etmemiş, bunun üzerine Hariciye Vekili istifa etmiştir."

konunun Dışişleri Bakanları toplantısında gündeme getirilmesini, gelişmelerden ve değişiklik isteklerinden Türkiye'nin de haberdar edilmesini önermiş ve bu öneriler kabul edilmiştir. Amerika ise, Sovyetler Birliği'nin hiç sıkıntıya uğramadan sıcak denizlere iniş serbestliğini elde etmesi hususundaki kanaatini açıklamıştır.

Yalta'da konuşulan bir diğer konu da Birleşmiş Milletler Cemiyeti'nin kurulması amacıyla toplanacak San Francisco toplantısına kimlerin davet edileceğiydi. Bu konuyla ilgili alınan karar gereği İngiltere Büyükelçisi, Türkiye'ye bu cemiyete üye olabilmesi için 1 Mart'a kadar Mihver devletlerine savaş açması yolunda bir muhtıra vermiştir. Aynı teklifin ABD Büyükelçisi tarafından da yapılması üzerine Türkiye Sovyetler Birliği karşısında yalnız kalmamak ve ABD ile arasındaki münasebetleri düzenlemek amacıyla bu talebi kabul etmiş ve 23 Şubat 1945'de Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir.

24 Şubat günü Sovyetler Birliği Yalta Konferansında alınan kararları Türkiye'ye ileterek Montreux Sözleşmesinin tadile muhtaç olduğu ve bunun müttefikler tarafından da onaylandığını belirtmiştir. 19 Mart 1945'de de, 17 Aralık 1925 tarihli Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşmasını, II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan yeni duruma uygun olmadığı için feshettiğini açıklamıştır. Türk Hükümeti buna 4 Nisan'da verdiği nota ile karşılık vermiş ve bu notada Sovyetler Birliği'nin, 1925 antlaşmasının yerine yeni bir antlaşma yapılması talebinin dikkatle tetkik edileceği belirtilmiştir (Sever, 1997).

Almanya'nın teslim olmasından bir ay sonra Sovyetler Birliği, Türkiye'nin kendileri ile anlaşmak istiyorsa bir takım Sovyet isteklerini kabul etmesi gerektiğini bildirmiş ve bu istekleri şu şekilde sıralamıştır.

- 1- 16 Mart 1921 tarihli Moskova Antlaşmasıyla tespit edilen Türk-Sovyet sınırında Sovyetler lehine bazı düzeltmeler yapılması,
- 2- Türk Boğazları'nın Türkiye ile Sovyetler Birliği tarafından müştereken savunulması ve bunu sağlamak için de Sovyetler Birliği'ne Türk Boğazları'nda Deniz ve Kara üsleri verilmesi,
- 3- Türk Boğazları rejimini tespit eden Montreux Sözleşmesinin Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında imzalanacak bir antlaşma ile değiştirilmesi.

Bunların yanında bazı kaynaklara göre Türkiye’de daha demokratik bir hükümet kurulması ve Türkiye’nin İngiltere ile ittifakını keserek, Sovyetler Birliği ile bu devletin Balkanlardaki komşularıyla imzaladığı antlaşmalara benzer bir antlaşma imzalaması da vardır.

Bu teklifler karşısında Türkiye toprak terkinin ve Türk Boğazları’nda üs verilmesinin konuşulamayacağı, Montreux Sözleşmesinin de ikili görüşmelerle değiştirilmesinin sonuçsuz kalacağını bildirmiştir. Fakat Sovyetler Birliği 18 Haziran’da önceki görüşlerini ısrarcı bir şekilde yinelemiştir.

Bunun üzerine Ankara’daki ABD ve İngiliz Büyükelçilerine durum açıklanarak bir danışma-dayanışma süreci başlatılmıştır. İngiliz Büyükelçisi Türkiye’nin Sovyetler Birliği’ne verdiği cevapta Montreux Sözleşmesi ile ilgili bölümdeki “taraf devletlerde görüşülmesi” ibaresine itiraz etmiş ve” alakadar devletler” tabirinin de konulmasını istemiştir. Bundaki ana amaç İngiltere’nin Montreux Sözleşmesinin tadili müzakerelerine ABD’nin de katılmasını istemesiydi.

Türkiye’nin Sovyet istekleri karşısında, Ankara, Londra ve Washington’da yaptığı ve Amerikan desteğini aradığı görüşmeler devam ederken, İngiltere de Sovyetler Birliği’nin davranışı konusunda ABD’yi uarmaya çalışarak, Sovyet tekliflerinin Yalta’da alınan kararlara aykırı olduğunu hatırlatmış ve sorunun üç büyük devlet arasında düzenlenecek toplantıda ele alınmasını önermiştir.

2.21.5. Potsdam Konferansı sürecinde Türk Boğazları

Üç müttefik devlet arasında 17 Temmuz–2 Ağustos 1945 tarihleri arasında yapılan zirvede Churchill konuyu gündeme getirerek, Montreux Sözleşmesinin düzeltilmesini kabul etmiş, Sovyetler Birliği’ne Türk Boğazları’nda barış ve savaşta serbest ve sınırsız askeri ve ticari geçiş önermiş fakat Türkiye’yi telaşlandıracak üs taleplerinin kabul edilebilir olmadığını belirtmiştir.

ABD Başkanı Truman ise Montreux Sözleşmesinin gözden geçirilmesini kabul ettiğini, Türkiye ile Sovyetler Birliği’nin toprak anlaşmazlığını kendi aralarında çözmeleri gerektiğini, fakat su yollarının bütün dünyayı ilgilendirdiğini belirterek, Ren, Tuna nehirleri, Kiel Kanalı

ve Türk Boğazları'nın da dahil olduğu tüm iç sularda uluslararası kuralların konulmasını önermiştir. Fakat Sovyetler Birliği'nin ısrarları karşısında Amerika ve İngiltere, Sovyet gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçişini üç büyük devletle diğer ilgili devletlerin teminatı altına koymayı teklif etmişlerdir. Zira bu teklif kabul edilirse Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazları'nda üs istemesine lüzum kalmamış olacaktı.

Fakat Sovyetler Birliği'nin amacı uluslararası garanti altına alınmış serbest bir Türk Boğazları rejimi değil Türk Boğazları'nın sadece kendilerine açık diğer devletlerin savaş gemilerine kapalı olacağı bir rejimdi. Bu nedenle Ruslar bu önerileri kabul etmemiştir. Bu durumu Başkan Truman, Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazları ve Tuna'yı yalnız başına kontrol etme ve dünyayı ele geçirme planı olarak değerlendirmiştir.

Türk Boğazları konusunda üç hükümet başkanı anlaşamamış fakat konferans sonunda yayımlanan resmi bildiriye 16. madde olarak Türk Boğazlarına yer verilerek, Montreux sözleşmesinin günün şartlarına uymadığından değiştirilmesine ve müteakip adım olarak üç hükümetten her birinin Türkiye ile doğrudan görüşme yapmasına karar verilmiştir (İnan, 1995).

Potsdam Konferansı'nda alınan kararlar, İngiltere tarafından 27 Temmuz'da Türkiye'ye açıklanmış, Truman'ın Türk Boğazları'nda milletlerarası bir kontrol kurulması ve geçiş serbestliğinin güvenceye bağlanması düşüncelerine anlayış gösterilmesi istenmiştir. Bunun üzerine Türkiye bu formülü ancak aşağıdaki şartlarla kabul edebileceğini İngiltere'ye bildirmiştir ve 20 Ağustos'ta bunları Amerika Büyükelçiliğine de iletmiştir.

- 1- Gerek anlamı gerekse uygulamasında, Türkiye'nin egemenliğine hiçbir engel teşkil etmemesi,
- 2- Tavsiye edilen hal şeklinin, Türk-Sovyet ilişkilerinde hiçbir ihtilafa yer bırakmayan bir yumuşama ve salaha sevk etmesi ve Rus taleplerinin doğurduğu huzursuzluk devresine kesin olarak son vermesi.

ABD, Potsdam'da alınan karar gereği Türk Boğazları hakkındaki görüşlerini 2 Kasım 1945'te Türk Hükümetine bir nota ile bildirmiştir. Bu notada, Montreux rejiminin zamanın

şartlarına uydurulması için milletlerarası bir konferansın toplanması isteniyor; sözleşmede yapılmasını istediği değişiklikleri teklif ediyor ve çağrıldığı takdirde ABD'nin memnunlukla toplantıya iştirak edeceğini belirtiliyordu. Amerikan teklifi hakkındaki görüşleri sorulan İngiltere 21 Kasım'da Türk hükümetine bir nota vererek Montreux Sözleşmesinin tadiline taraftar olmakla beraber, bunun aceleye getirilecek bir konu olmadığını ancak Türkiye ve Sovyetler Birliği revizyon için bir konferans talep ederse buna katılacağını bildirmiştir.

Türkiye'nin konu ile ilgili olarak ABD ve İngiltere ile temasları devam ederken, Sovyetler Birliği Türk Boğazları konusunda Türkiye'yi zorlamak için Türkiye'nin Doğu sınırından toprak koparma faaliyetlerine devam etmiş, bu amaçla da, 1945'de Eçmiyazın'da toplanan dünya Ermeni kuruluşları, Kars ve Ardahan'ın ilhak edilmesi yolunda karar almıştır. Bu çerçevede Moskova'nın belli başlı iki gazetesinde yayınlanan mektuplarda Ardahan, Artvin, Oltu, Tortum, İspir, Bayburt, Gümüşhane, Trabzon ve Giresun'un Gürcistan toprakları olduğu iddiasıyla bu devlete terki isteniyordu (Kumkale, 1997).

Bu gelişmeler sürerken 21 Aralık 1945'de İngiltere Dışişleri Bakanı Bevin'in Stalin'e sorunu nasıl çözmeyi düşündüğünü sorması üzerine Stalin, Türkiye ve müttefiklerle müzakere yoluyla cevabını vermiştir. Tam olarak ne istediği sorusuna ise Stalin, 1921 antlaşması öncesi sınırlarını istediklerini, zira bu vilayetlerde yaşayanların çoğunun Gürcü ve Ermeni olduğunu ve bunun hep böyle olmuş olduğunu, Türk Boğazları'ndaki üs taleplerinin baki olduğunu belirtmiştir.

Bundan sonraki evrede özellikle basın yoluyla Sovyetler Birliği, Türkiye ve Türk Boğazları üzerindeki taleplerini kamuoyuna duyurmuş ve kamuoyunda çeşitli gerginlikler yaşanmıştır. Mevcut gelişmelerden sonra ABD Büyükelçisi Wilson, 18 ve 23 Mart tarihlerinde Washington'a Rus amaçlarını içeren iki telgraf göndermiştir. Bunların ilkinde, esas olarak Sovyetler Birliği'nin amacının mevcut hükümeti düşürüp, yerine kendilerine dost bir hükümet getirmek olduğunu, böylelikle Baltık'tan Karadeniz'e kadar Sovyetlerin güvenlik kuşağının doldurulacağı ve yine Sovyetlerin Türk Boğazları'nı fiilen kontrol ederek Türkiye'deki Batı nüfuzuna son vereceği bildirmiştir. İkinci telgraf da ise, Türk Boğazları sorununun aslında Sovyetlerin Türkiye'ye ilişkin amaçlarını perdeleyen ikinci derecede bir

sorun olduğuna işaret etmiş ve Sovyetlerin gerçek amaçlarının Türk Boğazları rejiminin değiştirilmesi değil, Türkiye'ye hakim olmak olduğu vurgulanmıştır (Erdaş, 2000).

2.21.6. Potsdam Konferansı sonrası Sovyet notaları ve Türk Boğazları

Potsdam Konferansında alınan karar doğrultusunda, ABD ve İngiltere 2 ve 21 Kasım 1945'te Türk Boğazları hakkındaki görüşlerini Türk Hükümetine bildirmelerine rağmen Sovyetler Birliği herhangi bir görüş bildirmediği gibi, Türkiye üzerindeki baskılarını devam ettirmiştir.

Sovyetler Birliği Potsdam Konferansından ancak bir yıl sonra 7 Ağustos 1946'da bir nota ile görüşlerini bildirmiştir. Bir örneğinin de İngiltere ve ABD'ye verildiği bildirilen notada Sovyetler Birliği, ilk önce savaş esnasında Türk Boğazları'ndan geçen Alman gemilerinden örnekler vererek Türkiye'yi Montreux Sözleşmesine aykırı davranmakla suçlamış ve kendi adına Türk Boğazları için aşağıdaki esaslara dayalı bir rejimi teklif etmiştir.

- 1- Türk Boğazları'nın bütün devletlerin ticaret gemilerine her zaman açık olması,
- 2- Türk Boğazları'nın Karadeniz devletlerinin savaş gemilerine her zaman açık olması,
- 3- Karadeniz'e sahili bulunmayan devletlerin savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçmesinin özel haller dışında yasaklanması,
- 4- Tabii su yolu olan Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin düzenlenmesi yetkisi Türkiye ve Karadeniz devletlerine ait olması,
- 5- Türk Boğazları'nda ticari seyrüsefer serbestisini ve Türk Boğazları'nın güvenliğini temin hususunda, en fazla ilgili ve bunu icraya en kadir olmaları sıfatıyla Türkiye ile Sovyetler Birliği, Türk Boğazları'nın Karadeniz'e sahili bulunan devletler aleyhine diğer devletler tarafından kullanılmasının önüne geçmek için bunların müdafaasını müşterek vasıtalarla temin etmesi.

Sovyet notası 14 Ağustos'ta TBMM'de görüşülmüş, Recep Peker hükümeti programında, Türkiye'nin bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü her şeyden üstün tutacağını, İngiltere ile ittifakın gelecekte de dış politikanın temeli olacağını ve ABD ile münasebetlerin daha da geliştirileceğini bildirmiştir.

Öte yandan Sovyetler Birliği'nin Türkiye ve Çanakkale üzerindeki planlarını gerçekleştirmesi ABD menfaatlerine aykırıydı. Bu maksatla 15 Ağustos 1946'da Beyaz Saray'da Truman başkanlığında yapılan toplantıda, Türkiye'nin Sovyet hakimiyeti altına girmesi kısa bir süre sonra Yunanistan'ın da aynı akıbete uğraması demek olacağı; bunun ise Akdeniz ve Ortadoğu dengelerini bozacağı ve ulaştırma yollarının tehlikeye düşeceği; bu nedenle silahlı bir çatışma pahasına da olsa Birleşik Amerika'nın Sovyet isteklerine karşı kesin bir tavır takınarak bu devletin Türkiye'ye yerleşmesine engel olması fikri benimsenmiştir (Sever, 1997).

Bu çerçevede ABD yönetimi toplantıda oluşturulan yeni strateji gereği 15 Ağustosta Akdeniz'e büyük bir deniz kuvveti göndereceğini açıklamış ve 19 Ağustosta da Türk Boğazları'yla ilgili notasını Washington'daki Sovyet maslahatgüzarına vermiştir. Notada, Türk Boğazları rejiminin yalnız Karadeniz devletlerini ilgilendirmediği, bunun Birleşmiş Milletler amaç ve ilkelerine dayanması ve ona göre yönetilmesi gerektiğine inanıldığı belirtilmiştir.

İngiltere de, Türkiye ile durumu görüşükten sonra, Sovyet notasının ilk üç maddesinin kabul edilebilir olduğunu, fakat 4. ve 5. maddeleri için ciddi itirazları olduğunu açıklamıştır. 21 Ağustosta da İngiltere, Sovyetler Birliğine verdiği notada, Potsdam'da Türk Hükümeti ile doğrudan doğruya müzakereye değil, görüşmeye karar verildiğini, Türk Boğazları'nın savunma ve kontrolünün Türkiye tarafından yapılmasına devam edilmesini bildiren ve esas itibarıyla ABD hükümetiyle aynı fikir özetini içeren bir nota vermiştir.

Diğer taraftan Fransa da 14 Ağustos 1946'da Sovyet hükümetine verdiği bir nota ile Montreux Sözleşmesi'nin imzacılarından olması sıfatıyla, konunun imzacı devletler ve ABD'nin katılacağı bir konferansta çözülebileceğini ve Sovyet Hükümeti'nin görüşlerini kabul etmediğini bildirmiştir.

Türkiye ABD ve İngiltere'nin mutabakatını alıp ve onların girişimlerini gördükten sonra 22 Ağustosta Sovyetler Birliği'ne cevabi notasını vermiştir. Türkiye notada, Sovyet notasında yer alan Montreux Sözleşmesinin ihlallerine yönelik abartılı suçlamaları uzun uzun

açıkladıktan sonra, Sovyet notasındaki ilk üç önerinin bazı çekincelerle milletlerarası bir konferansta görüşülebileceğini, diğer önerileri ise reddettiğini bildirmiştir.

Bundan sonra Sovyetler Birliği 24 Eylülde ikinci bir notayı vererek Türk Boğazları rejiminin Karadeniz devletleri arasında tespit edilmesini ve Türk Boğazları'nın ortak savunulmasını ısrarla yinelemiştir.

Boğazlar meselesini sadece Karadeniz devletleri arasında halletmek isteyen Sovyetler Birliği, bu defa 24 Eylül notasını ABD ve İngiltere'ye vermemiştir. Bundaki amaç, sorunun uluslararası yönünü dikkatlerden uzaklaştırmaya çalışmaktır. Ancak bu iki devleti Türk Boğazları konusunda taraf kabul eden ve onlarla dayanışma sürecinde olan Türkiye bu devletleri Sovyet notasından haberdar etmiştir.

Türkiye'nin bu girişimiyle artık bölgeyle ilgilenen en güçlü devlet konumundaki ABD, ilk notasındaki savunduğu fikirler doğrultusunda Türkiye'nin yanında yer alarak, görüşlerini 9 Ekimde bir nota ile Sovyetler Birliği'ne iletmiştir. Amerikan hükümeti bu notasında, Sovyet notasının öncesinden farklı yönü olan Türkiye ile ikili görüşme isteğine atıfta bulunarak, ülkesinin Potsdam kararlarına imza atmakla Türk Boğazları konusuyla ilgilenmeye başlamış olduğunu ve bu nedenle de sözleşmeyi değiştirecek konferansa katılmaya hazır olduğunu bildirmiştir.

Aynı tarihli İngiliz notasında da Potsdam sürecinin tamamlandığı, görüş alışverişinin yapıldığı, bu nedenle de konu üzerinde doğrudan doğruya yazışmalara devam etmeye gerek olmadığı açıklanmıştır. İngiltere hükümeti 21 Ağustos tarihli notasındaki görüşünün devam ettiğini bununla beraber, Sovyetler Birliği, ABD, İngiltere, Fransa ve Japonya hariç diğer imzacı devletler ile Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesini inceleyecek bir konferansa katılmaya hazır olduğunu bildirmiştir.

Bu gelişmelerden sonra Türkiye, 18 Ekimde ikinci cevabi notasını Sovyetler Birliği'ne iletterek Sovyet isteklerini kesinlikle reddetmiştir.

Böylelikle, 1940 Kasımında Molotov'un Almanya'ya teklifiyle aynı mahiyetteki Sovyet istek ve baskıları, İngiltere ve ABD'nin desteği ile kayıpsız bir şekilde atlatılmış, Sovyetler Birliği ikinci Türk notasını aldıktan sonra konuyu uzunca bir süre açmamak üzere kapatmıştır. Zira 1946 sonrası Batı ile Doğu arasında beliren soğuk savaş yıllarında, karşı tarafta kalan ve Türk Boğazları'ndaki geçişi kontrolü altında bulunduran Türkiye ile Montreux Antlaşmasını gözden geçirmek pek akılcı durmuyordu.

Sovyet suskunluğu devam ederken, 24 Şubat 1947'de İngiltere, ABD Dışişleri Bakanı Marshall'a iki rapor sunarak Yunanistan ve Türkiye'ye yapmakta olduğu ekonomik yardımı devam ettiremeyeceğini açıklamıştır. Bunun üzerine harekete geçen ABD yönetimi, Sovyet yayılmasını durdurmak amacıyla Ortadoğu ve dolayısıyla da Türkiye ile daha yakından ilgilenmeye başlamıştır.

Bu kararın alınmasında Genelkurmay Başkanı D. Eisenhower tarafından imzalanan ve Kurmay Başkanları Komitesi Muhtırası olarak bilinen belgenin büyük etkisi olmuştur. Bu muhtırada, Türkiye'nin barış zamanında, Ortadoğu ve Arap dünyası açısından kilit bir noktayı elinde tuttuğu belirtilmekteydi. Ayrıca savaş halinde Türkiye'nin, Sovyetler Birliği'nin Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'ya yapacağı taarruz karşısında doğal bir engel olacağı söylenerek, Türkiye'ye etkin bir yardım yapılmasının ABD'nin güvenliği için önemli olduğu görüşü vurgulanmaktaydı. Fakat bu yardımın, askeri yardımdan daha önemli olan siyasi, ekonomik ve psikolojik faktörleri içermesi gerekliliği belirtiliyordu.

Bu görüş doğrultusunda, Truman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde ilerleyen ikili ilişkiler Türkiye'yi ABD'ye yaklaştırdıkça Sovyetler Birliği'nden uzaklaştırmış oldu. Türkiye'nin güvenlik arayışları, Bulgaristan ve Transkafkasya sınırlarındaki Sovyet askeri varlığının da etkisiyle, Kuzey Atlantik Antlaşmasına (NATO) katılımıyla sonuçlanmıştır.

Bu durum, Sovyetler Birliği'nin Ankara Büyükelçisi tarafından Türkiye'ye, 3 Kasım 1951'de verilen nota ile protesto edilerek, bu kuruluş emperyalist devletlerin saldırgan politikasının bir aracı olarak tanımlanmıştır. Türkiye'nin NATO'ya katılmakla kendisinin bu kuruluşun saldırgan politikalarının uygulanmasında kullanılacağı iddia edilmiş ve bundan Türkiye'nin sorumlu tutulacağı bildirilmiştir.

Türkiye tarafından Sovyetler Birliği'ne verilen 12 Kasım tarihli cevabi notada, Türkiye'nin NATO'ya katılmakla gözettiği tek hedefin, bir tecavüze karşı müşterek emniyet çerçevesi dahilinde kendi emniyetini sağlamak olduğu açıklanmıştır. Bunun yanında yapılan askeri hazırlıkların da, her devletin kendi egemenlik hukukunu kullanarak aldığı bir tedbir olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin milli istiklalini ve toprak bütünlüğünü tehdit eden taleplerle karşılaşmış olduğu hatırlatılarak, Sovyet notasına ince bir diplomatik eleştiri getirilmiştir.

Sovyet Hükümeti, Stalin'in ölümünden sonra ortaya koyduğu yumuşama politikası çerçevesinde, Moskova'daki Ankara Büyükelçisi'ne şifahi bir nota vererek, (29 Mayıs 1953) toprak talepleri ve Türk Boğazları'yla ilgili meseleler yüzünden Türkiye'de üzücü bir tesir uyandırdığını kaydetmiş ve bu tip taleplerinin olmadığını belirtmiştir (İnan, 1995).

Geciktirilerek, 18 Temmuz 1953'te verilen Türk cevabi notasında, Sovyetler Birliği Hükümetinin Türkiye üzerinde hiçbir bölgesel iddiası olmadığını açıklayan deklarasyonun memnuniyetle karşılanmış olduğu belirtilmiştir. Ayrıca iyi komşuluk ilişkilerinin korunması, barışın ve güvenliğin sağlanmasına açık olunduğu bildirilerek Türk Boğazları sorununun Sovyet Hükümetince de bilindiği gibi Montreux Sözleşmesinin maddelerine göre düzenlediği vurgulanmıştır.

1953 sonrası dönemde Türkiye'nin bir NATO üyesi olması sıfatıyla soğuk savaş yıllarında Türk Boğazları'nın önemi iyice artmış, iki bloğa ayrılan dünyanın deniz kuvvetleri için Türk Boğazları hep dikkate alınmıştır.

2.22. Soğuk Savaş Sonrası Türk Boğazları

1960'lı yıllardan itibaren deniz taşımacılığında görülen büyük artış ve gemi tiplerinde meydana gelen değişiklikler, Türk Boğazları üzerindeki trafik yükünü de arttırmıştır. Montreux Sözleşmesinde Türk Boğazları'ndan geçişte seyir emniyetiyle ilgili herhangi bir düzenleme olmadığından Türk Boğazları'nda çeşitli kazalar meydana gelmeye başlamıştır. Fakat Kasım 1979'da meydana gelen Independenta kazası, Türk Boğazları'nda meydana gelebilecek önemli bir kazanın felaket boyutlarında olabileceğini göstermesi açısından bir dönüm noktası olmuştur. Bu tankerlin infilakı sonucu 43 kişi hayatını kaybetmiş, çevreye yayılan 95.000 ton petrol ile ekolojik denge büyük ölçüde zarar görmüş ve geminin enkazı

Marmara Denizi'nde yaklaşık 7 yıl kalarak kamu sağlığını tehdit etmiştir. Kaza, Türk kamuoyunun Türk Boğazları'nın emniyeti ve bu bölgelerde emniyetli seyir konularında önlem alınması yönündeki baskısını artırmıştır.

1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından beri Türk Boğazları'yla alakalı başlatılan tüm sözleşme dönemlerinde ve bunların uygulanma safhalarında hep askeri ve ticaret gemilerinin savaş ve barış hallerinde geçiş rejimleri tartışılmış fakat Türk Boğazları'ndan emniyetle geçiş koşul ve kuralları hiç gündeme gelmemiştir. Bu kaza ilk defa Montreux Sözleşmesi'nin ticaret gemileri açısından geçiş serbestliğinin sorgulanmasına ve Türk Boğazları'nda artan deniz trafiğinden dolayı emniyetli seyir koşullarının sağlanması yönünde çalışılmasının zorunluluğunu gösteren öncü bir kaza olmuştur.

