

T.C.
İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI



TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNİN BOĞAZLAR SORUNU
ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İBRAHİM KURTİNİ

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz TEZCAN

İSTANBUL, 2019

T.C.
İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI

TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNİN BOĞAZLAR SORUNU

ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İBRAHİM KURTİNİ

Tez Danışmanı: Dr.Öğr. Üyesi Yılmaz TEZCAN

İSTANBUL, 2019

TEZ ONAY BELGESİ


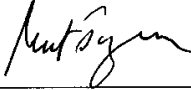
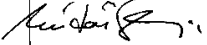
T.C.

İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı 141302119 numaralı yüksek lisans öğrencisi İbrahim Kurtini'nin, "**Türk-Rus İlişkilerinin Boğazlar Sorunu Üzerinden İncelenmesi**" adlı tez çalışması, Enstitü Yönetim Kurulunun 13/05/2019 tarih ve 2019/08 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / ~~çokluğu~~ ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi: 21/05/2019

Öğretim Üyesi Adı ve Soyadı		İmzası
1.	Tez Danışmanı Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz TEZCAN	
2.	Jüri Üyesi Prof. Dr. Murat ÖZGEN	
3.	Jüri Üyesi Dr. Öğr. Üyesi Hüdayi SAYIN	

DOĞRULUK BEYANI



İSTANBUL YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE İLİMLERİ İLİSKİLERİ.....

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DOĞRULUK BEYANI

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum, bu çalışmayı, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bu eserleri her kullanışmada alıntı yaparak yararlandığımı belirtir; bunu onurumla doğrularım.

Enstitü tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

..../05/2019..

Adı-Soyadı

İbrahim KULTİNİ

İmzası

ÖZ

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

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

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Rusya, Boğazlar Sorunu, Türk –Rus İlişkileri, Karadeniz, Geçiş Rejimi.

ABSTRACT

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

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

Key Words: Turkey, Russia, The Straits Problem, Turkish-Russian Relations, Black Sea, Transition Regime.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanması sırasında kendilerinden fersah fersah uzak olmama rağmen desteklerini hiç esirgemeyen, tez danışmanlığımı kabul eden değerli tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz TEZCAN ve Dr. Öğr. Üyesi Hüdayi SAYIN hocalarıma teşekkürü bir borç bilirim. Eğitim-öğretim hayatım boyunca her zaman bana güvenen, maddi manevi destek sağlayan aileme saygı ve sevgilerimi sunarım.

İBRAHİM KURTİNİ

İÇİNDEKİLER

ÖZ	v
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	1
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	6
ULUSLARARASI HUKUKTA BOĞAZLAR	6
1.1. Tarihsel Gelişim Ve Boğazların Tanımı	6
1.2. Boğazların Sınıflandırılması	8
1.3. Uluslararası Boğazlarda Uygulanan Geçiş Rejimleri	10
1.3.1. UAD'nın Korfu Boğazı Davası Kararı	11
1.3.2. Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi	12
1.3.3. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi	15
İKİNCİ BÖLÜM	28
TARİHSEL SÜREÇTE BOĞAZLAR VE İLİŞKİLERDEKİ YERİ	28
2.1. Osmanlı Dönemi	28
2.1.1. Boğazlar Üzerinde Osmanlı-Rus Mücadelesi	28
2.1.2. Boğazlar'ın Çok Taraflı Sözleşmelere Konu Olması	31
2.3. Cumhuriyet Dönemi	51
2.3.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi	51
2.3.2. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni Değiştirme Çabaları	54
2.4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	56
2.4.1. Geçiş Rejimi	60
2.4.2. Sözleşme'nin Feshi ve Hükümlerinin Değiştirilmesi	68
2.4.3. İkinci Dünya Savaşı Dönemi	69
2.4.4. Soğuk Savaş Dönemi	73
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	77
SOĞUK SAVAŞ SONRASI DÖNEMDE BOĞAZLAR	77
3.1. Türkiye'nin Boğazlar'a İlişkin Tüzükleri	77
3.1.1. Tüzükler Öncesinde Yaşanan Gelişmeler	79
3.1.2. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü	81
3.1.3. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü	83
3.1.4. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğüne Göre Geçiş Kuralları	84
3.1.5. Türkiye'nin Geçişleri Düzenleme Yetkisi	88
3.1.6. Türkiye'nin Seyir Güvenliğine İlişkin Diğer Önlemleri	90
3.2. 20. Y.Y. ve 21. Y.Y.'DA ABD' NİN KARADENİZ VE BOĞAZLAR POLİTİKASI	93
3.2.1. Karadeniz Politikasının Araçları	95
3.2.2. ABD'ye Karşı Karadeniz'de Türk-Rus İşbirliği	101
3.2.3. Türkiye'nin Karadeniz Politikası ve Boğazlar	104
3.3. RUSYA'NIN KARADENİZ POLİTİKASI VE BOĞAZLAR	109
3.3.1. Karadeniz Politikasının Araçları	111
SONUÇ	115
KAYNAKÇA	118

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

BM : Birleşmiş Milletler

BMDHS : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

MC : Milletler Cemiyeti

KBBS : Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

UAD : Uluslararası Adalet Divanı

UDÖ : Uluslararası Deniz Örgütü

SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği

TBGTH : Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

GİRİŞ

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

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

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

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

Çalışma üç bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde Boğazlar'ın uluslararası boğazlardan biri olarak kabul edilmesinden dolayı uluslararası hukuktaki boğazlar rejimi ve Boğazlar'ın bu rejim içerisindeki konumu incelenecektir. Böylece çalışmanın temel konusunun daha iyi kavranabilmesi amaçlanmaktadır. İkinci bölümde ise Boğazlar'ın Osmanlı Devleti'nin egemenliğine girmesinden itibaren Boğazlar konusunun tarihsel süreçte Türk-Rus ilişkilerinde nasıl bir yer edindiği ele alınacaktır.

Üçüncü bölümde uluslararası sistemin yeniden kurgulandığı Soğuk Savaş sonrası dönemde Boğazlar'ın rolünde bir değişiklik olup olmadığı ve bu rolün Türk-

Rus ilişkilerini nasıl etkilediği araştırılacaktır.

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

Çalışmanın başlığında yer alan Boğazlar tabiri, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan deniz alanını ifade etmek üzere kullanılmıştır. Çalışma içerisinde de sözü edilen deniz alanları için genellikle Boğazlar tabirinin kullanımı tercih edilmiş olsa da zaman zaman Boğazlar'ı diğer boğazlardan ayırmak için Türk Boğazları tabirine de yer verilmiştir. Çalışmada genel olarak Boğazlar tabirinin kullanımının tercih edilmesi, literatürde bu deniz alanlarını ifade etmek üzere çoğunlukla Boğazlar (Straits) tabirinin kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve şu anki geçiş rejimini belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde de sözü edilen üç deniz alanı için Boğazlar ifadesi kullanılmıştır. Bunun yanında söz konusu deniz alanlarını ifade etmek üzere birçok yazarın, Türk Boğazları (Turkish Straits) ifadesini kullandığı görülmektedir. 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü gibi iç mevzuatta ve resmi alanda da daha çok bu ifade tercih edilmektedir. Öte yandan özellikle uluslararası alanda Boğazlar için Karadeniz Boğazları (Black Sea Straits) veya İstanbul ve Çanakkale Boğazları (Straits of Bosphorus and Dardanelles) ifadelerinin kullanıldığına da sıklıkla rastlanmaktadır.

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

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HUKUKTA BOĞAZLAR

1.1. Tarihsel Gelişim Ve Boğazların Tanımı

Uluslararası hukukta boğazlara ilişkin kuralların belirlenmesi çalışmaları, ilk olarak 1894 ve 1906 yıllarında uluslararası hukuk kurallarının kodifikasyonu amacıyla kurulan Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından gerçekleştirildi. Bir sonuç alınamayan bu çalışmalardan sonra yine aynı amaçla 1930 yılında toplanan Lahey Konferansı'nda da boğazlar konusunda bir uzlaşma sağlanamadı (Kızılsümer, 2005). Bu çalışmalar sonrasında Uluslararası Adalet Divanı'nın (UAD) 1949 yılında Korfu Boğazı Davası'nda verdiği karar ile uluslararası hukukta boğazların statüsü ve bu boğazlarda uygulanacak geçiş rejimine ilişkin yapılageliş kuralları (Pazarıcı, 2003) ilk defa açık bir şekilde ortaya konulmuş oldu (Kızılsümer, 2002).

Bu kararın ardından boğazlar konusu, I. Deniz Hukuku Konferansı için hazırlık yapan Uluslararası Hukuk Komisyonu'nda ele alındı. 1958 yılında toplanan Konferans'ta Komisyon'un görüşleri doğrultusunda kabul edilen dört sözleşmeden biri olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde (United Nations, 2005) (KBBS) sınırlı da olsa boğazlarla ilgili kurallar yer aldı (Kızılsümer, 2005). Böylece boğazlara ilişkin kurallar ilk defa bir uluslararası anlaşma (AÜHF Degisi) ile belirlenmiş oluyordu ve bu kuralların büyük bir kısmı, uygulanmakta olan uluslararası yapılageliş kurallarından oluşmaktaydı (Rozakis ve Stagos, 1987).

Daha çok karasularının genişliği konusuna odaklanan ve bir sonuca varılamayan 1960 yılındaki İkinci Deniz Hukuku Konferansı'ndan sonra boğazlarla ilgili kuralların da görüşüldüğü Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, 1974 yılında başladı. Sekiz yıl süren uzun müzakerelerin sonucunda 1982'de 119 devletin imzalamasıyla Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations, 2005) (BMDHS) kabul edildi ve 1994 yılında yürürlüğe girdi (Van Dyke, 2009). Türkiye'nin taraf olmadığı fakat Birleşmiş Milletler'e (BM) üye 192 ülkeden 162'sinin taraf olduğu BMDHS'nin boğazlarla ilgili hükümleri, hem uluslararası

hukukta uygulanmakta olan yapılageliş kurallarından hem de yapılageliş değeri taşıyıp taşımadığı tartışmalı olan yeni kurallardan oluşmaktaydı (Rozakis ve Stagos, 1987)

Boğazlar, adı geçen sözleşmelere konu olsa da bu belgelerde boğazların tanımıyla ilgili herhangi bir ifade yer almadı. Bununla beraber öğretilerde boğazlara ilişkin çeşitli tanımlamalar yapıldığı görülmektedir. Öğretilerde boğazlar hakkında; “iki büyük su kütlelerini birbirini bağlayan kısmen dar olan suyolları” (Johnson, 1989) “iki büyük su kütlelerini bağlayan doğal deniz yolları (Pazarıcı, 2003), “iki büyük su kütlelerini birbirine bağlayan doğal suyolu” (Roberts ve Tsamenyi, 2007) “iki açık deniz su alanını birbirine bağlayan karalar arasındaki dar ve doğal deniz yolu” (Aguirre, 2010) “iki büyük su alanını bağlayan kısmen dar geçiş yolu” (Brubaker, 2005) gibi benzer tanımlar yapılmaktadır. Bu tanımlardaki ifadelerden anlaşılacağı üzere boğazlarla ilgili olarak öne çıkan ilk özellik boğazların su alanlarını birbirine bağlama işlevidir. Boğazların ikinci bir özelliği, doğal yapılar olması gerekmektedir. Nitekim doğal olmayan ve sonradan insan eliyle inşa edilen suyolları iki su alanını birbirine bağlasa da boğaz olarak değil kanal olarak nitelendirilmektedir (Kızılsümer, 2005).

Yapılan tanımlardan yola çıkılarak ulaşılan boğazların bir başka özelliği ise bu su alanlarının dar geçitler olmasının gerekmesidir. Sübjektif bir terim olan dar ifadesi bir suyolunun boğaz olarak nitelendirilebilmesi için ne kadar dar olması gerektiği hakkında kesin bir fikir vermemektedir. Nitekim yeryüzündeki boğazların sayısının yüz civarında olduğunu savunanların (Wang, 1992) yanında bu sayıyı iki yüzün üstüne çıkararak (Van Dyke, 2009) bulunmasında boğazlarla ilgili tanımlarda böyle bir sübjektif terime yer verilmesi etkili olmaktadır.

Boğazlar ve denizlerle ilişkili olarak ilk çağlardan beri üstünde uzlaşmış bir hukuki metin bulunmamaktadır. Bu hususta devletlerin kendi güç ve amaçlarına paralel olarak belirlenmiş doktrinler bulunmaktadır. Denizler tarih boyunca devletler için önem taşımış ve hukuksal süreci etkilemiştir, ancak devletler arasında güç dengelerinden dolayı üstünde ittifak sağlanan siyasi metinler sürekli değişiklik göstermiştir. Bu dönemlerde devletlerin aralarında kabul görmüş hukuki metinlerden daha çok, dönemin güçlerinin askeri ve diplomatik savaşları sonucunda meydana

gelen ve uygulama alanı bulan prensiplerin varlığı söz konusudur (Gedikli Berber, 2008).

1.2. Boğazların Sınıflandırılması

Öğretide boğazlar, temel olarak ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki alt başlık altında incelenmektedir. Tek bir devletin kıyıdaş olduğu veya kapalı bir denize açılan boğazlara ulusal boğaz adı verilmektedir. Bu boğazlar, kıyıdaş devletin münhasır egemenliği altında bulunmakta olup geçiş rejimi de münhasıran bu devlet tarafından belirlenmektedir (Pazarcı, 2003).

Tek bir devletin kıyıdaşı pozisyonunda bulunan ya da kapalı bir denize bağlanan sar suyolları, ulusal boğazlar olarak adlandırılmaktadır. Karadeniz'i Azak denizine bağlayan Kerç Boğazı SSCB döneminde milli bir boğaz özelliğindedir (Tütüncü, 2013). Öte yandan Baltık Denizi ve Kuzey Denizi arasında bulunan Danimarka Boğazları'ndan Büyük Belt'te bütünüyle Danimarka'da yer alan ulusal bir boğazdır (Toluner, 1989).

Ulusal boğazlar kıyıdaş ülkenin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir hüküm söz konusu değilse boğazlardan geçiş rejimi bu devletin hukuki sistemine göre düzenlenmektedir. Fakat söz konusu bir boğaz, nitelikleri itibariyle ulusal bir boğaz özelliği taşısa da, uluslararası bir antlaşmaya konu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz statüsünde değerlendirilmektedir (Pazarcı, 1989).

Uluslararası boğazlar ise daha çok öğretilerde kullanılan bir terimdir. Uluslararası belgelerde bu terimin yerine uluslararası ulaşımda yararlanılan boğazlar (straits used for international navigation) terimi tercih edilmektedir. Uluslararası belgelerde bu terimin tercih edilmesinin nedeni, uluslararası boğaz teriminin, kıyı devletlerinin kıyısında buldukları boğazlar üzerindeki egemenliklerinin sorgulama konusu yapılabileceğini düşünmeleridir. Oysa bir boğazın uluslararası boğaz olarak kabul edilmesi, bir devletin iç suyu veya karasuyu olması gibi söz konusu boğazdaki su alanlarının hukuki statüsünü etkilememektedir. Burada etkilenen durum sadece bu boğazda uygulanacak geçiş rejimidir (Roberts ve Tsamenyi, 2007). Geçiş rejiminin

dışında kıyı devleti bu boğazda yer alan su alanlarında uluslararası hukukun kendisine verdiği egemenlik yetkilerini kullanmaya devam edebilecektir.

Suyolunun genişliği kıyıdaş devletlerin karasuları genişliğinin iki katı olduğu koşullarda, tarihi haklara dayanmasının tersine bir gerekçe bulunmuyorsa bu suyunun ortasında bulunan açık denizde uluslararası hukuk kuralları geçerlidir. Bu koşuldaki bir boğaz, ulusal boğaz niteliğinde olsa da bu niteliği ortadan kalkmamaktadır (Pazarcı, 1989).

Uluslararası boğazların tanımlanmasında temel olarak boğazın coğrafi konumu ve bu boğazdan uluslararası ulaşımda yararlanılıp yararlanılmadığı ölçütlerinin kabul edildiği görülmektedir. UAD'nın 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nda verdiği karar ile KBBS ve BMDHS'de göz önünde bulundurulmuş temel ölçütler de bunlar olmuştur. Yalnız uluslararası boğazlar için kabul edilen coğrafi konum kıstasında uluslararası deniz hukukunda meydana gelen gelişmeler paralelinde çeşitli değişiklikler meydana gelmiştir.

UAD, Korfu Boğazı Davası'nda verdiği kararda iki açık deniz alanını birbirine bağlayan uluslararası ulaşımda yararlanılan boğazları uluslararası boğaz olarak nitelendirdi. Divan ayrıca, bir boğazın uluslararası boğaz olup olmadığına karar verilirken söz konusu boğazın deniz ulaşımı açısından ihtiva ettiği önem, boğazdaki deniz trafiğinin yoğunluğu veya boğazdan başka geçiş alternatifinin bulunup bulunmamasının önemli olmadığına da karar verdi (Özersay, 1999).

KBBS'de ise bir açık deniz alanı ile diğer bir açık deniz alanını veya yabancı bir devletin karasuyunu birbirine bağlayan uluslararası ulaşımda yararlanılan boğazlar, uluslararası boğaz olarak kabul edildi (KBBS, Md. 16). Görüldüğü gibi KBBS'de Korfu Boğazı Davası'ndaki uluslararası boğaz tanımlamasından farklı olarak bağlanan su alanlarının her ikisinin de açık deniz olması şart koşulmayarak su alanlarından birinin karasuyu olabileceği kabul edilmiş oldu.

BMDHS'de ise bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi başka bir münhasır ekonomik bölge, açık deniz veya bir ülkenin karasuyu ile bağlayan boğazların, bu boğazdan uluslararası ulaşımda yararlanılması durumunda uluslararası

boğaz olarak kabul edileceği kararlaştırıldı (KBBS, Md. 37-45). Anlaşılacağı üzere BMDHS ile birlikte bağlanan su alanlarından birinin, açık deniz yanında BMDHS'nin uluslararası deniz hukukuna kazandırdığı yeni bir kavram olan münhasır ekonomik bölgenin de olabileceği benimsenmiş oluyordu.

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

Bu konuda bir boğazın uluslararası ulaşımda kullanılma koşulunu yerine getirmesi için bu potansiyele sahip olmasının yeterli olmasından bazen kullanılmasına veya yoğun olarak kullanılmasına kadar çeşitli ölçütler üzerinde duruldu fakat kesin bir fikir birliğine varılamadı (Kızılsümer, 2005). Öğretide kesin bir fikir birliği bulunmasa da UAD'nın, Korfu Boğazı davasında bir boğazın uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesi için deniz ulaşımı açısından ihtiva ettiği önemin ve boğazdaki deniz trafiğinin yoğunluğunun önemli olmadığına karar vermesi, bir boğazın uluslararası ulaşımda kullanılma kistasını yerine getirmesi için yoğun bir şekilde kullanılmasının gerek olmadığı savını güçlendirmektedir.

Coğrafi konum ve uluslararası ulaşımda kullanılma kistaslarıyla belirlenen uluslararası boğazların yanında geçiş rejimi uzun süreden beri uygulanmakta olan özel bir uluslararası sözleşme ile düzenlenen boğazlar da bulunmaktadır. Bu boğazlar da sözü edilen kistaslar çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutulmaksızın uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir (Pazarcı, 2003).

1.3. Uluslararası Boğazlarda Uygulanan Geçiş Rejimleri

Uluslararası hukukta uluslararası boğazlardan geçiş için kabul edilen genel ilke geçiş özgürlüğü ilkesidir. Bu ilke yapılageliş kuralı olarak da uluslararası alanda kabul görmektedir (Pazarcı, 2003). Nitekim Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından gerçekleştirilen ilk çalışmalarda ve 1930 yılında düzenlenen Lahey Konferansı'nda iki açık deniz alanını birleştiren suların geçişin engellenemeyeceği ifade edilerek (Kızılsümer, 2005) geçiş özgürlüğü ilkesi teyit edilmiştir.

Ardından geçiş 6zg6rl6đ6 ilkesi, UAD'nın Korfu Boğazı Davası'nda verdiği kararda ve 1958 yılında kabul edilen Karasuları ve Bitişik B6lge S6zleşmesi'nde belirtilen zararsız geçiş rejimiyle somutlaştırıldı. Son olarak 1982 tarihli BMDHS ile zararsız geçişin yanında uluslararası boğazlardaki geçiş 6zg6rl6đ6 ilkesini bug6ne kadar geçen zaman içinde en 6zg6r bir biçimde ifade eden transit geçiş adında yeni bir geçiş rejimi daha kabul edildi.

Boğazlar konusunun irdelenmesi amaçlandığından boğazlarda uygulanan geçiş rejimlerine yer vermenin faydalı olacağı d6ř6n6lmektedir. Boğazlarda uygulanan geçiş rejimleri aşağıda ayrıntılı biçimde incelenmiştir.

1.3.1. UAD'nın Korfu Boğazı Davası Kararı

UAD'ya g6t6r6len Korfu Boğazı Davası'na temel oluşturan ihtilafın konusu, Yunan adaları ile Arnavutluk'u birbirinden ayıran Korfu Boğazı'ndan geçen İngiliz savaş gemilerinin deniz mayınlarına çarpması sonucu zarar g6rmesiydi. İngiltere, savaş gemilerinin s6z konusu boğazdan geçme hakkı bulunduğunu iddia ederek oluşan zarardan dolayı Arnavutluk'u sorumlu tuttu. Arnavutluk ise Korfu Boğaz'ından geçecek olan yabancı ticaret ve savaş gemilerinin kendisine 6nceden bildirimde bulunması gerektiğini ve ancak kendisinin izin vermesi durumunda bu gemilerin geçiş yapabileceklerini savundu. Ayrıca Arnavutluk izinsiz yapılan bu geçiş sonucu meydana gelen zarardan sorumlu tutulamayacağını da belirtti (G6nd6z, 2000).

Divan ise kararında Korfu Boğazı'nın uluslararası ulaşımda ikincil bir 6neme sahip olmakla beraber uluslararası ulaşım için elverişli olduğunu ve iki açık deniz alanını birbirini bağladığını ifade ederek bu t6r boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanması gerektiğine h6kmetti. Divan, bu rejime g6re barış zamanında zararsız olduğu s6rece bu boğazlardan geçişlerin engellenemeyeceğini ve savaş gemileri dahil olmak 6zere geçiş yapacak gemiler için 6nceden izin alma koşulu getirilemeyeceğini ifade etti (Dyke, 2009).

Korfu Boğazı davasının uluslararası ulaşımda faydalanılan boğazlar kavramı ile ilişkisi incelendiğinde, boğazların fiili olarak kullanılma durumunun ya da

yoğunluk seviyesi gibi etkenlerin geri planda olduğu ve coğrafi konum ve uluslararası ulaşımda kullanılabilir olma faktörünün ön plana çıktığı görülmektedir. Arnavutluk'un Korfu Boğazının ulaşım bakımından ikincil derecede önem taşıdığı ve neredeyse yerel trafik için kullanıldığı iddiasına ise Divan, Korfu Boğazı'nın ulaşım tercihlerinden yalnızca biri olmasının, doğal olarak kullanılmasının ihtiyari olmasının, bu boğazların uluslararası boğaz olmasının, bu boğazın uluslararası boğaz olma niteliğini etkilemeyeceğini karara bağlamıştır (Pazarcı, 2003).

Korfu Boğazı Davasıyla beraber var olan uyumsuzluk, uluslararası hukuk alanında yeni bir olgu ortaya çıkarmıştır ve geçiş özgürlüğü ilkesine açıklık getirilmiştir.

1.3.2. Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

UAD'nın Korfu Boğazı'nda verdiği karara paralel olarak KBBS'de uluslararası boğazlarda geçiş rejimi olarak zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı teyit edildi. Uluslararası boğazlar için kabul edilen zararsız geçiş rejiminin karasularında uygulanan zararsız geçiş rejiminden tek farkı karasularında geçerli olan zararsız geçiş rejiminde kıyı devleti, güvenlik gerekçesiyle geçişi geçici olarak askıya alabilmekteyken uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçişte geçişin askıya alınamayacak olmasıydı (KBBS, Md. 16/3 ve 16/4).

1.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı ve Tanımı

KBBS'de ayırım yapılmaksızın tüm devletlerin, zararsız geçiş hakkına sahip olduğu kabul edilmekte (KBBS, Md. 14/1) fakat savaş veya ticaret gemisi ayırımı yapılmadan her türlü geminin bu hakka sahip olup olmadığı hakkında bir hüküm bulunmamaktadır. Sözleşme'de bu konuyla ilgili bir hüküm bulunmamakla beraber karasularında uygulanan zararsız geçiş rejiminde geçiş hakkının, ticaret gemileri ve ticari amaçlı kullanılan devlet gemileri için tartışmasız olarak tanındığı fakat savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin bu haktan faydalanması konusunda uluslararası hukukta kesin bir kuralın bulunmadığı kabul edilmektedir. Buna karşın uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçiş rejiminde geçiş hakkının, bir yapılageliş kuralı olarak savaş veya ticaret gemisi ayırımı yapılmaksızın

tüm gemilere tanındığı da bilinmektedir (Pazarıcı, 2003).

Gemilerle beraber denizaltı ve diğer su altı araçlarının da zararsız geçiş hakkı bulunmakta fakat bu araçların zararsız geçiş hakkını kullanırken su üstünden ve bayraklarını göstererek geçmeleri gerekmektedir (KBBS, Md. 14/6). Hava araçlarının ise zararsız geçiş kapsamında uluslararası boğazlar üzerinden uçuş hakkı bulunmadığı kabul edilmektedir.

Sözleşmede geçiş ve zararsızlık ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Buna göre geçiş “iç sulara girmeden veya iç sulardan açık denize ve açık denizden iç sulara girmek saikiyle karasularından geçmek” (KBBS, Md. 14/2) anlamına gelmektedir. Zararsız geçiş hakkını kullanan bir geminin geçişini mümkün olduğunca çabuk ve kesintisiz gerçekleştirmesi gerekmektedir. Fakat tehlike durumları ve zorlayıcı nedenlerin gerektirdiği haller gibi bazı koşullarda geçiş yapan geminin durması veya demirlemesi mümkün olabilmektedir (KBBS, Md. 14/3). Sözleşmede geçiş, “kıyıdaş devletin barışına, güvenliğine ve düzenine zararlı olmadığı sürece zararsız olarak” (KBBS, Md. 14/4) kabul edilmektedir. KBBS’de yer alan bu genel ifade, hangi durumlarda geçişin zararlı hale geleceği hakkında kesin bir fikir vermemekte ve öğretide tartışma konusu olmaktadır. Bu genel ifadenin yanında KBBS’de geçişin zararsızlığına ilişkin somut bir hüküm de bulunmaktadır. Bu hükme göre geçiş yapan gemiler, kıyı devletinin karasularında balıkçılık ile ilgili yürürlüğe koyduğu kanun ve düzenlemelere uymadığı takdirde geçiş zararsız olarak nitelendirilemeyecektir (KBBS, Md.14/5).

Geçişin zararsız olmaması durumunda kıyı devleti gerekli önlemleri alma hakkına sahip olacaktır (KBSS, Md. 16/1). Sözleşmede kıyı devletinin alabileceği önlemler açıklığa kavuşturulmuş olmasa da bu durumlarda kıyı devletinin, ihlalle orantılı olarak geçiş yapan gemiyi boğazdan çıkmaya zorlamak, para cezası vermek ve geçişi zararsız olmayan gemilerin geçişini engellemeye kadar varabilecek önlemler alabileceği iddia edilmektedir (Kızılsümer, 2005).

1.3.2.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlülükleri

Sözleşmeye göre kıyı devletinin, başta ulaştırma ve seyrüsefer konularıyla

ilgili olmak üzere zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabilmesi mümkündür. Zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin bu düzenlemelere uygun bir şekilde geçişlerini gerçekleştirmeleri gerekmektedir (KBBS, Md. 17). Sözleşme’de kıyı devletinin geçişlerle ilgili olarak düzenleme yapabileceği belirtilmekle beraber bu düzenlemelerin hangi konuları kapsayacağına ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. Ancak Sözleşme’ye göre kıyı devleti, yapacağı kanun ve düzenlemelerle zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiden sadece geçiş yaptığı için vergi veya herhangi bir ücret alamayacaktır. Fakat kıyı devleti tarafından özel olarak verilen hizmetler karşılığında gemiler arasında ayırım yapılmaksızın ücret istenebilecektir (KBSS, Md. 18). Sözleşme’nin bu hükmü dışında kıyı devletinin zararsız geçiş hakkının özüne zarar vermemek kaydıyla her konuda düzenleme yapabileceği düşünülmektedir (Kızılsümer, 2005).

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

Öte yandan geçişin zararsız olmaması durumunda bile kıyı devletinin alabileceği önlemler tam olarak açık değilken kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine aykırı olan fakat geçişi zararsız hale getirmeyen geçişlerde kıyı devletinin hangi önlemleri alabileceği başka bir tartışma konusu olmaktadır. Kıyı devletinin, kanun ve düzenlemelerine uygun olarak geçiş yapmayan ticaret gemileri üzerinde hukuki yargılama yetkisini kullanabileceği ve bu gemileri tutuklayabileceği ve haczedebileceği söylenebilecektir. Yine yabancı bir gemi, kıyı devletinin karasularında durmakta ise veya kıyı devletinin iç sularından geçerek karasularına geçmiş ise hukuki yargılama söz konusu olabilecektir. Bu istisnaların dışında hukuki yargılama yetkisi kapsamında kıyı devleti, zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiyi durduramayacak, yolundan çeviremeyecek, haczedemeyecek veya alıkoyamayacaktır (KBBS, Md.20).

Cezai yargılama yetkisi kapsamında ise kıyı devletinin, zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı bir gemide işlenen herhangi bir suçla ilgili gemideki herhangi bir kişiyi tutuklayabilmesi veya soruşturma yürütebilmesi belli koşullarda mümkün olmaktadır. Buna göre “suçun sonucu kıyı devletini etkiliyorsa, suç ülkenin barışını ve düzenini bozuyorsa, geminin kaptanı veya bayrak devleti tarafından yardım istenmişse ve son olarak gemide yasadışı uyuşturucu faaliyeti söz konusu ise” kıyı devleti, söz konusu gemide tutuklama ve soruşturma icra edebilecektir (KBBS, Md. 19/1). Bu koşulların dışında zararsız geçiş yapan gemi, kıyı devletinin iç sularına girdikten sonra karasularına geçmiş ise yukarıda sözü edilen koşullara bağlı kalmadan cezai yargılama yetkisi kullanılabilir (KBSS, Md. 19/2).

Ticaret gemilerinin aksine kıyı devletinin, dokunulmazlıkları gereği savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin zararsız geçiş kurallarına uymaması durumunda herhangi bir önlem alamayacağı düşünülmektedir. Kıyı devletinin bu durumda yapabileceği tek şey, öncelikle bu gemileri uyararak ve bu uyarı dikkate alınmadığında da bu gemilerin karasularını terk etmesini istemek olacaktır (KBSS, Md. 23).

Kıyı devletinin geçişle ilgili temel yükümlülüğü ise, bu geçişi engellememektir. Bunun yanında kıyı devleti, bilgisi dahilindeki seyir güvenliğine ilişkin tehlikeleri uygun bir şekilde duyurmak zorundadır. Kıyı devletinin bu yükümlülüğünün Korfu Boğazı Davası’nda da kabul edilen bir yapılageliş kuralı olduğu savunulmaktadır (Özersay, 1999).

1.3.3. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi

BMDHS’nin kabul edildiği Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı’nın boğazları da ilgilendiren en tartışmalı konularından biri karasuları genişliğinin 12 mile çıkarılmasıydı. Çünkü karasuları genişliğinin 12 mile çıkarılması sonucu, uluslararası boğazlarda kıyı devletlerinin kontrolü artacak ve yabancı gemilerin bu boğazlardan geçişi önemli ölçüde kısıtlanacaktı. Bu yüzden başta Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) olmak üzere büyük deniz gücü olan devletler bu isteğe karşı çıktılar (Van Dyke, 2009).

Yürütülen müzakereler sonucunda konferansta karasuları genişliği 12 mile çıkarıldı fakat buna karşılık olarak uluslararası boğazlarda uygulanmak üzere transit geçiş rejimi adına yeni bir geçiş rejimi kabul edildi (Borgerson, 2009). Transit geçiş rejimi, geçiş özgürlüğü bakımından karasularında uygulanan zararsız geçiş rejimi ile açık denizlerde uygulanan serbest geçiş rejimi arasındaydı (Wolfrum, 2009) ve ilk olarak ABD tarafından 1970'lerin başında ortaya atılmıştı. Sözleşme'de uluslararası boğazlar için aslen transit geçiş rejimi benimsense de bazı boğazlar için farklı geçiş rejimleri kabul edildi. Bunun nedeni uluslararası boğazlara kıyası olan bazı devletlerin kaygılarını gidermek ve böylece transit geçiş rejimini kabullenmelerini sağlamaktı (Kızılsümer, 2005).

BMDHS'de transit geçiş rejimi dışında kabul edilen geçiş rejimlerinin başında bir yapılageliş kuralı haline geldiği iddia edilen zararsız geçiş rejimi gelmekteydi. Bunun dışında takımada sularındaki uluslararası boğazlarda uygulanmak üzere takımada geçiş rejimi, genişliği karasuları genişliğinin iki katından fazla olan uluslararası boğazlarda karasuları dışında kalan geçiş bölgesinde uygulanacak serbest geçiş rejimi ve geçiş rejimi uzun süreden beri uygulanmakta olan bir uluslararası sözleşme ile belirlenen boğazlarda uygulanan geçiş rejimleri, BMDHS'de kabul edilen diğer geçiş rejimleriydi (Pazarcı, 2003).

BMDHS'de ayrıca boğazlarla ilgili kuralların söz konusu boğazlardaki su alanlarının hukuki statüsünü, kıyı devletinin bu su alanlarındaki hava sahasında, deniz yatağında ve toprak altındaki yetkilerini ve egemenliğini etkilemeyeceği açıkça belirtildi (BMDHS, Md. 34/1, 35). Yani diğer bir deyişle Sözleşme'de yer alan boğazlarla ilgili kurallar, sadece söz konusu boğazlardan geçişe ilişkin kurallar olup kıyı devleti bu kurallara aykırı olmamak koşuluyla söz konusu boğazlardaki su alanlarında uluslararası hukukun kendisine verdiği yetkileri kullanmakta serbest olacaktı.

1.3.3.1. Transit Geçiş Rejimi

BMDHS'de transit geçiş rejiminin, bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi başka bir münhasır ekonomik bölge veya açık deniz ile bağlayan uluslararası boğazlarda uygulanması kabul edildi (BMDHS, Md. 37). Bu yeni rejimin kıyı

devletlerinin hak ve yetkilerinin ağır bastığı zararsız geçiş rejiminin aksine uluslararası boğazlardan geçiş yapan gemiler ile söz konusu boğaza kıyıdaş devletlerin kullanabileceği yetki ve yükümlülükleri dengeli bir şekilde dağıtan bir geçiş rejimi olduğu ileri sürüldü (Nandan, 2009). Bu şekilde ileri sürülse de transit geçiş rejimi açıkça geçiş yapan gemilerin geçiş özgürlüğünü esas alan ve açık denizlerde uygulanan serbest geçiş rejimine daha yakın bir geçiş rejimiydi.

Ayrıca başta ABD olmak üzere büyük deniz gücüne sahip ülkeler, BMDHS’de yer alan transit geçişle ilgili subjektif ifadeleri geçiş yapan gemiler lehine ve kıyı devletleri aleyhine yorumlamaya ve bunu uluslararası topluma kabul ettirmeye çalıştılar. Yine başta ABD olmak üzere bazı devletler, BMDHS’ye taraf olsun veya olmasın tüm devletlerin transit geçiş rejimini benimsemesi ve kurallarına uyması için bu rejimin bir yapılageliş kuralı haline geldiğini savunmaya başladılar (Van Dyke, 2009). Fakat tüm bu çabalara rağmen uluslararası toplum içerisinde transit geçiş rejiminin bir yapılageliş kuralı haline geldiğine dair genel bir kabule ulaşamadı (Kızılsümer, 2005).

1.3.3.1.1. Transit Geçiş Hakkı ve Tanımı

BMDHS’de transit geçiş, yabancı uçak ve gemilerin transit geçişin uygulanacak olduğu boğazlardan kesintisiz ve hızlı bir şekilde seyrüsefer etmesi olarak tanımlandı. Transit geçiş rejiminde savaş veya ticaret gemisi ayrımı yapılmadan tüm gemilerin ve zararsız geçişten farklı olarak hava araçlarının geçiş hakkına sahip olması öngörüldü (BMDHS, Md. 38/2). Geçiş hakkının uçakları da kapsayacak bir şekilde genişletilmesinin yanında deniz araçlarının, transit geçiş rejimi çerçevesinde deniz yüzeyinin üstünün yanında altından da geçiş yapabileceği kabul edildi (Brubaker, 2005). Yani denizaltıların zararsız geçişte olduğu gibi su yüzeyinden ve bayraklarını göstererek geçme zorunlulukları olmayacaktı.

Transit geçiş hakkını kullanan deniz ve hava araçları, bu hakkın kullanımını esnasında bir takım kurallara uymak durumundaydılar. Bu bağlamda BMDHS’de deniz ve hava araçlarının müştereken uyması gereken kurallar, sadece gemilerin uyması gereken kurallar ve yalnızca hava araçlarının uyması gereken kurallar ayrı ayrı ele alındı. Buna göre deniz ve hava araçları; “geçişlerini geciktirmeksizin

yapacaklar, geçişlerini kıyıdaş devletin egemenliğine, ülkesel bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına yönelik herhangi bir güç kullanımını veya güç kullanma tehdidini içerecek şekilde gerçekleştirmeyecekler ve geçişlerini BM Şartı'nda belirtilen diğer uluslararası hukuk ilkelerini çiğnemeyecek şekilde tamamlayacaklardır. Ayrıca bu geçişlerin, mücbir sebep ve tehlikeli durumlar dışında kesintisiz ve hızlı geçişlerin gerektirdiği faaliyetlerden başka herhangi bir faaliyette bulunmadan yapılması gerekmektedir (BMDHS, Md.39/1).

Deniz ve hava araçları için sayılan bu ortak kuralların yanı sıra gemiler; “gemi kaynaklı kirliliğin kontrolü, azaltılması ve önlenmesi ile denizde emniyeti sağlamaya yönelik genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelere, prosedürlere ve uygulamalara uyacaklar ve transit geçişleri boyunca kıyı devletinin izni olmaksızın herhangi bir inceleme ve araştırma yapamayacaklardır (BMDHS, Md. 39/2- 40).

Son olarak hava araçları; “Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın sivil uçaklar için uyguladığı hava kurallarına uyacaklar, bunlardan devlet uçakları normal koşullarda bu gibi önlemlere uyacaklar ve her koşulda ulaştırma güvenliğini göz önünde bulundurarak geçişlerini yapacaklar ve uluslararası ve ulusal uçuş kurallarına uygun bir şekilde ve sürekli olarak radyo frekanslarını izleyerek geçişlerini yapacaklardır (BMDHS, Md. 39/3).

1.3.3.1.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlülükleri

Kıyı devleti, transit geçiş kapsamında gemilerin güvenli geçişini sağlamak üzere seyir yolları ve trafik ayırım şemaları tesis edebilir ve gerektiğinde bu şemaları değiştirebilir. Yalnız bu şemaların genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelerle uyumlu olması ve uygulanmadan önce yetkili uluslararası örgüt tarafından onaylanması gerekmektedir (BMDHS Md. 41). Bu bağlamda Baltık, Dover, Cebelitarık, Kerç, Bab al Mandeb, Hürmüz, Malakka, Singapur ve Kuril Boğazları gibi birçok önemli boğazda trafik ayırım şemaları ve seyir yolları belirlendi (Van Dyke, 2009). Örneğin Malakka ve Singapur Boğazları'nda uygulanmak üzere Singapur, Endonezya ve Malezya tarafından hazırlanan ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ) tarafından onaylanan trafik ayırım şemaları ve seyir yolları, söz konusu boğazlarda yaşanan kazaların azalmasına yardımcı olarak trafiğin daha

güvenli bir şekilde seyretmesine katkıda bulundu (Beckman, 2009). Uygulamada seyir yolları ve trafik ayırım şemalarının UDÖ tarafından onaylanması, BMDHS’de geçen “yetkili uluslararası örgüt” ifadesindeki örgütün UDÖ olarak anlaşılması gerektiğine de açıklık getirmiş oldu.

Kıyı devleti, transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabilecektir. Yalnız kıyı devletinin yapacağı kanun ve düzenlemeler; “ulaşım güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, kirliliğin önlenmesi, balık avlama yasağına uyulması ve kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı olarak herhangi bir malın, değer veya kişinin gemiye yüklenmesi veya gemiden boşaltılması” (BMDHS, Md. 42/1) konularıyla sınırlı tutulmuştur. Transit geçişi düzenleme hakkı bulursa da kıyı devleti, geçiş yapan gemileri hiçbir şekilde kontrol edemeyecek, tutamayacak, el koyamayacak, geciktiremeyecek veya transit geçiş hakkını fiilen uygulanmasını engel olacak herhangi bir davranışta bulunamayacaktır (Nandan, 2009). Ayrıca kıyı devletlerinin gemiler arasında ayırım yapmamaları ve uygulamaya koyacakları kanun ve düzenlemeleri uygun bir şekilde duyurmaları da gerekmektedir (BMDHS, Md. 42/2, 42/3).

Bunun yanında kıyı devletlerinin transit geçişin düzenlenmesi kapsamında uygulamaya koyacağı kanun ve düzenlemelerin, ön bildirim veya izin sistemini öngöremeyeceği genellikle kabul görmektedir. Fakat uygulamada İran, Umman, Kanada, Malezya ve Suudi Arabistan gibi devletler zararlı madde taşıyan gemilerden ön bildirimde bulunmasını veya izin almasını istemektedirler (Kızılsümer, 2005).

Transit geçiş hakkını kullanan gemilerin kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun olarak uygulamaya koydukları transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemelere uymaları beklenmektedir (BMDHS, Md. 42/4). Fakat bu kurallara uyulmaması durumunda kıyı devletinin ne gibi önlemler alabileceği Sözleşme’de açıklığa kavuşturulmuş değildir. Özellikle geçiş yapan gemilerin neden olduğu kirlilik karşısında kıyı devletinin ne gibi yetkilere sahip olduğu tartışma konusu olmaktadır. Bu bağlamda özellikle petrol taşıyan tankerlerin yoğun bir trafik yarattığı ve kirliliğe neden olabildiği boğazlara kıyısı olan devletler, böyle durumlarla karşılaştıklarında Sözleşme’nin 233. maddesindeki “uygun gelen uygulama önlemlerini alabilme” yetkilerini kullanabileceklerini iddia etmektedirler. Hatta bazıları bu yetkinin kıyı

devletlerinin Sözlüşmeyi ihlal eden gemilerin geçişine izin vermemesine olanak tanıdığıını savunmaktadırlar (Dyke, 2009).

Ticaret gemileri için kıyı devletlerinin uygun önlemleri alabileceği iddia edilse de savaş ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemileri için herhangi bir eylemde bulunamayacağı genel olarak kabul görmektedir (Dyke, 2009). Fakat BMDHS’de bu gemilerin söz konusu kurallara uymaması durumunda kıyı devletinin, ortaya çıkan zarar ve kayıptan dolayı söz konusu geminin bayrak devletini sorumlu tutabileceği kabul edilmiştir (BMDHS, Md. 42/5).

Zararsız geçiş rejiminde olduğu gibi transit geçiş rejiminde de kıyı devleti tarafından transit geçme hakkı askıya alınamayacaktır. Bunun yanında kıyı devleti transit geçişi engelleyemeyecek, denizden ve havadan geçişle ilgili bilgisi dahilindeki herhangi bir tehlikeyi uygun bir şekilde duyuracaktır (BMDHS, Md. 42). Fakat kıyı devletinin bu tehlikeleri gidermeye yönelik bir sistem kurma gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır (Nandan, 2009).

1.3.3.2. Zararsız Geçiş Rejimi

BMDHS’de uluslararası boğazlar için asıl olarak transit geçiş rejimi öngörölmüşse de bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge ile bir ülkenin karasuyunu birbirine bağlayan uluslararası boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanmaya devam edileceği kabul edilmektedir. KBBS’de olduğu gibi burada da uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçiş, kıyı devleti tarafından askıya alınamayacaktır (BMDHS, Md.45/2). Ayrıca BMDHS’de transit geçiş rejiminin uygulanması gereken boğazların bir devletin ana karası ile adası arasında yer alması ve bu adanın açığında benzer kolaylıklara sahip bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bulunması durumunda, söz konusu boğazlarda da zararsız geçiş rejiminin geçerli olacağı belirtilmektedir (BMDHS, Md. 38/1, 45/1)

1.3.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı ve Tanımı

KBBS’de olduğu gibi BMDHS’de de ayırım yapılmaksızın tüm devletlerin zararsız geçiş hakkına sahip olduğu kabul edilmektedir (BMDHS, Md. 17/1). Ayrıca BMDHS’de açıkça ifade edilmese de uluslararası boğazlarda uygulanacak zararsız

geçiş hakkının savaş veya ticaret gemisi ayrımı yapılmaksızın tüm gemiler için tanındığını kabul etmek gerekir.