1981 yılında Milli Güvenlik Kurulu Türk Boğazları'nda seyrin yeniden düzenlenmesi için bir çalışma yaptırmıştır. Bu çalışma sonucunda çıkan raporda Türk Boğazları'nda artan kaza tehlikesi ve olası kazaların yol açacağı zararların büyüklüğü belirtilerek kapsamlı önlemler öngörülmüştür. Bundan sonra 1990 yılında, Ulaştırma Bakanlığı İstanbul'da bir komisyon kurarak Türk Boğazları'nda seyir güvenliğinin artırılması ve deniz trafiğinin COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) çerçevesinde yeniden düzenlenmesi çalışmalarına başlanmıştır (Aybay, 1998). Böylece Montreux Sözleşmesi'nin ayrıntılarını ele almadığı geçiş emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin konularda, Türkiye uluslararası deniz hukukunun kıyı devletine tanıdığı yetkileri kullanmış ve tek taraflı olarak, iç yasal işlemleri yoluyla bu alanı düzenlemek istemiştir. Tüm dünyadaki dar suyollarında uygulanan deniz trafiğine ilişkin kurallar taranarak, Türk Boğazları'ndaki sorunlara uygun düşen ve kaza nedenlerini ortadan kaldırmaya etki edecek kurallar tespit edilmiştir. Bu kapsamda 618 sayılı Limanlar Yasası'na dayanılarak, 23 Kasım 1993 tarih ve 93/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'yla "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" çıkartılmış ve 11 Ocak 1994'te resmi gazetede yayınlanarak 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu süreçte Türk Boğazları, 1991 yılına kadar Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında birçok tartışmaya yol açmışsa da 1991 yılı dünya da dış politika sisteminin yapılanmasında önemli bir dönüm noktasını oluşturmuştur. Denize çıkışı olmayan ve Karadeniz'e çıkışı olan

ülkelerin sayısında önemli ölçüde artmalar olmuştur. Kafkasya’da petrol, petrol boru hatları ve Türk Boğazları yolu ile petrolün taşınması ABD, Türkiye ve Rusya Federasyonu arasında ilişkilerde ön sıraya yerleşen konulardan olmuştur. Bölgede Türkiye, petrol taşımacılığı ve Türk Boğazları’ndan geçiş güvenliği konusunda Rusya Federasyonu ile ABD arasında kalmıştır. İşte bu noktada Montreux Sözleşmesi’nin feshi ya da bazı maddelerinin değiştirilmesi yeniden gündeme gelmiştir.

Gerek II. Dünya Savaşı sırasında gerekse savaş sonrası barış görüşmeleri sırasında Montreux Sözleşmesinin bazı maddelerinin değiştirilmesi veya tamamen ortadan kaldırılması gündeme gelmiş fakat buna gerekçe her defasında askeri gemilerin geçiş rejimi ve Türk Boğazları’nın askeri açıdan güvenliğinin sağlanması konuları olmuştur. Fakat bu defa tartışma konusu “askeri güvenlik” değil “seyir emniyeti” idi. Bu tartışmalar 1982’den 1994’e kadar sürmüştür. Öte yandan, Tüzük yayınlanmadan önce henüz hazırlık çalışmaları sırasında Rusya Federasyonu oldukça temkinli davranmış ve Ankara eski Büyükelçisi Albert Çernişev Montreux Sözleşmesinin değiştirilemeyeceği yönünde uyarıcı açıklamalarda bulunmuştur.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi sonrasında Montreux Konferansına giden süreçte olduğu gibi Türkiye bu defa uluslararası platformlarda Türk Boğazları’ndaki seyir güçlükleri ile birlikte artan deniz trafiğinin sebep olabileceği can, mal ve çevre tehdidini anlatmaya başlamıştır. Bu kapsamda “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” çalışmaları devam ederken Türkiye, zorunlu olmadığı halde, Tüzük çalışmalarına paralel olarak Türk Boğazları’nda devreye sokacağı “Trafik Ayırım Şeması” konusunda, Birleşmiş Milletler örgütlerinden biri olan, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) de onayını almak istemiştir. Bu amaçla 1993 yılında Türkiye Türk Boğazları’ndaki rotalandırma sistemi ile ilgili olarak Merkezi Londra’da bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü’ne müracaat etmiştir. Örgütün Seyir güvenliği alt komitesi trafik şeması ile birleşik “Kurallar ve Tavsiyeler” in geliştirilmesi koşuluyla öneriyi onaylamıştır. Böylece Trafik Ayırım Şeması Mayıs 1994 teki Deniz Emniyeti Komitesi’nde (MSC) kabul edilmiştir.

Tüzüğün yürürlüğe girdiği 1994 yılından itibaren Türk Boğazları’nda meydana gelen kazalarda önemli düşüşler olmuş fakat büyük gemi geçişlerinde trafiğin tek yönlü kapatılması gibi sebeplerle Boğaz girişlerinde bekleme artmaya başlamıştır. Gemilerin beklemesinin

yarattığı hoşnutsuzluktan dolayı özellikle Uluslararası Denizcilik Örgütü platformunda Türk Boğazları'yla ilgili tartışmalar yeniden artmıştır. Tüzüğe muhalefet edenlerin tek gerekçeleri gemi beklemeleri olmamıştır. Özellikle Rusya, Yunanistan, Bulgaristan ve Güney Kıbrıs'ın başını çektiği ülkeler grubu, Türkiye'nin Türk Boğazları'ndan geçen gemi trafiğine güvenliği sağlamak için dahi olsa bir takım kısıtlamalar getirmesi kavramına pek alışmak istemiyorlardı. Bu aşamada Türkiye, "Türk Boğazlarını kullanan bütün taraflarla ve ilgili kurum ve kuruluşlarla Türk Boğazları'nda deniz emniyetinin artırılması ve deniz çevresinin korunması çerçevesinde işbirliğine açık olduğunu" bildirmiştir.

Bu tartışmalarla geçen dört yıllık uygulamada kazanılan tecrübeler ve tespit edilen aksaklıklar da göz önünde tutularak hazırlanan yeni tüzük, 6 Kasım 1998 tarih ve 23515 mükerrer sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" ismiyle yürürlüğe girmiştir. Türkiye yeni tüzüğü hazırlarken, eski tüzüğe en büyük itirazcı olan Rusya Federasyonu'nun da görüşlerini almıştır. Bu kapsamda İnal Batu başkanlığındaki bir teknik heyet Moskova'da Rusya ile yeni tüzük ve diğer sorunlar üzerinde bir takım görüşmelerde bulunmuştur.

2.23. IMO Görüşmelerinde Türk Boğazları

Türkiye, 1997 Yılından itibaren Uluslararası Denizcilik Örgütünde başlayan tartışmalarda Türk Boğazları'ndan geçen gemi trafiğinin oluşturduğu riskler ve bu riskleri karşılamak için alınan önlemlerin ve konulan kuralların haklılığını anlatmak için çalışmıştır.

Bu tartışmalar Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Emniyeti Komitesi'nin 1999 Yılı'nın Mayıs ayında yapılan 71. Dönem Toplantılarına kadar devam etmiştir. Bu toplantılarda Türk Boğazları ile ilgili oluşturulan çalışma grubu, uzun tartışmalar sonucunda oluşturduğu raporunda şu sonuçlara varmıştır:

- Büyük gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın dar ve keskin dönüşü olan yerlerinde karşılaşmalarını engelleyebilmek için bu gemilerin geçişleri esnasında trafiğin tek yönlü olarak düzenlenmesi gereği vardır,
- Halen kılavuz kaptan almadan geçen gemilerin geçişlerinde kılavuz kaptan almaları için daha fazla teşvik edilmelidirler,

- Halen gemi rapor sistemine (TUBRAP) katılmayan gemilerin bu sisteme katılmalarını sağlamak için daha kuvvetle teşvik edilmeleri gerekmektedir,
- Türkiye, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı için planladığı GTH sistemini mümkün olan en kısa zamanda kurması için çabalarını sürdürmeye teşvik edilmelidir.

Bu rapor, Uluslararası Denizcilik Örgütünde Türk Boğazları ile ilgili olarak devam eden tartışmaları sonuçlandırmıştır. Türk Boğazları konusu, 1999 yılından 2002 yılının Aralık ayına kadar IMO gündemine gelmemiştir.

Fakat Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün uygulanmasındaki operasyonel hususlar 04.09.2002 tarih ve 5555 sayılı Bakanlık Oluru ile "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" adı ile uygulamaya girmiştir. Bunlar Tüzükte yapılan değişiklikler olmayıp, operasyonel olarak tüzüğün nasıl uygulanacağını açıklayan talimatlardı. Ancak, bu kurallar uygulanmaya başlandığında, İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerinde gemi beklemeleri artmıştır. Doğal olarak bu duruma en büyük tepkiyi Rusya Federasyonu göstermiş ve bu rahatsızlığını Aralık 2002'de Londra'da toplanan IMO Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) nin 76. Oturumunda dile getirmiştir (İstikbal, 2003,T.K.K web sayfası).

30.12.2003 tarihinde "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri"'nin operasyonel olarak faaliyete geçmesi ile elde edilen tecrübeler ışığında Türk Boğazları Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak ve daha önce yayınlanmış talimatlar birleştirmek amacıyla "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" revize edilerek 26.12.2006 tarih ve 28415 sayılı Bakanlık oluru ile yürürlüğe girmiştir. Halen yürürlükte olan bu talimatın amacı yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" maddelerinin uygulanmasında açıklayıcı ve detaylandırıcı bir rehber olmasıdır.

2.24. Türk Boğazları İle İlgili Günümüzdeki Uygulamalar ve İlgili Birimler

Türk Boğazları'nda ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak ve teknolojinin sağladığı imkanlardan faydalanılarak seyir emniyetini ve verimini arttırmak, can, mal ve çevreyi korumak üzere radar ve uydu kontrolüne dayalı ve bilgisayar destekli "Gemi

Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi” çalışmaları 1990’lı yılların başında başlatılmıştır (Cumhurbaşkanlığı D.D.K. Raporu, 2004).

14 Ağustos 1990 tarihinde projenin gerçekleştirilmesi görevi, Ulaştırma Bakanlığı’na Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Genel Müdürlüğü sorumluluğuna verilmiştir. İlgili Kuruluşça, 1991 yılında ihaleye çıkmış, ancak alınan tekliflerin idari ve teknik şartnameye uygun bulunmaması nedeniyle söz konusu ihale iptal edilmiştir. 1994, 1998 yıllarında sonuçlanamayan ihaleler sonrasında proje, 24 Eylül 1999 tarihinde Amerika’da yerleşik Lockheed Martin Overseas Corporation firmasına ihale edilmiştir (Emanet, 2003).

Nihayetinde IMO, IALA kuralları, Avrupa Birliği direktifleri gibi tüm uluslararası kural ve talimatlara uygun olarak tesis edilen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi 30.12.2003 tarihinde aktif olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bu tarihten beri bu birim Türk Boğazları’ndan geçen “Aktif Katılımcı” gemilere “Trafik Organizasyon Hizmeti”, Seyir Yardım Hizmeti” ve “Bilgi Hizmeti” vermek suretiyle Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla görev yapmaktadır.

Türk Boğazları ile ilgili çalışmalar yapmak üzere oluşturulan bir başka birim 1997 sonlarında Başbakanlığa bağlı Türk Boğazları Yönetim ve Bilgi Sistemini Geliştirme Proje Ofisidir. Bu birim Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin kuruluş aşamalarında görev aldığı gibi Türk Boğazları ile ilgili müşavirlik hizmeti vermiş ve faaliyetleri 2002 yılı ortalarına kadar sürmüştür.

Bugün halen faaliyetlerine devam eden Türk Boğazları Daimi İzleme Komitesi, Türk Boğazları’nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik çalışmalar yapmak, Türk Boğazları ile ilgili olarak uluslararası alanda meydana gelen hususları takip etmek ve değerlendirmek amacıyla 1999 yılında kurulmuştur. Türk Boğazları Daimi İzleme Komitesi, Denizcilik Müsteşarlığı’nın başkanlığında

- Genelkurmay Başkanlığı,
- Dışişleri Bakanlığı,
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,
- Sahil Güvenlik Komutanlığı,

- Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü,
- Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği,
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri,
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü,
- Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul ve Çanakkale Bölge Müdürlükleri

temsilcilerinden oluşmaktadır.

2.25. Türk Boğazlarında Uygulamadaki Mevzuatlar

20. yüzyılın ikinci yarısından sonra deniz ticaretindeki, gemi tonaj ve boyutlarındaki büyüme, deniz kazalarının sayıca artmasını ve oluşan zararların da büyümesini beraberinde getirmiştir. (Titanic, Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Exxon Valdez, Erika, Prestige gibi kazalar bunlara örnektir). Bu ve benzeri kazalar sonrasında sadece olayın olduğu bölge veya ülkede değil tüm denizcilik sektörünü ilgilendiren uluslararası kurallar çıkarılmıştır (Solas, Marpol, CLC / Fund, Paris Mou, Opa 90, Oprc gibi). Tüm bu kurallarda ana amaç can, mal ve çevre emniyetini arttırmaya yönelik olmuştur. Benzer kazalar Türk Boğazları'nda da yaşanmış olup Independenta ve Nassia kazaları bunların en bilinenlerindedir. Bu tip kazaların İstanbul ve Çanakkale Boğazları gibi dar, kıyıları gerek tabiat gerekse kültür zenginlikleriyle dolu ve etrafında milyonlarca insanın yaşadığı, bir bölgede olması buralarda da bir takım düzenlemeler yapılmasını zaruri hale getirmiştir. Bu gerçekler ışığı altında yapılan girişimlerle Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü devreye girmiştir. 2003 yılında Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin faaliyete geçmesiyle de trafik akışının gözlenmesi ve var olan kuralların uygulanması etkin bir şekilde sağlanmıştır. Bu gelişmeler Türk Boğazları'nda daha emniyetli bir deniz trafiğine büyük katkı sağlamıştır. Aslında emniyet tedbirlerinin artırılması deniz trafiğini de olumlu yönde etkilemiştir. Çünkü Türk Boğazları'nda olabilecek herhangi bir kazaya yapılacak müdahaleler için Boğazlar geçici olarak kapatılmak zorunda kalacak ve süresi belirsiz bu durum deniz ticaretini de olumsuz yönde etkileyecektir. Bunun yanında her ne kadar Gemi Trafik Hizmetleri'nin ana amacı emniyet olsa da yapılan verimli çalışmalar ve etkin trafik organizasyonu sayesinde deniz trafiği akışı da artmıştır. Şöyle ki 2003 yılına kadar İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı yıllık 45.000, Çanakkale Boğazı'ndan 42.000 civarında iken bu sayı Gemi Trafik Hizmetleri'nin devreye girmesinden sonra İstanbul'da yıllık 55.000, Çanakkale'de yıllık 49.000 gemi civarına çıkmıştır .

Öte yandan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, kıyı devletine trafik emniyetinin düzenlenmesi; seyir yardımcılarının, çevrenin, deniz ekolojisinin, denizaltı kablosu ve boru hattı gibi tesislerin korunması; gümrük, maliye, sağlık gibi iç hukuka aykırı davranışların önlenmesi için düzenlemeler yapma hakkını vermektedir. Radyoaktif maddelerle çalışan veya tehlikeli ve zararlı maddeler taşıyan gemilerin, geçiş hakkını kullanırken özel önlemler almaları gerektiği de sözleşmenin kuralları arasındadır.

Günümüzde Türk Boğazları Bölgesinde gemi geçiş rejimi 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi çerçevesinde yapılmaktadır. Montreux Sözleşmesinde Türk Boğazları'ndan geçişte seyir emniyetiyle ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Fakat sözleşmenin giriş bölümünde belirtilen “Türk Boğazları'ndan gemilerin geçişlerini ve seyirlerini, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek” ilkesi yer almaktadır. Artan deniz trafik hacmi ile böyle bir düzenleme zaruri hale gelmesi üzerine gerek bu ilkeye uygun olarak gerekse Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinden doğan haklarla seyir, can, mal ve çevre güvenliğine ilişkin kurallar Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile düzenlenmiştir. Günümüzde halen uygulamada olan bu kurallar Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri tarafından en iyi şekilde uygulanmaktadır (İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi, 2007).

2.26. Bölüm Sonucu

İstanbul'un fethinden sonra hem Karadeniz'in hem de Türk Boğazları'nın kontrolü Türklere geçmiştir. Hatta öyle ki 19. y.y. başlarına kadar Karadeniz'e özel fermansız tek bir yabancı teknenin giriş ve çıkışına dahi izin verilmiyordu. Karadeniz tamamıyla bir Türk Gölü konumundaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun süper güç olduğu yıllarda dünyanın Boğazlar sorunu diye bir sorunu da yoktu.

İlerleyen yıllarda Osmanlı Devleti'nin güç kaybetmeye başlamasıyla hem Türk Boğazları'nda hem de Karadeniz'deki hakimiyet yavaş yavaş kaybedilmeye başlandı. Boğazlar Meselesi Napoleon'un Mısır'ı işgal girişiminden sonra yapılan her savaşta gündeme gelmiş ve ilgili devletler kendi önceliklerini gözeterek meseleyi lehlerine çözmeye ve bu stratejik noktayı kontrol altına almaya çalışmışlardı. 1815 den sonra uluslararası dengeler sıkça değişmiş ve buna paralel olarak da Boğazlar Meselesinin önemi ve bu çerçevede Türk

Boğazları sorunu iyice artmıştır. Bu evrelerde Türk Boğazları pek çok açık ve gizli antlaşmalara konu olmakla kalmayıp hem Osmanlı İmparatorluğu hem de Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından uluslararası ilişkilerde dış politikaya yön veren ana unsurlardan olmuştur.

Öte yandan özellikle Rus Devletleri'nin tarihleri boyunca güçlü olduğu müddetçe Türk Boğazları'ndaki hak talepleri ve iddiaları hep en üst düzeyde olmuş, tersi durumda gücü azaldıkça ise kontrolü mümkün olduğunca elinde tutmaya çalışarak, Türklerle paralel politikalar izlemeye çabalayıp Türk Boğazları'yla ilgili konuların Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından çözümlenmesini savunmuşlardır (Turan, 1998). Aynı şekilde İngiltere, Fransa ve 20. y.y. başlarından itibaren ABD, kendi lehlerine olacak şekilde benzer politikalarla konuya yaklaşmıştır.

Türk Boğazlarıyla ilgili sorunlar son olarak Lozan Boğazlar Sözleşmesi ardından Montreux Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze kadar; II. Dünya Savaşının yaşanmasına; Sözleşmenin akit devletlerinden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasına; kısmen değiştirilmesi ve ya tamamen ortadan kaldırılması amacıyla yapılan çeşitli girişimlere; Sözleşmenin, ulusal ve uluslararası kamuoyunun gündemine getirilmesine yol açan önemli gelişmelere ve olaylara rağmen hiçbir değişikliğe uğramadan 71 yıldır yürürlüktedir.

Diğer taraftan soğuk savaşın başlangıç yıllarına kadar Türk Boğazları'yla ilgili neredeyse tüm sorunlar askeri gemilerin geçiş rejimlerine dayanmaktaydı. Günümüzde ise sorun sadece ticari ve askeri açıdan değil; can, mal ve çevre emniyeti açısından da son derece önemli hale gelmiştir. Türk Boğazları'nda fiziksel, oşinografik ve meteorolojik olarak emniyetli seyri kısıtlayıcı pek çok unsur mevcuttur. Bunun yanında gemi inşa teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak büyüyen gemi boyutları, bölgenin ticaret hacminin büyümesi ile doğru orantılı olarak Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısını arttırmış, bu durum deniz trafiği ile ilgili tedbirlerin alınmasını kaçınılmaz hale getirmiştir.

Sonuç olarak Türk Boğazları üzerinde, uluslararası güç dengelerini ellerinde tutmaya çalışan devletler her zaman görüş bildirmiş ve hak iddia etmişlerdir ve bu durum bugün de

sürmektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılması, enerjinin giderek artan önemi, Karadeniz bölgesinin jeopolitik önemi ve istikrar eksikliğinden kaynaklanan nedenlerle Karadeniz artık küresel güçlerin dikkat merkezi ve önemli gündem konularından birisi haline gelmiştir. Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra ekonomik olarak Avrasya bölgesine yerleşen ABD askeri olarak bu bölgeye yerleşme çabası içindedir. Diğer taraftan 2007 yılı itibarıyla Bulgaristan ve Romanya'nın Avrupa Birliği üyesi olmasıyla AB'nin de Karadeniz'e kıyısı olmuş ve zaten ilgi alanında olan bölgedeki etkinlik çalışmaları da hız kazanmaya başlamıştır.

II. KARADENİZ BÖLGESİNDE BUGÜNKÜ DURUM

3.1. Bölgenin ve Bugünkü Durumun Tanımı

Varşova Paktı'nın dağılması sonrasında, yaklaşık son iki yüzyıldır Moskova'nın (Çarlık Rusyası ve Sovyetler Birliği) nüfuz alanında olan Karadeniz, dağılmanın üzerinden 20 yıl bile geçmeden söz konusu etki alanından çıkmaya başlamıştır. Böylece, bölgenin jeopolitiği yeniden şekillenme sürecine girmiştir. Sovyetler Birliği'nin mirasçısı olan Rusya Federasyonu, Karadeniz'de Kuzeybatı Kafkasya kıyılarına sıkışmıştır. Karadeniz'e kıyısı olan (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Gürcistan) veya Geniş Karadeniz Bölgesi (Balkanlarda Moldova, Makedonya, Arnavutluk, Bosna- Hersek, Hırvatistan, Güney Kafkasya'da Azerbaycan ve Ermenistan) içinde yer alan ülkeler ise Rusya Federasyonu'ndan uzaklaşarak Batı'ya yakınlaşmaya başlamıştır. Balkanlar ve Güney Kafkasya'da bulunan Karadeniz ülkelerinin ortak özelliği, genel olarak ya eski Varşova Paktı üyesi (Bulgaristan, Romanya) ya da eski Sovyetler Birliği cumhuriyeti (Moldova, Ukrayna, Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) olmasıdır. Söz konusu ülkelerin stratejik tercihleri nedeniyle, önümüzdeki on yıllarda Avrupa Birliği (AB) ile NATO üyeliğine kabul edilerek Avrupa-Atlantik dünyasının bir parçası haline gelmeleri muhtemeldir. Kimlik arayışında olan bu ülkelerin Doğu (Rusya Federasyonu, Bağımsız Devletler Topluluğu, Avrasya vb.) dünyasından Avrupa-Atlantik dünyası olarak ifade edilen Batı dünyasına (ABD, AB, NATO vb.) doğru günümüzde devam eden bu jeopolitik kayış süreci, Karadeniz'in Doğu ile Batı arasında tarihsel sıkışmışlığını yansıttığı gibi bölgenin yakın geleceğini belirleyecek en önemli unsurların başında gelmektedir (Kanbolat, 2006a). Bu bağlamda, Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası, Batı'nın Karadeniz'e yıldan yıla daha fazla nüfuz etmesi ile birlikte Karadeniz için yeni bir tarihin yazılmaya başladığını görmek gerekmektedir. Böylece, Karadeniz'in tarihinde hiç yer almamış iki yeni dünya gücü (ABD ve AB) son on yıl içinde bölgenin belirleyici aktörleri olma yolundadır. Birbirleriyle şimdilik işbirliği içinde hareket eder görünen bu iki siyasi, ekonomik ve askerî gücün Karadeniz'in yakın ve uzak geleceğini nasıl etkileyeceği henüz belli değildir (Kanbolat, 2006b).

Öte yandan, Karadeniz bölgesinin, Avrupa ile Orta Asya'ya açılan Kafkasya koridoru arasındaki stratejik bölgede yer alması; Hazar bölgesi enerji kaynaklarının dünya pazarlarına taşınmasında önemli ulaşım noktalarının kavşağında bulunması; Rusya petrolünün Türk Boğazları ve planlanan diğer alternatif boru hatlarına ulaştırılmasında oynadığı vazgeçilemez rol; bölgede giderek artan deniz ticareti; Amerika'nın bölgeye artan ilgisi, Karadeniz'in dünya stratejik ve jeopolitik haritasındaki yerine yeni bir önem katmaktadır.

Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik mevki itibarıyla;

- Dünyanın en önemli petrol rezervlerine sahip Orta Doğu ve Hazar Havzası,
- Önemli deniz ulaştırma yollarının kavşağı durumunda bulunan Akdeniz Havzası,
- Tarihte her zaman önemini sürdürmüş olan Karadeniz Havzası ve Türk Boğazları,
- SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması sonucu yapısal değişikliklere uğrayan Balkanlar,
- Etnik çatışmalar yanında, zengin tabii kaynaklara sahip Kafkasya ve bunun daha ötesinde Orta Asya'nın oluşturduğu coğrafyanın merkezinde etkili bir konumda bulunmaktadır.

Tarihin ilk çağlarından beri Karadeniz'in dünya denizleri ile bağlantısını alternatifsiz sağlayan Türk Boğazları, bu stratejik özelliği nedeniyle geçmişte bölgeye egemen olmak isteyen tüm güçlü devletlerin en önemli hedefi iken, Türk Boğazları'nı ellerinde tutan ülkelerin ise bir politika aracı olarak kullanılmıştır.

Türk Boğazları konumları itibarıyla sadece deniz ticaret yolu olmayıp, Doğu-Batı ve Avrupa-Asya ekseninde önemli bir köprü özelliğini de taşımaktadır. Türk Boğazları bu özelliği ile aynı zamanda farklı kültürleri birleştiren ya da birbirine en elverişli uyum zeminini sağlayan bir köprü olarak da değerini korumaktadır.

Türkiye'nin hem doğulu hem de batılı yönleri, üyesi olduğu uluslararası örgütlerin çeşitliliği ile de kendini göstermektedir. Türkiye aynı anda NATO, Avrupa Konseyi, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), Ekonomik İşbirliği Teşkilâtı (ECO), D-20 ve İslâm Konferansı Örgütü (İKO) üyesi olan yegâne devlettir.

Soğuk Savaş ertesini şartlar içinde dünyanın en duyarlı bölgelerini oluşturan Balkanlar, Karadeniz ve Akdeniz Havzaları, Kafkasya, Orta Asya ve Orta Doğu coğrafyasındaki gelişmeler, Türkiye'nin bu bölgelerdeki rollerine ve etkinliklerine yenilik ve hareketlilik getirmiştir. Bu coğrafyadaki oluşumlar, dünyanın ve Avrupa'nın geleceğinde belirleyici rol oynayacaktır. Türkiye bir yandan bu oluşumların yol açtığı sorumluluklarını bütün gücüyle yerine getirmeye, diğer yandan da yeni imkân ve fırsatlardan yararlanmaya çalışmaktadır. Balkanlarda, Orta Doğu'da ve Kafkasya'da barış ve istikrar sağlanmadıkça, Avrupa ve Asya'nın tam anlamıyla birbirine kenetlenmesi mümkün gözükmemektedir (MSB web sayfası).