Yine KBBS ile aynı şekilde denizaltıları ve diğer su altı araçlarının da zararsız geçiş hakkı bulunmakta olup bu gemilerin su üstünden ve bayraklarını göstererek geçmeleri gerekmektedir (BMDHS, Md. 20). BMDHS'nin bir yeniliği olarak nükleer güçle çalışan gemiler ile nükleer veya başka tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemilerin geçişi özel kurallara tabi kılınmaktadır. Buna göre bu gemilerin zararsız geçiş hakkını kullanırken uluslararası anlaşmalar gereği bulundurmaları gereken belgeleri taşımaları ve kendileri için öngörülen özel koruyucu önlemlere uygun şekilde geçişlerini gerçekleştirmeleri öngörülmektedir (BMDHS, Md. 23). Hava araçlarının ise KBBS'de olduğu gibi zararsız geçiş hakkının bulunmadığı kabul edilmelidir.

KBBS'de olduğu gibi BMDHS'de geçiş ve zararsızlık kavramları ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Buna göre geçiş, “iç sulara giriş yapmadan karasularından geçme veya iç sulara girme veya iç sularından çıkma amacıyla karasularında seyrüsefer etmek” olarak ifade edilmektedir. Öte yandan zararsız geçiş hakkını kullanan bir geminin geçişini mümkün olduğunca çabuk ve kesintisiz gerçekleştirmesi gerekmektedir. Fakat tehlike durumları ve zorlayıcı nedenlerin gerektirdiği haller gibi bazı koşullarda geçiş yapan geminin durması veya demirlemesi mümkün olabilmektedir (BMDHS, Md. 18).

BMDHS'de KBBS ile aynı ifade kullanılarak zararsızlık olumsuz bir şekilde “geçişin kıyıdaş devletin barışına, güvenliğine ve düzenine zararlı olmaması” (BMDHS, Md. 19/1) şeklinde nitelendirilmektedir. Fakat KBBS'den farklı olarak BMDHS'nin 19. maddesinde zararsız geçişin hangi eylemleri içermemesi gerektiği ayrıntılı bir şekilde sıralanmaktadır. Buna göre; “kıyı devletinin egemenliği, toprak bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı kuvvet kullanılması veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunulması ya da Birleşmiş Milletler Şartı'nda yer alan uluslararası hukuk ilkelerinin herhangi bir şekilde ihlal edilmesi, herhangi bir silah kullanma veya deneme, kıyı devletinin savunma ve güvenliği hilafına bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir eylemde bulunma, kıyı devletinin savunma ve güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan herhangi bir propaganda eyleminde bulunma, herhangi bir

hava aracının güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması, herhangi bir askeri aracın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması, kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı olarak herhangi bir malın, değerın veya kişının yüklenmesi veya boşaltılması, bu sözleşmeye aykırı olarak kasten herhangi bir ciddi kirletme eyleminde bulunulması, herhangi bir balıkçılık faaliyetinde bulunulması, arama ve inceleme faaliyetinde bulunulması, kıyı devletinin iletişim sistemine veya tesisine müdahale etmeyi amaçlayan eylemlerde bulunulması, geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan herhangi başka bir faaliyette bulunulması” faaliyetleri zararsız geçişin kapsamı içerisinde yer almamaktadır.

Bazı yazarlar, BMDHS’de zararsız geçişi bozacak faaliyetlerin ayrıntılı bir şekilde sayılmasının nedeni olarak, kıyı devletlerinin geçişleri engelleme konusunda objektif olmasının ve yalnızca sayılan konularla sınırlı olarak zararsızlığın tanımlanmasının sağlanmasını göstermektedir (Kızılsümer, 2005). Buna karşın BMDHS’de sayılmayan başka zararlı faaliyetlerin de geçişi zararsız olmaktan çıkarılabileceğini iddia edenler de bulunmaktadır (Özersay, 1999). Nitekim başta son fıkraya olmak üzere 19. maddede geniş bir şekilde yorumlanabilecek subjektif ifadelerin bulunması ikinci iddiayı güçlendirmektedir.

BMDHS’de geçişin zararsız olmaması durumunda kıyı devletinin gerekli önlemleri alma hakkına sahip olduğu (BMDHS, Md. 25/1) belirtilse de bu önlemlerin neler olabileceği hakkında bir hüküm bulunmamaktadır. Buna rağmen kıyı devletinin alabileceği önlemlerin, ihlalle orantılı olarak belirleneceği ve geçiş yapacak geminin geçişini engellemeye kadar varabileceği savunulmaktadır (Kızılsümer, 2005).

1.3.3.2.2. Kıyı Devletinin Hak ve Yükümlülükleri

KBBS, kıyı devletinin geçişle ilgili kanun ve düzenleme yapabileceğini kabul etmekle beraber bunların hangi konularda yapılabileceğini açıklığa kavuşturmuş değildir. BMDHS’de ise kıyı devletinin kanun ve düzenleme yapabileceği konular tek tek sayılmaktadır. Buna göre kıyı devleti; “Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, seyrüsefer yardım ve olanakları ile diğer olanak ve tesislerin korunması, kablo ve boru hatlarının korunması, deniz canlılarının korunması, kıyı

devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi, kıyı devletinin çevresinin korunması ve bu bağlamda kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altında tutulması, denizle ilgili bilimsel araştırmalar ve hidrografik incelemeler, kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi.” (BMDHS, Md. 21) konularında kanun ve düzenleme yapabilecektir.

BMDHS’de kıyı devletinin düzenleme yapabileceği konu başlıkları tek tek sayılsa da düzenleme yapılabilecek konuların sadece bunlarla sınırlı olmadığı da savunulmaktadır (Pazarcı, 2003). Öte yandan kıyı devletinin yapacağı düzenlemelerle zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemiden vergi alması mümkün değildir. Fakat kıyı devleti tarafından özel olarak verilen hizmetler karşılığında gemiler arasında ayırım yapılmaksızın ücret istenebilecektir (BMDHS, Md. 26). Kıyı devleti, bu konularla ilgili uygulamaya koyduğu kanun ve düzenlemeleri uygun bir şekilde duyurmak zorundayken geçiş yapan gemilerin ise bu kanun ve düzenlemelere ve denizde çatmayı önlemeye yönelik genel kabul gören uluslararası düzenlemelere uymaları gerekmektedir (BMDHS, Md. 21/3, 21/4).

Kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine uyulmaması durumunda kıyı devletinin hangi önlemleri alabileceği KBBS’de olduğu gibi BMDHS’de de yer almamaktadır. Fakat bu durumda kıyı devletinin, ticaret gemileri üzerinde hukuki yargılama yetkisini kullanabileceği ve bu kapsamda söz konusu gemileri tutuklayabileceği ve haczedebileceği savunulabilecektir (BMDHS, Md. 28/2). Buna karşın kıyı devleti, dokunulmazlıkları gereği savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemileri için herhangi bir önlem alamayacaktır. Kıyı devletinin bu durumda yapabileceği tek şey, öncelikle bu gemileri uyarmak ve bu uyarı dikkate alınmadığında söz konusu gemilerin karasularını terk etmesini istemek olacaktır (BMDHS, Md. 30). Öte yandan BMDHS’de yer alan yeni bir hüküm ile savaş gemileri ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine uymaması sonucu ortaya çıkan zarardan söz konusu gemilerin bayrak devletinin sorumlu tutulacağı da kabul edilmektedir (BMDHS, Md. 31).

BMDHS’de benimsenen yeni bir kural ile kıyı devletinin, seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla seyir yolları ve trafik ayırım şemaları belirleyebileceği

kabul edilmiştir. Bununla birlikte kıyı devletinin, bu yetkisini kullanırken yetkili uluslararası örgütün tavsiyelerini, geleneksel olarak uluslararası ulaşımda kullanılan herhangi bir kanalın varlığını, belirli gemilerin ve kanalların kendine özgü özelliklerini ve son olarak trafiğin yoğunluğunu dikkate alması gerekmektedir (BMDHS, Md. 26). Dikkat edilirse transit geçiş rejimi kapsamında uygulamaya koyulabilen seyir yolları ve trafik ayırım şemalarının, yetkili uluslararası örgütün onayından geçirilmesi zorunlu tutulmaktayken zararsız geçiş kapsamında böyle bir zorunluluk bulunmamakta ve sadece söz konusu örgütün tavsiyelerinin dikkate alınması yeterli olmaktadır. Dolayısıyla burada uygulamaya koyulacak seyir yolları ve trafik ayırım şemaları hakkında son kararı kıyı devletinin kendisi verecektir.

BMDHS’de kıyı devletinin zararsız geçiş yapan gemiler üzerinde kullanabileceği yargılama yetkisi KBBS ile benzer bir şekilde düzenlenmektedir. Bu yüzden KBBS’nin zararsız geçiş yapan gemilerin yargılanması konusunda öngördüğü kurallar burada da geçerli olmaktadır. Ayrıca KBBS’de olduğu gibi zararsız geçiş kapsamında kıyı devleti zararsız geçişi engelleyemeyecek, geçişi engelleme anlamına gelecek gereklilikler öne süremeyecek ve gemiler arasında ayırım yapamayacaktır. Bunun yanında kıyı devleti, bilgisi dahilindeki seyir güvenliğine ilişkin tehlikeleri uygun bir şekilde duyurmak zorundadır (BMDHS, Md.24/1, 24/2).

1.3.3.3. Özel Bir Sözleşme ile Belirlenen Geçiş Rejimleri

BMDHS’de uluslararası ulaşımda yararlanılan boğazlarla ilgili olan hükümlerin, geçiş rejimi tamamen veya kısmen uzun süreden beri uygulanmakta olan bir uluslararası sözleşmeyle belirlenmiş olan boğazları etkilemeyeceği belirtilmektedir (BMDHS, Md. 35). Daha önce değinildiği üzere sözü edilen bu boğazlar da uluslararası hukukta uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir. Uluslararası hukukta bu türden boğazlarda uygulanan geçiş rejimi ise *ad hoc* geçiş rejimi veya *sui generis* geçiş rejimi olarak adlandırılmaktadır (Pazarcı, 2003).

BMDHS’de yer alan ifade hangi boğazların bu kapsama gireceği konusunda tartışmaya açık olsa da bu boğazlardan olduğu genel kabul gören boğazlar; Türk Boğazları, Danimarka Boğazı, Aaland Boğazı ve Macellan Boğazı’dır (Caminos,

2007). Bilindiği gibi Türk Boğazları'ndaki geçiş rejimi 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Danimarka, Macellan ve Aaland Boğazları'ndaki geçiş rejimleri ise sırasıyla 1857, 1881 ve 1921 tarihli çok taraflı sözleşmelerle düzenlenmiştir. Bu boğazların yanı sıra İngiltere ile Fransa'nın 1904 yılında yayınladıkları ortak bildiriye dayanılarak Cebelitarık Boğazı'nı ve 1979 yılında Mısır ile İsrail arasındaki Barış Anlaşması'na konu olan Tiran Boğazı'nı da bu boğazlar arasında gösterenler bulunmaktadır (Caminos, 2007). Ortak bir özellik olarak söz konusu boğazlarda uygulanan geçiş rejiminin, zararsız geçiş rejimine nazaran geçiş yapan gemilere daha fazla geçiş özgürlüğü tanıdığı iddia edilse de (Kızılsümer, 2005). Türk Boğazları'nda uygulanan geçiş rejiminde olduğu gibi geçiş yapacak gemilerin geçişini zararsız geçişten daha fazla kısıtlayan geçiş rejimleri de bulunmaktadır.

Bu boğazlarla ilgili bilinmesi gereken başka bir konu ise söz konusu boğazlardaki geçiş rejimini belirleyen uluslararası sözleşmelere taraf olmayan üçüncü devletlerin bu sözleşme ile belirlenen geçiş kurallarına uymalarının gerekmesidir. Çünkü uluslararası hukukta rızaları olmasa bile bir anlaşmaya taraf olmayan devletlerin bir işlem gerekmeksizin bu anlaşmayla bağlandıkları durumlar olabilmektedir. Objektif durum yarattığı kabul edilen bu anlaşmaların konularından bir tanesi de, uluslararası önemi haiz su alanlarının statüsüdür ki uluslararası boğazlar da bu su alanlarından bir tanesini oluşturmaktadır (Pazarcı, 2003).

Bu boğazlarda uygulanan geçiş rejimiyle ilgili karşılaşılabilecek en yaygın sorun ise geçiş rejimini belirleyen uluslararası sözleşmede geçiş kurallarıyla ilgili bir boşluk bulunması durumunda bu boşluğun nasıl doldurulması gerektiğidir. Bu konuda öğretide bir fikir birliği bulunmamakla beraber karşılaşılabilecek boşlukların her geçiş rejiminin kendi koşulları ve özellikleri çerçevesinde doldurulmasının daha doğru olacağı düşünülmektedir (Kızılsümer, 2005).

1.3.3.4. Türk Boğazları

Coğrafyada en klâsik tanımıyla boğaz, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolu olarak ifade edilir. Bu tanıma “iki kara parçasını birbirinden ayıran” su yolu tanımı da eklenebilir. Bunun yanında, bir ada ile anakara arasında kalan

suyolu da boğaz kavramına girer. Bu nedenlerle dünya üzerinde binlerce boğaz olduğu söylenebilir (Alexander, 1986).

Türk Boğazları bazı özellikleriyle diğer suyollarından ayrılmaktadır. Bu ayırıcı özelliklerin başında, Türk Boğazlarının kendine özgü coğrafik, hidrografik, meteorolojik ve jeolojik özellikler gelmektedir. Türk Boğazlarının, dünyadaki suyollarından bir diğer farkı ise, sahip olduğu bu coğrafik özelliklerin yarattığı risk ve trafik yoğunluğudur. Özellikle İstanbul Boğazı dünyanın en yoğun trafiğine sahip suyollarından birisidir (Baltalı, 1959).

Asya ve Avrupa'yı coğrafi bakımdan ayıran Türk Boğazları, esas olarak kültürel, askeri ve ticari ilişkiler bakımından iki kıtayı birleştirme özelliğine sahiptir. Türk boğazları bu alanlardak önemleri sebebiyle, bölgedeki güç dengelerinin zamanla değişim göstermesine karşılık, büyük güçlerin her zaman sahip olmayı arzuladığı suyollarından olmuştur (Başyurt, 1998).

19. ve 20. yüzyıllarda Türk Boğazları, birçok uyuşmazlığa ve uluslararası sözleşmelere konu olmuş ve bu aktivitelerde Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler önemli roller üstlenmişlerdir (Bilsel, 1948). Bu da Türk Boğazları'nın bu ülkelerin savunması ve ekonomileri açısından taşıdığı önemin açık bir göstergesidir.

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

Türk Boğazları'nın bu tür boğazlardan kabul edilmesinin en önemli sonucu BMDHS'de belirtildiği üzere başta transit geçiş ve zararsız geçiş kuralları olmak üzere uluslararası hukukta uluslararası boğazlar için öngörülen kuralların, Türk Boğazları'nda uygulanmakta olan geçiş rejimini etkilemeyecek olmasıdır. Bunun yanında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin objektif statü yaratan anlaşmalardan biri olması (Rozakis ve Staagos, 1987) sebebiyle bu Sözleşme'ye taraf olmayan üçüncü

devletler de taraf devletler gibi Sözleşme ile belirlenen geçiş kurallarına uymakla yükümlüdürler.

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

Bu nedenle Türk Boğazları terimi de geçiş rejimine ilişkin bir ifade olup Türk Boğazları'ndaki su alanlarının hukuki statüsünü değiştirmemektedir. Dolayısıyla Türk Boğazları içerisindeki su alanlarını oluşturan Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hukuki varlıkları devam etmektedir (Pazarcı, 2003). Bu bağlamda İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hukuki statüsüne bakıldığında; her iki kıyının aynı devlete ait olduğu uluslararası boğazlarda söz konusu boğazın genişliği, kıyı devletinin karasuları genişliğinin iki katını aşmadığı takdirde bu boğaz sularının kıyı devletinin karasuları olduğu kabul edilmektedir (Pazarcı, 2003). Bu nedenle uluslararası hukuka uygun olarak Türkiye'nin karasularının genişliği ilke olarak altı deniz mili olarak belirlendiği (Türk Karasuları Kanunu, 1982) ve Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın genişliği bir mil dolaylarında olduğu için (Wang, 1992) her iki boğazda yer alan suların Türkiye'nin karasuları olarak kabul edilmesi gerektiği söylenebilir. Bu durumda Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin öngördüğü geçiş kurallarına aykırı olmamak kaydıyla uluslararası deniz hukukunun karasuları için kıyı devletlerine verdiği egemenlik yetkilerini İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda kullanmaya devam edebilecektir.

Tamamen Türkiye toprakları içerisinde yer alan ve iki boğaz ile açık denizlere bağlanan Marmara Denizi'nin ise tarihsel olarak Türkiye'nin bir iç denizi olduğu kabul edilmektedir. Bu durum Türkiye tarafından Montrö Boğazlar

Konferansı'nda açıkça ifade edilmiş ve Türkiye'nin bu tezine karşın herhangi bir itiraz söz konusu olmamıştır (Aybay ve Oral, 1998). Dolayısıyla yine aynı şekilde Montrö Sözleşmesine aykırı düşmemek kaydıyla Türkiye, uluslararası deniz hukukunun Marmara Denizi için kendisine tanıdığı yetkileri kullanabilecektir.

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE BOĞAZLAR VE İLİŞKİLERDEKİ YERİ

2.1. Osmanlı Dönemi

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

2.1.1. Boğazlar Üzerinde Osmanlı-Rus Mücadelesi

Boğazlar'ın Osmanlı Devleti'nin münhasır egemenliği altına girmesiyle beraber genel ilke olarak yabancı devletlere ait savaş ve ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi yasaklandı. Kapalılık ilkesi olarak adlandırılan bu ilke savaş gemileri için mutlak olarak uygulanırken, 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması'na kadar ticaret gemileri için bazı küçük istisnalarla uygulandı. Örneğin Fransa ve Venedik, İstanbul Limanı'na varmak üzere Boğazlar'dan geçme iznini elde edebildiler. Fakat bu devletlere Karadeniz'e girme izni hiçbir zaman verilmedi (Rozakis, Stagos, 1987).

15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Büyük İvan liderliğinde Rus Prenslikleri arasında ulusal birlik oluşturulmaya başlandı. 16. yüzyılın başlarında ise merkezi yönetimin Prenslikleri kontrol edebilir hale geldiği güçlü bir Çarlık rejimi kurulmuş oluyordu. 16. yüzyılın ortalarından 18. yüzyılın başlarına kadar Çarlık Rusyası öncelikle doğuya doğru genişleme gösterip geniş bir coğrafyaya hakim oldu. 18. yüzyılda ise öncelikle I. Petro ve daha sonra Büyük Katerina zamanında Rus Çarlığı, batıya doğru genişleme gösterdi ve aynı zamanda Batılı tarzda bir devlet yönetimi benimsemeye başladı (Sander, 2005).

18. yüzyılda Rus Çarlığı, toprakları Kuzey Denizi'nden Pasifik'e ve Bering Boğazı'ndan Kafkaslar'a kadar uzanan büyük, güçlü ve modern bir Avrupa imparatorluğu haline geldi. Fakat Rus Çarlığı'nın Avrupa'nın diğer sömürgeci devletleri arasına katılmasının ve daha da güçlenmesinin önünde bir engel bulunuyordu. Bu engel, büyük ölçüde kara ülkesi olan Rus Çarlığı'nın deniz ticareti için açık denizlere açılan uygun bir çıkış yoluna sahip olmamasıydı. Buna imkan tanıyan Baltık Denizi, buzlanma yüzünden aylarca kapalı kalmakta ve ayrıca bu denize kıyıdaş başka Avrupalı ülkeler (İsveç ve Danimarka) bulunmaktaydı (Rozakis ve Stagos, 1987). Diğer bir çıkış yolu olan Karadeniz ve Boğazlar ise Osmanlı Devleti'nin kontrolünde bulunmaktaydı ve bu devletin giderek güç kaybetmesi Rus Çarlığı için bir fırsat oluşturmaktaydı.

Bu fırsatı değerlendirmeye çalışan Rus Çarlığı ile Osmanlı Devleti arasında 17. yüzyılın sonlarına doğru yoğun bir mücadele başladı. İki devlet arasında yaşanan dört büyük savaşın (1695-1696, 1711, 1735-1739, 1768-1774) ardından (Menning, 2004). Rus Çarlığı, 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması ile hedefine ulaşmayı başardı. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı'na ait ticaret gemilerinin Karadeniz'i ve Boğazlar'ı serbestçe kullanmasına izin vermek zorunda kaldı. Üstelik Osmanlı Devleti, Avrupalı güçlerin baskısıyla Rus Çarlığı'na tanıdığı bu hakkı daha sonra ikili anlaşmalarla başta Avusturya (1784), İngiltere (1799), Fransa (1802) ve Prusya (1806) olmak üzere diğer Avrupalı devletlere de tanıdı (Ünlü, 2002). Böylece Boğazlar'da uygulanan kapalılık ilkesi ticaret gemileri için son bulmuş oluyordu.

Napolyon 1798 yılında Mısır'ı işgal edince Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı'ndan yardım istedi. Yapılan İstanbul Anlaşması ile Fransızlar'ı işgal ettikleri

yerlerden çıkarmak üzere Rus donanmasının Boğazlar'dan geçmesine izin verildi. Ayrıca 1805 yılında imzalanan İttifak Anlaşması ile Rus donanmasına ikmal sağlamak için barış zamanında da Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi kabul edildi (Sander, 2005). Kapalılık ilkesinin savaş gemileri açısından son bulması da böylece gerçekleşmiş oldu.

Ardından Rus Çarlığı'nın Fransa ile Boğazlar'ın kendisine verilmesi konusunda görüşme yaptığını öğrenen Osmanlı Devleti, bu girişimi etkisiz kılmak için İngiltere ile 1809 yılında Kale-i Sultaniye Anlaşması'nı imzaladı. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, barış zamanında Boğazlar'ı hiçbir devletin savaş gemisine açmama yükümlülüğü altına girdi (Özersay, 1999). İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile böyle bir anlaşma yapmasının nedeni, Boğazlar'ı ele geçiren Rusya'nın Akdeniz'e inerek İngiltere'nin başta Hindistan olmak üzere sömürgeleriyle olan ticaretini engelleyebileceğini düşünmesiydi (Scupin ve Scupin, 1984).

Osmanlı Devleti ile Rus Çarlığı arasında yaşanan savaş sonucunda 1829 yılında iki devlet arasında imzalanan Edirne Anlaşması ile de Osmanlı Devleti, kendisiyle savaş halinde olmayan tüm devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin verdi (Kızılsümer, 2005). Böylece Osmanlı Devleti, iki taraflı bir anlaşma ile ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile ilgili genel bir yükümlülük altına girmiş oldu.

Son olarak, Rus Çarlığı'nın Mehmet Ali Paşa isyanının bastırılmasına yardımcı olması karşılığında imzalanan 1833 tarihli Hünkar İskelesi Anlaşması ile Osmanlı Devleti, Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine izin verirken Rus Çarlığı dışındaki yabancı devletlerin savaş gemilerinin geçişine izin vermemekle yükümlü hale geldi (Kort, 2008). Kuşkusuz bu durum Rusya için Boğazlar'a egemen olmak dışında Boğazlar'da uygulanabilecek en iyi geçiş rejimiydi. Çünkü Rus Çarlığı, ülkesine dışarıdan gelecek bir saldırıya karşı koruma sağlamış olurken kendi donanmasını Akdeniz'e serbest bir şekilde gönderebilecekti.

Özetle bu dönemde Rus Çarlığı'nın öncelikli amacı, Boğazlar'ı ele geçirmek ve geçiş rejimini bizzat kontrol etmektir. Eğer bu yapılamıyorsa en azından Karadeniz'e yabancı savaş gemilerinin girmesini engelleyen ve Rus savaş

gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçiş yapmasını sağlayan bir geçiş rejimi tesis edilmeliydi (Burçak, 1947).

2.1.2. Boğazlar'ın Çok Tarafli Sözleşmelere Konu Olması

19. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti, gelişmekte olan kapitalist dünya sistemi içerisinde yarı sömürgeleşmiş bir ülke haline gelmeye başladı. Bu bağlamdaki en önemli gelişme, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1838 tarihli Balta Limanı Anlaşması ile Osmanlı Devleti'nin gümrük vergilerini indirmeyi kabul etmek zorunda kalmasıydı. Böylece sanayileşen İngiltere, hammadde ihtiyacını karşılamak ve üretim fazlası sanayi ürünlerini satabilmek için büyük bir pazara sahip oluyordu (Badem, 1970). Bunun sonucunda İngiltere, bu dönemde kendisi için bu denli öneme sahip Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunmasını istemekteydi.

İngiltere'nin 19. yüzyılda böyle bir politika izlemesinin bir başka nedeni ise güç dengesini koruma çabasıydı. 18. yüzyılda İngiltere, Fransa'ya karşılık olarak Rus Çarlığı'nın güç kazanmasını istiyor ve Osmanlı Devleti'nden toprak kazanmasına göz yumuyordu. Fakat 18. yüzyılın sonlarına doğru Rus Çarlığı'nın giderek gücünü arttırması, İngiltere için bu devletin bir tehdit olarak görülmesine neden oldu. Bunun sonucunda İngiltere, güç dengesi politikası gereği Rus yanlısı politikasından vazgeçerek Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumaya yönelik bir dış politika anlayışını kabul etti (Sander, 2005). Ayrıca daha önce de değinildiği üzere Rus Çarlığı'nın Hünkâr İskelesi Anlaşması ile Boğazlar'dan geçişle ilgili önemli ayrıcalıklar elde ederek Akdeniz'e serbestçe geçebilmeye başlaması, Hindistan ile bağlantısı nedeniyle İngiltere'yi kaygılandırmaktaydı.

Dolayısıyla İngiltere, Rus Çarlığı'nın Osmanlı Devleti ve Boğazlar üzerinde daha fazla güç kazanmasını ve Rus savaş gemilerinin Akdeniz'e inmesini engellemeye çalışan bir politika izlemeye başladı. Bunun gerçekleşmesi için Osmanlı Devleti ile Mısırlı Mehmet Ali Paşa arasında 1839 yılında yaşanan ikinci savaş İngiltere için bir fırsat yarattı (Sander, 2005). Savaş sonunda toplanan Londra Konferansı'nda Osmanlı Devleti, Rusya, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya arasında 1841 tarihinde Londra Boğazlar Sözleşmesi imzalandı. Bu sözleşme ile

Boğazlar'ın barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı ilkesi kabul edildi (Ünlü, 2002). Böylece Boğazlar'dan geçiş rejimi ilk defa çok taraflı bir uluslararası sözleşmeyle düzenlenmiş oluyordu.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti ve Boğazlar'a yönelik bu şekildeki politikasına karşın Rus Çarlığı, iyice gücünü yitiren Osmanlı Devleti'nin her an parçalanabileceğini düşünüyor ve parçalanma sonrasında ülke topraklarının nasıl paylaşılması gerektiği hakkında bir anlaşma yapılması gerektiğine inanıyordu. Bu bağlamda Rus Çarlığı, 1833 tarihindeki Hünkar İskelesi Anlaşması'ndan hemen sonra Doğu Sorunu olarak adlandırılan bu sorunu öncelikle Avusturya ile görüştü. Bu görüşmeden bir sonuç alamayan Rus Çarlığı, daha sonra İngiltere ile görüşmeye başladı. Ona göre Avrupa'nın en büyük deniz gücü olan İngiltere ile en büyük kara gücü olan Rus Çarlığı, Avrupa'nın hasta adamına ne yapılacağı hakkında karar verebilirlerdi (Badem, 1970). Fakat değinildiği üzere İngiltere, bu dönemde Rusya'nın düşündüğünün tam tersine bir politika izlemekteydi.

Avusturya ve İngiltere'den beklediği desteği göremeyen Rus Çarlığı, 19. yüzyılın ortalarından itibaren Boğazlar da dahil olmak üzere Osmanlı topraklarını ele geçirmek için çabalarını arttırdı. Bu doğrultuda 1854 yılında Rusların Sinop'taki Osmanlı donanmasını yakması üzerine Osmanlı Devleti ile Rus Çarlığı arasında Kırım Savaşı olarak adlandırılan yeni bir savaş başladı. İngiltere ve Fransa'nın da Osmanlı Devleti yanında katıldığı bu savaşta Rus Çarlığı kaybetti (Sander, 2005). Kırım Savaşı sonunda imzalanan 1856 tarihli Paris Anlaşması, Boğazlar'ın barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık olmasını ve savaş gemilerine kapalı olmasını öngördü. Bu Anlaşma ile ayrıca Rus Çarlığı ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de donanma bulundurması yasaklandı (Özersay, 1999). Kırım Savaşı, Rusya'nın güvenliği ve savunması için Boğazlar'ın ne kadar kritik bir konumda olduğunu bir kez daha gösterdi. Çünkü İngiliz ve Fransız savaş gemileri, Boğazlar yoluyla Karadeniz'e geçerek Rus Çarlığı'na saldırmıştı. Dolayısıyla bu savaştan sonra Rus Çarlığı için Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması daha da önem kazandı.

1871 tarihli Londra Sözleşmesi ile Paris Anlaşması'nda kabul edilen geçiş rejimi teyit edildi. Ayrıca Alman-Fransız savaşının yarattığı kargaşa içerisinde Rus

Çarlığı, bu Sözleşme ile Karadeniz'in askersizleştirilmesi ve silahsızlandırılması ile ilgili hükümlerin kaldırılmasını da başardı (Burçak, 1947). Böylece Rus Çarlığı ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de tekrar donanma bulundurmasının yolu açılmış oldu. Sözleşme ile ayrıca Osmanlı Devleti'nin barış zamanında dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerine Boğazlar'dan geçme izni verebileceği de kabul edildi (Watson, 1965).

Rus Çarlığı'nın Balkanlar'da ilerlemesi sonucu çıkan savaş neticesinde Rus Çarlığı ile Osmanlı Devleti arasında ilk olarak Ayastefanos ve daha sonra İngiltere ve Avusturya'nın baskısıyla 1878 tarihinde Berlin Anlaşması imzalandı (Sander, 2005). Bu anlaşmada 1871 tarihli Londra Sözleşmesi'nin Boğazlar ile ilgili hükümlerinin korunacağı kararlaştırıldı. Böylece ticaret gemilerine geçiş özgürlüğü ve barış zamanında savaş gemilerine kapalılık ilkeleri, Birinci Dünya Savaşı'na kadar boğazlarda uygulanan geçiş rejiminin temelini oluşturdu (Rozakis ve Stagos, 1987).

Berlin Anlaşması sonrasında da Boğazlar ve Karadeniz konusu Türk-Rus ilişkilerinin temel meselesi olmayı sürdürdü. Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalı olması her he kadar Rusya'nın güvenliği ve savunması için fayda sağlamaktaysa da Rus Çarlığı, kendi donanmasını Karadeniz dışına çıkaramıyordu. Nitekim 1904-1905 yıllarındaki Rus-Japon Savaşı'nda Rus Çarlığı, Karadeniz'deki donanmasını Boğazlar'dan geçirerek savaş bölgesine gönderememişti. Öte yandan başta tahıl olmak üzere Rus tarım ürünlerinin Avrupa'ya pazarlanmasında Boğazlar, Rus Çarlığı için kritik bir işlev görmeye devam etmekteydi. Bu yüzden Rus Çarlığı, İstanbul ve Boğazlar'ı tamamen ele geçirmeyi planlıyor ve bunun için uygun zamanı kolluyordu (Kurat, 1992). Rus Çarlığı için uygun zaman, yaklaşmakta olduğunu düşündüğü büyük savaştı. Rus Çarlığı, yaklaşan savaş öncesinde Osmanlı Devleti ile karşı saflarda yer alacaklarını planlıyor ve bu durumun Boğazlar üzerinde Rus kontrolünün sağlanması için bir fırsat olacağını düşünüyordu (Kurat, 1992)

Berlin Konferansı sonrasında, İngiltere'nin Osmanlı Devleti ve Boğazlar'a yönelik politikası değişti. Kıbrıs ve Mısır'ı ele geçiren İngiltere, artık Rus donanmasının Akdeniz'e geçmesinden eskisi kadar çekinmiyor ve kendisinin Karadeniz'e girememesinin daha büyük bir kayıp olduğunu düşünerek kendi savaş

gemilerinin serbestçe Karadeniz'e girebileceği bir geçiş rejiminin Boğazlar'da uygulanmasını savunmaya başlıyordu (Akgün, 1994). Bu doğrultuda 1900'lü yılların hemen başında İngiltere, Rus Çarlığı'nın Boğazlar'dan geçerek Akdeniz'e girmesinin artık öncelikli tehditler arasında görmediği kararını aldı (Sander, 2005). Bu kararın ardından İngiltere ile Rus Çarlığı 1907 yılında Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçme konusunun Osmanlı Devleti ile müzakere edilmesine ilişkin bir anlaşmaya vardılar. İngiltere'nin Rus Çarlığı ile böyle bir anlaşmaya varmasının sebebi Almanya'ya karşı Rusların işbirliğini kazanmaktı. Fakat Balkan Savaşları nedeniyle bu anlaşma uygulamaya koyulamadı (Ünlü, 2002).

Aşağıda Osmanlı döneminde boğazlara ilişkin yapılan çok taraflı antlaşmalar detaylı biçimde incelenmiştir.

2.1.2.1. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi

Mısır Valisi ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan Kütahya Antlaşması'ndan, ne Osmanlı Padişahı ne de valisi memnun kalmıştı. 1839 yılında Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa ile Osmanlı Devleti arasında çıkan Nizip Savaşı'nda Osmanlı Ordusu yenilmiş ve donanması da Kaptan-ı Deryası olan Ahmet Fevzi Paşa tarafından Mısır'a götürülerek Mehmet Ali Paşa'ya teslim edilmişti. Böylece Osmanlı Devleti, ordusunun dağılmasından sonra şimdi de donanmasız kalmış oluyordu (Karal, 1996).

Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü bu tehlikeli durum, Avrupa Devletlerinin dikkatini yeniden Boğazlar üzerine yoğunlaştırdı. Zira Rusya'nın, Hünkar iskelesi Antlaşması'na dayanarak Osmanlı Devleti'ni korumak bahanesiyle, yeniden Boğazlara yerleşme yolunun açılması demektir. Rusya'nın, Boğazlara yerleşmesini önlemek için Avusturya Başbakanı Mettemic'in girişimleriyle Avrupa Devletleri, Mısır Meselesi'ni Osmanlı Devleti'nin lehine çözümleme yollarını aramaya başladılar (Sevim ve Yücel, 1991).

Avusturya, Fransa, İngiltere, Rusya ve Prusya 27 Temmuz 1839 tarihinde

Osmanlı Devleti'ne ortak bir nota vererek, Mısır Meselesi'ne müdahale için hazırlandıklarını ve bu yüzden Mehmet Ali Paşa'ya ödün verilmemesini istediler (Tukin, 1999).

İngiltere, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı Devleti arasında 15 Temmuz 1840 tarihinde, I'inci Londra Sözleşmesi imzalandı (Erim, 1953). Bu sözleşmeye göre Mısır Valiliği, babadan oğula geçecekti. Bununla birlikte Güney Suriye ve Akka Valiliği de ömür boyu Mehmet Ali Paşa'ya veriliyordu. Antlaşmanın, Boğazlarla ilgili maddesine göre ise; Boğazların bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi yeniden teyit edildi. Bu konferansa Fransa katılmadı. Amacı ise; Prusya ve Rusya'yı kendi safına çekerek Boğazlar sorununu bir İngiliz-Rus çatışması haline getirerek bundan çıkar elde etmek istiyordu. Bu sırada Rusya tarafından İngiltere'ye sunulan Osmanlı Devleti'ni paylaşma istekleri, İngiltere tarafından kabul görmedi (Tuncer, 2000).

Mısır sorununa 1840 Londra Antlaşması'yla son veren dört büyük devlet, Boğazlar sorununu da Londra'da bir konferansla çözmek istiyorlardı. Daha önce konferansa katılmamış olan Fransa'da bu konferansa çağrıldı (Tuncer, 2000). 1833 tarihli Hünkâr İskelesi Antlaşması sekiz yıllık bir süre için yapılmıştı. Bu antlaşmanın yemden imzalanmasını önlemek isteyen Avrupa devletleri Boğazlar rejimini, Osmanlı-Rus ikili antlaşmalarından kurtararak, bu rejimi uluslararası bir statüye bağlamak istiyorlardı. Özellikle İngiltere ve Fransa, Hünkâr İskelesi Antlaşması'yla, Boğazlarda söz hakkı ve üstünlük kazanmış olan Rusya'nın, bu duruma son vermek konusunda hem fikirdiler (İnan, 1986). Zira Rusya'nın, Boğazlardan Akdeniz'e geçmesi hem İngiltere'nin hem de Fransa'nın hayati çıkarlarının zarar görmesi demektir. Denizle yakın ilgisi bulunmamakla birlikte Avusturya'da, ticareti için önemli olan Tuna Nehri'nin Karadeniz'e dökülmesi nedeniyle Boğazlar Ve Balkanlarla ilgileniyordu. Bu yüzden Avusturya'da, Rusya'ya karşı Fransa ve İngiltere'nin yanında yer almaktaydı (Büyüktuğrul, 1984).

13 Temmuz 1841 tarihinde İngiltere, Fransa Avusturya, Prusya, Rusya ve

Osmanlı Devleti arasında Akdeniz ve Karadeniz Boğazları hakkında Londra Antlaşması imzalandı (Erim, 1953). Bu antlaşmanın önemli bir özelliği, konusu ve amacı; Boğazların hukuksal rejimini düzenleyen, ilk çok taraflı antlaşma olmasıdır. Antlaşmanın bir özelliği de diğer devletlerin katılımına açık olmasıdır (Erkin, 1968).

Dört maddeden meydana gelen Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle Osmanlı Devleti, barış zamanında Boğazları bütün devletlerin savaş gemilerine kapatacağı. Savaş zamanında ise eskiden olduğu gibi dost devletlerinin hizmetinde bulunan hafif savaş gemilerine özel fermanlarla, Boğazlardan geçiş hakkı verilebilecekti. Böylece Rusya'nın, Hünkâr iskelesi Antlaşması'yla elde ettiği ayrıcalıklar ortadan kalkmış oldu. Boğazların bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi Boğazları, Rus savaş gemilerine kapattırdı (Okçu, 1953).

Bu antlaşma, Osmanlı Devleti'nin, Boğazlar üzerindeki egemenliğini bağladı. Bundan sonra Osmanlı Devleti, Boğazlar üzerinde keyfi hareketlerde bulunamayacaktı. Öte taraftan Boğazları koruma gücünden yoksun olan Osmanlı Devleti'nin başkentini de güvence altına alıyordu. Özellikle, Rusya'dan gelebilecek tehlikelere karşı, Osmanlı Devleti'ni koruduğu gibi Rus savaş gemilerinin Akdeniz'e inmesini de engelliyordu (İrtem, 2004). Antlaşma, Osmanlı Devleti ile birlikte İngiltere ve Fransa'nın çıkarlarına uygun olmakla birlikte Rusya için pek iç açıcı değildi. Her ne kadar Akdeniz'den gelebilecek saldırılara karşı Rusya'yı güvence altına almışsa da, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında çıkabilecek bir savaşta Avrupa Devletleri, Osmanlı Devleti'ne yardım amacıyla Karadeniz'e çıkabilirlerdi. Böylece Rusya donanmasıyla barışta ve savaşta Karadeniz'e kapatılmış oldu. Artık bundan böyle ikili antlaşmalarla da donanmasını Akdeniz'e geçilemeyecekti. İngiltere ve Fransa ise; Rusya'yı Karadeniz'e kapatmakla Yakındoğu'daki çıkarlarını tehdit eden büyük bir tehlikeyi belli bir sınırdan tutmayı başarmışlardı. Böylece Akdeniz'in hâkimiyeti, eskiden olduğu gibi yine Fransa ve İngiltere'nin olmuştu. İngiltere, ayrıca 1809 Kaley-i Sultaniye Antlaşması'yla tek başına üstlendiği kapalılığı sağlama teminatını bu antlaşmayla çok taraflı bir teminat haline dönüştürdü (Toluner, 1989).

Boğazlarda, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle kurulan bu yeni statü, Avrupa Büyük Devletleri ile Osmanlı Devleti'nin çıkarlarının belli bir noktada uyuşmasıyla oluşmuştu. Bu antlaşma ile Türk Boğazları, dünya kuvvetler dengesinin mihenk taşı durumunu gelmiştir. Bundan dolayı da bu devletlerden birini veya birkaçının bu statüyü değiştirmeye kalkışması diğer devletlerle yol uyuşmasına ya da çatışmasına yol açacak bir nitelik taşımaktaydı. Statünün bu niteliği de bundan sonra Boğazları, devletlerarası ilişkilerde başta gelen sorunların ve pazarlıkların en belirgin konusu haline getirecekti (Tukin, 1999).

Rusya'yı, 1841'den 1918'e kadar hep bu antlaşmanın getirdiği statüyü ihlal etme anlayışı içine soktu. Fakat büyük devletlerde hiçbir zaman Rusya'ya bu fırsatı vermeye yanaşmadılar.

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle kabul edilen Türk Boğazları'nın barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalı olma ilkesi, Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etti.

2.1.2.2. 1856 Paris Antlaşması

1841'de kurulan Boğazlar Statüsü, bu tarihten itibaren Avrupa Devletler Hukuku'nun bir prensibi haline gelmişti. Rusya, ilk anlardan itibaren bu statüyü kendi lehine değiştirmek yani Boğazların kendi savaş gemilerine açma diğer yabancı gemilere kapalı olması için fırsat kollamaya başladı. Rusya'nın bu isteğine karşılık İngiltere, Fransa ve diğer devletler statünün korunmasını esas alan bir siyaset izlemeye başladılar. Rusya, 1853 tarihinde Kutsal Yerler Sorununu bahane ederek Osmanlı Devleti'ne savaş açtı. 1853 yılının ekiminde Rus Orduları, iki koldan Balkanlar ve Kafkaslardan Osmanlı topraklarına girdiler. Bu arada Rus Donanması da Sinop'ta demirli bulunan Osmanlı Donanmasına ani bir baskın yaparak yakması üzerine İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'nin yanında savaşa katıldılar (Andıç ve Andıç, 2002). İngiltere ve Fransa'nın güçlü Donanmalarına ve güçlü ordularına karşı bir üstünlük gösteremeyen Rusya, barış istemek zorunda kaldı. Rusya'nın barış isteği

üzerine Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa Piyemento, Avusturya, Prusya ve Rusya'nın katılımıyla 30 Mart 1856 yılında Paris'te yapılan görüşmeler sonunda Paris Antlaşması imzalandı (Erim, 1953). 34 maddeden meydana gelen Paris Antlaşması'nın 10'uncu maddesiyle daha önce 1841 Londra Antlaşması'yla kabul edilen Boğazların, bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, barış hali sürdüğü müddetçe kapalı tutulacağı hükmü bir kez daha teyit edilmekteydi. Paris Antlaşması'nın daha önceki statüde meydana getirdiği en önemli değişiklik, antlaşmanın 11'inci maddesi ile hükme bağlanan "Karadeniz'in tarafsız hale getirilmesi"dir. Bu maddeyle Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Karadeniz'in tarafsızlaştırılmış olması nedeniyle Karadeniz kıyılarında tersane bulundurmaları ve yeni tersane açmaları yasaklandı. Karadeniz'de Osmanlı Devleti ile Rusya'nın kıyı güvenliğini sağlayacak hafif ve sınırlı sayıda güvenlik gemisi dışında savaş gemisi bulundurmaması kabul edildi (Baltalı, 1973).

Paris Antlaşması'yla, Boğazların kapalılığı kabul edilip, Rusya Karadeniz'e hapsedildi. Karadeniz'de, ne Osmanlı Devleti ne de Rusya donanma bulundurabilecekti. Karadeniz, tarafsız bir deniz olarak bütün devletlerin ticaret gemilerine açık hale getirildi (İnan, 1986). Rusya'nın, Karadeniz'deki tersaneleri yıkılıp yerine yenisinin yapılmasının yasaklanmasıyla Rusya, Boğazlara ve Akdeniz'e inme emellerine bir süre için ara verdi. Bu da Boğazlar ve Akdeniz'de Rusya'yı görmek istemeyen İngiltere ve Fransa'nın içine yaradı. Zira Rusya tonajı ve sayısı sınırlandırılmış mevcut filosu ile Boğazları elde etmek ve Boğazlar yoluyla Akdeniz'e inip burada üstünlük kurmak bir yana, bir savaş durumunda bile Karadeniz kıyıların koruyamayacak bir duruma düştü (Andıç ve Andıç, 2002). Öte yandan Karadeniz'de donanım bulundurulmaması Osmanlı Devleti'ni de etkiledi. Fakat Osmanlı Devleti, Marmara Denizi'ndeki tersanelerinde inşa edeceği gemilerle Karadeniz'e çıkabilirdi. Bu durum Karadeniz güç dengesini, Osmanlı Devleti'nin lehine çevirmesinden çok rahatsız olan Rusya'yı, Paris Antlaşmasını değiştirmek için fırsat kollamaya sevk etmiş oldu (Baltalı, 1973).