Bunun yanında Türkiye'nin, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Karadeniz Uyum Harekatı (Operation Blacksea Harmony) gibi girişimleri ve Karadeniz'den çıkışı sağlayan hayati Türk Boğazları'na sahip olması bakımından Karadeniz'de takınacağı tutumun bölgeye yönelik rekabette hayati önem taşıyacağı değerlendirilmektedir.

3.2. Karadeniz Bölgesindeki Sorunlar

Karadeniz Bölgesinin Soğuk Savaş sonrasında "İhtilâf Bölgesi/Kuşağı" üzerinde olduğu belirtilmektedir. Enerji kaynakları ve ulaşım hatları üzerinde yürütülen rekabet mücadelesinden ayrı olarak Sovyetler Birliği sonrası dönemin etnik çatışmalarından kaynaklanan toprak/sınır ihtilâfları bölgenin güvenliğini tehdit etmektedir. Azerbaycan ile Ermenistan arasında Dağlık Karabağ sorunu, Gürcistan'ın kendi içerisinde yaşadığı Abhazya, Güney Osetya sorunları, daha yeni çözmeyi başardığı ancak içerisinde her zaman alevlenme potansiyeli taşıdığı Acaristan sorunu ve Gürcistan için şimdilik üstü örtülmüş olan ve ilerde şartların oluştuğu bir ortamda ortaya çıkabilecek Cevahati sorunu Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) üyesi Güney Kafkasya ülkelerinin yaşadığı etnik sorunları oluşturmaktadır.

Bir diğer bölge ülkesi Rusya Federasyonu, etnik Çeçen sorununu halen çözebilmiş değildir ve kısa bir sürede de çözüme ihtimali gözükmemektedir. Diğer yandan diğer Kuzey Kafkasya ülkeleri de her an etnik çatışma tehdidi altında yaşamaktadırlar. Rusya'da son günlerde yeniden tartışılmaya başlanan federal bölgelerin birleştirilerek azaltılması konuları yeni bazı etnik çatışmaları gündeme getirme potansiyeline sahiptir.

Ukrayna'da ve Gürcistan'da Batı yanlısı yönetimlerin iş başına gelmesi veya getirilmesi, bu yönetim değişikliklerinin gerçekleşme yöntemleri ve bu yöntemlerin Belarus gibi diğer bölge ülkelerinde de uygulanması ihtimali bölgedeki istikrarı sarsan ve Rusya'yı güvenlik açısından endişelendiren diğer sebeplerdir. Karadeniz Bölgesinin Orta Avrupa'ya kadar uzatılarak Avrupa'nın güvenliği ile ilişkilendirilmesi ve bu ilişkinin küresel güvenlik içinde yorumlanmaya çalışılması 11 Eylül saldırılarından sonra yoğunluk kazanmıştır.

Özellikle AB güvenliği için son derece önemli bir ülke olan Ukrayna'nın Kırım bölgesi muhtemel etnik çatışmaların yaşanabileceği bölgeler içerisindedir. Özellikle Rus, Kırım Tatarı ve Ukraynalılar arasında bu gün olmazsa bile ilerde bu tip sorunların yaşanması ihtimali yüksektir. Bunun yanında rejim değişikliğinden kaynaklanacak demokrasi ve yönetim sorunları da mevcuttur. Nitekim bu tezin hazırlanması aşamasında, 2 Nisan 2007 günü Ukrayna Devlet Başkanı Viktor Yuşçenko Parlamento liderleri ile yedi saat süren ve sonuçsuz kalan görüşmelerin ardından parlamentoyu fesheden ve 27 Mayıs 2007 tarihinde yeni parlamento seçimlerinin yapılacağı konusunda bir kararnameyi imzalayarak resmi gazetede yayınlattı. Muhalefetin bu kararnameyi kabul etmemesi üzerine ülkede içerisinde çatışma potansiyeli de barındıran ciddi bir siyasi kriz patlak vermiştir.

Muhtemel etnik sorunların yaşanabileceği bir diğer ülke Moldova'dır. Özellikle Transdinyester bölgesinde yaşanan ayrılıkçı hareketler bu bölgedeki başlıca sorunlardan birisini oluşturmaktadır. Yine ülkedeki şartların değişmesi Gagauzları da yeni bir çatışmanın eşiğine getirebilir. Tabi özellikle de Transdinyester bölgesindeki sorunlar NATO üyesi ve Moldova ile aynı ırktan olan Romanya'yı da içine alacak şekilde genişleme ihtimaline sahiptir. Bununla beraber daha az ihtimale sahip olmakla beraber Türkiye ve Yunanistan arasında çıkabilecek bazı sorunlar ile Irak'ın parçalanması durumunda burada kurulacak bir Kürt devleti Türkiye'yi de içine alacak şekilde bölgede daha geniş çaplı çatışmaların çıkmasına sebep olabilir. Son günlerde Kuzey Irak'ta yaşanan gelişmelerin, bu durumun hiç de uzak bir ihtimal olmadığına göstergesi olduğu değerlendirilmektedir.

Bölge ülkeleri ve özellikle de AB ve ABD açısından bir diğer önemli sorun da bu bölge ülkeleri üzerinden Batıya ulaşan enerji hatlarının güvenliği konusudur. Üretilen petrolün dünya pazarlarına aktarılması, petrolün kendisi kadar önemlidir (Özkan, 1996) ve bölgede

enerji güvenliğini tehdit eden unsurların başında yaşanan etnik çatışmalar ve ülkeler arası rekabet gelmektedir (Oğan, 2006).

3.3. Bölgedeki Gelişmeler ve Aktif Güçler

2001 yılından itibaren “Karadeniz’in Güvenliği” adı altında bölge devletleri Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Gürcistan, Ukrayna, Yunanistan, Moldova ve ABD’nin katılımı ile toplantılar yapılmaktadır. Bölgede yeni bir güç odağı olmaya çalışan AB ve ABD’nin kendi politikaları doğrultusunda yaklaşımı ile gerçekleşen bu girişimlerde Karadeniz’in jeopolitik ve ekonomik önemi tartışılmakta ayrıca Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin özellikle Güney Kafkasların güvenlik sorunu, bu sorunların yakın ve uzak çevresini nasıl etkilediği ve buna bağlı olarak neler yapılabileceği üzerinde durulmaktadır. Böylelikle, Karadeniz’in güvenliği yavaş yavaş devletlerin ve uluslararası toplumun gündemine oturmaktadır.

Büyük donanma sahibi ABD’nin son dönemde küresel güç olma ve bunu devamlı kılma stratejisi çerçevesinde dünyadaki neredeyse giremediği tek deniz olan Karadeniz’de etkin olma çabaları bölgede yeni tartışmaları beraberinde getirmiştir.

Bu noktada “Batı neden daha önceki yıllarda bölge ile ilgilenmiyordu?”, “Ne değişti ya da neyin değeri arttı ve Karadeniz Batı için önemli hale geldi?” soruları akla gelmektedir.

ABD Karadeniz’e yönelik oluşturduğu stratejide bölgeyi yalnızca denize kıyısı olan devletler üzerinden tanımlamamaktadır. Karadeniz, bir havza olarak değerlendirilerek Büyük Orta Doğu’ya benzer biçimde “Büyük Karadeniz Bölgesi” (BKB) adı altında yeni bir sistem oluşturacak biçimde kurgulanmaktadır. BKB’nin doğu ayağını Avrasya enerji koridoru oluşturmaktadır. Bu, Karadeniz’e kıyısı bulunmayan Azerbaycan ve Ermenistan’ın Karadeniz havzasına dahil edilmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır. BKB’nin izdüşümü Kuzey-Batı ekseninde ise Karadeniz’e akan büyük ticari nehirlerin yani Tuna, Dinyeper ve Dinyester’in geçiş yollarına kadar uzanmaktadır (Boğaziçi Ü.-T. 2006b). Bu sınırlara göre Büyük Karadeniz Bölgesi ile işaret edilen devletler; Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Moldova, Ukrayna ve Güney Kafkas devletleri olan Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan’dır. Bölgenin tanımlanmasında ortaya çıkan tabloda; Karadeniz’e kıyıdaş devlet olma özelliğini taşıyan,

Hazar enerji kaynaklarının Batıya aktarılmasında kullanılan ve Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorda yer alan devletler vardır (Oğan, 2006).

Batının daha önce bölge ile ilgilenmemesinin nedenleri düşünüldüğünde ve sorulduğunda ortaya dört cevap çıkmaktadır. İlk olarak, Batı son yıllara kadar Avrupa, Avrasya, Ortadoğu üçgeni ile ilgilendiğini vurgulamaktadır. Karadeniz bu üç bölgenin her birinin bir köşesinde bulunmasına rağmen hiçbir zaman merkezde olmamış, merkeze konulmamıştır. Avrupa'nın önceliği Baltık devletlerinden Doğu Balkan devletlerine kadar olan sıradaki devletler ile ilgiliydi. Ardından öncelik Rusya ile iyi ilişkiler kurmaktı. Son olarak Orta Doğu'ya bakıldığında, ilgi İsrail Filistin çatışması üzerindedir.

Karadeniz ile daha önce ilgilenilmemesinin ikinci nedeni olarak Soğuk Savaş gösterilmektedir. Soğuk savaş döneminde Karadeniz devletlerinin bir kısmı Sovyetler Birliği egemenliği altında idi. Bu durumda buraya yönelik strateji geliştirmek pek mümkün değildi. Soğuk savaşın bitmesinden sonra ise Batı'nın bölge ile ilgilenecek politik enerjisinin kalmadığı savunulmaktadır. Batı için öncelikli hedef özellikle Rusya ile bozulan ilişkileri düzeltmekti.

Üçüncü neden olarak bölge devletlerinin kendilerinin Batı ile yakın ilişkiler kurma isteğinde olmadıkları gösterilmektedir. Burada özellikle Moldova ve Güney Kafkasya devletleri kastedilmektedir. Bilindiği gibi bölgede iç savaşlar ve askeri sorunlar mevcuttur. Bu devletler de öncelikle kendi sorunları ile ilgilendikleri, iç istikrarlarını sağlamaya çalıştıkları için Batı ile ilişkiler kurmaya ve bütünleşmeye pek de gerçekçi olmayan bir durum olarak görmekteydiler.

Son neden olarak Batı'nın bölgeye bakış açısı verilmektedir. Batı bölgeye, bölge insanlarına, onların sorunlarına ve kültürlerine oldukça yabancıydı. Ayrıca Soğuk Savaştan kalma bir gelenek ve ardından Rusya'nın Güney Kafkasya'yı ön bahçesi olarak tanımlamasının bir getirisi olarak Batı, bölgeye yönelik strateji geliştirme konusuna kuşkulu yaklaşmıştır (Karakaya, 2005 turksam.org).

3.3.1. Karadeniz'i gündeme taşıyan sebepler

Soğuk Savaş süresince devletlerin konumunu ve devletlerarası ilişkileri açıklamak günümüze göre daha basitti. Sistem, iki süper güç ve bu devletlerin etrafında kendilerine güvenlik ve hayat sahası arayan devletlerden oluşuyordu. Ancak bir tarafın etkisini yitirmesi ile biten Soğuk Savaştan sonra ilişkiler değişti. Devletler daha serbest politika izlemeye ve ilişkilerinde daha rahat olmaya başladılar. Sovyet egemenliğinin Kafkas ve Orta Asya'dan kalkmasıyla bağımsızlıklarını kazanan bölge devletleri diğer devletlerle ilişkiler kurmaya açık hale gelmişlerdir. Soğuk Savaşın bitmesi bu anlamda Karadeniz devletleri için farklı bir döneme işaret ediyordu. Karadeniz'i devletlerin gündemine taşıyan sebeplere bu çerçeveden bakıldığında bunlar şu şekilde sıralanabilir.

Hazar havzasının enerji kaynakları bakımından zenginliği: Enerji konusu Karadeniz tartışmalarına iki türlü yansımaktadır. İlk olarak, AB ve ABD enerji ithal eden devletler sıralamasında ilk sıraları almaktadırlar. Enerji ithalatını büyük ölçüde Orta Doğu'dan sağlayan devletler için, özellikle 11 Eylül saldırıları ile enerji meselesinin güvenlik sorunu gündeme gelmiş ve Orta Doğu'ya alternatif enerji kaynaklarının aranması hassasiyet kazanmıştır. Bu yüzden petrol rezervlerine sahip olan Hazar devletleri ile iyi ilişkiler kurmak, bu devletlerin iç istikrarını desteklemek Batının çıkarına gözükmektedir. İkinci olarak Rusya ve Kazak petrolü ile Hazar havzasından çıkarılacak petrolün bir kısmı, Batıya Karadeniz'den aktarılacağı için Karadeniz, geçiş koridoru olarak da önem arz etmektedir. Petrolün geçiş yolu olarak Karadeniz'in güvenliğinin sağlanması, düzenli petrol aktarımının sağlanıp petrol fiyatlarının dalgalanmasının engellenmesi yine Batı için önemli meselelerdendir (Oğan, 2006).

Karadeniz Bölgesi'nin stratejik öneme sahip bir köprü olması: Karadeniz Batı ile Orta Doğu ve Orta Asya arasında ayrıca Orta Avrupa ve Kuzeydoğu Avrupa ile Akdeniz arasında bir bağlantı noktasıdır. Amerika açısından özellikle 11 Eylül 2001'den sonra, Kafkaslar, Irak ve Afganistan'a stratejik geçiş sağlaması ile önem kazanmıştır. Diğer taraftan Karadeniz, Batıyı Akdeniz'in siyasi ve ekonomik pazarına bağladığı için Batı açısından önemlidir.

Bölgede soğuk savaşın bitmesi ile bir güç boşluğunun oluşması: Soğuk savaşın bitmesi ve bölge üzerinden Rus egemenliğinin göreceli olarak azalması burada bir güç boşluğu

oluşturmuştur. Bu bir taraftan diğer devletlere etkinlik kazanmak için fırsat yaratırken diğer taraftan bölgenin güvenlik sorununu ortaya çıkarmıştır. Rusya egemenliği altında tutamadığı devletler içinde sorunları destekleyerek bir başka deyişle “dondurulmuş istikrarsızlık” ortamı yaratarak ve bundan faydalanarak bölge devletlerini kontrol altında tutmaya çalışmaktadır.

Rusya, Azerbaycan ve Ermenistan arasında Yukarı Karabağ sorununda Ermenistan’ı; Gürcistan’da Abhazya ve Güney Osetya’nın; Moldova’da Dinyester’in, bu devletlere karşı bağımsızlık ilan etmelerini desteklemektedir. Sınırlarının genişlemesi ile bu devletlere komşu olan AB ve NATO için bu istikrarsızlık ortamı güvenlik endişesi yaratmaktadır.

Karadeniz’deki bu istikrarsızlık ortamından beslenebilen terör faaliyetleri, uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı da Avrupa ve ABD tarafından kendilerine ve bütün dünyaya karşı tehditler olarak algılanmaktadır.

Genel olarak bakıldığında Sovyet egemenliğinin kırılması ile enerji bakımından zengin olan ve stratejik önem arz eden Karadeniz, sınırları genişleyip bölgeye komşu olan AB ve NATO için önemli hale gelmiştir. Ancak Karadeniz’in Batı ile bütünleşmesi için öncelikle bölge devletlerinin iç istikrarının sağlanmasına yardım etmek ve kurulacak sistemlerin Batı ile uyumlu hale getirmek ve yapılan yardımlar ile kurulacak olan iyi ilişkileri kullanarak bu devletleri kendi tarafına çekmek gerekecektir.

3.3.2. Karadeniz Bölgesi’nde aktif güçler

AB ve ABD’nin Karadeniz ile ilgilenmeye başlamasında yukarıda belirtilen sebeplerin büyük çoğunluğu ortaktır. Ancak her iki tarafın yaklaşımları ve kendilerini ifade ediş şekilleri farklıdır. Bu farklılığın rekabete ya da iş birliğine mi dönüşeceği henüz belirsizdir. Ayrıca AB ve ABD faktörünün dışında her ikisine de karşı politikalar izleyebilecek Rusya da görmezden gelinemez. Son yıllarda dikkat çekmeye başlayan Karadeniz’de ortaya çıkan bu rekabetten ya da belki iş birliğinden, gerçekleştirilmesi istenen ve planlanan projeler çerçevesinde en fazla etkilenecek olan devletin de Türkiye olacağı açıktır (Oğan, 2006).

Karadeniz Bölgesinde aktif olma çabası içindeki aktörler şu başlıklar altında incelenebilir:

- Küresel güçler: ABD (NATO), AB ve Rusya.

- Bölgesel güçler: Türkiye, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan. Bu devletler küresel aktörlerden bağımsız politika oluşturmakta güçlük çekmektedirler ve politikalarını küresel aktörlerle koordineli biçimde belirlemek zorundalar.
- Uluslararası organizasyonlar: NATO, AB, AGİT, GUAM, KEİT.

3.3.2.1. Küresel güçler

3.3.2.1.1. ABD (NATO)

ABD'nin bölgeye olan ilgisi 11 Eylül sonrasında terörle mücadele kapsamında yeni bir şekil ve yön almıştır. Amerika, Karadeniz tartışmalarına olan ilgisini terörizme karşı olan savaşının bir parçası olarak açıklamaktadır. Bölgedeki istikrarsızlıktan beslenen terör faaliyetleri ve kaçakçılıklar uluslararası toplumu tehdit ettiği ve bunun engellenmesi için iki taraflı anlaşmaların ve işbirliği projelerinin yeterli olmadığı bu yüzden daha kapsamlı projelere ihtiyaç duyulduğu savunulmaktadır. ABD bu noktada Bulgaristan, Yunanistan Romanya ve Türkiye'nin NATO üyesi; Rusya, Ukrayna'nın stratejik ortak; Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Moldova'nın Barış İçin Ortaklık projesinin üyeleri olduğunu ancak sadece Karadeniz Bölgesi üzerinde odaklanmış hiçbir projenin olmadığını ve bu eksikliğin kapatılması için NATO'nun Karadeniz'e girmesi gerektiğini savunmaktadır. Nitekim, 28-29 Haziran 2004 İstanbul Zirvesinde alınan karar ile NATO'nun, önümüzdeki dönemde ortaklık ilişkileri kapsamında stratejik öneme sahip Kafkasya ve Orta Asya bölgelerine ağırlık vermesi öngörülmektedir (Özkök, 2005). ABD'nin temel amacı bölgedeki güç dengesini kendi lehine çevirmek ve Rusya'nın bölgedeki siyasi, ekonomik ve askeri etkisini azaltmaktır. Diğer önemli amaç SSCB'nin dağılması sonrası ortaya çıkan devletleri Avrupa-Atlantik bloğuna bağlamaktır. Bunun sonucunda ABD'nin ve müttefiklerinin baskın jeopolitik güç olarak bölgede ortaya çıkması bölgedeki güç dengelerini değiştirmektedir.

Karadeniz'in güvenliği bugün esas olarak Montreux Boğazlar sözleşmesinin (1936) getirdiği uygulamalar ile sağlanmaktadır. Ayrıca güvenliğin sağlanmasına yardımcı olmak için 1996 yılında Türkiye'nin girişimleri ile Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Gürcistan ve Rusya'nın deniz kuvvetlerinden oluşan Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Gurubu (Blackseafor) kurulmuştur. Balckseafor silahsız olup arama ve kurtarma çalışmaları yapan bir birlik olarak son yıllarda Karadeniz'in güvenliği konusunda katkılar sağlamıştır.

ABD ise daha önce belirtildiği gibi daha etkin önlemler alınması gerektiğini savunmaktadır. Bunun için, Montreux Sözleşmesinin gözden geçirilmesini ve savaş gemileri ile ilgili maddelerinin kendisine uygulanmamasını ve bazı konularda kendisine ayrıcalıklar verilmesini istemektedir. ABD, 11 Eylül'den sonra Akdeniz'de yaptığı gibi NATO'nun Active Endeavor Operasyonlarını Karadeniz'de gerçekleştirmek istemektedir. Blackseaför'un ise NATO'nun Active Endeavor operasyonlarına dönüşebileceğini savunmaktadır.

Ancak bu iyimser tablonun birçok eksiğinin olduğu söylenmelidir. Rusya açısından bakıldığında Karadeniz'in Rusya için her zaman okyanuslara açılan kapı ve doğal bir siper olduğu unutulmamalıdır. Bunun yanında ABD'nin Karadeniz'e girmek istemesinin sebeplerinden birisi buradaki enerji aktarımını kontrol etmek, Rusya'nın daha çok kazanması anlamına gelen petrol fiyatlarının yükselmesini engellemektir. Ayrıca Avrupa ve ABD, Sovyetler Birliği döneminden kalan hegemonya sahasında ve bugün Rusya'nın arka bahçesi diye tanımlanan bölgede yeni kurulan demokrasileri destekleyerek bu devletlerin Rusya'nın etki alanından çıkmalarına yardım etmektedirler. Bu açılardan bakıldığında da AB ve ABD'nin Karadeniz'de etkin olması Rusya'nın işine gelmeyeceği, bir tarafın kazancının diğerinin kaybına yol açacağı söylenebilir.

Bu bilgiler ışığında Karadeniz'in ABD için önemini aşağıdaki başlıklar altında toplayabiliriz:

- ABD Karadeniz vasıtasıyla Rusya Federasyonu'nun yumuşak karnı Kuzey Kafkasya'yı kolaylıkla kontrol edebilir, bu bölgelerde birtakım provokasyonlara girişebilir,
- ABD'nin bölgeye gelişi Ukrayna, Gürcistan ve Moldova gibi ülkelere kendine güven ve cesaret getirerek Rusya karşısında seslerini daha fazla yükseltmelerine sebep olabilir,
- Karadeniz, Kafkasya, Hazar, Orta Asya bölgelerinin enerji kaynaklarını Batı pazarlarına aktarımda önemli bir geçiş güzergahlarından birisidir. Karadeniz'de etkin olan bölge dışı güçler bu ülkelerin enerji politikalarına etkide bulunabileceği gibi Rusya'nın da petrol ve doğal gaz ihraç kanallarından birisi olan bu bölgede enerji politikalarına etkide bulunabilir,

- Karadeniz aynı zamanda İran tarafından da petrol ve doğal gaz ihracı için kullanılması düşünülen mekanlardan birisidir. ABD'nin Karadeniz'de etkin olması İran'ın enerji politikalarını manipüle etme imkanı sunar. Aynı zamanda coğrafi yakınlık sebebiyle bu bölgedeki deniz üsleri veya uçak gemilerinden kalkacak savaş uçakları için İran son derece rahat bir hedef haline gelebilir,
- İran'ın yanı sıra; Irak ve Suriye gibi Orta doğu devletlerine karşı baskı ve genelde Büyük Ortadoğu Projesi'nin hayata geçirilmesinde Karadeniz son derece önemli olabilir,
- Bölgenin Afganistan ile başlayan küresel terörle mücadele programında son derece stratejik bir noktada olması,
- Rusya'yı çevrelemek için Karadeniz'in son derece elverişli imkanlar sunması,
- AB'nin genişleme programı içine Karadeniz bölgesi ülkelerinin bir kısmının da alınması ve bu çerçevede "Daha Geniş Avrupa" (Wider Europe-Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours) programı çerçevesinde AB'nin bölgeye yönelik politikalarının uygulamaya sokulması,
- NATO'nun bölgeyi Barış İçin Ortaklık Programı içine alması,
- Karadeniz'in stratejik konumu sebebiyle bölgede bulundurulacak askeri gemi ve/veya üslerden Rusya Federasyonu'na yönelik istihbari çalışmalarının yürütülmesine elverişli olması.

Bu önemlere binaen ABD kendi açısından bölgede belli başlı altı adet strateji belirlemiştir.

Bunlar;

- Bölgedeki demokratik gelişmeleri ve değişimleri hızlandırmak: Bu sayede bölgenin güvenliği ve istikrarı ABD çıkarlarına zarar vermeyecek şekilde korunmuş olacaktır. Bu da bölgeye doğru sınırlarını genişletmeye başlayan AB'nin ve bölgede askeri mevcudiyeti bulunan ABD'nin güvenliğini sağlayacaktır.
- Kurumlar yeniden düzenlenmeli ve yeni düzene adapte edilmelidir: NATO ve AGİT bölgede çıkarların korunması için enstrüman olarak kullanılabilir. Fakat yine de bölgede kurumsal bir eksikliğin olduğu gerçeği de unutulmamalıdır. GUAM ve KEİT de yetersiz kalmaktadır. ABD çıkarlarını bölgede savunacak kurumsal bir yapıya ihtiyaç vardır.

- Türkiye ve Rusya bölgede ikna edilmeli: Bu sayede ABD, bölgedeki muhtemel rakiplerini barışçıl ve dostane bir tavırla ikna edecek ve kendi çıkarları doğrultusunda bölgeyi yönlendirebilecektir.
- Donmuş çatışmalara öncelik verilmelidir: Moldova Transdinyester'deki, Yukarı Karadağ'daki, Güney Osetya ve Abhazya'daki çatışmalara dikkat çekilmelidir. Rusya'nın bu çatışmaları kendi çıkarları doğrultusunda bölgede huzursuzluk yaratmak ve bölge ülkelerine baskıda bulunmak için kullanması engellenmelidir.
- ABD ve AB'nin demokrasi destek programlarının uyumlaştırılması: İki küresel gücün de bölge üzerindeki demokrasi projelerinin ortak bir platforma oturtulması gerekmektedir. Bunların amacı yeni demokrasilerin ekonomik gelişmelerini hızlandırmak ve demokratik kurumsallaşma kapasitelerini güçlendirmektir.
- Ukrayna'ya odaklanılmalı: Ukrayna'daki darbenin başarısını bölge için önemli gören ABD, darbe sonrası gelişmelerle de yakından ilgilenmelidir. Çünkü Ukrayna diğer devletler için bir model olabilir ve onları batıya yaklaştırabilir (Oğan, 2006).

3.3.2.1.2. Rusya Federasyonu:

11 Eylül terörist saldırılarından sonra Afganistan'a ve ardından da Irak'a yapılan askeri müdahaleler uluslararası terörizmle mücadele boyutlarını aşarak uluslararası yeniden yapılanma sürecine dönüşmüştür. ABD ortaya attığı ve kısaca "Büyük Ortadoğu Projesi" ile Kuzey Afrika'dan Pakistan'a kadar uzanan çok geniş bir coğrafyada etki alanı oluşturmuştur. ABD Afganistan operasyonları sonrası Rusya'nın dış politika ve millî güvenlik konseptlerinde oldukça önemli bir yer tutan "Yakın Çevre" politikasını âdeta ortadan kaldırarak Orta Asya ülkelerinde peş peşe askerî üsler edinmesi, diğer yandan da Hazar petrolünün geçiş güzergâhı olan Gürcistan'a askerî yardım ve teknik personel yardımını artırmaya başlaması, Rusya'nın alternatif politikalar geliştirilmesi yönündeki çabalarını hızlandırmıştır. Sovyetler Birliği'nin mirasçısı olan Rusya Federasyonu, artan petrol fiyatlarının da desteğini arkasına alan yeni lideri Vladimir Putin ile bölgede yeni bir "Dış Politika Konsepti" geliştirmeye başlamıştır.