2.1.2.3. 1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle kurulmuş olan dengenin, 1856 Paris Antlaşması ile bozulması üzerine Rusya, kendi aleyhine bozulan bu dengeyi tekrar sağlayabilmek için fırsat aramaya başlamış ve bu fırsat ilk olarak 1870 Alman-Fransız Savaşı'ndan Fransa'nın yenik çıkmasıyla doğmuştur (Tukin, 1999). Dengenin yeniden sağlanması konusunda Rusya, İstanbul'daki elçisi Ignatief aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne başvurarak 1856 Paris Antlaşması'nın, Karadeniz'in tarafsızlığıyla ilgili hükmünün, iki devlet arasında anlaşma yolu ile kaldırılmasını istemiştir. Ancak Rusya'nın bu isteği, Osmanlı Devleti tarafından reddedilince Rusya, Alman - Fransız Savaşı'nın en kritik zamanında 31 Ekim 1871 tarihinde "Gorçakof Sirküleri" olarak da bilinen bir nota ile Paris Antlaşması'na taraf devletlerin, Berlin, Londra, İstanbul, Paris, Viyana ve Floransa'daki temsilcilerine birer nota göndermiş ve bu nota ile Paris Antlaşması'nın tarafsızlıkla ilgili hükmünü artık tanımadığını bildirmiştir. Ayrıca Rusya, bu şekilde davranmakla "Doğu Sorunu"nu canlandırmak gibi bir niyetinin olmadığını bildirerek taraf devletlere bu konuda güvence vermiştir (Tukin, 1999).

Rusya'nın, bu şekilde davranması Avrupa Devletleri tarafından tepki ile karşılandıysa da daha sonra Rusya'nın bu konudaki görüşleri kabul edilmiştir. Bu konuda Alman Devlet adamı Bismarck'ın önerisi ile Londra'da 17 Ocak 1871 tarihinde bir konferans toplandı. Konferansa Osmanlı Devleti, Almanya, Avusturya, İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya temsilcileri katıldı. 13 Mart 1871 tarihinde sona eren konferans'ta 9 maddeden oluşan Londra Boğazlar Sözleşmesi imzalandı (Erim, 1953). Yeni antlaşmayla; 1856 Paris Antlaşması'nın, Karadeniz'in tarafsızlığı ve silahsızlığı ile ilgili maddeleri yürürlükten kaldırıldı. Londra Boğazlar Sözleşmesinin 1'inci maddesiyle, gerek Osmanlı Devleti, gerek Rusya, Karadeniz'de savaş gemisi bulundurma ve tersane açabilme hakkını yeniden elde etti. Antlaşmanın 2'inci maddesiyle de Boğazların barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı prensibi tekrar edildi. Bununla beraber Osmanlı Devletine gerekli gördüğü hallerde Boğazları, barış zamanında dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi tanındı.

Boğazların, bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı antlaşmanın 3'üncü maddesinde bir kez daha teyit edilmiş oldu (Baltalı, 1959).

1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi, Osmanlı Devleti'nin aleyhine oldu. Her ne kadar padişaha Boğazları, dost devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi verilmişse de Boğazlar Bölgesi ve Karadeniz kıyıları yeniden Rus tehlikesine açılmış oldu. Böylece Rusya, 1856 Paris Antlaşması'yla kaybettiği üstünlüğünü yeniden elde etti. Padişahın izni ile Boğazlar yabancı devletlerin gemilerine açılrsa da Rusya için önemli olan Karadeniz'de istediği kadar savaş gemisi inşa edebilmektir. Bu antlaşmayla Rusya, Karadeniz'de tersane ve savaş gemisi yapımına yeniden hız verdi. İstanbul ve Boğazlara sahip olma konusunda yeniden iştahı kabaran Rusya, Panslavizm cereyanından daha aktif faydalanmaya hız verdi (Tukin, 1999).

2.1.2.4. 1878 Berlin Antlaşması

Bosna-Hersek'te 1875 yılının Ağustosunda başlayan isyan hareketi, bütün Balkanlara yayılmakta gecikmedi. Bunu, Bulgarların isyanı ve ertesi yılda Karadağ ve Sırp'ların ayaklanması takip etti. Balkanları etkisi altına Panslavizm hareketinden rahatsız olan başta İngiltere olmak üzere Avrupa Devletleri, konuyu görüşmek üzere İstanbul'da bir konferansın yapılmasını istediler. İngiltere, Avusturya, Fransa, Prusya, Rusya ve Osmanlı Devleti temsilcileri 12 Aralık 1876 tarihinde İstanbul'da toplandı (Eyicil, 2005). Yapılan Tersane Konferansı sonunda Avrupa Devletleri, Osmanlı Devleti'nden Sırbistan ve Karadağ'ın topraklarının genişletilmesini; Bosna-Hersek ve Bulgaristan'a özerklik verilmesini istediler. Bu istekleri Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmeyince konferans, 20 Ocak 1877'de sonuçsuz olarak dağıldı (Kocabaş, 2003). Bunun üzerine harekete geçen Rusya, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Böylece tarihe 93 harbi olarak geçen 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı başladı. Rusya'nın, bu savaşı başlatmasının gerçek amacı "Karadeniz'de kayıtsız, şartsız hâkimiyet kurmak, bu denizi bir Rus iç denizi haline getirmek sonra da Rus nüfuz ve himayesi altında zayıf ve iradesiz bir Osmanlı Devleti'ni şimdilik yaşatmak ve böylece ortaya çıkabilecek bir Avrupa ihtilafında dilediği şekilde İstanbul ve Boğazları ele geçirmeye zemin hazırlamaktır (Tukin, 1999)."

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, Balkanlarda ve Kafkaslarda olmak üzere iki cephede gelişti. Ruslar, iki cephede birden Türk kuvvetlerini yenerek ilerlemeye başladılar. Rus kuvvetleri, Balkanlardaki Türk mevzilerini yarararak İstanbul önlerine kadar geldiler (Eyicil, 2005). Osmanlı Devleti'nin barış istemesi üzerine iki devlet arasında 3 Mart 1878'de Ayastefanos Antlaşması imzalandı. Bu antlaşma ile Boğazlar konusunda, 1841 Londra Boğazlar Antlaşması'nın hükümleri yeniden teyit edildi. Ayastefanos Antlaşması'nın 24'üncü maddesinde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın savaşta ve barışta Rus limanlarına gelip-giden ticaret gemilerine açık olması kabul edildi. Ayrıca Osmanlı Devleti, Azak Denizi ve Karadeniz limanlarını abluka etmeyeceğinin garantisini verdi. Antlaşmanın diğer maddeleriyle; Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarındaki varlığı hemen hemen sona erdiriliyordu. Romanya, Sırbistan ve Karadağ *bağımsızlığına* kavuşuyordu. Tuna Nehri'nden Ege Denizi'ne, Karadeniz'den Sırbistan sınırına kadar uzanan ve Osmanlı Devleti'ne muhtariyet idaresi ile bağlı "Büyük Bulgaristan Prensliği" kuruluyordu. Doğuda Batum, Kars, Ardahan ve Doğubeyazıt Ruslara bırakılıyordu (Eyicil, 2005).

Osmanlı Devleti, Rusya'nın Boğazların ortak korunması ve idaresi isteğine karşı çıkabilmişti. Fakat her şeye karşın antlaşma koşulları çok ağırdı: 29 maddelik antlaşmanın Rusya'ya sağladığı üstünlük, Avrupa Devletlerinde memnuniyetsizliğe sebep olmuştu. Rusya'nın, Şark Meselesini bu şekilde tek başına halletmeye kalkmasını önlemek için; özellikle İngiltere ve Avusturya ciddi hazırlıklar yapmaya başlamışlardı (Armaoğlu, 2000).

Ayastefanos Antlaşması, hiçbir zaman uygulanma şansı bulamadı. Balkanlarda Panslavizm'in dengesiz genişlemesi karşısında Avrupa'nın siyasi konjonktürü değişikliğe uğrayabilirdi. Özellikle Rusya'nın, bu antlaşmayla kurmayı düşündüğü Ege ve Karadeniz'e çıkabilen büyüle Bulgaristan projesi, Rusya'yı Akdeniz'e çıkarabilirdi. Bu da hem İngiltere'nin hem de Fransa'nın çıkarlarına aykırıydı. Öte taraftan Balkanlarla ilgilenen Avusturya-Macaristan İmparatorluğu da endişe emareleri gösteriyordu. Rus iştiha ve ihtirasım frenleme ortak çabası, Avrupa Devletlerini bir koalisyon oluşturmaya itiyordu. Kendisine karşı kurulan koalisyon karşısında fazla direnemeyen Rusya, Ayastefanos Antlaşması'nın hükümlerini

gözden geçirecek bir konferansın toplanması prensibini kabul etmek zorunda kaldı. Konferansın Alman Başbakanı Bismarc'ın teklifi üzerine, Berlin'de toplanması kararlaştırıldı (Armaoğlu, 2000).

13 Haziran 1878 tarihinde Berlin'de İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya-Macaristan, Rusya ve Osmanlı Devleti'nin temsilcilerinin katıldığı bir konferans yapıldı. Konferans sonunda 13 Temmuz 1878'de konferansa katılan devletlerarasında Berlin Antlaşması imzalandı (Erim, 1953). Bu antlaşma; Rusya'yı yalnız askeri başarılarından ve diplomatik kazançlarından malınım etmesinin yanında, bu devleti, Boğazlar konusunda herhangi bir değişiklik yapmaktan da vazgeçmeye zorladı. Oysaki Rusya, bir yıl önce Osmanlı Devleti'ne karşı girişmiş olduğu savaşın sonrasında, lehinde ortaya çıkacak gelişmelerden de faydalanarak Boğazlar üzerinde kendi çıkarlarına uygun değişiklikler yapma sevdasına kapılmamış değildi (Tukin, 1999).

Altmış dört maddeden oluşan Berlin Antlaşması, Boğazların hukuki durumunda herhangi bir değişiklik meydana getirmedi. Antlaşmanın 63'üncü maddesinde 1871 Londra Boğazlar Antlaşması'na atıfta bulunarak, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle belirlenmiş olan Boğazların barış zamanında yabancı savaş gemilerine kapalı olması ilkesi tekrarlanmış oldu (İnan, 1986).

Boğazların bu hukuki durumu, uygulamada zamanla ortaya çıkan farklı uygulamalara rağmen Osmanlı Devleti'nin 1'inci Dünya Savaşı'na girmesine kadar (29 Ekim 1914) aynen muhafaza edildi (Tukin, 1999).

2.1.2.5. Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Boğazlar

Berlin Antlaşması'nda hiçbir değişikliğe uğramadan sadece bundan öncesi antlaşmaların teyidi suretiyle bahis mevzusu olan Boğazlar sorunu, birkaç yıl sonra yeniden ortaya çıktı. 1884'de Rusya'nın, Karadeniz'deki savaş gemilerini Boğazlardan Akdeniz'e geçirmek istemesi; Boğazlar konusunu yeniden gündeme

getirdi. Boğazlardan geçen Rus Donanmasının silahsız gemilerden oluşmuş olması bile İngiltere'yi çok rahatsız etti. Hatta Rusya'nın, 1885'de de donanmasının bir kısmını Doğu Asya'ya sevk etmesi İngiltere ve Rusya'yı karşı karşıya getirdi. İngiltere, Osmanlı Devleti'nden izin alıp, Kırım Savaşı'nda olduğu gibi İngiliz Donanmasını, Karadeniz'e geçirip Rusya'ya saldırmak istiyordu. Gerginliğin artması üzerine Bismarc, Avusturya ve Fransa ile hareket ederek çıkacak bir İngiliz-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını korumasını istedi (Tukin, 1999). Bu girişim İngiltere ile Rusya arasında çıkacak bir savaşı engellemede etkili oldu fakat İngiltere'nin Boğazlar konusundaki hassasiyetini ortadan kaldıramadı. Boğazların, Rusların eline geçmesini istemeyen İngiltere yanında, Rus nüfuzunun Balkanlara yayılmasını istemeyen Avusturya'da, Rusya'ya karşı aynı tutum içerisinde bulunuyordu.

Öte taraftan Uzakdoğu'ya yayılma girişiminde bulunan Rusya, 1904-1905'teki, Rus-Japon Savaşı'm kaybedince ve Almanya'nın da güçlenerek Baltık Bölgesi'ni kendi nüfuz alanı haline getirmesiyle, Rusya'nın açık denizlere çıkmak bakımından tek ümidi, en zayıf devlet tarafından tutulan Türk Boğazları kalıyordu. Rusya'nın bu hassasiyetlerini bilen İngiltere, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin her defasında Rusya tarafından ihlal edilmesine karşı çıkmış ve sonuçta Rusya yaptığı her girişimde başarılı olamamış ve donanmasını Boğazlardan geçirememiştir (Uçarol, 1995).

Rusya, 1907 yılında Almanya'nın, Avusturya Macaristan'la ittifak yapmasına karşılık İngiltere ile bir ittifak antlaşması imzaladı (Armaoğlu, 2000). Böylece Rusya, Boğazlar konusunda en büyük ve daimi rakibiyle müttefik haline gelmiş oldu. Bunun ardından Avusturya-Macaristan, Osmanlı Devleti'nin kendi iç sorunlarıyla ilgilenmesinden faydalanarak 1908 yılında Bosna-Hersek'i topraklarına kattı. Buna karşılık Avusturya-Macaristan, Boğazların Rus savaş gemilerine açılmasını prensip olarak kabul ederek, Rusya ile bir antlaşma imzaladı (İrtem, 2004). Bundan bir yıl sonra 1909'da Rusya, İtalya ile bir antlaşma yaparak İtalya'nın, Trablusgarp'ı işgaline karşı çıkmayacağını, buna karşılık İtalya'nın da Rusya'nın Boğazlar

üzerindeki tarihi emellerini tanınmasını istemiştir (Tukin, 1999).

Boğazlar Sorunu, Fas buhranı ve Trablusgarp Savaşı sırasında yeniden gündeme geldi. İtalya, Bingazi ve Trablusgarp'ı işgale karar verince 28 ve 29 Eylül 1911 tarihinde iki nota ile işgal sırasında kendisine karşı konulmamasını Osmanlı Devleti'ne bildirdi ve 30 Eylül'de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Trablusgarp'ı ilhak eden İtalya, Avrupa Devletlerinin özellikle Almanya'nın baskısını kullanarak Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak istedi. Avrupa Devletleri, çeşitli girişimlerde bulundularsa da, İtalya'nın askeri başarısızlığını gören Osmanlı Devleti barış yapmaya yanaşmadı. Buna karşılık Osmanlı Devleti'ni, barışa zorlamak isteyen İtalya 18 Nisan 1912'de Çanakkale Boğazı'na saldırdı. Bunun üzerine harekete geçen Osmanlı Devleti, Boğazın girişini mayınlayarak Çanakkale Boğazı'm ticaret gemileri dahil bütün gemilere kapattığını duyurdu (Okçu, 1953). Rusya, Osmanlı Devleti'nin bu tutumu üzerine İngiltere ve Fransa'dan Boğazların açılması için girişimde bulunmalarını istedi. Hâlbuki savaş durumu olduğu için Osmanlı Devleti, Boğazları açıp kapamaya tek yetkiliydi. Buna rağmen Avrupa Devletleri, Boğazların açılması konusunda baskı yapmaya başladılar. Ancak Osmanlı Devleti, İtalyan Donanmasının, 17-18 Temmuz 1912 gecesi Çanakkale Boğazı'na başarısız saldırısı sonrası terk etmesine kadar Boğazları kapalı tuttu. İtalyan Donanmasının Boğazı terk etmesinden sonra ticaret gemilerinin gündüz geçişine izin verildi (Yılmaz, 2000). 18 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti ile İtalya arasında Uşi Antlaşması'nın imzalanmasıyla, Boğazlar ticaret gemilerine tamamen açıldı. Bundan böyle de İtalyan Donanması da Doğu Akdeniz'de bir kuvvet olarak belirmeye başladı (Karal, 1996).

Balkan Savaşları sırasında, Boğazlar sorunu yeniden gündeme geldi. Osmanlı Devleti, Almanya ile yaptığı bir anlaşma gereği, Alman Generali Liman von Sanders'i İstanbul Boğazı'ndaki birliklerin komutanlığına getirince, bu defa da İngiltere, Rusya ve Fransa ile Almanya arasında geniş boyutlu bir Boğazlar sorunu ortaya çıktı (Bayur, 1999). Rusya, Boğazlarda Almanya'nın nüfuz ve kullanımında güçlü bir Osmanlı Devleti istemediğinden olayı ilk protesto eden devlet oldu.

İngiltere ve Fransa'da Rusya'ya katılınca, bu baskılar sonucu Won Sanders görevinden alınarak 1'inci Ordu Müfettişliğine atandı. Donanmanın ıslağı için bir İngiliz, Jandarmanın düzenlenmesi içinde bir Fransız Generalin hizmete alınması ortaya çıkan krizi yatıştırdıysa da siyasi havayı yumuşatamadı (Karal, 1996). Rusya; Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ Devletleri arasında Balkan Birliği'nin kurulmasını sağlamış ve bu devletlerin Osmanlı Devleti'ne saldırılmasıyla 1912 tarihinde Balkan Savaşları'nın çıkmasında önemli bir rol oynamıştı. Bu sırada Rusya, Boğazlara yerleşmek için kara ve denizde savaş hazırlıklarını artırmaya çalışıyordu. Zira Osmanlı Devleti'nin Balkan Uluslarının karşısında yenilmesinden büyük haz alan Rusya, bulacağı en küçük bir otorite boşluğunda soluğu İstanbul'da alacaktı. Fakat Rusya'nın bütün bu çabalarına ve Osmanlı Devleti'nin, Balkan Devletleri karşısında bir varlık göstermemesine rağmen ve bu tarihlerde müttefiki olduğu halde İngiltere'yi karşısına almaya cesaret edemediğinden herhangi bir girişimde bulunmayı başaramadı. Fakat 1914 yılının 28 Haziranında patlak veren 1'inci Dünya Savaşı'na, Rusya'nın İngiltere ile ortak bir cephede müttefik olarak katılması, Boğazlar konusundaki Rus emellerine, ilk defa kağıt üzerinde de olsa bir gerçekleşme olanağı tanıyordu (Uçarol, 1995).

2.1.2.6. Birinci Dünya Savaşı Sırasında Boğazlar

Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) öncesinde ilk olarak Almanya-Avusturya arasında 1879 tarihinde ikili ittifak daha sonra Almanya-Avusturya ve İtalya arasında 1884'de üçlü ittifak meydana getirildi. Bu gruba karşılık olarak da İngiltere 1902 tarihinde Japonya'yla, 1904 tarihinde Fransa ile 1907'de de Rusya ile ikili antlaşmalar imzaladı. Ayrıca Fransa'da kendisine karşı dış göstermiş olan Alman tehlikesine karşı 1894 tarihinde Rusya ile bir ortak savunma antlaşması yapmıştı. Böylece Almanya, Avusturya ve İtalya'dan oluşan bloğa karşı, İngiltere, Fransa ve Rusya'dan oluşan bir blok meydana getirildi (Sander, 2005). Bu arada İtalya, Almanya ve Avusturya ile ittifak yapmasına rağmen, 1902 tarihinde gizlice Fransa ile de anlaştı. Amacı Avusturya-Macaristan'ın elinde bulunan İtalyan topraklarını kurtarmak ve Akdeniz çevresinde sömürgeler elde edebilmektir.

28 Haziran 1914 tarihinde Avusturya -Macaristan Veliahdı Fransız Ferdinand, Saray Bosna'yı ziyaret ederken, bir Sırp milliyetçisi tarafından öldürülünce Almanya'nın desteğiyle Avusturya, 28 Temmuz 1914 tarihinde Belgrad'ı bombalamaya başlayarak Sırbistan'a savaş ilan etti. Avusturya'nın savaş ilanı, Fransa ve Rusya'nın seferberlik ilan etmesine neden oldu. Rus seferberliğini savaş sebebi kabul eden Almanya, 1 Ağustos'ta Rusya'ya, 3 Ağustos'ta da Fransa'ya savaş açtı. Bu arada Almanya, ordularının geçişine izin vermeyen Belçika'yı işgal etmeye başladı. Bunun üzerine 4 Ağustos'ta İngiltere, Almanya'ya, 6 Ağustosta da Avusturya, Rusya'ya savaş ilan etti. Fransa'nın 11 Ağustos'ta, İngiltere'nin 12 Ağustos'ta, Avusturya'ya savaş ilan etmesiyle, Avusturya-Sırbistan Savaşı kısa bir sürede bütün Avrupa Devletlerinin katıldığı genel bir savaşa dönüştü (Uçarol, 1995).

Osmanlı Devleti'ni savaşa götüren yolun ilk safhası, Almanya ile gizli yapılan bir ittifak antlaşması ile gerçekleşti. 2 Ağustos 1914'te yapılan ittifak Antlaşması'nın 2'nci maddesi, Avusturya ile Rusya arasında bir savaş ortaya çıkarsa ve Almanya'da savaşa girmek zorunda kalırsa, Osmanlı Devleti'nin, Almanya'nın yanında savaşa katılmasını öngörmekteydi. Oysa ortaya çıkabilecek denilen savaş zaten Almanya ile Rusya arasında bir gün önce gerçekleşmiş bulunmaktaydı (Armaoğlu, 2000). Antlaşmanın 3'üncü maddesi ise böyle bir gelişme halinde Osmanlı kuvvetlerini, Alman askeri heyetinin emir ve komutası altına sokmaktaydı. Ayrıca antlaşmanın 5'inci maddesi de antlaşmanın, 31 Aralık 1918 tarihine kadar yürürlükte kalacağını göstermekteydi (Sander, 2005).

İttifak Antlaşması'ndan hemen sonra Ege Denizi'nde seyir halinde bulunan Alınan Akdeniz filosu komutanı Wilhelm Souchon idaresindeki Goeben ve Breslau adlı iki Alman savaş gemisi, İngilizlerin takibinden kaçarak 10 Ağustos günü Çanakkale Boğazı'ndan Türk karasularına girdiler. Bu gemilerin peşinden gelen İngiliz gemilerinin Çanakkale Boğazı'na girmesine, Osmanlı Devleti tarafından izin verilmeyince İngiliz Donanması da Çanakkale Boğazı'nı abluka altına aldı (Bayur, 1974).

Alman savaş gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan geçişi, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırıydı. Tarafsızlık ilkesine göre bu gemilerin 24 saat içerisinde Türk sularından çıkarılması veya bütün silahlardan arındırılması, gerekiyordu. Oysa Osmanlı Devleti, Alman savaş gemilerinin Boğazdan geçmesine izin vererek 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı hareket ettiği gibi İngiliz gemilerinde Boğaza girmesine izin vermeyerek tarafsızlığına gölge dşrmekteydi.

Osmanlı Devleti, İngiltere ve Rusya'nın gemiler konusundaki baskılarına karşılık gemileri satın almayı çıkar yol olarak gördü ve Alman gemilerini 80 milyon marka satın aldığını itilaf Devletleri'ne bildirdi.

Alman gemilerinin adını Yavuz ve Midilli olarak değiştiren Osmanlı Devleti, gemilerdeki Alman subaylarının da Osmanlı Ordusunun eğitiminde kullanılacağını ifade etti. Osmanlı Devleti'nin bu tutumu, İtilaf Devletleri tarafından protesto edildi. İngiltere daha da ileri giderek hiçbir Osmanlı gemisinin Çanakkale Boğazından çıkmamasını, çıkarsa üzerine ateş edeceği tehdidinde bulundu. Bunun zerine Osmanlı Devleti, İngiliz gemilerinin Çanakkale Boğazı girişini terk etmesine ve Osmanlı Devleti'nin gemilerinin serbest dolaşabilmesi için uygun ortamın oluşmasına kadar Boğazların kapatıldığı ilan etti (Karal, 1996).

27 Ekim 1914 tarihinde Yavuz ve Midilli gemilerinin de yer aldığı 11 parçadan oluşan, Osmanlı Donanması, Alman Amirali Souchon komutasında Karadeniz'de tatbikata başladı (Karal, 1996).

29 Ekim günü tatbikat yapan Osmanlı Donanması, kendisine karşı düşmanca hareketlerde bulunan Rus Donanmasından birkaç Rus gemisini batırdı. 30 Ekim tarihinde Odesa, Sivastopol ve Novorossiysk limanları Amiral Souchon tarafından bombalanması üzerine de diplomatik ilişkilerini kesen Rusya, 2 Kasım 1914 tarihinde Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Ardından 5 Kasımda İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'ne -savaş ilan edince, Osmanlı Devleti de 11 Kasımda şu üç devlete

savaş ilan ederek başlamış olan 1'inci Dünya Savaşı'na girmiş oldu.

Osmanlı Devleti, Kasım 1914 tarihinde 1'inci Dünya Savaşı'na katıldıktan sonra Rusya; Boğazlar, İstanbul ve Osmanlı Devleti üzerindeki emellerini gerçekleştirme planları yaparken, bu konuda müttefikleri İngiltere ve Fransa nezdinde zemin yoklamalarını da artırdı. Fakat 1914 yılı içinde bir anlaşmaya varılamadı (Kurat, 1943). Yalnız İngiltere, İstanbul ve Boğazlar sorununun, Rusya'nın yararına çözümleneceğini bildirmekle beraber, bu çözümün son şeklini Almanya'nın yenilgisine bırakmak istiyordu. Ancak askeri durumun fenalaşması Fransa ve İngiltere'yi Rus isteklerini kabule zorladı. Uzun görüşmeler ve diplomatik yazışmalardan sonra Rusya, İngiltere ve Fransa arasında Osmanlı Devleti'nin parçalanması üzerinde gizli bir antlaşmaya varıldı. Yapılan gizli antlaşmaya göre; İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın, Enez-Midyeye hattı ile İstanbul arasındaki sahanın, Anadolu tarafından İzmit Körfezi'ne kadar olan yerin, Gökçeada (İmroz) ve Bozcaada (Tenedos) adaları Rusya'ya bırakıldı. Buna karşılık, İngiltere ve Fransa'nın Anadolu'da ve başka sahalardaki istekleri tamamen yerine getirilmesi şartı kondu. Rusya'nın, Boğazlar üzerindeki istekleri hiç olmazsa kağıt üzerinde de olsa müttefikleri tarafından kabul edilmiş oldu.

Rusya'nın, bu diplomatik girişiminden hemen sonra İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'yi ele geçirme tasarıları ortaya çıktı. 13 Ocak 1915 Londra'da toplanan harp cephesi, Churchill'in baskısıyla Çanakkale Boğazı'nın savaş filosu ile geçilmesine karar verdi (Atak, 1947). Parlamantonun, bu karan almasının birçok nedeni bulunmaktaydı. Çanakkale geçilip, İstanbul işgal edilecek, Osmanlı Devleti can noktasından vurulup yıkılması sağlanacak, böylece savaş dışı bırakılacaktı. Türklerin savaştan çekilmesiyle, Almanya ve Avusturya-Macaristan güneyden kuşatılarak, Alman bloğu, Orta Avrupa'da sıkıştırılıp yenilgiye uğratılacaktı (Yarar ve Delialioğlu 1999).

Rus savaş sanayisi fazla gelişmemiş olduğundan Rusya, kendi ordusunun harcadığı cephaneyi karşılayacak bir durumda değildi ve Rus Ordusu'nun bu açığı

acilen giderilmesi gerekiyordu. Aksi halde Rusya'nın oldukça önemli olan insan gücü üstünlüğü, yarar sağlamayacaktı. Boğazların aşılmasıyla, Güney Rusya'da birikmiş olan petrol ve yiyecek stokları da Akdeniz'e aktarılacaktı. Ayrıca Karadeniz limanlarında bulunan 120 adet ticaret gemisi de kurtarılıp bu gemilerden yararlanılacaktı (Aydemir, 1987).

Çanakkale Boğazı'nın geçilip, İstanbul'un ele geçirilmesi ile Osmanlı Devleti savaş dışı bırakılacaktı. Bu da İtalya ve Balkan Devletleri'nin tereddüdünü sona erdirip, İtilaf Devletleri yanında yer almalarını kolaylaştıracaktı. Ayrıca İngiltere ve Fransa'nın Çanakkale Boğazı'na saldırmasının diğer önemli bir nedeni de Boğazlara göz diken Rusya'dan önce bölgeyi ele geçirip buraya asker yerleştirmektir. Zira Rusya, Boğazları ve İstanbul'u ele geçirirse amacına ulaşacağından Almanya ile anlaşarak savaştan çekilebilirdi. Bu durumda İngiltere ve Fransa açısından oldukça önemli olan Boğazlar Bölgesi, Rusya gibi güçlü bir devletin eline geçeceği gibi, Rusya'nın savaştan çekilmesi durumunda, Almanya ile baş etmekte oldukça zorlaşacaktı (Erkal, 1993). Yukarıda belirtilen nedenler ve beklentiler doğrultusunda 19 Şubat 1915 tarihinde İngiliz-Fransız birleşik donanması Çanakkale Boğazı'na saldırdı. Burada "Çanakkale Destanı"nı yazan Mehmetçik kanı ve canı pahasına yaptığı kahramanca mücadeleyle tarihe "Çanakkale Geçilemez" ibaresini yazdırdı (Emanet, 2003).

Boğazlardan geçmeyi başaramayan İtilaf Devletleri 25 Nisan 1915'te karaya asker çıkarmaya başladı. Karadan yaptıkları saldırılar da, Mustafa Kemal'in askeri dehası liderliğinde kahraman Türk askerleri tarafından durdurulunca, İtilaf Devletleri 1915 yılının sonunda bölgeden tamamen çekildiler (Aydemir, 1987).

Çanakkale harekâtının başarısızlığı, İtilaf - Devletlerinin Rusya'yla olan bağlarını kopardığı gibi çok kısa bir zaman içinde de Bolşeviklerin iktidarı devirmelerine de sebep oldu. Rusya'daki bu iktidar değişikliği, yeni hükümetin İttifak Devletleri'yle "Brest-Litovsk" Antlaşması'nı imzalayarak savaştan

çekilmesini sağladı. 7 Kasım 1917’de Bolşevikler iktidarı alır almaz merkezi devletlerle mütareke imzaladılar. İstanbul ve Boğazlar üzerindeki eski Rus taleplerinden vazgeçtiklerini ilan ettiler (Kılıç, 1998). Yeni Rusya’nın Boğazlar üzerindeki evvelden mevcut taleplerinden vazgeçmesi, Komünist Rusya ile Türkiye arasında yeni bir devrin başlamasına sebep oldu.

1917 ilkbaharından itibaren Rusya’daki ihtilal, Rusya’yı savaş altına çekerken, Rusya’dan meydana gelen boşluğu ABD’nin savaşa, girmesi doldurdu. ABD’nin 2 Nisan 1917’de savaşa girmesinden sonra 8 Ocak 1918 tarihinde Cumhurbaşkanı Wilson Kongreye gönderdiği tarihi mesajında barış şartlarını ulus temeline dayanan 14 nokta halinde ifade etti (Sander, 2005).

Wilson’un, 14 maddelik barış önerisinin 2’inci maddesi “...karasuları dışında kalan denizler barışta ve savaşta her millete tam açık olmalı, ancak kısmen veya tamamen kapalı denizler, uluslararası anlaşmalara ve uygulamalara tabi olmalıdır.” şeklindeydi. Karadeniz ve Marmara Denizi, böyle kapalı denizler olduklarından ve bu denizlerin kapılarında Türk Boğazları bulunduğu için Wilson tarafından Boğazların uluslararası bir yönetime tabi tutulması isteniyordu. Yine Wilson prensiplerinin 12’inci maddesinde “...Çanakkale Boğazı devamlı olarak bütün milletlerin gemilerine açık olacak ve milletler arası garanti altına konulacaktır” ifadesi yer alıyordu (Yılmaz, 1998). Böylece Çanakkale ve İstanbul Boğazları’nın açılması, yapılacak bir barışın düzene konulması için resmen bir program olarak ileri sürülmüş oluyordu. İngiltere, Boğazlar üzerinde ABD mandasının kurulmasını Başkan Wilson’a teklif etmişti. Fakat ABD manda idaresini kabul etmeyince İngiltere, Fransa birlikte hareket ederek Boğazları, “Milletler Cemiyeti”nin idaresi altına vermeyi kararlaştırdılar (Bayur, 1975).

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi’yle konulan ve Türk egemenliğini esas alan Boğazlardan geçiş statüsü; devletlerarası anlaşma, rekabet, pazarlık ve çatışmalara rağmen 1918 yılına kadar değişmeden gelmişti. İstanbul’un fethinden

itibaren Türk Boğazlar Bölgesinde ısrarla uygulanan “kapalılık ilkesi”nden “açıklık ilkesi”ne geçiş ise, Osmanlı Devleti’nin, 1’inci Dünya Savaşı’ndan yenik ayrılmasıyla başlamış oldu.

2.3. Cumhuriyet Dönemi

Boğazlar sorununun temelinde Türkiye’nin geçit yolları üzerindeki konumu yatmaktadır. Kara ve deniz geçit yollarındaki konumuyla Türkiye, Boğazlar Sorunu ve diğer sorunlar açısından fazlasıyla etkilenmiştir ve hala etkilenmektedir. Bilindiği üzere Türk dış politikasına Osmanlı İmparatorluğu’ndan miras kalan başlıca öğelerden biri de coğrafi konumdur. Tarihsel bir izleme yapıldığında, ekonomi ve egemenlikle ilgili ülke siyasetlerinin sürekli değişmesinin, doğu ile batıyı, kuzey ile güneyi birleştiren Türk Boğazları’nın rejimini de etkilediği açıkça görülmektedir. Şöyle ki geçen her yeni gün dünya üzerindeki tüm boğazların durumu irdelenirken ülkemize ait boğazlar da gerek uluslararası çerçevede gerekse ülke içerisinde tartışılmaktadır.

Cumhuriyetin kurulmasından bu yana gelişen uluslararası hukuk sistemiyle birlikte Boğazlar da, çeşitli biçimlerde Türk dış politikasını etkilemiştir. Boğazlar sorununun geçmişten günümüze incelendiğinde tarihsel bir yaklaşımla Türk Boğazları’na ait Cumhuriyet dönemindeki antlaşmaların, dünya üzerindeki kritik gelişmelerin ve Türkiye’nin iç hukukundaki düzenlemelerin güncel bir kaynak olması amacıyla değerlendirilmesi yapılacaktır.

2.3.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

Bolşevik devrimin yaşandığı 1917 yılı sonrasında ve 1920’li yılların başında Sovyet Rusya, Boğazlar’ın tüm devletlerin savaş gemilerine kapalı olmasını istemekteydi. Sovyetler’in bu isteğinin nedeni, yeni kurulan ve iç savaşla uğraşan Sovyet Rusya’nın Karadeniz’deki donanmasının zayıf durumda olmasıydı. Sovyetler, bu zayıf durumuyla Boğazlar yoluyla bir saldırıya uğrayabileceğinden çekinmekteydi (Gürün, 1983). TBMM Hükümeti de bu dönemde emperyalist güçlerin işgaline karşı mücadele etmekteydi ve uluslararası alandan yardım ve tanınmaya ihtiyaç duymaktaydı. Bu koşullar altında TBMM Hükümeti ile Sovyet Rusya arasında ortak

düşmanlar ve ihtiyaçlar üzerinden bir dostluk başladı.

TBMM Hükümeti ile Sovyet Rusya'nın siyasi ilişkileri, iki yeni yönetim arasında Nisan ve Haziran 1920'de gerçekleşen karşılıklı yazışmayla başladı. Bu yazışmada Sovyet Rusya, Boğazlar'da uygulanacak geçiş rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin katılacağı bir konferansta belirlenmesi gerektiğini belirtiyordu. Buna karşılık olarak TBMM Hükümeti de 8 Mayıs 1920'de Moskova'ya gidecek heyet için hazırladığı talimatnamede Sovyetler'in bu isteğini kabul ediyor ve gerekirse Çanakkale Boğazı'nın birlikte savunulabileceğini ifade ediyordu (Tellal, 2003). Daha sonra iki yönetim arasında Moskova'da yapılan görüşmeler neticesinde Moskova Anlaşması 1921 yılında imzalandı. Bu anlaşma ile Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili düzenlemelerin Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin katılacağı bir konferansta ele alınması kararlaştırıldı (Özersoy, 1999). Fakat milli mücadele sonrasında böyle bir konferans yapılmayarak Boğazlar konusu, Lozan Konferansı'nda görüşüldü.

Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması sonucu toplanan Lozan Konferansı'nda barış koşullarının yanı sıra Boğazlar'ın statüsü ve geçiş rejimi de görüşüldü. Bu görüşmelerde genel olarak İngiltere ile Sovyet Rusya karşı karşıya geldi. İngiltere, Boğazlar'da temel olarak Sevr Anlaşması hükümlerinin uygulanmasını istedi. 19. yüzyılda Rus Çarlığı'nın Akdeniz'e inmesini engellemek için Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalı olmasını savunan İngiltere'nin Boğazlar'da tam geçiş özgürlüğünü savunmaya başlamasının nedeni, Karadeniz'de güçlü bir donanması olmayan Sovyet Rusya'dan artık çekinmemesi ve olası bir savaşta kendi donanmasını Karadeniz'e gönderebilmek istemesiydi (Tamkin, 2009).

Buna karşın Sovyet Rusya, Boğazlar'da Sevr Anlaşması'nın öngördüğü tam geçiş özgürlüğünün uygulanamayacağını savundu. Yeni bir devlet olarak görece olarak güçsüz durumda bulunan Sovyet Rusya, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçmesinin, kendisine karşı bir saldırı yapılmasına olanak tanıyacağını düşünüyordu. Türkiye ise, konferans sırasında genellikle uzlaştırıcı bir tavır takındı (Rozakis ve Stagos, 1987). Bunun yanında Türkiye, bazen de Sovyet Rusya ile birlikte savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin yasaklanması gerektiğini savundu, Boğazlar'ın silahsızlandırılmasına ve uluslararası bir komisyonun geçiş rejimini yönetmesine karşı çıktı (Akgün, 1994).

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

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre ticaret gemileri, barış zamanında bayrak ve yük ayrımı yapılmaksızın gece veya gündüz serbestçe geöebilecekti. Bu serbestliğin tek istisnası sağlık koşullarından kaynaklanmaktaydı. Savaş zamanında ise ticaret gemileri Türkiye savaşan değilse barıştaki gibi serbestçe geöiş yapabilirlerdi. Türkiye savaşan ise tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve sivil uçakları düşmana yardım etmemek koşuluyla geöiş yapabilirlerdi. Savaş gemileri ise, barış zamanında gece veya gündüz hiçbir işleme gerek kalmaksızın geöiş hakkına sahipti. Savaş zamanında ise savaş gemileri Türkiye tarafsızsa barıştaki gibi geöişlerini yapabileceklerdi. Türkiye savaşan devletlerden biri ise tarafsız devletlerin savaş gemileri ticaret gemilerinde olduğu gibi düşmana yardım etmemek koşuluyla geöiş yapabilirlerdi (Özersay, 1999).

Bunların yanı sıra Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen geöiş rejimi, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler lehine bir takım kurallar da içermekteydi. Bu kuralların başında da Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin Boğazlar'dan geöirebileceği savaş gemilerinin sayı ve tonaj olarak sınırlanması gelmekteydi. Örneğin barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere ait deniz kuvvetinin

toplam tonajı, bu sırada Karadeniz'in en güçlü donanmasının toplam tonajını geçemeyecek ayrıca her biri 10.000 tonu geçmeyen en fazla üç gemi Karadeniz'e gönderilebilecekti. (Kızılsümer, 2005).

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

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye, Boğazlar üzerindeki iki önemli egemenlik hakkından feragat etmek zorunda kaldı. Birincisi, Boğazlar'da geçiş rejimini yönetmek ve kontrol etmek üzere Türkiye, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ile Sovyet Rusya'nın temsilcilerinden oluşan uluslararası bir Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasına karar verildi. İkinci olarak ise İmralı Adası dışındaki Marmara'daki tüm adalar ile Boğazlar'ın kıyıları ve Ege Denizi'ndeki Boğazönü adaları olarak adlandırılan Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan adalarının silahtan ve askerden arındırılması kararlaştırıldı (Akgün, 1994). Ayrıca İstanbul ve çevresinde Türkiye'nin bulundurabileceği asker sayısının 12.000'i geçemeyeceği öngörüldü (Özersay, 1999).

2.3.2. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni Değiştirme Çabaları

Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar'ın yönetimini uluslararası bir komisyona bırakmasının ve Boğazlar Bölgesi'ni silahtan ve askerden arındırılmasına razı olmasının bir nedeni olarak Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı'nın ardından idealist fikirlerle oluşturulan Milletler Cemiyeti'nin (MC) 1920'li yıllarda uluslararası barışı ve güvenliği sağlayacağına olan inancı gösterilmektedir. Fakat asıl neden, Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış olan Türkiye'nin dönemin büyük devletlerine karşı koyacak çok fazla gücü olmaması ve bunun sonucunda Lozan'daki müzakerelerde kapitülasyonların kaldırılması gibi büyük başarılarla karşılık olarak Boğazlar konusunda ödün verilmek zorunda kalınmasıydı.

1930'lu yıllara gelindiğinde MC'nin uluslararası barış ve güvenliğin sağlanmasında yetersiz kaldığını gösteren gelişmeler yaşandı. Bunlardan en önemlisi, 1931 yılında Japonya'nın Mançurya'yı ve 1935 yılında İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi karşısında MC'nin önemli bir yaptırım uygulayamamasıydı. Üstelik saldırgan bir dış politika izleyeceği belli olan Hitler, 1933 yılında Almanya'da iktidara gelmişti. Bunun sonucunda her devlet kendi güvenliğini sağlamaya yönelik bireysel tedbirler almaya yöneldi (Sander, 2005). Türkiye de kendi güvenliğini sağlamlaştıracak adımlar atmaya çalıştı.

Bu bağlamda Türkiye, Boğazlar'a yeniden asker ve silah yerleştirebilmek için birçok girişimde bulundu. İlk olarak, 1933 yılındaki Londra Silahsızlanma Konferansı'nda Boğazlar'ın askerden ve silahtan arındırılmasına ilişkin hükümlerinin değiştirilmesini talep etti. 1935 yılında bu talebini MC Konseyi, Balkan Antantı Konseyi ve MC Genel Kurulu'nda yeniden gündeme getirdi. Bu girişimlerinden bir sonuç alamayan Türkiye, İtalya'nın Habeşistan'a saldırması dolayısıyla toplanan MC'de bu kez bu isteğine olumlu yaklaşılmasını başardı. Bunun üzerine Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere 10 Nisan 1936 tarihinde *rebussic stantibus* (Pazarıcı, 2003). ilkesine dayanan bir nota göndererek yeni bir rejimin belirlenmesi amacıyla uluslararası bir konferans toplanmasını istedi (Özersay, 1999).

Türkiye'nin 11 Nisan 1936 tarihinde gönderdiği notada Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik yapılması talebini şu gerekçelerle açıkladı (Vank, 1998)

- Avrupa'da silahlanma yarışının başlamasıyla siyasi ortamın 1923 senesine göre değişim göstermesi, öncelikli olarak Akdeniz'de güvensiz bir ortamın oluşması ve Boğazlar'ın dolayısıyla Türkiye'nin tehdit altında olması,
- 1933 yılında Habeşistan'a saldıran İtalya karşısında Milletler Cemiyeti'nin aciz tutumu ve Japonya'nın Milletler Cemiyeti'nden ayrılmasıyla Lozan Antlaşmasının Boğazlar'ın güvenliğine dair güvencenin ortadan kalkması,
- Lozan Antlaşması'nın sadece savaş ve barış durumlarında uygulamada olacağını belirtilirken, yakın gelecekte bir savaş tehdidinden

bahsedilmemesi ve bu durumda Türkiye'nin savunmasız kalması ve meşru müdafaa hakkını kullanamayacak olması.

Türkiye, gönderdiği notada *rebus sic stantibus* ilkesinin işletilmesi gerektiği savını bazı gerekçelere dayandırdı. Bu gerekçelerde özetle; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemde MC'nin güçlü ve etkili görüldüğü, uluslararası alanda barışçıl bir havanın hâkim olduğu ve silahsızlanmaya yönelik ciddi adımların atılmasının umulduğu fakat bu olumlu havanın, 1930'lu yıllarda kökten değişikliğe uğradığı ifade ediliyordu (Güçlü, 2001). Türkiye'nin bu notası, taraf devletlerin çoğunluğu tarafından olumlu karşılandı. Kendisinin Boğazlar'a ve Karadeniz'e girişini tehlikeye sokabileceği için Türkiye'nin önceki girişimlerine olumsuz bakan İngiltere, yaklaşmakta olan savaş öncesi Türkiye'nin oluşabilecek Alman-Sovyet kampına katılmasından çekindiği için bu notaya olumlu yaklaştı (Akgün, 1994).