Rusya Federasyonu Devlet Başkanı Vladimir Putin, Rusya'yı global arenadan çekerek, bölgesel ve fakat etkin bir güç haline dönüştürmek istemektedir. Bu çerçevede Moskova, ABD ile yakınlaşarak genelde Batı dünyası ile bütünleşme politikaları takip etmeye

başlamıştır. Politik olduğu kadar ekonomik gerekçelere de dayanan bu kararlar Rusya, en azından bir süreliğine küresel iddialarından vazgeçtiğini ortaya koymuştur (Oğan, 2002 turksam.org).

ABD, Orta Asya'ya yerleşmekle Rus jeopolitik menfaatlerine çok büyük zarar vermiş olmasına rağmen Başkan Putin Batı'yla başlatmış olduğu işbirliğinin zarar görmemesi için buna fazla ses çıkarmamıştır. Ancak, Orta Asya'dan sonra ABD'nin Karadeniz ve Kafkasya'da da giderek ağırlığını hissettirmeye başlaması ve Gürcistan'a verdiği desteği her geçen gün arttırması, Rusya'yı bölgede oldukça rahatsız etmeye başlamıştır. Bu çerçevede Orta Asya'da Şanghay İşbirliği Örgütü'nü kuran Rusya ABD ile rekabet etmeye başlamıştır. Zaman içerisinde bu rekabetin Karadeniz'e kayması Rusya açısından özellikle enerji nakil hatlarında stratejik önemi olan bu bölgeye verilen önemin daha da artmasına sebep olmuştur.

Rusya'nın bölgedeki önceliklerini sıralamak gerekirse politik, ekonomik, askeri hakimiyetini devam ettirmek; Karadeniz ve Kafkasya devletlerinin dış politikasını Rus çıkarları doğrultusunda kontrol etmek ve özellikle de Türkiye, ABD ve Batının etkin olmalarını engellemektir.

Soğuk Savaş sonrası küresel güç olma vasfını kaybeden ancak son yıllarda süratli bir şekilde toparlanan ve geleceğin küresel güç adaylarından Çin'le de yakın bir işbirliği içerisine giren Rusya bu bölgede ABD ile karşı karşıya gelebilecektir. Özellikle Gürcistan'da, Ukrayna'da ve son olarak Kırgızistan'da gerçekleşen iktidar değişiklikleri, Rusya'nın bölgedeki menfaatlerini bir dereceye kadar erozyona uğratan önemli gelişmeler olarak kabul edilebilir. Unutulmamalıdır ki Rusya, sahip olduğu coğrafya, doğal kaynaklar ve bilgi birikimiyle küresel bir güç olma potansiyeline sahiptir. İç sorunlarını hallettiği oranda uluslararası arenada yerini tekrar alacaktır (Özkök, 2005). Hatırlanacağı üzere Rus Çarlığı, Kırım Savaşından sonra da 1870 yılına kadar izlediği kuvvetli politika ile kendisini rehabilite etmiş ve yeniden bir dünya devleti haline gelmiştir (Aktan, 2006).

Nitekim bu tezin hazırlanma aşamasında Vladimir Putin Nisan 2007'de yaptığı ulusa sesleniş konuşmasında Batıyı demokrasiye destek adı altında sömürgeci taktikler gütmekle suçlarken, Doğu Avrupa'ya füze kalkını kurmaya çalışan ABD'yi Soğuk Savaş'ın bitişini

simgeleyen Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Antlaşması'nı (AKKA) dondurmakla tehdit etmiştir. Rus lideri, "NATO ülkeleri sınırlarımızda askeri üsler kuruyor. Üstelik Çek Cumhuriyeti ve Polonya'da füze savunma sistemleri planlanıyor. Bu yüzden tüm ülkeler onaylayıp uygulamaya koyuncaya dek, AKKA'nın uygulanmasında moratoryum ilan edilmesinin uygun olacağını düşünüyorum." şeklinde konuşmuştur (radikal.com.tr).

3.3.2.1.3. Avrupa Birliği

AB'nin genişlemesi sadece Birliğe yeni üyelerin katılımı ve Birliğin topraklarının genişlemesi anlamına gelmemektedir. Her genişleme ile Birlik yeni sınırlara, yeni komşulara ve yeni sorunlara sahip olmaktadır. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin üyeliği gerçekleştikten sonra AB Karadeniz'e de komşu olmuştur.

AB, komşuları ile Birliğin genişlemesinin sonuçlarını kontrol etmek için önemli konularda işbirliği yapmakta ve komşu devletlerin AB normlarına geçişlerini sağlayıcı kurumsal bağlar kurmaktadır. Ancak AB'nin her üyesinin her komşusu ile ilişkisi farklı gelişmiştir. Bunun yarattığı sorunlardan kaçınmak ve en son gerçekleşen genişlemeden sonra daha da önemli hale gelen komşular konusunda ortak bir politika izleyebilmek için AB "Yeni komşuluk Politikası"nı izlemeye başlamıştır. Bu bağlamda AB, Karadeniz'in güvenliği tartışmalarına Yeni Komşuluk Politikası (YKP) çerçevesinde yaklaşmaktadır.

AB, YKP'nin amaçlarını tarafların birbirinin egemenlik, bağımsızlık ve toprak bütünlüğünün tanınması; çatışmaların çözümü; insan haklarına ve demokratik kurumlara önem verilmesi; mültecilerin yurtlarına dönmeleri; ekonomik reformların uygulanması; taraflar arası diyalogun geliştirilmesi şeklinde tanımlamaktadır (Demir, 2003).

Diğer taraftan enerji ihtiyacını dışarıdan sağlayan AB için petrol aktarımını durduracak ya da geciktirecek problemlerin engellenmesi ve bu çabalara destek verilmesi önemlidir. Ayrıca çevresel faktörler de AB ile Karadeniz arasında bir bağ oluşturmaktadır. 2007'de Bulgaristan ve Romanya'nın üyeliklerinin gerçekleşmesiyle AB'nin Karadeniz'e kendi kıyısı da olmuştur. Bu bağlamda, kıyı çevresinin korunması, su kıtlığı ve radyoaktif atıklarla mücadele AB'nin kaçınılmaz sorumluluklarından olacaktır. Yine benzer şekilde AB'nin sınırları Karadeniz'e dayandığından petrol tankerlerinin geçişlerinin güvenliği konusunda AB standartları gündeme

gelebilecektir. Bölgedeki özellikle Kafkaslar ve Doğu Avrupa'daki istikrarsızlık ve problemler buralardan Batıya doğru göçlere neden olabileceği için AB'nin sınırların korunması konusunda da Karadeniz ile ilgilenmesi çıkarına gözükmektedir.

AB'nin belirtilen bu sebeplerden dolayı bölge ile ilişkileri geliştirmekte ayrıca üyelerinin bölge devletleri ile anlaşmaları ve ortaklıkları vardır. Örneğin Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, doğrudan AB ile bağlantılı olmayıp ancak bazı AB üye devletlerinin katılımının olduğu kapsamlı bir projedir. KEI örgütü, AB'nin kurumsal çizgisine uyumlu bir şekilde formüle edilmiştir. KEI örgütü üyeleri de nihai hedeflerini AB ile bütünleşme olarak belirleyerek AB ile ilişkilerini kuvvetlendirmek için çabalamaktadırlar.

Bölge devletleri arasında KEI örgütünden başka 1993 yılında BM ve AB'nin desteği ile kurulmuş Karadeniz Çevre Programı (Black Sea Environment Programme) vardır. Yine benzer şekilde 1993 yılında AB'nin kurulmasını desteklediği, Avrupa-Kafkaslar-Asya Geçiş Koridoru (The Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) projesi, 1995'te kurulan AB fonlu, Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Aktarımı (Interstate Oil Gas Transport to Europe) bölgesel programları mevcuttur.

AB, ekonomik olarak desteklediği, kurulmasını teşvik ettiği, yukarıda örnekleri verilen, projelerde doğrudan yer almayı isterken bu taleplerini meşrulaştırmaya çalışmaktadır. Bunun için, Karadeniz Bölge devletlerinin bir kısmının AB üyesi ve ya aday ülke olduğu ve Güney Kafkas devletleri gibi henüz AB ile üyelik anlamında ilişkisi olmayan devletlerin her zaman batıya yakın olduğu ve Batılı değerleri paylaştığı argümanını kullanmaktadır. Ayrıca AB ile NATO karşılaştırıldığında, Avrupa ile buradaki devletlerin değer paylaşımı içinde olduğu için AB'nin Karadeniz'deki varlığının NATO'ya göre daha mümkün olduğu savunulmakta, NATO'nun sorunların çözümünde kullandığı müdahale tekniği eleştirilmektedir. Avrupa'nın müdahaleden öte sorunlu bölgelerde demokratik değerlerin yayılmasını sağlayarak güvenliğin ve istikrarın kuvvetlenmesine daha çok katkıda bulunabileceği üzerinde durulmaktadır.

AB genişleyen yapısı ve bunun sonuçlarını kontrol etmek için geliştirdiği YKP çerçevesinde daha geniş, şimdiye kadar yapılmış anlaşma ve ortaklıkları da içine alabilecek semsiye anlaşmalar ve programlar yapmak istemektedir. Nitekim "Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası" adı altında geliştirdiği müşterek güvenlik sistemi vasıtasıyla etki alanını

Akdeniz ve Karadeniz Havzaları ile Kafkasya, Orta Doğu ve Orta Asya'ya doğru genişletmeyi düşünebileceğinin işaretlerini vermektedir (Özkök, 2005).

Yine bu kapsamda Avrupa Birliği, Bulgaristan ve Romanya'yı üyeliğe aldıktan sonra son günlerde, Karadeniz bölgesine yönelik yeni bir politika geliştirmektedir. Birlik, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Karadeniz ülkeleri arasındaki ticaret ve güvenlik işbirliğinin artırılmasını öngören “Karadeniz Sinerjisi” belgesi üzerinde çalışmaktadır.

2007 Haziran ayındaki AB Zirvesi'nde onaylanması öngörülen "Karadeniz Sinerjisi" taslak belgesinde Karadeniz ülkeleri dışişleri bakanları ile AB Dönem Başkanı, AB Ortak Dış ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi ve Avrupa Komisyonu'nun Dış İlişkileri'nden Sorumlu Üyesi'nden oluşan AB Troykası arasında düzenli toplantıları yapılması öngörülmektedir.

AB, "Karadeniz Sinerjisi" belgesi ile Türkiye, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan ve Moldova ile AB üyesi olan Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya arasında işbirliğinin artırılmasını hedeflemektedir. Söz konusu ülkelerin bakanları ile AB üst düzey yetkilileri arasında yapılacak düzenli toplantılarda yeni bölgesel projeler ele alınabilecektir.

Bu çerçevede özellikle Hazar Denizi petrol ve doğal gaz rezervlerinin taşınması, bölgedeki ayrılıkçı gerilimlerin yatıştırılması, yasa dışı göçün azaltılması, insan hakları örgütlerinin teşvik edilmesi ve çevre suçları ile mücadele gibi alanlarda işbirliği öngörülmektedir.

Bu iyimser tablolara karşı Rusya, bu işbirliği projesinin kendine dönük ABD-AB kuşatmasının bir parçası olduğu kaygısını dile getirmekte ve AB'nin bölgede Rusya'nın nüfuzunu kırmak istediğini belirtmektedir (abhaber web sayfası).

3.3.2.2. Bölgesel güçler, kıyıdaş ülkeler

Türkiye, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan'ın Karadeniz konusundaki politika ve beklentileri birbirinden farklılık arz etmektedir. Ancak bu farklı küresel beklentilerine rağmen kıyıdaş ülkelerin bölgesel önceliklerinde benzer hususlar da bulunmaktadır. Bölgesel istikrar ve güvenlik, sürdürülebilir kalkınma, ulaşım yollarının güvenliği gibi konularda genel

bir fikir birliği söz konusudur. ABD ve Batı çıkarları bölgenin istikrarlı, reforma açık, enerji yollarının güvenliğli, dış kaynaklı krizlerden uzak bir şekilde bulunmasını gerekli kılmaktadır. Bunun için de bölge ülkelerinde demokratik kurumsal mekanizmaların ve politik süreçlerin oluşturulmaları, uluslararası hukukun üstünlüğünün kabul edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Romanya ve Bulgaristan'ın ABD üslerine açılması bu ülkeleri önemli hale getirmiştir. Ukrayna, Azerbaycan ve Gürcistan'ın da Batı bloğuna destek verdiği bilinmektedir. Bu durum sayesinde Batı ile yakın ilişkiler kuran bu devletler güvenlik sektörlerini geliştirmekte, ekonomik yardım almakta ve ayrıca da NATO nezdinde itibar kazanmaktadırlar. Bu devletlerin demokratikleşme ve istikrarı Rusya'dan uzaklaşıp Batı etkisi altına girmek olarak algılamaları, ülkelerin kendi iç dinamiklerini göz ardı edip ithal ve yapay bir değişim sürecine maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Orduların ve sivil toplumun da siyasi idareye tam manasıyla bağlı olamaması sayesinde bölgede iktidar değişiklikleri meşrulaşmaktadır. Demokratik reform süreci için gerekli yardımların, bu konuda tecrübeli batıdan gelmesi de bölge devletlerini batıya daha çok bağlamaktadır. Rusya ve batı arasında sıkışmış olan bu devletler genel olarak Rus etkisinden kurtulmak istemektedirler. Fakat Ukrayna örneğinde olduğu gibi enerji ve diğer ekonomik konulardaki Rusya'ya olan bağlılık bu durumu zorlaştırmaktadır.

Ukrayna bağımsızlığını kazandıktan sonra kendisine kalan Sovyet askeri donanması ve limanları ile bölgede güçlü bir aktör olarak ortaya çıkmıştır. Ukrayna, bir yandan Batı ile bütünleşme isteği bir yandan Rusya'ya enerji konusunda olan bağımlılığı yüzünden kendisini arada kalmış hissetmektedir.

Romanya da benzer şekilde yaptığı ikili anlaşmalar ile bölgede aktif rol oynamaya çalışmaktadır. Ayrıca Hazar petrollerinin Batıya aktarılmasında geçiş yolu olarak Constanta-Trieste hattından ekonomik kazanç sağlamaya çalışmaktadır.

Bulgaristan genel olarak Avrupa ve ABD'nin Karadeniz konusundaki taleplerini desteklemekle birlikte Romanya'ya göre daha tereddütlü bir yaklaşım sergilemektedir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bu denizdeki en güçlü donanmaya sahip Türkiye, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na hakimiyeti ile askeri üstünlük sağlamış ve bölge

güvenliği için önemli görevler üstlenmiş bir görüntü içindedir. Karadeniz'in güvenliği söz konusu olduğu zaman en çok üzerinde durulması gereken devlet Türkiye olması gerekirken yapılan tartışmalarda ve toplantılarda Türkiye'nin konu hakkındaki gerçek görüşlerine pek yer verilmemektedir. Türkiye'nin NATO üyesi ve AB aday ülkesi olduğu için ve belki de uzun yıllardır izlediği batıcı dış politikanın sonucu bir beklenti olarak AB ve ABD'nin taleplerini kabul etmesi istenmektedir.

3.3.2.3. Uluslararası kuruluşlar

3.3.2.3.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ)

Karadeniz Ekonomik İşbirliği fikri, 1980'li yılların sonunda Doğu Avrupa Ülkeleri ve Sovyetler Birliği'ndeki değişim sürecinin hızlandığı bir dönemde doğmuştur.

Hammadde ve enerji kaynakları yönünden çok zengin olan eski Sovyetler Birliği'nde savunma ve uzay sanayi gibi alanlara yatırım yapılmış, buna karşılık başta tüketim malları olmak üzere insana yönelik yatırımlar ihmal edilmiştir. Türkiye ise eski Sovyetler Birliği'nin çok fazla ihtiyaç duyduğu ve Batı ülkelerinde pazarlamada güçlük çekebileceği gıda ve tüketim mallarına sahip bulunmaktaydı. Sanayileşmede önemli bir aşama kaydeden ve yeni bir atılıma hazırlanan Türkiye yanı başındaki bu hammadde ve enerji kaynaklarına, eski Sovyetler Birliği ise gıda ve tüketim mallarına ihtiyaç duymaktaydı. Bütün bu yeni koşullar Karadeniz Havzası'ndaki diğer ülkeler için de geçerliydi. Üstelik Sovyetler Birliği'nde birçok Türk Cumhuriyetleri'nin bulunması, ilişkilerin geliştirilmesinde temel etken olabilmekteydi.

Değinilen bu gelişmeler, Türkiye ile Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında ekonomik işbirliği ve bölgesel bütünleşme girişimi için uygun bir ortam oluşturmuştur. KEİ fikri böyle bir ortamda ortaya atılmıştır.

Başlangıçta KEİ'nin amacının Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında aşamalı olarak bir serbest ticaret bölgesi kurulması olduğu belirtilmiş, ancak daha sonra yapılan toplantılarda bu girişimin ekonomik işbirliği çerçevesinde değerlendirilmesi gereken bir girişim olarak nitelendirilmiştir.

KEİ'nin ilk kurucu üyeleri Karadeniz'e kıyısı olan Türkiye, eski Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan'dır. Sovyetler Birliği'nin dağılması üzerine, Bağımsız Devletler Topluluğu olarak Rusya Federasyonu, Ukrayna, Azerbaycan, Moldova, Gürcistan ve Ermenistan kurucu üye sıfatıyla birliğe katılmışlardır. Daha sonra Karadeniz'de kıyısı olmayan Yunanistan ve Arnavutluk da kurucu üye olarak birliğe katılmıştır.

KEİ ile ilgili ilk toplantı Türkiye'nin girişimi ile 19 Aralık 1990'da Ankara'da yapılmıştır. Türkiye, eski Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan'ın resmi delegelerinin yanı sıra, eski Sovyetler Birliği Heyeti içinde; Azerbaycan, Gürcistan, Moldova ve Ermenistan Cumhuriyetleri'nin Dışişleri Bakan Yardımcıları yer almıştır. Toplantıda taraflar, Türkiye tarafından hazırlanan ve önerilen işbirliğinin temel prensiplerini kapsayan taslak üzerinde çalışmışlar, sonuç bildirgesinde "Karadeniz Ekonomik İşbirliği" nin kurulmasında anlaşmaya vardıklarını resmen açıklamışlardır. 12-13 Mart 1991 tarihlerinde Bükreş'te, 23-24 Nisan 1991 tarihlerinde Sofya'da uzman düzeyinde toplantılar yapılmıştır. Bu toplantılarda KEİ'nin amaçları ve prensipleri üzerinde ortak bir anlaşmaya varılmıştır. 11-12 Temmuz 1991 tarihlerinde yapılan toplantıda, KEİ Anlaşması metni üzerindeki çalışmalar sonuçlandırılarak, imzaya hazır hale getirilmiştir. 3 Şubat 1992 tarihinde Türkiye'de; Türkiye, Rusya Federasyonu, Romanya, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan ve Moldova Bakan düzeyinde, Ukrayna ve Bulgaristan ise Dışişleri düzeyinde katılarak, KEİ ile ilgili temel belgeyi parafe etmişlerdir.

KEİ Anlaşması, 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da düzenlenen Zirve Toplantısı'nda dokuz üye ülkenin yanı sıra, Yunanistan ile Arnavutluk'un da kurucu üye olarak katıldığı 11 ülkenin devlet veya hükümet başkanları tarafından imzalanarak, resmen işlerlik kazanmıştır.

Son dönemlerde AB ve NATO'nun Karadeniz'e doğru genişlemesi ve bölge ülkelerinin AB ve NATO üyelik isteği KEİ'yi gölgede bırakmıştır. Romanya ve Bulgaristan AB üyeliğine yönelirken, KEİ'nin fikir babası Türkiye de enerjisini AB üyeliğine yöneltmiştir. Aslında, Rusya Federasyonu dışında KEİ üyesi ülkelerin tümü AB üyeliği özlemi duymaktadır. Böylece, bu fiili durum, KEİ'nin cazibesini azaltmış, AB ve ABD'ninkini artmıştır. Nitekim AB ile ilişkilerin geliştirilmesi ve derinleştirilmesi yoluyla KEİ'nin canlandırılabilceği fikri teşkilat içinde geniş destek görmektedir. 28 Ekim 2005 tarihinde

Moldova-Kişinev’de yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi Toplantısı’nda bu amaç ifade edilmiş, AB’ye Karadeniz’e yönelik bir bölgesel politika geliştirmesi çağrısında bulunulmuş, bu hususları takip ve gerçekleştirmekle hem KEİ hem de AB üyesi olan Yunanistan görevlendirilmiştir. Karadeniz’e ilgisi gittikçe artan ve bölge ülkeleriyle ilişkilerini derinleştiren ABD’de de söz konusu toplantı da gözlemci üyeliğe kabul edilmiştir. ABD’nin KEİ içindeki aktivitesinin ne olacağı henüz belli değildir.

Diğer taraftan, Türkiye’nin kuruluşunda öncülük yaptığı ve 1 Mayıs- 31 Ekim 2007 tarihleri arasında altı ay dönem başkanlığını yapacağı KEİ, 15. kuruluş yıldönümünü Devlet Başkanları Zirvesi ile kutlamaya hazırlanmaktadır.

Dünyada bölgesel işbirliği örgütlerinin çökmesinin nedenleri; dışa kapalılık, hedeflerin yüksek tutulması, ticaretin geliştirilmesi için yeterli finansman sağlanamaması ve bölge içi ticaretin geliştirilememesi olmuştur (Elekdağ, 1998). KEİ içindeki tikanlıklar da benzer nedenlerden kaynaklanmaktadır. Ancak, günümüzde Karadeniz, Doğu-Batı arasında hem güvenlik, hem enerji hem de ulaştırma koridoru durumundadır. KEİ, bu imkanları Karadeniz ülkeleri arasında bir çatışma konusu olmaktan çıkarıp uzlaşma hususu yapabilirse, bölgesel işbirliğini canlandırabileceği gibi varlığını da anlamlı kılacaktır. Avrasya’daki petrol ve doğal gazın hem güvenli biçimde ortak kullanımı, hem de Batı pazarına nakli, böyle bir işbirliğini herkes için yararlı ve zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, Avrupa Kömür ve Çelik Birliği’nin kuruluşuna benzer bir yaklaşım KEİ coğrafyasında petrol ve doğal gaz nakline uygulanabilir, böylece bölgede güven bunalımı yaratmakta olan bir konu güven tesisine çevrilebilir.

3.3.2.3.2. Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT)

Avrupa’da güvenlik ve istikrar fikri, 1950’lerin ortasından itibaren, Sovyetler Birliği öncülüğünde Doğu Bloğu tarafından ortaya atılan bir fikirdir. Bu çerçevede 1955’lerde Varşova Paktı tarafından yapılan Avrupa güvenliği anlaşma önerisi Batılılar tarafından kabul edilmemiştir. Doğu Bloğunun bu yöndeki önerileri 1970’lerin başında ABD ile SSCB değer kazanmaya başlamış ve soğuk savaş koşullarındaki Avrupa’nın bölünmüşlüğüne son verilmesi, güvenlik ve istikrarın sağlanması ve katılan devletler arasında bu amaca yönelik işbirliğinin geliştirilmesi düşüncesiyle Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı, 15 Ocak

1973 tarihinde Helsinki'de çalışmalarına başlamıştır. İki yılı aşkın bir süre devam eden konferans 1 Ağustos 1975'de Helsinki Nihai Senedi'nin 33 Avrupa ülkesi ile ABD ve Kanada tarafından Devlet ve Hükümet Başkanları düzeyinde imzalanmasıyla sonuçlanmıştır.

Burada 35 imzacı devlet arasındaki ilişkilere rehberlik edecek 10 temel ilke ortaya konmuştur. Bunlar;

- Egemen eşitlik ve egemenliğe saygı,
 - Kuvvet kullanmaktan veya kuvvet kullanma tehdidinden kaçınma,
 - Sınırların ihlal edilmezliği,
 - Devletlerin toprak bütünlüğünün korunması,
 - Anlaşmazlıkların barışçıl yollardan çözümü,
 - Devletlerin içişlerine karışmama,
 - İnsan hakları ve temel özgürlüklere saygı,
 - Halkların eşit haklardan ve kendi kaderlerini tayin hakkından yararlanması,
 - Devletler arasında işbirliği,
- Uluslararası hukuktan doğan yükümlülüklerin iyi niyetle yerine getirilmesidir.

AGİT'in temelini oluşturan Helsinki Nihai Senedi, katılımcı devletlerin karşılıklı ilişkilerinde izleyecekleri temel ilkelerdir. Bunların başında devletlerin egemen eşitliği, sınırların dokunulmazlığı, içişlerine karışmama, toprak bütünlüğüne ve insan haklarına ve temel özgürlüklere saygı yer almaktadır. İnsan hakları ve temel özgürlüklere saygının, güvenliğinde bir unsur haline getirilmesi, Sovyetler Birliği'nin ve komünist sistemin çözülmesinde etkili bir araç olmuştur (TBMM web sayfası).

3.3.2.3.3. GUAM (Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan, Moldova)

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bölgede kurulan oluşumlardan biri de kısa adı GUAM olan bir bölgesel gruplaşmadır. GUAM; Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan ve Moldova devlet başkanları tarafından 1997 yılında Strasbourg'da kurulmuş, Özbekistan'ın iki yıl sonra katılımıyla 5'li bir grup haline gelmiştir. İsmi de işte bu grupta yer alan ülkelerin baş harflerinden meydana geldiği için GUUAM diye anılmıştır. Fakat daha sonra Özbekistan bu guruptan tekrar ayrılmıştır.