SSCB ise zaten kendi güvenliği ve savunmasını tehdit ettiğini düşündüğü Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden memnun değildi ve bu Sözleşme'yi bu yüzden onaylamamıştı. Dolayısıyla Türkiye'nin bu isteğine olumlu yaklaştı. Fransa da SSCB ile imzaladığı yeni ittifak anlaşması nedeniyle Sovyetler'in de istediği bu değişikliğe karşı çıkmadı. Balkan Antantı dolayısıyla Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya da Türkiye'ye destek oldular. Bulgaristan ise Neuilly Barış Anlaşması'nın kendi lehine değiştirilebilmesinin yolunu açar umuduyla bu değişikliğe sıcak yaklaştı. Saldırgan devletlerden Japonya ise, Uzak Doğu'da topraklarını genişletmenin yollarını arıyordu ve bu yüzden Avrupa işleri ile fazla ilgilenmiyordu (Sander, 2005). Geriye tek karşı çıkabilecek ülke olarak Akdeniz'de yayılmacı bir politika izleyen İtalya kalıyordu. Nitekim İtalya, Habeşistan'a saldırması nedeniyle MC'nin kendisine karşı uyguladığı zorlama önlemlerine Türkiye'nin de katılması yüzünden Türkiye'nin bu notasını olumlu karşılamadı (Özersay, 1999).

2.4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

İtalya dışında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf ülkelerin katılımıyla Montrö Boğazlar Konferansı, 22 Haziran 1936 tarihinde toplandı. Toplantı, Türkiye'nin hazırlandığı taslak metnin katılımcılara açıklanmasıyla başladı. Türkiye'nin taslak metninde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen Boğazlar'ın

silahsızlandırılması, geçişlerin bir uluslararası komisyon tarafından yönetilmesi ve uluslararası garantörlük uygulamasına son veriliyordu. Bunun yanında savaş gemilerinin geçişi yeniden düzenleniyor, denizaltıların ve askeri hava araçlarının geçişi tamamen yasaklanıyor ve savaş tehdidi durumu kavramı ortaya atılıyordu (Rozakis ve Stagos, 1987).

Sözleşme ile Boğazlardan geçiş ve ulaşım serbestliği; savaş gemileri, uçaklar ve ticaret gemileri için ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Öte yandan Türkiye'nin tarafsız pozisyonda olduğu, savaş zamanında bulunduğu ve kendini savaş tehdidi altında hissettiği durumlar ele alınarak ayırım yapılmıştır (Doğru, 2013).

Sözleşmenin temel hedefi, uluslararası alana konu olan deniz ticaretinin fayda ve gerekliliklerini Türkiye'nin egemenlik hakları ile bağdaştırmaktır. Montrö Sözleşmesi ile boğazlar üzerinden yeni bir geçiş rejimi onaylanmış, kabul edilen geçiş rejiminin denetimi Türkiye'ye bırakılmıştır. Bu sözleşmede savaş gemilerinin boğazları kullanması hakkında Türkiye'nin çıkarları gözetilmiş, aynı zamanda Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler ayrımı yapılarak, kıyısı olan devletler daha ayrıcalıklı duruma gelmiştir (Tosun, 1994).

SSCB, Türkiye'nin Boğazlar'ın yeniden silahlandırılması, denizaltıların ve askeri hava araçlarının geçişinin yasaklanması ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin geçişinin kısıtlanması önerilerine tam destek verirken Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerinin geçişinin kısıtlanmasına karşı çıktı. İngiltere ise, Türkiye'nin Boğazlar'ı yeniden silahlandırmasına ve uluslararası garantörlüğün kaldırılmasına çok fazla muhalefet etmezken savaş gemilerinin geçişinin kısıtlanmasına ve geçiş rejimini yöneten uluslararası komisyonun kaldırılmasına olumsuz yaklaştı (Rozakis ve Stagos, 1987). Yaklaşan savaş öncesi Türkiye'nin asıl amacı, güvenliği ve savunması için Boğazlar'daki geçiş rejiminin yönetimini devralmak ve Boğazlar'a asker ve silah yerleştirmektir. Dolayısıyla verdiği taslak metin sonrasında Türkiye, bu konuların kabul edilmesini sağlamak için Sovyet Rusya ve İngiltere'nin istekleri arasında orta bir yerde buluşulmasını sağlamaya çalıştı (Akten vd., 2011)

Yapılan müzakereler neticesinde resmi adı *Boğazlar Rejimi Hakkında*

Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename (Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename.) olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi; Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Japonya, Romanya, Türkiye, SSCB ve Yugoslavya tarafından imzalandı. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ilk imzacıları arasında yer almayan İtalya, 1938 yılında Sözleşme'ye taraf olurken Japonya, 1951 yılında Sözleşme'den çekildi (Özersay, 1999).

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

Birinci bölümde değinildiği gibi Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tarafları sınırlı sayıda olsa da, bu Sözleşme'ye taraf olmayan üçüncü ülkelerin de Sözleşme hükümlerine uymaları gerekmektedir. Çünkü Montrö Boğazlar Sözleşmesinin uluslararası önemi bulunan su alanlarından biri olan Boğazlar'dan geçişi düzenlemesi nedeniyle objektif durum yaratan anlaşmalardan biri olarak kabul edilmektedir. Bu tür anlaşmalar, başka bir işlem gerekmezsin tarafları dışında üçüncü kişileri de bağlamaktadır (Pazarcı, 2003).

Öte yandan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzacıları arasında yer alan Yugoslavya ve SSCB'nin dağılmış olması, Sözleşme'ye taraf devletlerin belirlenmesi konusunda tereddütlere neden olmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin objektif statü yaratan anlaşmalardan kabul edilmesi, ilk bakışta Sözleşme'ye taraf devletlerin belirlenmesi konusunun önemsiz bir mesele olduğunu düşündürse de ileride değinileceği üzere Sözleşme'nin değiştirilmesi ve feshedilmesi bakımından konu, büyük bir önem arz etmektedir.

Bu konuda bazı yazarlar uluslararası hukukta ayrılma yoluyla yeni devletlerin oluşması durumunda yeni devletlerin ayrıldıkları devletin önceki anlaşmalarıyla

bağlı olup olmayacaklarına dair genel bir kuralın bulunmadığını savunmaktadır (Pazarcı, 2003). Bu görüşe göre SSCB'nin devam eden ülkesi olarak uluslararası toplumda kabul gören Rusya Federasyonu dışında SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması ile kurulan tüm yeni devletlerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olup olmadıkları ile ilgili kesin bir hükme varmak zor görünmektedir. Diğer yandan bazıları, ayrılma yoluyla oluşan sonraki devletlerin aksi öngörülmemişse ve bağlı olmaları anlaşmanın konusuna ve amacına aykırı düşmüyorsa veya anlaşmanın uygulanmasını temelden değiştirmiyorsa önceki devletin anlaşmalarıyla ilke olarak bağlı olacaklarını savunmaktadır. Bu görüşe göre ise Yugoslavya'nın dağılmasıyla oluşan yeni devletler ile SSCB'nin dağılması sonrasında devam eden devlet olarak Rusya Federasyonu ve Karadeniz'e kıyıdaş ülke haline gelen Ukrayna ve Gürcistan'ın da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tarafları olarak kabul edilmesi gerektiği savunulmaktadır (Kızılsümer, 2005).

Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile elde ettiği en büyük kazanım, hiç şüphesiz Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar üzerindeki kısıtlanan egemenlik yetkilerini tam olarak tekrar elde etmesidir. Bu bağlamda Sözleşme'nin 24. maddesi uyarınca Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar için teşkil edilen uluslararası komisyonun yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir. Dolayısıyla Boğazlar'daki geçiş rejimini yönetmek ve denetlemek yetkisi bundan böyle Türkiye tarafından yerine getirilecektir. Bu yetkinin Türkiye için getirdiği bazı yükümlülükler de bulunmaktadır. Bu yükümlülüklerden ilki; Türkiye'nin, Boğazlar'dan geçecek yabancı deniz kuvvetlerinin oluşumunu, tonajını, Boğazlar'a girişi için planlanan tarihi ve gerekirse muhtemel dönüş tarihini taraf devletlere bildirmesinin gerekmesidir. Bunun yanında Türkiye, Boğazlar'da denizden veya havadan gerçekleşen geçişlere ilişkin senelik bir raporu, MC Genel Sekreterliği ile taraf devletlere bildirecektir. (Md. 24) Söz konusu rapor, "Türk Boğazları'ndan Gemi Hareketine İlişkin Yıllık Rapor" adı altında Türkiye tarafından 1945'ten bu yana Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne verilmektedir (İnan, 2001). Sözleşme ile birlikte imza edilen Protokol uyarınca da Türkiye'nin, Boğazlar Bölgesi'ne derhal asker ve silah yerleştirebileceği açıkça kabul edilmiştir. Bunun üzerine Türkiye, Boğazlar'a asker ve silah yerleştirmeye başlamış ve böylece Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen ortak güvenlik sistemi de son bulmuştur (Özersay, 1999).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Boğazlar'dan geçiş rejimine ilişkin MC'ye önemli yetki ve sorumluluklar verilmektedir. Fakat günümüzde MC'nin var olmaması, söz konusu uluslararası örgüte yüklenen görevlerin ne şekilde ifa edileceği problemini ortaya çıkarmaktadır. İlk akla gelen bu görevlerin BM tarafından yerine getirilmesi gerektiği olsa da BM'nin, MC'nin tüm yetkilerini devraldığına dair bir kural ve görüş birliği bulunmamaktadır (Özersay, 2003b). Bazı yazarlar, MC'ye anlaşmalar ile yüklenen siyasi işlevlerin ancak sözü edilen anlaşmaların tarafları tarafından BM'ye götürülmesi ve BM'nin bu işlevleri kabul etmesi durumunda BM tarafından yerine getirilebileceğini savunmaktadırlar (Özersay, 1999). Dolayısıyla bu görüşe göre BM'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen görevleri yerine getirebilmesi için bu sözleşmeye taraf devletlerin bu konuyu BM'ye götürmesi ve BM'nin bu görevleri kabul etmesi gerekmektedir. Bu görüşe rağmen Türkiye, daha önce ifade edildiği üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. maddesinden kaynaklanan MC'ye yıllık bildirimde bulunma yükümlülüğünü 1945'ten bu yana BM'ye yaparak yerine getirmektedir. Dolayısıyla oluşan bu fiili durum, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki MC sisteminin yerini *de jure* olarak olmasa da en azından *de facto* olarak BM sisteminin aldığı savını güçlendirmektedir.

Bu anlaşma sonucunda Türkiye dönemin değişen güç dengesinden faydalanarak Boğazlar'ın durumunu kendi çıkarları doğrultusunda değiştirmeyi başarmıştır. Öte yandan Montrö rejimi ile Türkiye'nin jeopolitik önemi artış göstermiş buna paralel olarak Türkiye'nin uluslararası alanda söz hakkı da önemli ölçüde artmıştır (Ökten, 2008).

2.4.1. Geçiş Rejimi

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

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

2.4.1.1. Ticaret Gemilerinin Geçişi

Ticaret gemileri, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 7. maddesinde Sözleşme'de belirtilen savaş gemileri dışındaki tüm gemiler olarak tanımlanmaktadır. Ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi; barış, savaş veya Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumlarında farklı kurallar altında gerçekleştirilmektedir. Barış zamanında ticaret gemileri, Boğazlar'dan geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden tam olarak faydalanacaklardır. Bu özgürlük hiçbir işleme gerek olmadan gece veya gündüz geçerli olacaktır. Gemilerin bayrağı veya taşıdığı yükün türü de bu serbestliği sınırlandıramayacaktır. Ayrıca hiçbir limana uğramadan geçecek gemilerden Sözleşme'de belirtilenin dışında hiçbir vergi veya ücret alınmayacaktır. Gemiler, bu vergi veya ücretin tahsil edilebilmesi için, Boğazlar'ın giriş kısmının yakınlarında bulunan sağlık merkezlerine isimlerini, tabiiyetlerini, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildirecektir. Ayrıca Boğazlar'dan barış zamanında geçecek ticaret gemilerinin kılavuz kaptan alması veya römorkaj hizmetlerinden yararlanması da zorunlu değildir. (Md. 2)

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

ücret alınmayacaktır.

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

Sözleşme'de açık bir hüküm yer almasa da savaş zamanında Türkiye'nin savaşan olması durumunda Boğazlar'dan geçen ticaret gemilerinin düşmana yardım etmediğinden emin olmak için Türkiye'nin, bu gemileri ziyaret etme ve arama yapma yetkisine sahip olduğu iddia edilebilecektir. Çünkü ticaret gemilerinin bu yükümlülüklerini yerine getirip getirmediğini kontrol etmek, ancak bu yetkinin kullanılması durumunda mümkün olabilecektir. Aksi halde bu kural kağıt üzerinde kalmaktan öteye geçemeyecektir (Rozakis ve Stagos, 1987).

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

2.4.1.2. Savaş Gemilerinin Geçişi

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi, ticaret gemilerinde olduğu gibi barış, savaş veya Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumlarında farklı kurallar altında gerçekleştirilmektedir. Barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlere ait savaş gemilerinin, Boğazlar'dan geçerken bir takım kurallara uyması gerekmektedir. Bu kurallardan ilki, Boğazlar'dan savaş gemilerini geçirmek isteyen devletlerin, Türkiye'ye diplomatik kanallarla ön bildirimde bulunmasının gerekmesidir. Bu ön

bildirim normal süresi sekiz gündür fakat Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler için ön bildirim 15 gün önce yapılması istenmektedir. Bu ön bildirimde gemilerin tipi, sayısı ve gidecekleri yerin ismi ile Boğazlar'a giriş ve gerekirse dönüş tarihleri yer alması gerekmektedir. Bildirimdeki tarihlerde herhangi bir değişiklik yapılabilmesi için üç gün önceden ayrı bir ön bildirim yapılması zorunlu olup Boğazlar'a giriş, ön bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş gün içerisinde gerçekleşmelidir. Eğer bu süre içerisinde geçiş yapılmazsa yeni bir ön bildirim verilmesi istenmektedir. Geçiş öncesinde yapılan bu ön bildirim yanı sıra Sözleşme'de geçiş esnasında verilmesi gereken bir bildirim daha yer almaktadır. Buna göre Boğazlar'dan geçmekte olan savaş gemilerinin komutanının, Çanakkale veya İstanbul Boğazı girişinde komutası altındaki kuvvetin oluşumunu Türkiye'ye bildirmesi gerekmektedir. Bu bildirim için gemilerin durma yükümlülüğü bulunmamaktadır. (Md. 13)

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

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

Boğazlar'dan geçecek olan savaş gemilerinin uyması gereken bir takım kurallar sağlık koşullarından kaynaklanmaktadır. Sözleşmenin 22. maddesine göre; sağlık açısından uygun görülmeyen savaş gemileri ticaret gemilerinden farklı olarak kontrolden geçirilmek üzere bekletilmeden Boğazlar'ı karantina altında geçecekler

ve bu hastalıkların Boğazlar'a yayılmasının önlenmesi amacıyla gerekli koruyucu tedbirleri alacaklardır. Son olarak, Boğazlar'dan geçmekte olan savaş gemileri, taşıdıkları hava araçlarını hiçbir şekilde kullanamayacaklardır. (Md. 15)

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

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

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemileri için öngörölmüş bir diğer kısıtlama, Karadeniz'de kalınabilecek süre ile ilgilidir. Buna göre Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri

Karadeniz’de 21 günden fazla kalamayacaktır. (Md. 18)

Savaş döneminde ise savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişine ilişkin kurallar, Türkiye’nin savaşı olup olmamasına göre değişmektedir. Sözleşme’nin 19. maddesine göre; savaş zamanında Türkiye savaşı değilse savaşı olmayan devletlerin savaş gemileri, barış dönemindeki kurallara uygun olarak Boğazlar’dan geçmeye devam edecektir. Savaşı devletlere ait savaş gemilerinin ise Boğazlar’dan geçmesine izin verilmemektedir. Bu kuralın üç istisnası bulunmaktadır. Birincisi, Karadeniz’e kıyısı olsun veya olmasın savaşı devletlere ait olup da bağlı buldukları limandan ayrılmış bulunan savaş gemileri ayrıldıkları limanlara dönmek üzere Boğazlar’dan geçebilirler. Fakat bu gemilerin, Boğazlar’da herhangi bir yakalama, zorlama ve araştırma faaliyeti gerçekleştirmemeleri veya herhangi bir düşmanca harekette bulunmamaları gerekmektedir. İkincisi, MC tarafından alınan önlemler kapsamında bu önlemlere katılan devletlerin savaş gemileri, Boğazlar’dan geçebilecektir. Üçüncüsü, saldırıya uğrayan bir devlete yardım amacıyla ve MC çerçevesinde yapılan Türkiye’yi bağlayan bir karşılıklı yardım anlaşması uyarınca bu anlaşmaya taraf devletlerin savaş gemileri, Boğazlar’dan geçebilir. Ayrıca bu son iki durumda savaş gemileri için barış zamanında uyulması gereken genel kurallara uyulması da gerekmeyecektir.

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

Türkiye, kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirirse savaş gemilerinin geçişi için Türkiye’nin savaşı olduğu zaman uygulanan kurallar geçerli olacaktır. Yani savaş gemilerinin geçip geçmemesi Türkiye’nin takdirine bırakılmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye’nin bu hakkı kullanmasından önce bağlı buldukları limanlardan ayrılarak Boğazlar’dan geçen savaş gemileri, ayrıldıkları limanlara dönebileceklerdir. Fakat Türkiye, tavır ve hareketi ile kendisinin çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesine neden olan devletlerin gemilerini bu

haktan faydalandırmayabilecektir. (Md. 21) Görüldüğü üzere Sözleşme'nin bu hükmü Türkiye'nin geçişler üzerindeki kontrolünü fazlasıyla arttırmaktadır. Çünkü çok yakın savaş tehlikesi tehdidi gibi sübjektif bir kavramın yorumlanması Türkiye'nin inisiyatife bırakılarak Türkiye'nin her durumda bu kavramı öne sürerek geçişleri kısıtlayabilmesine olanak tanınmaktadır. Fakat bir yandan da Türkiye'nin bu yöndeki kararına karşı bir kontrol mekanizması getirilerek Türkiye'nin bu yetkisi dengelenmek istenmiştir.

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

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

başlarına geçmeleri gerekmektedir. (Md. 12) Türkiye, bu kuralın çiğnenmesini engellemek için 1940'larda İstanbul Boğazı'na denizaltı ağı yerleştirmiştir (Aybay ve Oral, 1998).

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

2.4.1.3. Hava Araçlarının Geçişi

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

Görüldüğü gibi Sözleşme, sadece sivil hava araçlarının geçişine ilişkin Türkiye'ye yükümlülük yüklemektedir. Dolayısıyla sivil hava araçları dışındaki askeri hava araçlarının, Boğazlar'dan geçişi tamamen Türkiye'nin ulusal hukukunun genel hükümlerine tabi olacaktır (Roberts, 1982). Hava araçlarının Boğazlar'dan geçişinde dikkat çeken diğer bir nokta, deniz araçlarının geçiş rejimi için öngörülen savaş dönemi ve barış dönemi ayırımına burada başvurulmamasıdır. Yine Türkiye'nin savaşan olup olmaması veya kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirip değerlendirmemesi de hava araçlarının geçişinde göz önünde bulundurulmamıştır. Bu yüzden ilk bakışta bu ayrımların burada dikkate alınmayacağı düşünülebilir.

Fakat savaş döneminde sivil hava aracı bile olsa Türkiye'nin savaş halinde olduğu bir ülkenin hava aracının veya düşmana yardım eden bir hava aracının, Boğazlar'ı kullanabilmesi Türkiye'yi savunmasız bırakacaktır. Aynı zamanda eğer Türkiye savaş zamanında hem ticaret gemilerinin hem de savaş gemilerinin geçişini kontrol edebiliyorsa hava araçlarının geçişi üzerinde de söz sahibi olması gerektiği düşünülmektedir. Savaş döneminin aksine Türkiye'nin kendisini çok yakın savaş tehlikesi tehdidi altında değerlendirmesi durumunda ise Türkiye'nin uçuşlara müdahale etmemesinin daha uygun olacağı değerlendirilmektedir (Rozakis ve Stagos, 1987).

2.4.2. Sözleşme'nin Feshi ve Hükümlerinin Değiştirilmesi

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

Fakat daha önce de belirtildiği üzere Sözleşme feshedilse de geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi, süresiz olarak geçerli olacaktır. Uluslararası boğazlarda geçerli olan geçiş özgürlüğü ilkesi ile uyumlu olarak geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesi, Sözleşme'de süresiz olarak geçerli kılınmışsa da Montrö Sözleşmesi'ne taraf devletlerin oybirliği ile bu ilkeyi değiştirmesi mümkündür. 20 yıllık sürenin dolmasından iki yıl önce ve daha sonrasında hiçbir taraf devlet fesih ihbarnamesi vermediği için Montrö Boğazlar Sözleşmesi, yürürlükte kalmaya devam etmektedir. Fakat bundan sonra da taraf devletlerin fesih ihbarnamesi vererek Sözleşme'yi sona erdirmeleri mümkündür.

Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi ise Sözleşme'nin feshinde öngörülen usulden farklı bir şekilde gerçekleştirilebilecektir. Buna göre; Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden itibaren her beş senenin sonunda taraf devletlerden biri, Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi için teklifte bulunabilecektir. Yalnız bu

değişiklik isteğinin, değişikliği teklif eden devlet dışında iki taraf devlet tarafından daha destekleniyor olması gerekmektedir. Bu kuralın istisnasıyla 14. ve 18. maddelerin değiştirilmek istenmesi durumunda karşılaşılmaktadır. Bu maddelerin değiştirilmesi isteniyorsa bu değişiklik teklifinin, iki değil bir devlet tarafından daha desteklenmesi yeterli olacaktır. (Md. 29) Yani söz konusu maddelerin değiştirilmesi, diğer maddelerin değiştirilmesine göre daha kolay bir şekilde yapılabilir.

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

2.4.3. İkinci Dünya Savaşı Dönemi

SSCB, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması sonrasında Sözleşme'nin öngördüğü geçiş rejiminden genel olarak memnun olmakla birlikte Boğazlar'ın yalnızca Türkiye tarafından savunulması konusunda endişe duymaktaydı. Bu yüzden 1936 yılının sonlarında Türkiye'ye karşılıklı bir savunma paktı imzalamayı teklif etti. Fakat bu teklif Türkiye tarafından kabul görmedi (Ünlü, 2002). İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ise SSCB, 1939 yılından itibaren bu teklifini tekrar gündeme getirmeye başladı (Burçak, 1947). Belli ki SSCB, olası bir savaş durumunda Kırım Savaşı ve I. Dünya Savaşı'nda olduğu gibi Boğazlar yoluyla ülkesine bir saldırı gerçekleştirebileceğini ve Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş rejiminin kendi güvenliği ve savunması için yeterli olmayacağını düşünüyordu. Bunun da ötesinde SSCB belki de Türkiye'ye yeterince güvenmiyordu ve Türkiye'nin Almanya ile müttefik olabileceğinden endişeleniyordu.