GUAM, ilk kurulduğunda üyelerinin Rusya karşısındaki bağımsızlık ve egemenliklerini muhafaza etmek, güçlendirmek amacıyla kurulmuş, bunu da üyeler arasındaki siyasi, ekonomik ve güvenlik ilişki ve bağlarını daha sıkı ve güçlü hale getirerek gerçekleştirmeye çalışmıştır. Bunun yanında enerji güvenliğine de özel bir önem atfetmiş, bu konuda da sıkı ve yakın ilişkilerin tesisini kuruluş amaçları arasına koymuştur. Bu bilgiler ışığında GUAM'ın Rusya'ya karşı bir bölgesel ittifak örgütü olarak oluşturulduğu söylenebilir.

Amerika tarafından tam anlamıyla desteklenen, diğer devlet ya da kuruluşlar tarafından sınırlı destek gören GUAM, kuruluşundan bu yana sadece bir tartışma, konuşma forumu olmaktan öteye geçememiş durumdadır. Fakat taraflar aralarında düzenledikleri toplantılarla görüş alışverişinde bulunarak GUAM'ın Gürcistan ve Ukrayna'da gerçekleşen devrimlerle değişen misyonuyla, demokrasinin gelişmesini tayin eden bir örgüt haline getirilmesi için çalışmaktadırlar (Ertan, 2005).

3.3.2.4. Bölgede diğer işbirliği girişimleri

2005 yılında, Romanya, Ukrayna ve Gürcistan'ın Rusya Federasyonu'na karşı Karadeniz bölgesinde stratejik denge gereksinmelerinden kaynaklanan ve Türkiye'nin günümüz koşullarına göre Karadeniz için yeni politik açılımlar üretmekte geç kalması nedeniyle kurumsallaşmaya başlayan yeni işbirliği arayışları ortaya çıkmaya başlamıştır.

Romanya, 2005 yılında “Karadeniz Diyalog ve Ortaklık Forumu” önerisini açıklamıştır. Karadeniz'de işbirliğine bir şemsiye olarak getirilmek istenilen, katılımcılığın ve serbestliğin esas olduğu, fazla kurumsal bir yapının düşünülmediği bu forumun Bükreş'te düzenlenecek bir zirveyle başlatılması planlanmıştır. Karadeniz'deki ve bölge dışındaki devletlere, düşünce kuruluşlarına, iş çevrelerine açık olan bir yapısı bulunması ve hemen her konunun isteyenler arasında ele alınabilmesi öngörülmektedir. Ekonomi, enerji güvenliği ve demokratikleşme üzerine çalışmayı amaçlayan bu forumun ilk toplantısı 5 Haziran 2006'da Bükreş'te yapılmıştır. Toplantıda Ukrayna, Moldova, Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan Cumhurbaşkanları; Bulgaristan Dışişleri Bakanı, Türkiye Devlet Bakanı, Rusya ise Bükreş'teki Büyükelçisi tarafından temsil edilmiştir. Bunun yanında AB, BM, NATO, AGİT de delegelerini bu toplantıya göndermiştir. Toplantıda Romanya Cumhurbaşkanı yaptığı konuşmada Karadeniz bölgesinde kaçakçılıktan teröre, enerji güvenliği eksikliğinden siyasal

belirsizliğe kadar çeşitli sorunların olduğunu belirterek “Bu bölgede güvenliğin eksikliğine çare aramaya kararlı olduğumuzu dünyaya göstermek istiyoruz” demiştir (Kohen, 2006).

Karadeniz’de Romanya dışında ikinci yeni işbirliği arayışı Gürcistan-Ukrayna ikilisinin girişimleri ile başlamıştır. Romanya’nın Türkiye’nin öncülüğünü önemsemez tavırlarına karşın, Gürcistan-Ukrayna ikilisi Türkiye’ye rağmen Karadeniz’de işbirliğinin yapılmayacağına farkında olarak başlattıkları girişim bir anlamda Karadeniz Diyalog ve Ortaklık Forumu’na rakiptir. 1-2 Aralık 2005’de Ukrayna-Kiev’de kurulan “Demokratik Seçenek Topluluğu (The Community of Democratic Choice-CDC)” demokrasi, insan hakları ve dondurulmuş çatışma bölgeleri üzerine çalışmayı amaçlamaktadır. AB ve NATO ile yakın işbirliğini öngören CDC, ikinci toplantısını da 9-10 Mart 2006’da Gürcistan-Tiflis’te yapmıştır.

Yeni işbirliği arayışlarının üçüncüsü, Baltık ülkelerinden kaynaklanmaktadır. Baltık ülkelerinin kurmuş olduğu ve Litvanya’nın başkentinin adı ile anılan “Vilnius Groups”, Baltıkların NATO ve AB’ye giriş sürecindeki deneyimlerini Karadeniz ülkelerine aktarmak arzusundadır. ABD tarafından Baltık ülkeleri (Letonya, Litvanya, Estonya) ile Güney Kafkasya ülkeleri (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) arasında bir eylem planı da oluşturulmuştur. Amaç, Baltıkların ekonomik, sosyal, siyasal reformları konusunda bilgi ve deneyimini Güney Kafkasya’ya aktarmak ve bu ülkeleri NATO’ya ve AB’ye üyelik sürecine hazırlamaya katkıda bulunmaktır. Baltık ülkeleri ve Güney Kafkasya ülkeleri eski Sovyetler Birliği ülkesi olduklarından kendi aralarında kültürel ve tarihsel yakınlık bulunduğu için bir blok olarak değerlendirilmektedir.

3.3.2.4.1. Karadeniz İşbirliği Görev Grubu (Blackseafor):

Türkiye’nin önderliğinde Karadeniz’e sahili bulunan devletler arasında işbirliğini güçlendirmek, Karadeniz Bölgesi’nde barışı ve istikrarı arttırmak amacıyla 1998 yılı ilk yarısında Karadeniz’e sahil devletlerinin katılımıyla bölgede bir oluşumun tesis edilmesi fikri ortaya atılmış, konuya ilişkin görüşmeler Ekim 1998’de başlamıştır. Bu görüşmelerin ardından 2 Nisan 2001 tarihinde Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu Sözleşmesi Karadeniz sahil devletleri arasında İstanbul’da imzalanmıştır.

Karadeniz’de kullanılmak üzere tesis edilen Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (Blackseafor), gerektiğinde tarafların oybirliği ile alacağı kararlarla başka bölgelerde de kullanılması mümkündür.

Blackseafor’un görevleri özetle şöyledir:

- Arama ve Kurtarma Harekatı,
- İnsani Yardım Harekatı,
- Mayın Karşı Tedbirleri Harekatı,
- Çevre Koruma Harekatı,
- İyi Niyet Ziyaretleri,
- Taraflarca kararlaştırılan diğer görevler.

Blackseafor, sadece deniz kuvvetleri unsurlarından oluşmakta olup, gerektiğinde diğer kuvvetlerle desteklenmeleri mümkündür. Birleşmiş Milletler (BM) veya Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) kapsamındaki hareketlerde de görevlendirilebilirler. Blackseafor Kuruluş Antlaşması ile Karadeniz sahildarı ülkeler Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü’nü takiben ve sadece Karadeniz sahildarı ülkeler olarak ilk kez bir araya gelmiş, bölgesel istikrarın, dostluğun, iyi ilişkilerin ve karşılıklı anlayışın daha da geliştirilmesi için örnek bir davranış sergilemişlerdir (Yavuz, 2004).

Blackseafor, imkânları, Karadeniz’deki kıyı uzunlukları ve Kuvvete olan katkıları birbirinden farklı, siyasi geçmişleri de birbirine pek benzemeyen kıyıdaş ülkeleri ortak bir hedef etrafında toplayan, benzersiz bir "eşitler koalisyonu" oluşturmaktadır.

2004 yılı başından beri devam eden Blackseafor Siyasi İstişare Grubu (Political Consultation Group) toplantıları ve Blackseafor Komutanlar (Blackseafor Naval Commanders-BSNC) toplantıları ile elde edilen iş birliği, kıyıdaş ülkeler arasında Blackseafor’un bölgede yasa dışı deniz trafiği ve asimetrik risklerle mücadelede kullanılacak uygun bir vasıta olduğu anlayışını daha da güçlendirmiştir.

Bu kapsamda, Blackseafor’un, deniz güvenlik operasyonlarına yönelik olarak kullanımı için başlatılan çalışmalar sürmektedir. 2004 yılından itibaren, Dışişleri Bakan Yardımcıları ve / veya Müsteşarlar düzeyinde yapılan Yüksek Seviyeli Temsilciler Toplantılarında, tüm

Karadeniz sahildar devletleri bu çabaları destekleme konusundaki kararlılıklarını ifade etmişlerdir (Genel Kurmay Başkanlığı web sayfası).

3.3.2.4.2. Karadeniz Uyum Harekatı (Operation Blacksea Harmony – OBSH)

Blackseaför 'un Karadeniz'de terörizm, uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı ile kitle imha silahlarının (KİS) yayılmasına karşı ortak bir araç olarak kullanılabilmesini mümkün kılacak seçenekler üzerinde çalışma sürerken, Türkiye tarafından 01 Mart 2004 tarihinde Karadeniz'in açık deniz alanlarında ve karasuları içinde Karadeniz Uyum Harekatı (Operation Black Sea Harmony-OBSH) başlatılmıştır.

Karadeniz Uyum Harekatı, Karadeniz'deki tüm kıyıdaş ülkelerin katılımına açık, ancak başlangıcından 2006 yılı sonuna kadar millî nitelik taşımış olan bir deniz harekâtıdır. Bu harekât başlangıçta Türk fırkateynleri, hücumbotları, denizaltıları, helikopterleri ve deniz karakol uçakları vasıtasıyla, Türk karasuları içinde, Karadeniz'in uluslararası sularında ve bu bölgelerin üzerindeki hava sahasında icra edilmiştir. Türkiye'nin harekat kapsamında yürüttüğü faaliyetler içinde, Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Liman Başkanlıkları Karadeniz Uyum Harekatı'na katılan Türk Deniz Kuvvetleri birlik ve gemileri ile yakın iş birliği yapmaktadır. Diğer taraftan, Karadeniz'deki diğer kıyıdaş ülkelerin Karadeniz Uyum Harekatı'na katılımını sağlamak maksadıyla gerekli görüşme ve danışmalara da devam edilmektedir. Bu çerçevede, Rusya Federasyonu'nun katılımına ilişkin çalışmalar 27 Aralık 2006 tarihinde tamamlanmış ve bu ülke Karadeniz Uyum Harekatı'nın resmen katılımcısı olmuştur. Ayrıca, 17 Ocak 2007 tarihinde Türkiye ve Ukrayna Deniz Kuvvetleri Komutanları'nın Ankara'da imzaladıkları ortak protokol ile Ukrayna'nın da resmî katılım süreci tamamlanma aşamasına gelmiştir.

Karadeniz Uyum Harekatı, NATO'nun Akdeniz'de devam eden “Etkin Çaba Harekatı (Operation Active Endeavour-OAE)'nin maksat ve hedefleri ile tamamen uyumludur ve anılan NATO Harekatı ile bilgi paylaşımına dayanan iş birliği içindedir.

Karadeniz Uyum Harekatı'nın görevi; Karadeniz'de belirsiz aralıklarla karakol faaliyetleri icra ederek yasa dışı faaliyetlere karıştıklarından şüphe duyulan ticaret gemilerini tespit etmek ve izlemektir. Şüpheli bir gemi tespit edildiğinde, müşterek gayretlerle ve muhtelif vasıtalarla

varış limanına kadar takip edilmekte, neticede arama yapmak ve gerekmesi durumunda, alıkonularak yasal işlem başlatmak üzere görev ilgili makamlara devredilmektedir.

Karadeniz Uyum Harekatı'nın başlangıcından bu yana Karadeniz'de binlerce gemi tespit edilmiş ve kimlikleri belirlenmiştir. Türkiye, bu Harekatın yasa dışı faaliyetlere karşı caydırıcılık sağladığını ve Karadeniz'de gün geçtikçe artan ticari deniz trafiğinin daha emniyetli ve güvenli bir şekilde sürdürülmesine katkıda bulunduğunu değerlendirmektedir.

Yakın çevremizde emniyet ve güvenliğin sağlanması, sonuçta barış ve istikrarın getirilerinden birlikte istifade edilmesini mümkün kılacaktır, müşterek bir sorumluluktur. İşbirliği yapmak suretiyle güvenlik ortamının iyileştirilmesi çabası, kıyıdaş ülkeler arasında olabilecek görüş farklılıklarının barışçı yollarla çözülmesine zemin hazırlayacak kapsamlı danışma ve görüşme fırsatları da yaratmaktadır. Bu çerçevede, Karadeniz'de Blackseafor tarafından temsil edilen güvenlik iş birliğinin, müşterek bölgesel çıkarlarımızın yanı sıra, küresel barış ve güvenliğin geliştirilmesine de katkıda bulunan bir girişim olduğu değerlendirilmektedir (Genel Kurmay Başkanlığı web sayfası).

3.3.2.4.3. Barış İçin Ortaklık (BİO)

Barış için Ortaklık (BİO) programı NATO'nun yeni demokrasilerle güvenlik ağırlıklı bir iş birliği kurması bakımından etkin ve önemli bir programdır. 1994'te kurulan BİO inisiyatifi, müttefikler ile ortak ülkeler arasında bir diyalog ve işbirliğine imkan sağlamakta ve merkezi ve Doğu Avrupa'daki yeni demokrasilerle, Kafkasya ve Orta Asya'daki istekli ülkelerle gerçek ortaklıklar kurulmasını amaçlamaktadır. BİO, Avrasya'da politik ve askeri işbirliğini arttırmaktadır. Katılımcı ülkeler belirlenen alanlarda NATO kuvvetleriyle etkin harekatta bulunabilmektedirler. BİO süreci, bir yandan ittifak üyeliğini hedefleyen ülkelerin üyeliğe hazırlanmasına yardımcı olurken, diğer yandan ittifaka yakın dönemde üye olamayacak ortakların, NATO ile daha sıkı güvenlik ilişkilerini kurmalarını sağlamaktadır (Milli Savunma Bakanlığı web sayfası).

3.4. ABD'nin Karadeniz'e Girme Girişimleri

3.4.1. ABD'nin Nato gemilerini Karadeniz'e sokma girişimleri

ABD, terörle mücadele için Akdeniz'de NATO bünyesinde faaliyet gösteren “Aktif Çaba” adlı deniz gücü operasyonunun görev alanının, Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesini istemesi uzun süredir kapalı kapılar ardında süregelen Karadeniz'de yeni bir rekabetin de gündeme taşınmasına sebep olmuştur.

ABD'nin asıl istediği 11 Eylül 2001'den sonra NATO güdümünde Akdeniz'de oluşturulan ve Türkiye'nin de katıldığı 'Active Endeavor' (Etkin Çaba) operasyonlarını Karadeniz'e taşımaktır. Ekin Çaba'nın görevi, deniz ulaşım yollarını izleme altında tutmak ve gerekirse şüpheli gemilere karşı eyleme geçmektir. Yukarıda belirtildiği gibi Karadeniz'de bu işlevi Türkiye Rusya ile 'Black Sea Harmony' adı altında yerine getirmektedir.

Rusya'nın siyasi, ekonomik ve askeri açıdan rekabet etkisinin devam ettiği; Ukrayna'nın durumunun belirsizliğini korumakta olduğu; Türkiye'nin 2003 Irak krizinde kendi siyasi ve güvenlik gündemini kararlılıkla sürdürmesi, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan'ın, ABD kuvvetlerinin yerleştirilmesi için en cazip üç bölge haline gelmesini sağlamıştır. Bu üç ülke arasında Gürcistan en istikrarsız ve siyaseti belirsiz olduğundan Romanya ve Bulgaristan en rasyonel seçimler olarak gözükmektedir.

Romanya ve Bulgaristan'la imzalanan üs anlaşmaları, Washington yönetiminin Soğuk Savaş ve özellikle 11 Eylül sonrası geliştirdiği yeni güvenlik anlayışına ve buna bağlı olarak Amerikan ordusunun dünya sathında yeniden konuşlandırılmasına yönelik yeni stratejinin bir sonucudur. ABD, her iki ülkedeki askeri varlığı vasıtasıyla özellikle Balkanlar/Doğu Avrupa ve Karadeniz Havzası'nda somut bir güç haline gelmektedir. Romanya ve Bulgaristan'daki askeri üsler, ABD'nin küresel gücü bakımından da oldukça stratejik önemdedir. Zira Amerikan ordusu, Pentagon'un ifadesiyle bu yeni “ileri operasyon mahalleriyle”, Arap Yarımadası, İran, Kafkasya, Orta Asya ve hatta Çin'in bazı bölgelerini de kapsayan 3000 kilometrelik bir yarıçap içinde etkin güç kullanabilme şansına sahip olmaktadır.

3.4.2. ABD'nin yeni konuşlanma stratejisi

Amerika'nın Romanya ve Bulgaristan'daki yeni üslerinde, Soğuk Savaş döneminin Amerikan üslerinde olduğu gibi sabit askeri personel ve bunların aileleri bulunmayacağı belirtilmektedir. Tam tersine bu üsler; esnek, askeri personelin dönüşümlü olarak konuşlanacağı ve küçük çaplı operasyon mevkileri şeklinde çalışacaklar. Dolayısıyla her iki ülkede de açılması planlanan üsler, dünya genelindeki Amerikan güçlerinin yeniden konuşlandırılmasını öngören GPD (Global Posture Review) adlı projenin bir parçası olarak değerlendirilebilir.

GPD'nin geri planında Washington yönetiminin yeni lojistik merkezlere ihtiyaç duyması yatmaktadır. Bu ihtiyacın nedeni, temelde 11 Eylül'den sonra "istikrarsızlık çemberi" (arc of instability) olarak tanımlanan bölgelerde İslami hareketleri bertaraf etmek ve bir başka açıdan da Rusya ile bağları giderek güçlenen Çin ve Hindistan gibi yükselen güçlerle başa çıkarak küresel üstünlüğünün devamını sağlamak olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu projeye ABD, bir yandan askeri müdahalelerinde, çatışma bölgelerine yakın, küçük ve esnek üsler ararken diğer yandan da Soğuk Savaş döneminde kurduğu ama artık çatışma alanlarının uzağında kalan büyük üslerini tasfiye etmek istemektedir. Bu bakımdan Bulgaristan ve Romanya'daki üsler, bazı uzmanlarca mecazi bir biçimde "nilüfer yaprakları" olarak adlandırılan ve Amerikan Silahlı Kuvvetleri'nin bir üstün diğerine hızlı bir biçimde geçiş yapabileceği, küçük ama stratejik niteliktedir (Boğaziçi Üniversitesi-Tüsiad, 2006b).

3.4.3. ABD üsleri, Bulgaristan ve Romanya

Romanya ve Bulgaristan, ABD'nin güvenini kazanmış olan komünizm sonrası yöneticileriyle GPD'nin gerçekleşebileceği ideal lojistik merkezler olarak belirlemektedir. Her şeyden önce, hem Bulgaristan hem Romanya Soğuk Savaşın ardından net bir şekilde yüzlerini Batıya çevirmiştir. NATO'nun genişleme sürecinde örgüte üye olan her iki ülke de 2007 yılı ile AB'ye de katılmıştır. Dahası Sofya ve Bükreş yönetimleri Afganistan ve Irak'a asker göndererek Washington'la olan ilişkilerini pekiştirmiştir. Amerikan üslerinin varlığının, her iki ülkenin de iç politikasını istikrarsızlığa sürükleyecek, iktidar ve muhalefet arasında sert rekabete neden olacak bir gündem maddesi oluşturmaması da bunu kolaylaştırmıştır. ABD'nin Karadeniz Havzası'ndaki yeni üsleri, hem Orta Doğu'ya olası bir müdahalenin

etkinliği bakımından hem de Avrupa'nın enerji ihtiyacının karşılandığı Hazar Denizi ile Akdeniz'in güvenliğinin sağlanması bakımından stratejik öneme sahiptir.

Benzer bir şekilde, Karadeniz'e kıyısı olan Rusya hariç diğer ülkeler de Bulgaristan ve Romanya'nın günümüzde üstlendiği bu role sahip olabilirdi. Ancak, her ne kadar Ukrayna'daki Turuncu, Gürcistan'daki Kadife Devrimlerden sonra Amerikan yanlısı hükümetler iş başına gelmiş olsa da her iki devrimden de ABD'nin umduğunu tam anlamıyla bulamadığı söylenebilir. Bu ülkeler üzerinde Rusya'nın hala belirgin ekonomik, politik ve askeri etkisi hissedilmektedir (Boğaziçi Üniversitesi-Tüsiad, 2006a).

Bunlara rağmen tüm Karadeniz ABD üsleriyle dolu olsa bile vurucu donanma güçleri barışı bozmadan Montreux Sözleşmesini delmedikçe Karadeniz'e giremez ya da sürekli kalamaz. Bu itibarla ABD Montreux Sözleşmesini imzalamış müttefiklerinden özellikle Türkiye'nin olurluğunu almadıkça Avrasya'ya hakim olma stratejisinin önemli bir bölümü olan Karadeniz'de donanma varlığını gösterme hedefine ulaşamayacaktır.

3.5. Bölüm Sonucu

Sovyetler Birliği'nin dağılması, enerjinin giderek artan önemi, Karadeniz bölgesinin jeopolitik önemi ve istikrar eksikliğinden kaynaklanan nedenlerle Karadeniz yeniden küresel güçlerin dikkat merkezi ve önemli gündem konularından birisi haline gelmiştir. Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra ekonomik olarak Avrasya bölgesine yerleşen ABD'nin askeri olarak bu bölgeye yerleşmesi için gereken fırsatı 11 Eylül saldırıları sağlamıştır. Zira Afganistan operasyonları sebebiyle ABD Kafkasya ve Orta Asya'dan geçiş kolaylıkları ve askeri üsler elde etmeye başlamıştır.

ABD'nin Karadeniz'de etkin olabilme düşüncesinin gerçekleştirilmesinde en önemli engellerden birisi Montreux Sözleşmesidir. Bu anlaşma değişik senaryolar içinde eritmeye ve değiştirilmeye çalışılmak istenmektedir. ABD için kısa vadede kendi bayrağı ile Karadeniz'e girememesi durumunda NATO bayrağı altında “yumuşak geçiş” planları gündemdedir. Ancak Rusya bundan büyük bir endişe duymaktadır. Karadeniz uğrunda bugün sadece ABD ve Rusya değil birçok küresel ve bölgesel güç ile kıyıdaş ülkeler ve kurumlar mücadele etmektedir.

Tarafların görünen talepleri ve projeleri, bölgede güvenlik ve uyum sağlanmasına yöneliktir. AB, genişlemesinin sonuçlarını kontrol etmek ve komşusu olacak devletlerle iyi ilişkiler kurup iç güvenliğini koruma altına almaya çalışırken; ABD, durumun daha tehlikeli taraflarını öne çıkartarak, Rusya'yı kontrol etmek, bölgenin geçiş yolu olma özelliğini kullanmak ve etkinliğini artırmak için bölgeye başlangıç olarak NATO kuvvetlerini sokmak istemektedir. Her ne kadar bu iki aktörün birbirlerini destekleyici konuşmaları olsa da temelde etkinlik kazanma rekabeti görünmektedir.

AB ve ABD'nin karşısındaki Rusya, güvenlik sorunlarının çözümüne katılma isteğini belirtmesinin yanında Karadeniz'in bugünkü mevcut konumundan memnuniyetini dile getirmektedir. Bu noktada Rusya ile aynı tarafta olan Türkiye'nin bölgedeki işbirliği çalışmaları, Karadeniz Uyum Harekatı (OBSH) gibi girişimleri ve Karadeniz'den çıkışı sağlayan hayati Boğazlara sahip olmasıyla hayli önemli bir aktör olduğu ve bu bakımdan Karadeniz'de takınacağı tutumun sonucu belirleyici faktörlerin başında geldiği bilinmektedir.

Sonuç olarak Karadeniz'in önemi, bunun yanında Batı ve ABD'nin altını çizdiği kadar vahim boyutlarda olmasa da bir güvenlik sorunu ortaya çıkmıştır. Bu güvenliğin sağlanması için hiç şüphesiz en önemli araç askerî güçtür. Bu bakımdan Karadeniz'de böyle bir güç bulundurmamak yukarıda sıralanan aktörlerin amaçlarının bir kısmına hizmet edecektir. ABD'nin NATO aracılığı ile Karadeniz'de askerî güç bulundurmaktaki çıkarları, Türkiye'nin Montreux Sözleşmesi ile Türk Boğazları üzerinde sağlamış olduğu haklar ve Rusya ile geliştirmeye çalıştığı ilişkiler gibi çıkarları ile örtüşmemektedir. Bir yanda NATO üyesi ve AB'ye katılım için müzakere sürecinde olan Türkiye diğer yanda başta Rusya olmak üzere Romanya, Ukrayna, Bulgaristan ve Gürcistan ile Karadeniz'de işbirliği yapma gayretleri içindedir.

Bu bilgiler ışığında bu güvenliği kimin sağlayacağı sorusu akıllara gelmektedir. AB; ABD; AB ve ABD; Rusya; Türkiye; Rusya ve Türkiye; AB ve Türkiye; ABD ve Türkiye?

Bu soruya daha sağlıklı bir cevap verebilmek için bölge ve Türk Boğazları ile ilgili bugüne kadar yaşanmış gelişmeler göz önünde tutulmalıdır. Ayrıca cevabının ortaya çıkmasında Türkiye'nin tutumu etkili olacak ve sonuç en çok Türkiye'yi etkileyecektir. Diğer

taftan unutulmamalıdır ki çıkarların çatıştığı yerde sorunların, rekabetlerin ve maalesef savaşların yaşandığı ve her zaman güçlünün kazandığı realist bir sistemde yaşanılmaktadır.

IV. SONUÇ

İstanbul'un fethinden sonraki dönemde Türk Boğazları ve Karadeniz'in kontrol ve hakimiyeti tamamen Osmanlı İmparatorluğu'nun eline geçmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti Çanakkale'den başlayan ve bütün Karadeniz'i kapsayan geniş alanı kendi egemenliği altına almış ve Türk Boğazları'ndan Karadeniz'e yabancı gemilerin geçişini kısıtlamakla kalmayıp tamamen yasaklamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi, ekonomik ve askeri açıdan güçlü olduğu o dönemlerde Türk Boğazları ve Karadeniz'e yabancı gemilerin girememesi bir sorun olarak dünya gündemine girememiştir. Ancak 1700'lü yıllardan sonra gerileme dönemine girilmesiyle doğuda süper güç olarak önem kazanan Rusya, batıdaki büyük devletlerden İngiltere, Fransa ve Almanya açısından Türk Boğazları ve Karadeniz hep önemli olmuş ve büyük çıkar kavgaları yaşanmıştır. Bu evrede Türk Boğazlarını ve Karadeniz'i doğrudan veya dolaylı etkileyen pek çok olay, isyan, ayaklanma, gizli ve açık antlaşma yapılmıştır.