SSCB, 23 Ağustos 1939'da Almanya ile Saldırmazlık Paktı imzaladıktan hemen sonra Türkiye ile bir pakt ya da karşılıklı yardım anlaşması yapılması konusunda görüşmek üzere Dışişleri Bakanı Şükrü Saracoğlu'nu Moskova'ya davet etti. Görünürdeki davet nedeni, iki devlet arasında pakt veya yardım anlaşması imzalanması olsa da Moskova'daki görüşmeler daha çok SSCB'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılmasını istediği değişiklikler üzerinde yoğunlaştı (Rozakis ve Stagos, 1987). SSCB'nin başlıca isteği Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin engellenmesiydi ve bunun için Boğazlar'ın Türkiye ve SSCB tarafından müştereken savunulması talep ediliyordu (Burçak, 1947). Bunun dışında SSCB'nin yapılmasını istediği diğer değişiklikler; bazı özel geçiş durumlarında SSCB'nin ve Türkiye'nin müştereken karar alması ve SSCB'ye ait gemi, denizaltı ve uçakların Boğazlar'dan geçişinde ayrıcalık tanınmasıydı. Bu tekliflerin Türkiye tarafından kabul edilmemesi neticesinde görüşmelerden bir sonuç alınamadı (Aydın, 2003a).

Bu görüşmeler sonrasında Saraçoğlu'nun Türkiye'ye döndüğü gün Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında Ankara'da Üçlü İttifak Anlaşması'nın imzalanması (Özersay, 1999), Türkiye'nin Sovyetler'in bu isteklerinden dolayı yoğun bir Sovyet tehdidi hissettiğini göstermekteydi. Ayrıca bu görüşmeler Türk-Sovyet ilişkileri bakımından da bir dönüm noktasını oluşturdu. Çünkü bu zamana kadar dış politikada Sovyetler'e danışarak hareket eden, Sovyetler aleyhine bir pakt veya anlaşmaya girmeyen ve attığı adımlardan Sovyetler'i de bilgilendiren Türkiye, bundan böyle bu şekilde davranmamaya başladı (Gürün, 1983).

Boğazlar, İkinci Dünya Savaşı sırasında ilk olarak Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov ile Hitler'in Kasım 1940'daki Berlin görüşmelerinde gündeme geldi. Molotov, bu görüşmede Boğazlar'da uygulanan geçiş rejiminin SSCB lehine değiştirilmesi ve Boğazlar'da Sovyet üslerinin kurulmasını istedi (Gafenco, 1943). Molotov'un bu istekleri Hitler tarafından kabul edilse de Almanya ile SSCB'nin savaş içerisinde yollarının ayrılması bu anlaşmadan bir netice alınamamasına neden oldu.

Almanya'nın Balkanlar'a doğru ilerleyerek Haziran 1941'de Sovyetler'e saldırması, SSCB'nin Boğazlar ile ilgili isteklerinin son bulmasına neden oldu.

Nitekim Ağustos 1941’de SSCB, İngiltere ile birlikte müştereken verdiği notada Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne bağlı olduğunu ve Boğazlar ile ilgili bir isteğinin bulunmadığını Türkiye’ye resmen bildirdi. Notada ayrıca Türkiye’nin tarafsızlığının ve savaş dışında kalmasının da memnuniyetle karşılandığı ifade ediliyordu (Burçak, 1947). Anlaşılan SSCB, Türkiye’nin Almanya’nın yanında savaşa girmesinden çekinmekteydi.

Savaş sırasında Türkiye’nin Alman savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçmesine izin vermesi Türk-Sovyet ilişkilerini bozan bir gelişme oldu. Alman savaş gemileri demir ve krom taşıyan ticaret gemilerine refakat etmek amacıyla Boğazlar’dan 1941 yılından 1944 yılına kadar birçok sefer geçiş yaptı. Bu geçişler nedeniyle SSCB, savaş sırasında Montrö Sözleşmesi’nin 19. maddesinin ihlali iddiasıyla Türkiye’yi dört kez protesto etti (Rozakis ve Stagos, 1987). Bu geçişler, Sovyetler’in savaş sonrasında Boğazlar ile ilgili taleplerinin temel dayanağını da oluşturdu (Özersay, 1999).

1945 yılına gelindiğinde Almanya’nın yenileceğinin belli olması, SSCB’nin Türkiye ve Boğazlar’a yönelik dış politikasının yine değişmesine neden oldu (Burçak, 1947). Nitekim Şubat 1945’te Roosevelt, Stalin ve Churchill, savaş sonrası düzeni oluşturmak üzere Yalta’da bir araya geldiklerinde Stalin, Boğazlar’ı gündeme getirdi ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen geçiş rejiminin yenilenmesini istedi. Stalin’in bu isteği, Roosevelt ve Churchill tarafından da olumlu karşılanarak konunun değerlendirilmesi üzerinde mutabık kalındı (Hurewitz, 1962).

Boğazlar’ın savaş sırasında son defa gündeme gelişi, 19 Mart 1945’te Molotov’un Türkiye’nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper’le görüşmesi ile oldu. Bu görüşmede Molotov, Sarper’e 1925’te imzalanan ve Kasım 1945’te süresi dolacak olan Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması’nın uzatılmayacağını bildirdi. Bunun sebebi olarak da İkinci Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkan derin değişiklikleri öne sürdü. Molotov, savaş sonrası oluşan yeni koşullara göre yeni bir anlaşma yapılabileceğini de ifade etti. Bunun üzerine Türkiye, 4 Nisan tarihli notasıyla SSCB’nin önerilerini sordu. 7 Haziran’da Molotov ile Sarper arasında gerçekleşen ikinci görüşmede Molotov, Boğazlar’da Sovyet üslerinin kurulması gerektiğini ima etti ve pazarlık konusu olarak da 1921 Moskova Anlaşması ile

belirlenen Türk-Sovyet sınırında SSCB lehine değişiklik yapılmasını istedi. Molotov Sovyetler'in bu taleplerini 18 Haziran'da bir kez daha ifade etti (Tellal, 2003). Sonuç olarak Türkiye, Sovyetler'in bu isteklerini reddetti ve 1925 Anlaşması'nın uzatılması veya yeni bir anlaşma yapılması mümkün olmadı.

SSCB'nin Boğazlar'la ilgili istekleri, savaşın hemen sonrasında Temmuz 1945'te yapılan Postdam Konferansı'nda bir kez daha gündeme geldi. Postdam'da SSCB'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni günün koşullarına uydurulması talebi, ABD ve İngiltere tarafından da kabul edildi ve konuyla ilgili olarak her bir tarafın Türkiye ile doğrudan görüşmeler yapması konusunda anlaşmaya varıldı (Hurewitz, 1962). Postdam'da alınan karar uyarınca Türkiye'ye nota veren ilk ülke, Kasım 1945'te ABD oldu. Söz konusu notada; Boğazlar'ın her zaman tüm devletlerin ticaret gemilerine ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerine açık olması, bazı istisnalar hariç Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki MC sisteminin yerine BM sisteminin tesis edilmesi isteniyordu. Bu notaya benzer bir nota aynı ay içerisinde İngiltere tarafından verildi (Tellal, 2003).

SSCB'nin notası ise Ağustos 1946'da geldi. Notada ABD ve İngiltere'nin notalarından farklı olarak Boğazlar'dan geçiş rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerce belirlenmesi ve Boğazlar'ın Türkiye ve SSCB tarafından müştereken savunulması gerektiği belirtiliyordu. SSCB'nin bu notasına kısa süreli aralıklarla Türkiye ile beraber ABD ve İngiltere karşı notalarla cevap verdiler. Her üç ülkenin notalarında Boğazlar'da uygulanacak geçiş rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin yanı sıra diğer devletleri de ilgilendirdiği ve bu yüzden geçiş rejiminin belirlenmesinde sadece kıyıdaş devletlerin etkili olmasının kabul edilemeyeceği ve Boğazlar'ın savunmasının Türkiye'nin sorumluluğunda olduğu ifade ediliyordu (Gürün, 1983). Ayrıca Başbakan Saracoğlu, Aralık 1945'te Boğazlar'da uygulanacak rejimle ilgili ABD'nin verdiği notanın müzakere edilebilir olduğunu ve müzakerenin yapılacağı konferansa ABD'nin de katılmasını desteklediklerini açıkladı (Burçak, 1947). Böylece Türkiye de Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değişmesine razı gelmiş görünüyordu. SSCB, Eylül 1946'daki ikinci notasında önceki notasındaki istekler üzerinde ısrar ederek Türkiye'nin 1921 Moskova Anlaşması ile Boğazlar'ın

statüsünün Karadeniz'e kıyıdaş devletlerce belirleneceğini kabul ettiğini belirtti. SSCB'nin ikinci notasına Türkiye'den önce ABD ve İngiltere cevap verdiler ve Sovyet isteklerini bir kez daha reddederek Postdam'da öngörülen ikili görüşmelerin artık bitirilmesi gerektiğini belirttiler. Türkiye de daha sonra benzer bir notayı SSCB'ye iletti (Tellal, 2003).

İkinci Dünya Savaşı döneminde Sovyetler'in Türkiye'den Boğazlar'la ilgili taleplerde bulunmasının sonuçları akademik camiada farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Bazı yazarlar Türkiye'nin Batı Bloku'na katılmasının temel sebebi olarak Sovyetler'in bu isteklerini ve Türkiye'nin bu isteklerden dolayı güçlü bir savaş tehdidi hissetmesini göstermektedirler. Buna karşın bazıları iktidarı ele geçiren ve zaten Batı'ya yönelen toprak burjuvazisinin kapitalizme geçmek için Sovyet tehdidini kullandığını savunmaktadır (Tellal, 2001). Nasıl yorumlanırsa yorumlansın kesin olan şey şu ki; Sovyet talepleri Türkiye'nin Batı Bloku'na katılmasında son derece etkili olmuştur. Nitekim Mart 1947'de açıklanan Truman Doktrini ile Türkiye oluşmaya başlayan Batı Bloku'na adım atmıştır. Ardından 1952 yılında Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü'ne (NATO) üye olması, Türkiye'nin Batı Bloku'ndaki yerini tescil etmiştir.

2.4.4. Soğuk Savaş Dönemi

İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki nota değişimlerinin ardından Boğazlar'ın tekrar gündeme gelmesi, Sovyetler'in 30 Mayıs 1953 tarihli notası ile gerçekleşti. Sovyetler bu notayla İkinci Dünya Savaşı'nın ardından gündeme getirdiği toprak taleplerinden tamamen vazgeçerken Boğazlar konusundaki isteklerini gözden geçirdiğini ve bu konuda yapılacakların Türkiye'nin de kabul edeceği şartlar altında gerçekleşmesi gerektiğini belirtti (Tellal, 2001). Anlaşılacağı üzere Sovyetler, Boğazlar ile ilgili isteklerinden tamamen vazgeçmiş değildi yalnız Boğazlar konusunda Türkiye'nin rızası dışında bir düzenleme yapılamayacağını da kabul ettiğini bildiriyordu. 20 Temmuz 1953'te Sovyetler, Türkiye'ye yeni bir nota verdi. Bu notada yüksek tonajdaki ABD ve İngiliz savaş gemilerinin Boğazlar'a sık sık gelmesiyle ilgili Türkiye'den açıklama istenmekteydi. Bu isteğe karşılık olarak Türkiye, bu durumun Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olmadığını ve bu yüzden kendisinden açıklanma istenmesinin iç işlerine karışma anlamına geldiğini

belirtti. Bunun üzerine Sovyetler 1 Ağustos 1953'te yeni bir nota vererek isteğinde ısrar etti (Gürün, 1983).

Öte yandan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20 yıllık bir süre için yapılmıştı ve bu süre 1956 yılında dolmaktaydı. Sözleşmenin feshedilmesi için bu sürenin dolmasından iki yıl önce yani 1954 yılında taraf devletlerden birinin fesih ihbarnamesi vermesi gerekiyordu. Bu ihbarname verilmediği takdirde Sözleşme yürürlükte kalmaya devam edecekti. Sovyetler tüm rahatsızlıklarına rağmen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi seçeneğine başvurmadı. Sovyetler'in böyle bir yola başvurmamasının nedeni, fesih sonrasında yapılacak yeni anlaşmada kendi isteklerini kabul ettirebileceğinden emin olmamasıydı (Gürün, 1983).

Sovyetler'in Türkiye'ye verdiği notalar dışında Soğuk Savaş döneminin 1950'li yıllarında Boğazlar konusu ön planda olmadı. Bunun ilk nedeni bu yıllarda Soğuk Savaş mücadelesinin Orta Avrupa ve özellikle de Almanya üzerine odaklanmasıydı (Rozakis ve Stagos, 1987). İkincisi Sovyetler Birliği donanması Akdeniz'de henüz NATO donanması ile boy ölçüşebilecek güçte değildi ve bu yüzden Sovyet savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi çok sık yaşanan bir durum değildi. Fakat 1960'lı yılların başında Küba Krizi'nde güçlü bir donanmanın eksikliği görülünce Sovyetler, donanmasını güçlendirme çalışmalarına hız verdi. Ayrıca Soğuk Savaş mücadelesinin de Avrupa kıtasının dışına çıkmaya başlaması, çalışmaların hızlandırılmasında rol oynadı (Ünlü, 2002). Yürütülen çalışmalar sonucunda SSCB, 1964 yılından itibaren Akdeniz'de kalıcı donanma buldurmaya başladı (Roberts, 1982). 1966 yılındaki Sovyetler Birliği Komünist Partisi'nin 23. Kongresi'nde ise Sovyet donanmasının siyasi amaçlar için bir araç olarak kullanılması kararı alındı. Bu kararın uygulamaya geçirilmesi 1967 yılındaki Arap-İsrail Savaşı sırasında Sovyet savaş gemilerinin Mısır limanlarına demirlemesiyle gerçekleşti (Rozakis ve Stagos, 1987).

Sovyetler için donanmasının Akdeniz'de var olması, hem sembolik olarak ABD ile yarışan bir süper devlet olarak kendisinin dünyanın her neresinde olursa olsun müdahale etme kapasitesini gösteriyor hem de kriz ve savaş durumlarında bir güç unsuru olarak Sovyet dış politikasının bir aracı olarak kullanılmasını sağlıyordu (Rozakis ve Stagos, 1987). ABD için ise SSCB'nin Akdeniz'deki donanması iki

nedenden dolayı önemliydi. Birincisi SSCB kendisine yakın dost ve müttefik ülkelere böylece destek verebilirdi. İkincisi Orta Doğu ile Batı arasındaki petrol akışı tehlikeye girebilirdi (Ünlü, 2002).

Sovyet donanmasının Akdeniz’de daha fazla görünür olması, Akdeniz’de dengelerin yavaş yavaş değişmesine ve Boğazlar’ın daha da önem kazanmasına neden oldu. Çünkü Boğazlar, Akdeniz’deki Sovyet donanmasının temel geçiş noktasıydı. Akdeniz’deki Sovyet savaş gemileri, büyük oranda Sovyetler’in Karadeniz’deki donanmasından ayrılarak Boğazlar yoluyla Akdeniz’e ulaşan gemilerden oluşmaktaydı. Ayrıca ABD’nin aksine Sovyetler’in Akdeniz’deki donanmasının gücü, dönemlere göre değişiklik göstermekteydi. Normal zamanlarda düşük seviyelerde tutulan donanma gücü; kriz durumları, tatbikat ve diğer gereksinimler söz konusu olduğunda Boğazlar yoluyla Karadeniz’den takviye ediliyordu. Bunun yanında bu gemilere yakıt ve mühimmat gibi lojistik destek de aynı şekilde sağlanmaktaydı (Roberts, 1982).

Sovyet savaş gemilerinin Akdeniz’e geçişi için Boğazlar’ı kullanmasının sıklıkla karşısında Türkiye ılımlı bir politika izledi. Bunun nedeni 1950’li yıllarda Sovyet dış politikasının değişmesi ve Sovyetler’in Boğazlar ile ilgili taleplerini gözden geçirdiğini açıklaması ile Türk-Sovyet ilişkilerinin iyileşmesiydi. Öte yandan Sovyetler, NATO üyesi olmasına rağmen Türkiye ile ilişkilerin 1920’li yıllarda olduğu gibi olumlu bir şekilde seyredebileceğini düşünmekteydi. Türkiye de bu yönde bir yaklaşım içerisinde olunca 1950’li yılların ikinci yarısından itibaren özellikle ekonomik alanda ilişkilerde gelişme kaydedilmişti (Rozakis ve Stagos, 1987).

1970’li yıllarda da Sovyet savaş gemileri Boğazlar’dan Akdeniz’e geçmeye devam ederken bu geçişler ABD için henüz ciddi bir tehdit oluşturmuyordu. Çünkü uçak gemileri ve stratejik silahlardan yoksun olan Sovyet donanmasının Akdeniz’de NATO’yu tehdit edebilecek bir kapasitesi bulunmuyordu. Fakat 1970’li yılların ortalarından itibaren bu durum değişmeye başladı. Bunun nedeni SSCB’nin helikopter ve uçak taşıyabilen Kiev sınıfı savaş gemilerini Akdeniz’e gönderme kararı almasıydı. Bu gemilerin Akdeniz’e girmesi ile beraber SSCB, ABD ile stratejik dengeyi yakalamış olacaktı (Ünlü, 2002). Bu yüzden Türkiye’nin Kiev sınıfı

gemilerin Boğazlar'dan geçişine izin verip vermemesi büyük bir önem arz etmekteydi. Eğer Sovyetler'in kruvazör olarak nitelendirdiği (Rozakis ve Stagos, 1987) fakat uçak ve helikopter taşıma kapasitesine sahip olan bu gemiler Türkiye tarafından uçak gemisi olarak tanımlanırsa Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre bu gemilerin geçişine izin vermemesi gerekirdi. Bununla ilgili ilk geçiş girişimi 1976 tarihinde meydana geldi. Yaşanan tartışmalara rağmen Türkiye, Kiev savaş gemisini Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uçak gemisi tanımı çerçevesinde "esas olarak uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için inşa edilmiş veya teçhiz edilmiş gemi" olarak değerlendirmeyerek geçişine izin verdi (Özersay, 1999).

Soğuk Savaş döneminde ABD savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi de zaman zaman ihlal iddialarını beraberinde getirdi. İlk olarak yaklaşık 10 yıl süren Vietnam Savaşı süresince ABD savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine Türkiye engel olmadı. Oysa Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 19. maddesine göre savaş döneminde savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin verilmemekteydi. Bu geçişlerden dolayı SSCB, Türkiye'ye ağır eleştiriler yöneltti. Türkiye ise SSCB'nin bu eleştirisine ABD'nin Vietnam'da savaşan devlet olmadığı, savaşan taraflardan birini desteklediği yönündeki savıyla karşılık verdi (Özersay, 1999). ABD de Vietnam'a resmen savaş ilan etmediğini belirterek Türkiye'nin bu iddiasını destekledi (Rozakis ve Stagos, 1987).

ABD savaş gemilerinin geçişiyle ilgili ikinci bir sorun, 1968 yılında ABD'ye ait iki savaş gemisinin Boğazlar'dan geçerek Karadeniz'e geçmesi sırasında yaşandı. SSCB, bu geçişin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu iddia ederek Türkiye'yi protesto etti. SSCB'ye göre; gemilerin taşıdığı anti denizaltı roket sisteminin çapı 305 mm idi ve bu, Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen 203 mm'lik sınırdan fazlaydı. Türkiye ise SSCB'nin iddialarını kabul etmeyerek Montrö Sözleşmesi imzalandığında bu tip silahların henüz var olmadığını ve bu yüzden Sözleşme'de bu silahlardan bahsedilmediğini belirterek bu gemilerin geçişine sınırlama getirilemeyeceğini ifade etti (Yaylalı, 2009).

Özet olarak; Soğuk Savaş döneminde Boğazlar konusu, daha çok geçişlerle ilgili yaşanan bazı sorunlarla gündeme geldi. Geçişlerle ilgili sorun yaşanmasının ilk

sebebi, uluslararası savaş hukukunda meydana gelen gelişmeler nedeniyle sınırlı silahlı çatışmalar gibi bazı durumların savaş durumu olup olmadığının belirlenmesinde ve devletlerin hangi durumlarda savaşan olarak kabul edilip edilmeyeceğinde yaşanan belirsizliklerdi (Rozakis ve Stagos, 1987). İkinci sebep, gemi ve silah teknolojisinde yaşanan hızlı gelişmeler karşısında 1930'lu yılların koşullarına göre kaleme alınmış Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemisi ve silah tanımlamasının yetersiz kalmasıydı. Bu nedenlerden dolayı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uygulanmasından sorumlu olan Türkiye, geçişlerle ilgili olarak başta Sovyetler ve ABD ile olmak üzere çeşitli ülkelerle sorunlar yaşadı. Fakat bu sorunlar geçiş rejiminin ciddi anlamda sorgulanmasına yol açmadı. Sovyetler'in beklenmedik bir şekilde dağılmasıyla Soğuk Savaş sona erip iki bloklu uluslararası sistem köklü bir değişikliğe uğrarken Boğazlar konusu, Soğuk Savaş sonrası dönemde de Türk-Rus ilişkilerinin temel konularından biri olmaya devam etti.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SOĞUK SAVAŞ SONRASI DÖNEMDE BOĞAZLAR

3.1. Türkiye'nin Boğazlar'a İlişkin Tüzükleri

6 Kasım 1998 tarihli "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü,"

Türkiye'nin Boğazlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak uygulamaya başladığı, 1994 tarihli “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”nün yerine konulmuştur. Yapılan resmi açıklamalarda yaklaşık dört yıl uygulanan ve kazaların azalmasında büyük katkısı olan 1994 Tüzüğü'nün, düzenlemedeki aksaklıklar, uygulamadaki sıkıntılar, uluslararası kamuoyunun talepleri ve TAD'lere ilişkin IMO'da yaşanan eleştirilerden dolayı yeniden ele alınarak değiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Gerçekten de 1994 Tüzüğü'nün Boğazlardan geçişi düzenleyen bazı hükümlerine özellikle uluslararası alanda yapılan eleştiriler değişikliğin yapılmasında etkili olmuştur. Bu nedenle 1998 tüzüğü'nün incelenmesi sırasında, 1994 Tüzüğü'nde tartışma yaratan hükümler de değerlendirilecektir.

Daha önce de belirtildiği gibi Tüzük, Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup, Türk Boğazlarında seyir yapacak tüm gemileri kapsamaktadır (1994 Tüzüğü Madde 1 ve 1998 Tüzüğü Madde 1). 1994 tüzüğünde savaş gemilerinin bu kapsama girip girmediği konusunda genel bir hüküm bulunmamasına (TBMM Birleşim Genel Kurul Tutanağı, 1998) rağmen 1998 Tüzüğü'nde savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerine tüzük hükümlerinden hangilerinin uygulanmayacağı ayrıntılı olarak düzenlenmiştir (1998 Tüzüğü Madde 49).

1998 Tüzüğü'nde tanım açısından yapılan en önemli değişiklik, Boğazlardan geçişe ilişkin hukuki rejim konusunda tartışmaları önlemek amacıyla, “Boğazlar ve Marmara Bölgesi” yerine