Kuzeyde Rus Çarlığı'nın 1696'da Azak Kalesi'ni alması, 1768'de başlayan Osmanlı-Rus harbi ve savaş sonucunda 1774'de imzalanan Küçük Kaynarca Barışı ile Boğazlar Meselesinin tarihinde ilk esaslı dönüm noktasını teşkil eden bazı ağır şartlar kabul edilmiştir. Bu antlaşmayla Türk içdenizi olan Karadeniz'de ilk defa Rus Çarlığı, ticaret ve harp gemileriyle dolaşma hakkı elde etmiştir.

Türk Boğazları ile ilgili bugün hala devam eden tartışmalar işte bu dönemden sonra ağırlıklı olarak başlamış ve pek çok açık ve gizli antlaşmalara konu olmakla kalmayıp hem Osmanlı İmparatorluğu hem de Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından uluslararası ilişkilerde dış politikaya yön veren ana unsurlardan olmuştur.

Bölge üzerinde çıkarları olan her ülke tarih boyunca Türk Boğazları ve Karadeniz'i ya egemenlikleri altına almak istemiş ya da çeşitli imtiyazlar sağlamak için mücadele etmişlerdir. Bu uğurda çeşitli ittifaklar kurulmuş, açık ve ya gizli pek çok antlaşma yapılmıştır. Fakat bölgedeki çıkar ilişkilerindeki dengeler öylesine hassas konumda olmuştur ki bir dönem dost

olanlar bir süre sonra düşman, düşman olanlar ise birden dost olabilmıştır. Bu hassas denge savaşında Osmanlı Devleti ve Türkiye her zaman karşılıklı güç savaşlarının arasında bu dengeyi korumaya çalışmış ve kendi menfaatlerine en uygun gelecek biçimde politikalar izlemiştir. Bugüne kadar yaşanan süreçte Türk Boğazları'yla ilgili sorunların çözümü için diğer devletlerin lehinde pek çok gelişme meydana gelmiş fakat her defasında yukarıda bahsedilen hassas güç dengesi bozulacağından, çıkarlarına aykırı düşen tarafın müdahaleleriyle veya bundan duyulan endişe ile istenilen sonuçlar alınamamıştır.

Diğer taraftan soğuk savaş başlangıç yıllarına kadar neredeyse sadece askeri gemilerin geçiş rejimine dayanan anlaşmazlıklar günümüzde farklı boyutlara ulaşmıştır. Gemi boyutlarındaki büyüme ve Karadeniz'deki artan ticaret hacmi Türk Boğazları'nda can, mal ve çevre emniyetini arttırmaya yönelik tedbirler alınmasını mecburi kılmıştır. Hazar petrolünün dünya piyasalarına ulaştırılmasındaki en önemli geçiş yolu olan Türk Boğazları'nda emniyeti arttırmaya yönelik bu düzenlemeler yeni diplomatik sorunları beraberinde getirmiştir.

Günümüzde Sovyetler Birliği'nin dağılması, enerji kaynaklarına duyulan ihtiyacın giderek artması Karadeniz bölgesinin önemini arttırmış ve bölge yeniden küresel güçlerin dikkat merkezi haline gelmiştir.

Karadeniz uğrunda bugün birçok küresel ve bölgesel güç ile kıyıdaş ülkeler ve kurumlar mücadele etmektedir. Rusya tarihte olduğu gibi Karadeniz'e sıkışık kalmak istemeyeceği gibi burada güçlü devletlerin de bulunmasını istememektedir. ABD ise Afganistan operasyonu sonrasında Kafkasya ve Orta Asya'dan geçiş kolaylıkları ve askeri üsler elde etmeye başlamıştır. Ayrıca Rusya'yı kontrol etmek, bölgenin geçiş yolu olma özelliğini kullanmak ve etkinliğini artırmak istemektedir. Diğer yandan Bulgaristan ve Romanya'nın üyelikleri ile artık Karadeniz'e kıyısı olan AB, genişlemesinin sonuçlarını kontrol etmek ve komşusu olacak devletlerle iyi ilişkiler kurup iç güvenliğini koruma altına almaya çalışmaktadır.

Ekonomik, siyasi ve askeri açılardan kendi iç meseleleriyle uğraşan ve yeniden eski gücüne kavuşmaya çalışan Rusya bugün itibarıyla Karadeniz'in mevcut statüsünden memnun gözükmemektedir. Sadece bugünkü duruma bakılırsa Türkiye'nin Karadeniz ve Türk Boğazları'yla ilgili Rusya Federasyonu ile ortak görüşlerde olduğu ve gelişmelere yönelik

işbirliği içinde hareket ettiği görülecektir. Diğer tarafta ABD ve AB'nin de benzer şekilde görünür politikalarının paralel doğrultuda olduğu gözükmektedir. Fakat sorun veya sorunların kalıcı çözümleri için sadece bugünün şartları değil tarihi süreç boyunca ilgili tarafların bölge ile ilgili talep ve görüşlerinin de dikkate alınması gerektiği değerlendirilmektedir.

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi ve askeri gemilerin Karadeniz'e geçişiyle ilgili kurallar en son 1936 yılında Montreux Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Geçen 71 yıl içerisinde bu sözleşme pek çok tartışmaya sebep olsa da hiçbir değişikliğe uğramadan günümüze kadar gelmiş, bölge ve dünya barışına önemli katkı sağlamıştır. Bununla birlikte sözleşmenin 28. maddesi gereği taraf devletlerden biri kendi rızası veya sözleşmeye taraf olmayan küresel güçlerin baskısıyla sözleşmenin feshini isteyebilir ya da 29. maddesi gereği değişiklik talebinde bulunabilir.

Günümüzde, bulunduğumuz coğrafya ile ilgili, kamuoyunda ana gündem maddesini büyük petrol yataklarının bulunduğu Ortadoğu'daki gelişmeler oluşturmaktadır. Fakat burada istenen sonuçlar alındığında veya alınmaya başlayınca yeni gündem maddesini Hazar petroleri, Karadeniz ve Türk Boğazları'nın oluşturacağı değerlendirilmektedir. Bu denli önemli bir coğrafyadaki Türkiye'nin bölgesinde güçlenerek küresel güçleri tehdit eder hale gelmesi bu güçler tarafından hiçbir zaman istenmemiştir. Türkiye'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan beri Karadeniz ve Türk Boğazları konusunda yapmış olduğu tüm düzenlemeler belli güç ve dengeleri korumaya yöneliktir. Siyasi, ekonomik ve askeri açılardan güçlü ve dışı bağımsız olununcaya dek bu durum bugün de gelecekte de böyle olmalıdır. Dolayısıyla, Türk Boğazları konusunda yapılacak her türden öneri sırasında taraf ülkelerin, tarihi süreçten de gelen, çıkar ve beklentileri değerlendirilmeli fakat Türkiye'nin çıkar ve güvenliği her zaman ön planda bulundurulmak zorunda olduğu değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

AKTAN, G. (2006): Karadeniz Çevresindeki Ülkelerde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye'nin Güvenliğine Etkiler, Türkiye'nin Çevresinde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye'nin Güvenlik Politikasına Etkileri Sempozyumu, 9-10 MART 2006, Harp Akademileri, İstanbul.

(ANKA, 2007) (Ankara Haber Ajansı) 16.02.2007 17:38

AYBAY, G. (1998): Türk Boğazları Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme. Aybay Yayınları, yayın no:21, İstanbul

Boğaziçi Üniversitesi-TÜSİAD Dış Politika Forumu (2006a): ABD Bülteni (3-10 Mart 2006): Amerikan Raporlarında Türkiye.

Boğaziçi Üniversitesi-TÜSİAD Dış Politika Forumu (2006b): ABD Bülteni (12 Mayıs-2 Haziran 2006): ABD'nin Balkanlardaki Yeni Üsleri

BOSTAN, İ. (2006): Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği. Kitap Yayınevi-110., Tarih ve Coğrafya Dizisi-38, İstanbul.

DEMİR, A. F. (2003): AB'nin Güney Kafkasya Politikaları, Dünden Bugüne Avrupa Birliği. Boyut Matbaacılık, İstanbul.

ELEKDAĞ, Ş. (1998):1. Karadeniz Kalkınma Kurultayı, 17-18 Mayıs 1998, 19 Mayıs Üniversitesi, Samsun.

EMANET, H. (2003): Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları. IQ Kültür Sanat Yayıncılık- Araştırma/İnceleme Dizisi:42, İstanbul.

ERDAŞ, S. (2000): Osmanlı'dan Cumhuriyete Türk Boğazları. Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara

İNAN, Y. (1995): Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi. Turhan Kitabevi, Ankara.

KANBOLAT, H. (2006a): Pax Ottomana'dan Pax Americana'ya mı? Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği. Stratejik Analiz, Sayı 72, Nisan 2006, 23-26

KANBOLAT, H. (2006b): Türkiye Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin Dönem Başkanlığına Hazırlanıyor. Stratejik Analiz Haziran 2006

KARABEKİR, K. (1969): İstiklal Harbimiz. Türkiye Yayınevi, İstanbul.

KOCABAŞ, S. (1994): Türkiye'nin Canı Boğazlar. Vatan Yayınları- Tarih Konuları Serisi:3, İstanbul.

KOHEN, S. (2006): Karadeniz Açılımı. Milliyet 07.06.2006

KUMKALE, T. T. (1997): Tarihten Günümüze Türk Rus İlişkileri. İrfan Yayıncılık Nu:53, İstanbul

KURUMAHMUT, A. (2006): Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz. TÜDAV Yayınları No:26, İstanbul.

NUR, R. (1999): Dr. Rıza Nur'un Lozan Hatıraları. Boğaziçi Yayınları, İstanbul.

OĞAN, S. (2006): The Black Sea; New Arena for Global Competition. Turkish Policy Quarterly Vol5, No2, Summer 2006.

ÖZKAN, İ.R. (1996): Dış Kapının Dış Mandalı Dış Politika. Çınar Yayınları, İstanbul.

ÖZKÖK, H. (2005): Harp Akademileri Komutanlığı Yıllık Değerlendirme Konuşması, 20 Nisan 2005, İstanbul.

SEVER, A. (1997): Soğuk Savaş Kuşatmasında Türkiye, Batı ve Orta Doğu. Boyut Kitapları-Araştırma dizisi 8, İstanbul.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu Raporu (Sayı: 2004/6 Tarih: 06/07/2004)

TUKİN, C. (1999): Boğazlar Meselesi. Pan Yayıncılık, İstanbul.

TURAN, S. (1998): Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostratejiden Ekostratejiye, Balkan Araştırmalar, referans kitap, Trakya Üniversitesi, Balkan Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayını, Edirne.

TURAN, S. (2000): Montreux Sözleşmesi Çerçevesinde Türk-Rus İlişkileri ve Günümüze Etkileri. Trakya Üniversitesi Dergisi Sosyal Bilimler C serisi, cilt 1 sayı 1 sayfa 45-60

YAVUZ, C. (2004): Türk Boğazları'nın Karadeniz'in Tarihine ve Güvenlik Boyutuna Etkileri, Panorama, Sayı 07, Aralık 2004

İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi : 04/05/2007 tarih ve Bakan Oluru ile yürürlüğe giren rehber

İnternet adresleri:

www.turksam.org : Türkiye Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Analizler Merkezi.

KARAKAYA, D. (2005): Karadeniz'in Güvenliğini Kim Sağlayacak.10.08.2005.

OĞAN, S. (2002): Türk-Rus İlişkilerinde 11 Eylül yansımaları, 15.01.2002.

www.msb.gov.tr/Birimler/GNPP/html/GnPPDBeyazKBol1Kis2.htm

<http://www.msb.mil.tr/Birimler/GNPP/html/GnPPDBeyazKBol1Kis1.htm> : Milli Savunma Bakanlığı web sayfaları.

<http://www.tsk.mil.tr/uluslararasi/karadenizdenizisbirligigorevgrubu.htm> : Genel Kurmay Başkanlığı web sayfası.

<http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=219573> : Radikal Gazetesi web sayfası

<http://www.tbmm.gov.tr/agitpa/sil3/osce/www.osce.at/osze/agit.html> : TBMM web sayfası

<http://www.zaman.com.tr/webapp-tr/yazar.do?yazino=149562> : Zaman Gazetesi web sayfası
ERTAN, F. (2005): GUUAM Canlanıyor, 5 Mart 2005,

http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=20&id=142 :Türk Klavuz Kaptanlar Derneği web sayfası

İSTİKBAL, C. (2003): Boğazlarda Tarihsel Perspektif ve Rusya'nın Kağıdı. 05/27/2003.

http://www.abhaber.com/haber_sayfasi.asp?id=16038 : ABHABER web sayfası

EKLER

EK 1.

BOĞAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN OLARAK, MONTREUX'DE 20 TEMMUZ 1936'DA İMZALANAN SÖZLEŞME

MAJESTE BULGARLAR KRALI,
FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI,
MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA
ÜLKELERİ KRALI,
HİNDİSTAN İMPARATORU,
MAJESTE HELENLER KRALI,
MAJESTE JAPONYA İMPARATORU,
MAJESTE ROMANYA KRALI,
TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI,
SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ,
VE
MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI;

"Boğazlar" genel deyimiiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz. Boğazı'ndan geçişi, ve gemilerin-gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Andlaşmasının 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi¹, Türkiye'nin güvenliği ile kıyı Devletlerinin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle ;

İşbu Sözleşmeyi, **24 Temmuz 1923** de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine geçmesine karar vermişler ve Tamyetkili Temsilcileri olmak üzere aşağıda adları yazılı kişileri atamışlardır :

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas P.NİCOLAEV,

Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Pierre NEİCOV,

Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı

Siyasal İşler Müdürü

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B. PAUL-BONCOUR,

Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi,

eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, Legion d'honneur nişanının

¹ **Lozan Barış Andlaşmasının 23. maddesi şöyledir:**

"Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşmede öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilân etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme, Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Andlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerinde olacaktır."

Chevalier rütbesi, Savaş Haçı nişanı sahibi;
B. HENRİ PONSOT,
Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara Olağanüstü ve
Tamyetkili Büyükelçisi, Legion d'honneur nişanının
Grand Officier rütbesi sahibi.

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

**BÜYÜK-BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE
BRİTANYA İMPARATORLUĞU'NUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER
CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN TÜM PARÇALARI İÇİN:**

Soylu **Lord STANLEY**,
P.C., M.C., M.P., Deniz Bakanlığında Parlamento Sekreteri;

AVUSTRALYA COMMONWEALTH'İ İÇİN:

Soylu **Stanley Melbroune BRUCE**,
C.H., M.C., Avustralya Commonwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

YUNANLILAR KRALI:

M.Nicolas POLİTİS,
Yunanistan'ın Paris'de Olağanüstü Temsilcisi ve
Tamyetkili Büyükelçisi, eski Dışişleri Bakanı;

M. Raoul BİBİCA-ROSETTİ,
Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

JAPONYA YÜCE İMPARATORU:

M. Naotake ŞATO,
Judammi, Doğan-Güneş nişanının Büyük-Kordon rütbesine sahip, Japonya'nın
Paris Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Büyükelçisi:

M. Massa-aki HOTTA,
Jushii, Doğan-Güneş nişanının İkinci Sınıf rütbesine sahip, Japonya'nın
Bern Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi.

ROMANYA YÜCE KRALI:

M. Nicolas TİTULESCO, Dışişleri Bakanlığında Devlet Bakanı;
M. Constantin CONTZESCO, Tamyetkili Ortaelçi,
Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi;
M. Vespasien PELLA, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve
Tamyetkili Ortaelçi.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr.Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı, İzmir Milletvekili;
Suad DAVAZ, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris Olağanüstü ve
Tamyetkili Büyükelçisi;

Numan MENEMENCİOĞLU, Türkiye Büyükelçisi,
Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri;

Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

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

**SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ
MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ:**

M. Maxime LİTVİNOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği
Merkez Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

YUGOSLAVYA YÜCE KRALI:

M. İvan SOVBBOTİTCH,
Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi

BU TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükümler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

Madde 1

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.

Bu serbestliğin kullanılması bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KISIM I. - TİCARET GEMİLERİ

Madde 2

Bariş zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam serbestliğinden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu resim ve harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 3

Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den Boğazlar'a girecek her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (**patentesi**) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla

yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başkaca hiçbir durma zorunda bırakılmayacaklardır.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'ın çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

Madde 4

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliğinden yararlanacaklardır.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 5

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, Türkiye ile savaş durumundaki bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliğinden yararlanacaklardır.

Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

Madde 6

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak bu durumda gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücret alınmayacaktır.

Madde 7

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kısımında yazılı alanların dışındaki tüm gemileri kapsar.

KISIM II. - SAVAŞ GEMİLERİ

Madde 8

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

Madde 9

Deniz kuvvetlerinin, sıvı olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim koşuluna bağlı tutulmayacaklar ve, Boğazlar'ı tek başlarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18., maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları

bakımından, savaş gemileri gibi işlem görecektir.

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kuraldışıktan, ancak silâhları: yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silâhtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

Madde 10

Bariş zamanında, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. madde ile onu izleyen maddelerde öngörülen koşullara uygun biçimde girecek, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'de kıyısı olan Devletlere bağlı bulunsun ya da bulunmasın, hiçbir resim ve harç'a bağlı tutulmadan Boğazlar'dan geçiş serbestliğinden yararlanacaklardır.

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

Madde 11

Karadeniz'de kıyısı bulunan Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında yazılı tonajdan yüksek bir tonajda bulunan savaş hattı gemilerinin Boğazlar'dan birer birer ve yanlarında en çok iki fırkateyn/muhrip olmak koşulu ile geçirmek iznine sahiptirler.

Madde 12

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgâha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlar'dan geçirme hakkına sahip olacaklardır.

Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Boğazlar'dan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

Madde 13

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

Gidiş için geçişte Boğazlar'a girişin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön-bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvveti komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale ya da İstanbul Boğazları girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

Madde 14

İşbu Sözleşmenin 11. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında,

Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek tüm yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır.

Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetlerin sayısı dokuz gemiden çok olamaz Karadeniz'de kıyısı olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

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

Madde 15

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları, hiçbir durumda, kullanamazlar.

Madde 16

Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri, hasar ya da teknik arızası durumları dışında kalmak üzere, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamazlar.

Madde 17

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluştaki bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olamayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlardan giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

Madde 18

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

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

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

c) Karadeniz'de kıyısı bulunmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisini geçmeyecektir.

d) Bununla birlikte, Karadeniz kıyısı bulunmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gerekecek olan bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13.maddesinde öngörülen ön-bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir: Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj atılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir; eğer söz konusu toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz'de kıyısı bulunan Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi-dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin verdiği kararı en geç kırksekiz saat içinde bildirecektir.

Karadeniz'de kıyısı bulunmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

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

Madde 19

Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliğinden yararlanacaklardır.

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

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır.

Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasağına karşın, Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan savaştan Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaştan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir elkoymaya girişmeleri, denetleme hakkı uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

Madde 20

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

Madde 21

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

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

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

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

Madde 22

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

KISIM III - UÇAKLAR**Madde 23**

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, düzenli olmayan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandan, Boğazların yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

KISIM IV. - GENEL HÜKÜMLER**Madde 24**

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan

Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.

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

Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağıtlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

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

Madde 25

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağıtlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Kanunundan doğan haklara ve yükümlülüklerle hâlel vermemektedir.

KISIM V. - SON HÜKÜMLER

Madde 26

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'te Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır.

Japon Hükümeti, onamanın yapılmış olduğunu, Paris'deki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir.

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

İşbu Sözleşme, bu tutanak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

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

Madde 27

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

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün

Bağıtlı Yüksek Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

Madde 28

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

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

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

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

Madde 29

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

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

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

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir.

Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır.

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

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

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde onbir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzacı Devletlere teslim

olunacaktır.

N. P. NİCOLAEV

Pierre NEİCOV

J. PAUL-BONCOUR

H. PONSOT

STANLEY

S. M. BRUCE

N. POLİTİS

Raoul BİBİCA-ROSETTİ

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

N. ŞATO

Massa-aki HOTTA

N. TİTULESCO

Cons. CONTZESCO

V. V. PELLA

Dr. R. ARAS

Suad DAVAZ

N. MENEMENCİOĞLU

Asım GÜNDÜZ

N. SADAK

Maxime LİTVİNOFF

Dr. I. V. SOUBBOTİTCH

EK I.

1. İşbu Sözleşmenin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve harçlar aşağıdaki çizelgede gösterilenler olacaktır. Türk Hükümetinin bu vergilerde ve harçlarda kabul edebileceği indirimler, bayrak ayırımı gözetilmeksizin uygulanacaktır.

	Yapılan Hizmetin Niteliği	Kütüğe yazılı darasız tonajın (jauge netle,net register tonnage) her bir tonu üzerinden alınacak vergi ya da harçlar tutarı Altın-Frank
a.	Sağlık denetimi	0.075
b.	Fenerler, ışıklı fenerler ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar:	
	800 tona kadar	0.420
	800 tonun üstünde	0.210

c.	Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b. paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemleri (tesisleri) kapsamak üzere.	0.100
----	---	-------

2. İşbu Ek'in, 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş-dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizinden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

3. Bir ticaret gemisi, gidiş geçişinde, dönmeyeceğini bildirirse, işbu Ek'in birinci paragrafının b) ve c) fıkralarında öngörülen vergiler ve harçlar bakımından yalnız tarifinin yansını ödemesi gerekecektir.

4. İşbu Ek'in birinci paragrafına ekli çizelgede tanımlanan ve söz konusu hizmetlerin gerektirdiği giderlerin karşılanmasına ve yedek akçe ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu elde etmek için gerekli miktardan yüksek olmayacak olan vergiler ve harçlar, ancak işbu Sözleşmenin 29. maddesi hükümleri uygulanarak arttırılabilecek ya da tamamlanabilecektir. Bunlar altın-Frank ya da ödeme tarihindeki kambio değerine göre Türk parası olarak ödenecektir.

5. Ticaret gemileri, kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) gibi isteğe bağlı hizmetler karşılığı vergileri ve harçları, böyle bir hizmet, söz konusu geminin acentasının ya da kaptanının istemesi üzerine, Türk makamlarınca gereği gibi yerine getirilmişse, ödemek zorunda tutulabileceklerdir. Türk Hükümeti, isteğe bağlı bu hizmetler için alınacak vergilerin ve harçların tarifelerini vakit vakit yayınlayacaktır.

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

EK. II

A. STANDARD SUTAŞIRIMI

1. Bir su üstü gemisinin Standard sutaşımını [mâimahreci], bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmağa hazır olan ve "makinelere ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında" bütün silâhları ve her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının kumanyasını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulduran, yapımı tamamlanmış bir geminin sutaşırımıdır.

2. Bir denizaltının Standard sutaşırımı, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmağa hazır olan ve "yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında" bütün silâhlarını, her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi

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

3. "Ton" (tonne) sözcüğü, "metrik ton" (tonnes metriques) teriminde kullanılışı dışında, 1.016 kilogramlık (2.240 litrelik) bir ton anlamına gelmektedir.

B. SINIFLAR

1. Savaş hattı gemileri, aşağıdaki iki alt-sınıftan birine giren su üstü savaş gemileridir:

a) Uçak-gemileri, yardımcı gemiler ya da b) alt-sınıfına giren savaş hattı gemileri dışında, Standard sutaşırımı 10.000 tonun (10.160 metrik tonun) üstünde olan ya da 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan, su üstü gemileri;

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

2. Uçak-gemileri sutaşırımı ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir. Bir savaş gemisi başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete getirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin, uçak-gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

Uçak-gemileri sınıfı iki alt-sınıfa ayrılır; şöylece:

a) Uçakların havalanabilecekleri ya da konabilecekleri bir güverte ile donatılmış olan gemiler;

b) Yukarıda a) paragrafında tanımlanan bir güverteyle donatılmamış olan gemiler.

3. Hafif su üstü gemileri uçak-gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standard sutaşırımı 10.000 tonu (10.160 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tonun (102 metrik tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir.

Hafif su üstü savaş gemileri üç alt-sınıfa ayrılır; şöylece;

a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir top taşıyan gemiler;

b) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve Standard sutaşırımı 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olan gemiler;

c) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standard sutaşırımı 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olmayan gemiler.

4. Denizaltılar denizin yüzeyi altında gidip-gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.

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

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

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

- a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından büyük çaplı bir toplu donatılmış olmak;
- b) 76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok toplu donatılmış olmak;
- c) Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;
- d) Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;
- e) 28 mili aşan bir hıza erişmek üzere yapılmış olmak;
- f) Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmış ya da düzenlenmiş olmak;
- g) Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmış bulunmak.

C. YAŞINI DOLDURMUŞ GEMİLER.

Aşağıdaki sınıflara ve alt-sınıflara giren gemiler, yapımlarından başlayarak, aşağıda sayıları gösterilen yıllar geçince, "yaşını doldurmuş" sayılacaklardır:

- a) Bir hattıharp gemisi için 26 yıl;
- b) Bir uçak-gemisi için 20 yıl;
- c) a) ve b) alt-sınıflarından bir hafif su üstü gemisi için:
 - (i) 1 Ocak 1920 den önce kızağa konulmuşsa 16 yıl;
 - (ii) 31 Aralık 1919 dan sonra kızağa konulmuşsa .. 20 yıl;
- d) c) alt-sınıfından bir hafif su üstü gemisi için 16 yıl;
- e) Bir denizaltı için 13 yıl;

EK III

Japon donanmasının aşağıda belirtilen, yaşını doldurmuş üç okul gemisinden ikisinin Boğazlardaki limanları birlikte ziyaretine izin verilmesi kararlaştırılmıştır.

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

	Kızağa Konuş Tarihi	Hizmete Giriş Tarihi	Standard Sutaşırımı	Silahlar		
Asama	20.10.1896	18.03.1899	9.240 ton	4	x	200 mm
				12	x	150 mm

Yakumo	01.11.1898	20.06.1900	9.010 ton	4 12	x x	200 mm 150 mm
Iwate	11.11.1898	18.03.1901	9.180 ton	4 14	x x	200 mm 150 mm

EK IV

1. İşbu Sözleşmenin 18. maddesinde öngörülen, Karadeniz kıyıdaşı Devletlere bağlı donanmaların toplam tonajı hesabına katılacak gemilerin sınıfları ve alt-sınıfları şunlardır:

Hattiharp gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Uçak-gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Hafif su üstü gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Alt-sınıf c);

Denizaltılar:

İşbu Sözleşmenin II sayılı Ek'indeki tanımlamalara göre.

Tonaj toplamının hesaplanmasında göz önünde tutulması gereken sutaşırımı, III sayılı Ek'de tanımlanan standard sutaşırımıdır. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak "**yaşını doldurmuş**" olmayan gemiler göz önünde tutulacaktır.

2. 18. maddenin b) fıkrasında öngörülen bildirinin ayrıca işbu Ek'in birinci paragrafında belirtilen sınıflarla alt-sınıflardaki gemilerin tonaj toplamını kapsamaması gerekir.

PROTOKOL

Bugünkü tarihli sözleşmeyi imza ettikleri sırada, aşağıda imzalan bulunan Tamyetkili Temsilciler, her biri kendi hükümetlerini bağlamak üzere, aşağıdaki hükümleri kabul ettiklerini bildirirler:

1. Türkiye, işbu Sözleşmenin Başlangıç; (Préambule) kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir.

2. Türk Hükümeti, 15 Ağustos 1936 tarihinden başlayarak işbu Sözleşmede belirlenen rejimi geçici olarak uygulayacaktır.

3. İşbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır.

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde düzenlenmiştir.

N. B. NİCOLAEV
Pierre NEİCOV
J. PAUL-BONCOUR
H. PONSOT STANLEY
S.M. BRUCE
N. POLİTİS
Raoul BİBİCA-ROSETTİ
N. SATO (ad referendum)
Massa-aki HOTTA (ad referendum)
N. TİTULESCÜ
Cons. CONTZESCO
V. V. PELLA
Dr. R. ARAS
Suad DAVAZ
N. MENEMENCİOĞLU
Asım GÜNDÜZ
N. SADAK
Maxime LİTVİNOFF
Dr. I. V. SOUBBOTİTCH

Kaynak:

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi Yayını, Çubuklu-İstanbul, 2000

EK 2.

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

Yürürlüğe Koyan Bakanlar Kurulu Kararnamesi: 98/11860 - 8.10.1998
Resmi Gazete ile neşir ve ilânı: 6 Kasım 1998 - Sayı: 23515

BİRİNCİ BÖLÜM

AMAÇ, KAPSAM VE TANIMLAR

Amaç ve Kapsam

Madde 1 - Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Tanımlar ve kısaltmalar

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan ya da su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemi,
- g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,
- h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,

- i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılması gereken gemi,
- j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,
- k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,
- ı) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklemenin kıçığı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçığı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,
- m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,
- n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,
- o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,
- p) Çanakkale Boğazı Güney sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,
- r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,
- s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
- t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları rapor sistemi,

anlamında kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Trafik ayırım düzeni ve sınırları

Madde 3 - Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

41°16 N	028°55'E
41°21'N	028°55'E
41°21'N	029°16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

40°05'N	026°11'E
40°02'N	025°55'E
39°50'N	025°53'E
39°44'N	025°53'E
39°44'N	026°09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

Trafik kontrol merkez ve istasyonları

Madde 4 - İdare, trafik ayırım düzeninin uygulaması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

Madde 5 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışıyor durumda olacaktır.

- 8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz heran kullanıma hazır olacaktır.
- 9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.
- 10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.
- 11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışık olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.
- 12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.
- 13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.
- 14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.
- 15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.
- 16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Madde 6 - a) Seyir Planı-I: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acentaları İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli İMOstandartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I' i vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-I)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5 inci maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2

saat önce, ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli İMOstandartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi gözönünde tutarak hareket edecekler. Seyir Planı-II'yi verdiklerini ve Boğaz Trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıttıkları bilgileri içeren, şekli İMOstandartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği İMOstandartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdare'ce belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir.

Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler

Madde 7 - Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler, telefon, faks ya da VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi: birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sorvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sorvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini ya da güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

Madde 8 - Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti

Madde 9 - Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan ya da uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları

Madde 10 - Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü Maddede gösterilen demirleme yerlerine ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş

Geçiş için alınacak önlemler

Madde 11 - Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri

Madde 12 - Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşümü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

Madde 13 - Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

Yetişen gemi

Madde 14 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

- a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini gözönüne alarak bu mesafeyi arttırabilir.
- b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.
- c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin; mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.
- d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda önden giden yavaş, gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.
- e) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahır Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş sırasında kaza ve arıza

Madde 15 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyebileceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda altında olmayan gemi

Madde 16 - Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan “kumanda altında bulunmayan tekne” ile “manevra kabiliyeti sınırlı tekne”nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken “kumanda altında bulunmayan tekne” konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme

Madde 17 - Güvenli seyir sağlamak için bir gemi ya da cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör ya da römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı İMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

- a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

- b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.
- c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulunacaktır.
- d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan kalkan gemiler

Madde 18 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma

Madde 19 - Türk Boğazları'ndan trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması

Madde 20 - Türk Boğazları'nın bütününde ya da bazı kısımlarında deniz trafiği,

- a) Mücbir sebeplerle,
b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

İdarece geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme

Madde 21 - Türk Boğazları'nda seyreden:

a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar İMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

Derin su çekimli gemiler

Madde 22 - Türk Boğazları'ndan geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri

Madde 23 - Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek2)'dedir.

b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek3)'dedir.

c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek4)'dedir.

d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek5)'dedir.

e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek6)'dadır.

İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.

a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler

Madde 24 - Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler

Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler

Madde 25 - a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı ya da işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini gözönünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine ya da kaptanına bildirir; bahse konu gemilerde geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-I Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler

Madde 26 - Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin İMOstandartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri iletceklerdir.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklardır, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan alma

Madde 27 - Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz bağlama ve demirleme

Madde 28 - Türk Boğazları Trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirimi dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırırlır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırırlır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

Çevre kirletme yasağı

Madde 29 - Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı

Madde 30 - Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor

Madde 31 - a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncaları hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 32 - İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

(1) 41°16'N	028°55'E
(2) 41°21'N	028°55'E
(3) 41°21'N	029°16'E
(4) 41°14'N	029°16'E noktaları,

Güneyde:

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Hava çekimi

Madde 33 - İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

Yerel deniz trafiği

Madde 34 - Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 35 - a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında ya da Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 36 - İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 37 - İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N-29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14', 48N-29 09', 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin, mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40°55', 28N-28°58', 75E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe feneri'nden geçen enlem arasındaki Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40°56', 52N-28°54', 70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterlik uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 38 - İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri

Madde 39 - İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri

Madde 40 - İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde; Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

ALTINCI BÖLÜM

Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 41 - Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

(1) 40°37'N	027°11'E
(2) 40°27'N	027°09'E,
Güneyde:	
(1) 40°05'N	026°11'E
(2) 40°02'N	025°55'E
(3) 39°50'N	025°53'E

(4) 39°44'N	025°55'E
(5) 39°44'N	026°09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Yerel deniz trafiği

Madde 42 - Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 43 - a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 44 - İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyir elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 45 - Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 00' 45N-26 08', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01', 55N-26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 25', 70N-26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25', 05N- 26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış ya da uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 46 - Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri

Madde 47 - Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

Acente ile buluşma yerleri

Madde 48 - Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli Hükümler

Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayırık tutulan gemiler

Madde 49 - Savaş gemilerine, yardımcı, savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ıncı maddenin (a) bendi uygulanmaz.

Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı

Madde 50 - (Bakanlar Kurulunun 22.3.1999 tarih ve 99/12660 sayılı kararı ile yürürlüğe konulan Tüzüğün 1. Maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.)

Tüzük hükümlerine aykırı davranış

Madde 51 - Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan hükümler

Madde 52 - 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük” yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 53 - T.C. Anayasası'nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 54 - Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK - 1

TRAFİK AYRIM DÜZENLERİ

İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması

İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması ve Marmara Denizi

Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı Güney-Batı Yaklaşması

EK-1.1

İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 1811 (INT3758), 1993 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı Kuzey-Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(1) 41°20'.50N,	29°09'.90E
(2) 41°20'.00N,	29°12'.50E
(3) 41°13'.60 N,	29°07'.98E

(b) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Kuzeydoğu yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(4) 41°15'.80N,	29°16'.90E
(5) 41°14'.10N,	29°10'.00E
(6) 41°13'.36N,	29°08'.55E

(c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(7) 41°19'.40N,	29°02'.00E
(8) 41°14'.70N,	29°07'.20E
(9) 41°13'.80N,	29°07'.50E

EK-1.2

İSTANBUL BOĞAZI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2921 (INT3756), 1993 basımlı; 2921A, 1992 basımlı; 2921 B, 1992 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. İstanbul Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak amacıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. İstanbul Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Trafik şeritleri Kuzeyde Anadolu feneri-Rumeli fenerini birleştiren hat ile Güneyde Ahırkapı feneri-Kadıköy İnci burnu mendirek fenerini birleştiren hat ve aşağıda koordinatları verilen trafik şeritleri dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. İstanbul Boğazı trafik şeritleri:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat trafik şeritleri orta hattıdır.

3. 41°13'.60N, 29°07'.98E	29°06'.83E	
11. 41°10'.88N, 29°05'.08E	12. 41°09'.38N,	29°03'.53E
13. 41°08'.92N, 29°03'.53E	14. 41°07'.38N,	29°05'.00E
15. 41°07'.21N, 29°05'.00E	16. 41°06'.38N,	29°03'.81E
17. 41°06'.00N, 29°03'.67E	18. 41°04'.98N,	29°03'.65E

19. 41°04'.53N, 29°03'.17E	20. 41°03'.10N,	29°02'.60E
21. 41°01'.55N, 28°59'.91E	22. 41°01'.40N,	28°59'.80E
23. 41°00'.15N, 28°59'.75E		

(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı

24. 41°00'.00N, 29°00'.06E	25. 41°01'.10N,	29°00'.07E
26. 41°01'.50N, 29°00'.20E	27. 41°03'.10N,	29°02'.96E
28. 41°04'.50N, 29°03'.33E	29. 41°04'.97N,	29°03'.92E
30. 41°06'.05N, 29°03'.85E	31. 41°06'.35N,	29°04'.00E
32. 41°07'.20N, 29°05'.40E	33. 41°07'.40N,	29°05'.35E
34. 41°08'.85N, 29°03'.89E	35. 41°09'.48N,	29°03'.84E
36. 41°10'.80N, 29°05'.20E	37. 41°11'.67N,	29°06'.78E
38. 41°12'.30N, 29°07'.20E	6. 41°13'.36N,	29°08'.55E

(c) İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı

9. 41°13'.80N,	29°07'.50E	39. 41°12'.30N,	29°06'.63E
40. 41°12'.00N,	29°06'.00E	41. 41°10'.51N,	29°04'.50E
42. 41°09'.52N,	29°03'.29E	43. 41°09'.03 N,	29°03'.27E
44. 41°07'.48N,	29°04'.62E	45. 41°06'.25N,	29°03'.50E
46. 41°05'.13N,	29°03.53E	47. 41°04'.92N,	29°03'.40E
48. 41°04'.57N,	29°02'.94E	49. 41°04'.13N,	29°02'.85E
50. 41°02'.97N,	29°02'.07E	51. 41°01'.73N,	28°59'.73E
52. 41°01'.29N,	28°59'.45E	53. 41°00'.30N,	28°59'.42E

EK-1.3

İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2923 (INT3754), 1991 basımlı; 293, 1990 basımlı; 295 (INT3752), 1988 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Boğazı trafik şeridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 41°00'.15N, 28°59'.75E

(54) 40°59'.53N, 28°59'.73E

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(b) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(c) (58) 40°56'.10N, 28°57'.00E merkez olmak üzere 1,5 gomina yarıçaplı daire şeklinde bir sakınılacak bölge ile aşağıdaki noktaları birleştiren hatların sınırladığı, dikkatli bulunacak bölge tesis edilmiştir.

(71) 40°58'.21N, 28°57'.22E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(81A) 40°56'.83N,29°00'.06E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(71A) 40°56'.83N,28°54'.23E

(d) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E

(60) 40°52'.40N, 28°52'.10E

(61) 40°44'.20N, 27°38'.09E

(62) 40°26'.00N, 26°45'.25E

(63) 40°45'.42N, 27°38'.09E

(64) 40°53'.90N, 28°52'.10E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

(e) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(66) 40°51'.50N, 29°00'.31E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(69) 40°51'.95N, 28°58'.00E

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi'nde, Çanakkale Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(53) 41°00'.30N, 28°59'.42E

(70) 40°59'.50N, 28°59'.39E

(71) 40°58'.21N, 28°57'.22E

(72) 40°55'.89N, 28°52'.09E

(73) 40°47'.40N, 27°38'.09E

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri /hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi'nde, İstanbul Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(75) 40°25'.50N, 26°45'.25E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E

(77) 40°50'.39N, 28°52'.07E

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

(h) İstanbul Boğazı'nı geçip İzmit Körfezi'ne seyredecek tekneler yukarıdaki (e) paragrafında tanımlanan trafik şeridi ve yukarıdaki (c), (e) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri ile yukarıdaki (d) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ve aşağıdaki mevkiilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

(79) 40°51'.50N, 28°56'.57E

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezi'nden gelerek İstanbul Boğazı'na seyredecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(80) 40°52'.00N, 29°01'.73E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

EK-1.4

ÇANAKKALE BOĞAZI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 212 (INT3750), 1991 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. Çanakkale Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak amacıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. Çanakkale Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Çanakkale Boğazı trafik şeritleri Güneybatıda Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Burnu Fenerine birleştiren hat ile Kuzeydoğuda Gelibolu Fenerini Çardak Fenerine birleştiren hat arasında ve aşağıda koordinatları verilen Çanakkale Boğazı trafik şeridi dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. Çanakkale Boğazı trafik şeritleri:

(I) Çanakkale Boğazı orta hattı ve Güney çıkıştaki hattın devamı olan trafik ayırım şeridi.

(a) Çanakkale Boğazı Orta Hattı:

(62) 40°26'.00N, 26°45'.25E	(82) 40°24'.05N, 26°41'.65E
(83) 40°22'.83N, 26°40'.21E	(84) 40°20'.90N, 26°38'.55E
(85) 40°18'.62N, 26°35'.88E	(86) 40°13'.40N, 26°27'.80E
(87) 40°12'.11N, 26°23'.50E	(88) 40°11'.63N, 26°22'.95E
(89) 40°09'.00N, 26°23'.40E	(90) 40°08'.55N, 26°23'.31E

(91) 40°08'.15N, 26°23'.09E	(92) 40°04'.25N, 26°18'.54E
(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E	

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E

(120) 40°01'.52N, 26°11'.18E

(125) 40°01'.28N, 26°11'.41E

(126) 40°01'.90N, 26°14'.32E

(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(94) 40°00'.99N, 26°11'.70E	(95) 40°01'.10N, 26°15'.01E
(96) 40°01'.90N, 26°17'.22E	(97) 40°07'.70N, 26°23'.48E
(98) 40°08'.90N, 26°23'.70E	(99) 40°09'.50N, 26°23'.95E
(100) 40°11'.84N, 26°23'.62E	(101) 40°13'.10N, 26°28'.90E
(102) 40°16'.90N, 26°34'.35E	(103) 40°18'.10N, 26°36'.30E
(104) 40°20'.50N, 26°39'.18E	(105) 40°23'.65N, 26°42'.04E
(75) 40°25'.50N, 26°45'.23E	

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E	(106) 40°24'.45N, 26°41'.20E
(107) 40°23'.20N, 26°39'.25E	(108) 40°21'.30N, 26°37'.82E
(109) 40°19'.10N, 26°35'.45E	(110) 40°14'.50N, 26°27'.88E
(111) 40°13'.12N, 26°25'.55E	(112) 40°12'.46N, 26°23'.31E
(113) 40°12'.02N, 26°22'.50E	(114) 40°11'.39N, 26°22'.19E
(115) 40°08'.73N, 26°23'.10E	(116) 40°08'.42N, 26°22'.91E
(117) 40°05'.60N, 26°18'.95E	(118) 40°02'.67N, 26°13'.24E
(119) 40°02'.00N, 26°11'.03E	

EK-1.5

ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2134, 1992 basımlı; 213, 1993 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin Tanımlanması:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(120) 40°01'.52N, 26°11'.18E

(121) 40°00'.20N, 25°59'.70E

(122) 39°58'.80N, 25°57'.70E

(123) 39°57'.20N, 25°57'.70E

(124) 39°59'.70N, 26°00'.40E

(125) 40°01'.28N, 26°11'.41E

(b) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(119) 40°02'.00N, 26°11'.03E

(127) 40°01'.55N, 25°57'.70E

(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(94) 40°00'.99N, 26°11'.70E

(128) 39°58'.29N, 26°01'.60E

(129) 39°55'.00N, 25°57'.70E

EK - 2

İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

A - Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirleme yerleri

1. 41°15'.40N, 28°57'.45E

2. 41°17'.50N, 28°57'.45E

3. 41°17'.50N, 29°00'.00E

4. 41°14'.90N, 29°00'.00E

B - Yolcu kuru yük gemileri demirleme yerleri

1. 41°14'.90N, 29°00'.00E

2. 41°17'.50N, 29°00'.00E

3. 41°17'.50N, 29°02'.37E

4. 41°15'.90N, 29°05'.00E

5. 41°15'.00N, 29°05'.00E

EK-3

İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

Bu demir yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içine demirlemek yasaktır.

A - Limana Yanaşacak Gemiler Demir yeri

1. 41°00'.40N, 28°59'.15E

2. 40°59'.39N, 28°58'.60E

3. 40°58'.15N, 28°56'.50E

4. 41°00'.15N, 28°56'.50E

B - Limandan Kalkan ve Uzun Süreli kalacak Gemiler Demir Yeri

1. 41°00'.15N, 28°56'.50E

2. 40°58'.15N, 28°56'.50E

3. 40°56',82N, 28°53'.50E

4. 40°58'.92N, 28°53'.50E

C - Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Demir yeri

1. 40°58'.92N, 28°53'.50E

2. 40°56'.82N, 28°53'.50E

3. 40°56'.12N, 28°51'.9E

4. 40°55'.88N, 28°50'.00E

5. 40°57'.48N, 28°50'.00E

D - Karantina Demir Yeri

1. 40°57'.54N, 28°48'.70E

2. 20°56'.10N, 28°48'.70E

3. 40°56'.40N, 28°47'.40E

4. 40°58'.23N, 28°47'.40E

EK-4

Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

A - Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Demirleme Yeri

1. 40°37'.55N, 27°10'.00E

2. 40°36'.45N, 27°10'.00E

3. 40°32'.65N, 27°00'.00E

4. 40°33'.42N, 26°59'.80E

B - Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 40°33'.42N, 26°59'.80E

2. 40°32'.65N, 27°00'.00E

3. 40°30'.00N, 26°53'.00E

4. 40°31'.30N, 26°52'.40E

EK-5

Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri

Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

1. 40°00'.90N, 26°15'.10E

2. 40°01'.70N, 26°17'.40E

3. 40°03'.07N, 26°18'.95E

4. 40°02'.55N, 26°19'.80E

5. 40°01'.40N, 26°18'.75E

6. 40°00'.30N, 26°15'.20E

EK-6

Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

A - Tehlikeli Yük taşıyan gemilerin Demir Yerleri

1. 39°49'.17N,26°00'.00E

2. 39°46'.00N, 25°57'.40E

3. 39°46'.90N, 25°55'.30E

4. 39°50'.45N, 25°53'.40E

5. 39°54'.15N, 25°57'.80E

6. 39°52'.75N, 26°00'.00E

7. 39°50'.40N, 25°57'.90E

B - Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 39°48'.10N, 26°04'.97E

2. 39°44'.00N, 26°01'.90E

3. 39°46'.00N, 25°57'.40E

4. 39°49'.17N, 26°00'.00E

Kaynak: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı web sayfası

EK 3.

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ UYGULAMA TALİMATI

BİRİNCİ BÖLÜM Amaç, Tanımlar

Amaç :

Madde 1- (1) Bu Uygulama Talimatı, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü maddelerinin uygulanmasında açıklayıcı ve detaylandırıcı bir rehber olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar :

Madde 2- (1) Bu Uygulama Talimatı'nda geçen;

a) **İdare** : T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nı,

b) **Tüzük** : Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü,

c) **TBGTH**: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,

ç) **Kritik Bölgeler**: İstanbul Boğazı'nda Kanlıca–Vaniköy, Çanakkale Boğazı'nda Nara – Kilitbahir Burnu arasındaki bölgeleri,

d) **Tehlikeli yük taşıyan gemi**: IMO'nun IMDG Kodu sınıf 3 yükleri taşıyan tankerler ile IMO'nun IMDG Kodu kurallarına göre 1- 2- 5.1- 5.2- 6.2- 7 sınıflarında tanımlanan yükleri taşıyan veya tehlikeli gazlardan arındırılmamış tüm gemileri,

e) **IMO**: Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,

f) **IMDG Kod**: Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu'nu,

g) **GT** : Gros ton'u ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM Genel Kurallar

AIS ve GYRO Pusula

Madde 3- (1) Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) ve ekleri kapsamına giren Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerde manyetik pusulaya ilave olarak, SOLAS ve eklerinde belirtildiği şekilde Gyro Pusula, Radar(lar) ve Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) düzgün çalışır vaziyette bulunacaktır.

Uğraksız Geçişlerin Bozulmadığı Durumlar

Madde 4- (1) Uğraksız geçiş yapan gemilerin TBGTH Merkezi tarafından yapılan trafik organizasyonu ve/veya olumsuz hava/deniz şartları nedeniyle demir yerlerinde 48 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.

Teknik Yeterliliklerini/Denize Elverişliliklerini Kaybeden Gemiler

Madde 6- (1) Türk Boğazları'na girişten önce Tüzüğün 5 inci maddesinde ve bu Talimatın 3 üncü maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin boğaz geçişleri, bu gemiler hakkında İstanbul/Çanakkale Bölge Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulu (GSK) Uzmanları tarafından yapılan sörvey sonrası düzenlenecek rapora göre, bir GSK Uzmanı, TBGTH Merkezinden bir Baş Operatör ve Kılavuzluk Teşkilatından bir Baş

Kılavuz Kaptanın katılımı ile oluşan bir komisyon tarafından belirlenen geçiş şartları çerçevesinde yaptırılır.

(2) Yine, Türk Boğazları'nda ve Marmara denizinde kaza yapan (çatma, çatışma, karaya oturma, sürtünme vb.) gemilerin boğaz geçişleri, bu gemilere ilişkin klas kuruluşu tarafından düzenlenen rapor ile birlikte İstanbul/Çanakkale Bölge Müdürlüğü bünyesindeki bir GSK Uzmanı, TBGTH Merkezinden bir Baş Operatör ve Kılavuzluk Teşkilatından bir Baş Kılavuz Kaptanın katılımı ile oluşan komisyon tarafından belirlenen şartlar altında sağlanır.

Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarının Tespiti

Madde 7- (1) Emniyetli Boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli geçişleri;

- a) Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler ve toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler.
- b) Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler.
- c) Arızalı olarak Boğazlardan geçirilmek istenen gemiler.
- ç) Boğaz içinde arıza yapan ve onarılan gemiler.
- d) Boğaz içinde kaza (çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.) yapan gemiler.
- e) Boğaz içinde akıntıya karşı karaya göre 4 mil/saat sürat yapamayacak ancak Boğaz geçişi yapmak isteyen gemiler.
- f) İstanbul Boğazı için hava çekimi 54–58 metre olan gemiler.

(2) Yukarıdaki (b) ve (e) bentlerde belirtilen gemi/yedekliler ile Boğaz geçişlerinde ilave kurallar uygulamasına ihtiyaç duyulabilecek benzer gemi/yedekliler, İstanbul ve Çanakkale Boğaz geçişleri için, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında İstanbul/Çanakkale GTH Merkezine seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi, yazılı müracaatlarını yaparlar. GTH Merkezleri tarafından seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemi/yedeklilerin Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave kurallar tespit edilir ve acentesine bildirilir. Eğer geçiş her iki Boğazdan da oluyorsa, bu geçiş kuralları İstanbul GTH Merkezi tarafından her iki boğazı da kapsayacak şekilde tespit edilir.

(3) İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazları'nda seyretmekte olan ve Boğazın herhangi bir yerinde akıntıya karşı karaya göre 4 mil/saat'in altına düşen gemilere refakat ve/veya cer amaçlı uygun çeki gücünde römorkör (ler) gönderilir.

(4) Yukarıdaki (a), (c), (ç), (d) ve (f) bentlerinde belirtilen gemiler/yedekliler ise, İstanbul ve Çanakkale Boğaz geçişleri için, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında İstanbul/Çanakkale Bölge Müdürlüğü'ne seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi, yazılı müracaatlarını yaparlar. Söz konusu gemilerin boğazlardan geçişine ilişkin ilave kurallar, İstanbul/Çanakkale Bölge Müdürlüğü GSK'nın yetkili uzmanları tarafından yapılacak inceleme/sörvey sonrasında hazırlanacak rapora göre, İstanbul/Çanakkale Bölge Müdürlüğü'nden bir GSK Uzmanı, İstanbul/Çanakkale GTH Merkezinden bir GTH Baş Operatörü ve Kılavuzluk Servisinden bir Baş Kılavuz Kaptanın katılımı ile oluşturulacak bir komisyon tarafından yazılı olarak tespit edilerek imzalanır ve İstanbul/Çanakkale Bölge Müdürlüğü tarafından acenteye bildirilir. Eğer geçiş her iki Boğazdan da oluyorsa, bu geçiş kuralları, İstanbul Bölge Müdürlüğü'nce her iki boğazı da kapsayacak şekilde tespit edilir.

(5) Türk Boğazları'ndan çekerek yedekleme haricindeki diğer yedekleme şekilleri ile geçiş İdarenin iznine bağlıdır

(6) Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan gündüz ve kılavuz kaptanlı olarak

yapılacaktır.

(7) Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları'ndan geçirilemez.

(8) Yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metreden az olan yedeklemelerde en az 25 metre yedek halatı, yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metre ve üzeri olan yedeklemelerde en az 50 metre yedek halatı kullanılır.

(9) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan yedekli geçişlerde aksi İdare tarafından talimatlandırılmadıkça refakat römorkörü tahsis durumu, aşağıdaki gibi olacaktır.

Toplam yedek boyu:

- 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,
- 100–150 metre arasında olanlar için çeki gücü en az 35 ton olan bir römorkör,
- 150–200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 50 ton olan römorkör(ler),
- 200–250 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 70 ton olan römorkör(ler),
- 250 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 90 ton olan römorkör(ler).

Nükleer Güçle Yürütülen, Nükleer Yük veya Atık Taşıyan, Tehlikeli ve/veya Zararlı Yük

veya Atık Taşıyan Gemiler

Madde 9- (1) Tüzükte belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla İdarece geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından geçişleri TBGTH tarafından gündüz, tek yönlü trafik, kılavuz kaptan ve uygun römorkör(ler) refakatinde yaptırılır.

Yerel Deniz Trafiği

Madde 10- (1) Yerel deniz trafiğine ait gemiler, Boğaz geçişi yapan gemilerin pruvalarından geçmeleri durumunda pruvalarına en az 5 gomina mesafeden geçecek, bordalarına ve pupalarına ise 0.5 gominadan fazla yaklaşmayacaktır.

Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Madde 11- (1) Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi;

Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen ;

- Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce,
- Boyları 200 den 300 metreye kadar yada su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce;
- Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 72 saat önce,
- Marmara Denizi limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GRT ve daha büyük gemiler ise kalkışlarından en az 6 saat önce, kaptanları, donatanları yada acenteleri tarafından Ek-1'deki Seyir Planı I' i (SP-1) raporunu doldurarak yazılı olarak GTH Merkezine bildireceklerdir.

P&I Poliçesi

Madde 12- (1) Türk Boğazları'ndan geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 500 GRT ve üzeri gemiler ile SOLAS'a göre milli tonaj hakkını kullanan gemiler;

- Herhangi bir kaza durumunda gemilerin kurtarılması, batığın çıkartılması ve gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılması ile ilgili masrafların, hizmet bedellerinin ve çevreye verilen zararların tazminini,
- Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini,
- Gemiadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmaları ile ilgili tazminatları kapsayan P&I poliçesine sahip olacaklardır.

Yukarıda belirtilen şartları içeren bir P&I poliçesi bulunmayan gemilerin Türk Boğazları'na girişlerine izin verilmeyecektir.

Yolcu Gemileri ve Yüklü Canlı Hayvan Gemileri

Madde 13- (1) Anlaşmalı ve tarifeli doğal gaz gemileri haricindeki tehlikeli yük taşıyan gemi veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; Çanakkale Boğazı'nda, yolcu gemileri ve yüklü canlı hayvan gemileri kılavuz kaptan alarak karşı yönden kontrollü olarak Boğazlara alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

(2) İstanbul Boğazı'nda ise sadece yolcu gemileri kılavuz kaptan alarak karşı yönden kontrollü olarak Boğazlara alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar. Akıntı ve görüş nedeniyle Boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda ise GTH Merkezleri tarafından uygun görüldüğü takdirde, söz konusu gemiler kılavuz kaptanlı ve/veya römorkör(ler) eşliğinde ve talep edildiği takdirde seyir yardımı hizmeti verilerek Boğazlara alınabilirler.

(3) Yolcu gemileri ve yüklü canlı hayvan gemileri her durumda genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak geçiş önceliğine sahiptirler.

Anlaşmalı ve Tarifeli Doğal Gaz Gemileri

Madde 14- (1) Anlaşmalı ve Tarifeli Doğal Gaz Gemileri;

1) Boğaz geçişlerini gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.

2) Bu tip gemilere çeki gücü en az 30 ton olan 2 adet römorkör refakat edecek ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır.

3) 3 mil mesafe önünde eskort bot bulundurulacaktır.

4) Yerel deniz trafiğine ait gemiler söz konusu gemiye en fazla 1 mil yaklaşabilecektir.

5) Bu tip gemi geçişlerinde, tarifeli Ro-Ro, tehlikeli yük taşımayan konteyner, canlı hayvan ve yolcu gemileri kılavuz kaptanlı olarak, kritik bölge geçişinden sonra karşı yönden alınabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Karaya Oturma, Arıza Ve Diğer Kaza Durumlarında

Gemilere Uygulanacak Kurallar

Madde 17- (1) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma, kaza ve arıza durumlarında Tüzüğün 15'inci maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır;

a) TBGTH Tarafından Yapılacaklar;

1) Meydana gelen olayın ve geminin niteliği, yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak ivedilikle olay yerine can kurtarma amaçlı tahlisiye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör gönderir. İlgili tüm birimlere bilgi verir. Boğaz geçişi sırasında meydana gelen ve gemi tarafından giderilen arızalarda kılavuz kaptan ve römorkör gönderilerek gemiyi sövvey işlemleri için uygun bir demir yerine aldırır.

2) Seyrüseferle ilgili gerekli önlemler alınarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir. Olayın meydana geldiği Boğazda deniz trafiğini Boğaz geçişleri için geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alabilir.

3) Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik ayırım şeritleri dışında ve diğer gemilerin Boğaz geçişlerine büyük engel teşkil etmeyecek mevkide demirlemek zorunda kalan gemiler için meteorolojik ve hidrolojik koşullar ile geminin niteliği gereği emniyetli demir yerine

çekilmesi, geminin o andaki demir pozisyonuna göre daha fazla risk oluşturacak ise gemiyi demirlediği mevkide bekletebilir. Bu süre zarfında geminin ve çevrenin emniyetini sağlamak için, geminin yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak refakatte römorkör(ler) bulundurulur.

4) Kaza ve benzeri durumlara karışan ve yapılan tahkikat neticesinde Liman Başkanlığı tarafından seyrine izin verilen gemi/gemiler Boğaz geçişi yapacaksa, geçiş kılavuz kaptanlığı olarak yaptırılır.

5) Geminin, Marmara Denizi'nde Trafik Ayırım Şeritleri içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için azami 2 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını giderememiş olması ve Trafik Ayırım Şeridi içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumunda römorkör(ler) göndererek geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. İlgili Liman Başkanlığına bilgi verir.

b) Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:

1) Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar.

2) Gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, GSK Uzmanı ve olayın niteliğine göre su altı sömveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyetin olay yerine ivedilikle intikalini sağlar. Teknik heyet tarafından incelemelerin bir "Sömvey Tespit Raporu" (EK-2) haline getirilmesini sağlar. Sömvey Tespit Raporunun hazırlanması aşamasında, arıza ve kazanın şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

3) İstanbul ve Çanakkale Boğazları sınırları içerisi ve Boğaz girişlerine 2 mil mesafe içinde kalan alan haricinde meydana gelen arıza, kaza ve benzeri durumlarda; Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile ilgili operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sömveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır. Olay yerine ulaşma imkanları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan ve/veya römorkör(ler) ile yapılmasını sağlar. GTH Merkezi tarafından arıza yaptığı belirlenen gemiye, arızasını gidermesini müteakip, Boğazdan geçecek ise Boğaz girişinden önce, limana gitmesi halinde limanda, ilgili Liman Başkanlığı tarafından durum tespitinin yapılması için teknik heyet gönderir. GSK Uzmanı ve olayın niteliğine göre su altı sömveyi için dalgıç ve/veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyet tarafından düzenlenecek sömvey raporuna göre hareket eder.

4) İstanbul ve Çanakkale Boğazları sınırları içerisi ile Boğaz girişlerine, 2 mil mesafe içinde kalan alanda meydana gelen arıza, kaza ve benzeri durumlarda; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile ilgili operasyonların yapılmasına müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında gerekli sömveylerin yapılabilmesi için kılavuz kaptan (lar) ve römorkör(ler) eşliğinde uygun bir yere (demir yeri tersane, rıhtım vb.) aldırır.

5) Marmara Denizi'nde, Trafik Ayırım Şeritleri içinde arıza yapan ve arızasına giderdikten sonra hareket eden gemiye, Boğazdan geçmesi halinde Boğaz geçişinde, limana gitmesi halinde limanda ilgili Liman Başkanlığı, durum tespitinin yapılması için teknik heyet gönderir. Teknik heyet tarafından düzenlenecek rapora göre hareket edilir. Geminin seyrine engel bir durum bulunmadığı takdirde, yapılan hizmet bedellerinin karşılanmış olması şartıyla ve kılavuz kaptan almak suretiyle Liman Başkanlığı geminin kalkışına izin verir.

6) Karaya Oturma Durumunda; Gemi kaptanı tarafından kendi imkanları ile kurtulma talebinde bulunulması halinde, sualtı sömvey raporu gemi kaptanına verilerek kurtulma planı istenir. Söz konusu kurtulma planı en fazla 3 saat içinde Teknik Heyete sunulacaktır. Sunulan kurtulma planı gemide bulunan Teknik Heyet tarafından, sualtı sömvey raporu da göz önünde bulundurularak değerlendirilir ve sonuç gemi kaptanına en geç 12 saat içerisinde bildirilir.

Gemi kaptanının sunmuş olduğu kurtulma planının uygun görülmesi halinde, “Sörvey Tespit Raporu” (EK-2) formu liman başkanı adına GSK Uzmanı tarafından imzalanarak gemi kaptanına verilecek ve Liman Başkanlığı tarafından gemiye Kılavuz Kaptan ve Kurtarma Uzmanı gönderilmesi sağlanarak geminin kendi imkanları ile kurtulması için süre verilir. (Bu süre İstanbul ve Çanakkale Boğazları içerisinde en fazla 6 saat, Marmara Denizinde ise 48 saat ile sınırlıdır). Gemi kaptanı tarafından en fazla 3 saat içinde kurtulma planının sunulmaması veya sunulan planın Teknik Heyet tarafından uygun görülmemesi veya gemi kaptanına kurtulma planının uygulanmasına yönelik verilmiş olan süre içinde geminin kendi imkanlarıyla kurtulamaması durumunda, gemi kaptanı tarafından kurtarma-yardım talebinde bulunulmasa dahi, Liman Başkanlığınca, bölgede bir an önce seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacıyla Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri (KEGKİ) Genel Müdürlüğüne bu kurtarma-yardım hizmetini resen verir. Kurtulma veya kurtarılanın gerçekleşmesine müteakip, gerekli işlemlerin yapılabilmesi için gemi römorkör(ler) eşliğinde emniyetli bir demir yerine demirletilir. Bu süre zarfında söz konusu gemiye verilen hizmetlerin bedeli (dalgalılık, kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, çevre kirliliğini önlemeye ilişkin güvenlik tedbirleri ve her türlü sörvey masrafları) tahsil edilmeden Liman Başkanlığı tarafından geminin seyrine müsaade edilmez.

7) Yapılan hizmet bedellerinin karşılanmış olması ve/veya deniz kazalarının incelenmesine ilişkin işlemlerin tamamlanmış olması şartı ile teknik olarak seyrine engel bir durum bulunmadığı tespit edilen ve hakkında olumlu sörvey raporu düzenlenen geminin seyrine izin verir.

8) Olayın herhangi bir liman sınırı dışındaki alanda meydana gelmesi durumunda; yukarıdaki işlemler ilgili Bölge Müdürlüğü’nce görevlendirilecek Liman Başkanlığınca yerine getirilir.

c) Gemi Tarafından Yapılacaklar;

1) Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma meydana gelmesi halinde derhal ilgili GTH Merkezi’ne bilgi verir.

2) Hiçbir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ile can güvenliğinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, kargo tahliyesi / transferi, makine çalıştırma gibi buna benzer müdahaleler kesinlikle yapmaz ve ilgili GTH Merkezi’nden bilgi/tavsiye/talimat bekler. Kaza, arıza veya karaya oturan gemi GTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

3) Geminin karaya oturması halinde Gemi Kaptanı eğer kendi imkanları ile kurtulma talebinde bulunursa sualtı sörvey raporunu aldıktan azami 3 saat içinde hazırlayacağı kurtulma planını Teknik Heyete sunmakla yükümlüdür.

4) Geminin, Marmara Denizinde Trafik Ayırım Şeritleri içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için azami 2 saat süre verilir, bu süre içerisinde arızasını gidermemesi durumunda GTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Son Hükümler

Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat

Madde 18- (1) Bu Talimatın yayınlanması ile 04/09/2002 tarihli ve 5555 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya giren “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı” ve 11/10/2004 tarihli ve 6679 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya giren “Türk Boğazları Bölgesinde Karaya Oturma, Arıza Ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallara İlişkin Uygulama Talimatı” yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 19- (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 20- (1) Bu Talimat hükümlerini Denizcilik Müsteşarlığı yürütür.

EK-1**SP 1 RAPORU FORMU****Kodu Anlamı**

A Gemi Adı, Çağrı İşareti, Bayrağı, IMO Numarası, MMSI Numarası

B Tarih Ve Zaman

C Mevkisi (Enlem/Boylam)

F Devamlı Manevra Sürati (Ondalık Kısmı İle Knots Olarak)

G Kalkış Limanı

H Boğaza Giriş Tarihi Ve Zamanı

I Varış Limanı

J Kılavuz Kaptan İsteği (Evet/Hayır)

İstanbul Boğazı

Marmara Denizi

Çanakkale Boğazı

O Başta ve Kıçta Su Çekimi, Azami Hava Çekimi (Boğaz Girişinde)

P Yük (Yükün Cinsi ve Miktarı)

Q Arıza/Hasar/Yetersizlik/Diğer Kısıtlayıcı Nedenler

R Tehlikeli, Nükleer ve Kirletici Yük İle İlgili Açıklama

(UN No/Adı/Klası/Miktarı)*

T Gemi Acentesi ve/veya Temsilcisi ve Vergi No'su / Gemi Kaptanının Adı-Soyadı

U Gemi Tipi/Tam Boy/En(metre)/GT/NT Tankerlerin tek/çift cidar olma

durumu / Geminin inşa yılı

W Personel Sayısı

X P&I Sigorta Bilgisi (P&I Klüp Adı/Police No/Geçerlilik Tarihi) Son PSC Tarihi

Mevcut Yağ-Yakıt Miktarı (F/O, D/O, L/O)

***Gerektiğinde yük ile ilgili daha detaylı bilgiler istenir.**

KAPTANIN DİKKATİNE

- 1-Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma durumunda derhal ilgili Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine Bilgi vermeniz gerekmektedir.
- 2-Hiçbir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları (balast, kargo tahliyesi/transferi makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinin tavsiye/talimatı uygulanır.
- 3-Gerekli sörveylerin yapılması amacıyla Liman Başkanlığında görevli gemi sörvey kurulu uzmanı ve olayın niteliğine göre su altı sörveyi için balıkadamlar ve teknik ekip geminize sevk edilecektir. Ekipler geminiz hakkında gerekli bilgileri sizden soracak ve kendi check listlerini oluşturacaklardır.
- 4-Sörvey tespit raporu hazırlanarak dip yapısı, geminin konumu ve çevre kirliliği riski ile ilgili bilgiler tarafınıza verilecektir.
- 5-Karaya oturma durumunda kurtulma planı verilmeden önce pervane ve makine çalıştırmak, balast /yük transferi yapmak ve geminin mevcut konumunu değiştirerek daha kötü bir konuma sokacak tüm hareketlerden kaçınılacaktır.
- 6-Liman Başkanlığınca, karaya oturan gemi kaptanından ivedilikle bir kurtulma planı istenir. Bu plan Gemi Sörvey Kurulunca incelenerek uygun görüldüğü takdirde gemiye bir kurtarma uzmanı ve kılavuz kaptan gönderilecektir. Geminin emniyeti açısından Römorkör/Römorkörler de hazır vaziyette gemi çevresinde bekleyeceklerdir. Geminin kendi imkanları ile kurtulması için hazırladığı Kurtulma Planının uygulanmasında (Boğaz trafiği ve çevre açısından) öngörülür bir sakınca görülmediği takdirde Kurtulma Planını uygulama sorumluluğu Kaptana ait olmak üzere geminin kurtulması için Boğazlarda en fazla 6 saat, Marmara Denizinde 48 saat süre tanınır. Bu süre içerisinde gemi kendi imkanları ile kurtulmadığı takdirde gemiden Kurtarma- Yardım sözleşmesi yapması istenecektir.
- 7-Mukavele (T.O.F) imzalandıktan sonra en kısa zamanda kurtarma çalışmaları başlayacak ve kurtarmanın gerçekleşmesine müteakip gemi römorkörler eşliğinde emniyetli bir demir yerine çekilerek demirletilecektir.
- 8- Son su altı durumu balıkadamlar tarafından kontrol edildikten sonra geminizin durumunun ve kondisyonunun, bulunduğu mahalde, herhangi bir tehlike arz etmemesi durumunda, kurtarma uzmanı tarafından geminizi teslim almanız istenecektir.
- 9-Gerekli sörveylerin tamamlanması ve verilen hizmet bedelinin tahsil edilmesi/Garanti altına alınmasından sonra geminin seyrine izin verilecektir.

FOR THE ATTENTION TO THE MASTER

- 1-In any stranding, engine failure or casualty you should report to the VTS immediately
- 2-Except the oil pollution prevention operations which will be carried out without using any chemical substances, you are not allowed to do salvage operations, ballast or cargo transfers, run the engines etc. Just follow the VTS's instructions/ advices.
- 3-In order to make the necessary surveys, port state surveyors and according to the casualty circumstances scuba divers and technical team will be sent to your ship. Port Authorities will prepare their own check lists by getting necessary information from you about the vessel and the evidence
- 4-Information related with the type of ground, position of ship and risks of environmental pollution will be declared to you by the survey determination report
- 5-In case of stranding you are not allowed to run the engines and propeller, ballasting/deballasting operations , cargo operations, or any other movements which will spoil the ships position before submitting the salvage plan.
- 6-A salvage plan will be asked immediately from the stranding ships master by the Port Authority. This plan will be checked by the survey commission and if it's found satisfactory a salvage master and a pilot will be send to the ship. For the safety of the ship tug boat/boats will be waiting on stand by position around the vessel. If there is no predictable disadvantages of the plan (environmentally and for the Strait Traffic), the salvage plan will be accepted and to execute the Salvage Plan at the Captains responsibility the vessel will have a time period of 6 hours in the Turkish Straits and 48 hours in the Marmara Sea to salve herself by her own efforts. If the vessel couldn't manage to salve herself in that time period she will be asked for to sign a salvage contract.
- 7-After the salvage contract is signed (T.O.F) the salvage operations will start immediately and the vessel will be towed to a secure anchorage area by the tug boats after she is salved.
- 8- After the bottom conditions and the hull of the vessel checked by the divers if your vessel is in good condition and free of risks on that location, you will be asked for to take over your vessel by the salvage master.
- 9-You will be allowed for sailing after the service coasts are paid or guaranteed.

I have read and understand the above information's therefore contrary actions will fully be on my responsibility.

.....

Kaynak: **Deniz Ticaret Odası**

EK 4.

SEVR ANTLAŞMASI MADDE 37, MADDE 38

Madde 37

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlarda gemilerin gidiş-gelişini (ulaşımı), gelecekte, gerek barış zamanında gerek savaş zamanında, bayrak ayrımı yapmaksızın, bütün ticaret ve savaş gemileriyle askerlik ve ticaret uçaklarına açık olacaktır.

Milletler Cemiyeti Konseyinin bir kararının uygulanması dışında, bu sular abluka edilemez, buralarda hiçbir savaş hakkı kullanılamaz ve hiçbir düşmanca eylemde bulunulamaz.

Madde 38

Osmanlı Hükümeti, 37. maddede öngörülen gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünü sağlamak için yeni önlemler alınması gerektiğini kabul eder ve bunun sonucu olarak, kendisini ilgilendirdiği ölçüde “Boğazlar Komisyonu” adını alacak olan ve aşağıda “Komisyon” sözcüğü ile anılacak bir komisyonu 39. maddede belirtilen suların denetimine yetkili kılar.

Yunan Hükümeti kendisini ilgilendirdiği ölçüde, aynı yetkileri Komisyona bırakır ve bu Komisyona her bakımdan aynı kolaylıkları göstermeği yükümlenir.

Denetim, Osmanlı ve Yunan Hükümetlerinden her biri adına ve işbu kesimde belirlenen biçimde yürütülecektir.

Kaynak: ÖZTÜRK, İ.S. (2004): *Mondros, Sevr, Lozan Andlaşmaları, Ankara Ticaret Odası.*

EK 5.

HARİTALAR:

Sayfa

1- Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve yükselme dönemleri (1281-1683)	169
2- Fatih dönemi sonunda Osmanlı Devleti (1481)	170
3- Küçük Kaynarca ve Bükreş Antlaşmaları	171
4- 14 Eylül 1829 Edirne Osmanlı-Rus Antlaşması	172
5- Berlin Antlaşması 13.07.1878	173
6- Osmanlı Devleti'nin dağılma ve çöküş dönemleri	174

Kaynak: ŞİRİN, V. (2002): *Açıklamalı Tarih Atlası, Özyürek Yayınları, İstanbul.*

OSMANLI DEVLETİ'NİN KURULUŞ VE YÜKSELME DÖNEMLERİ (1281 - 1683)



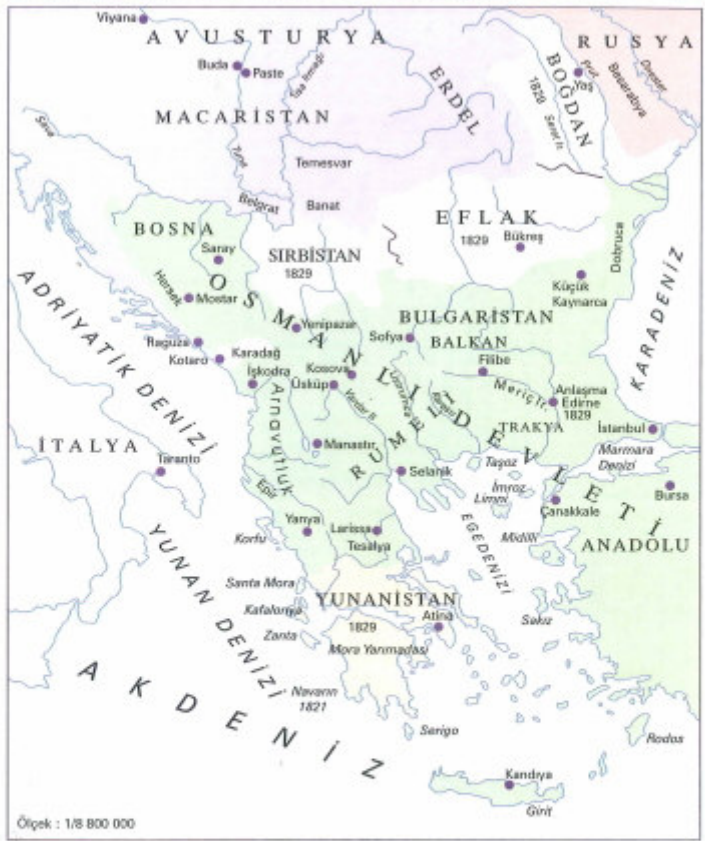
FATİH DÖNEMİ SONUNDA OSMANLI DEVLETİ (1481)



KÜÇÜK KAYNARCA VE BÜKREŞ ANTLAŞMALARI



14 EYLÜL 1829 EDİRNE OSMANLI - RUS ANTLAŞMASI



Bu Antlaşma ile Osmanlı Devleti; Yunanistan'ın bağımsızlığını, Eflâk, Boğdan ve Sırbistan'ın özerkliğini kabul etmiştir. Doğu'da ise Ahıska, Poti ve Anapa bölgesini Ruslara vermiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti; Rusların İran'dan aldıkları Erivan ve Nahçıvan'daki varlığını kabul ediyordu. Aynı şekilde Kafkaslar, Gürcistan ve Çerkez bölgeleri de Ruslara veriliyordu. Bu antlaşma, Osmanlı Devleti'nin Küçük Kaynarca'dan sonra imzaladığı en ağır antlaşmadır. Ruslar Tuna nehri ağzındaki kaleleri de terk etmemişlerdir. Yunanistan'ın bağımsızlığı ise, Osmanlı Devleti'nin dağılıpında önemli bir yer tutmaktadır. Çünkü diğer Hristiyan tebaaya örnek olmuştur.

BERLİN ANTLAŞMASI 13.07.1878



Osmanlı topraklarının hızla Rusların eline geçmeye başlaması üzerine, Avrupa devletleri politika değiştirerek 1830 yıllarından itibaren Osmanlı Devleti'ni desteklemeye başladılar. 1853 Kırım Savaşında İngiltere, Fransa ve İtalya Osmanlı Devleti yanında yer aldılar. Hatta Paris Antlaşmasında Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü garanti ettiler. Ancak Rusların güçlenmesi ve saldırıları durmadı. 1877 yılında Rus orduları, doğuda Erzurum'a, batıda İstanbul'a kadar ilerlediler. Bunun üzerine 1878 yılında Berlin'de toplanan kongrede yapılan antlaşmaya göre

- Teselya Yunanistan'a verilecek
- Kars, Ardahan, Artvin Ruslara verilecek
- Karadağ, Sırbistan, Romanya (Eflâk, Boğdan) bağımsız olacak
- Bulgaristan özerk olacak
- Bosna-Hersek Avusturya'ya verilecek, ancak hukuken Osmanlı Devleti'ne bağlı olacak
- Ermeni bölgeleri ile Doğu Rumeli ve Makedonya'da ıslahat yapılacaktır

Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti; neredeyse topraklarının dörtte birini kaybetmişti. Üstelik kaybedilen bölgeler halkının yarısı müslümandı. Bu anlaşmadaki desteği dolayısı ile İngiltere'ye de Kıbrıs adasının yönetimi bırakılmıştı. Berlin Antlaşması Rus tehlikesini kısmen önlemiş ise de Osmanlı Devleti için büyük bir yenilgi idi.

OSMANLI DEVLETİ'NİN DAĞILMA VE ÇÖKÜŞ DÖNEMLERİ



ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 27/03/1973
- Doğum yeri : TRABZON
- Lise : 1988-1991, Trabzon Anadolu Lisesi
- Lisans : 1992-1996, İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümü
- Yüksek Lisans : 2005-2007, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı
- Çalıştığı kurumlar : 1996, Yerli ve Yabancı Bayraklı Ticaret Gemileri
2003, Selay Denizcilik San. ve Tic. Ltd. Şti.
2004, Akar Deniz Taşımacılığı A.Ş.
2005 - devam ediyor, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü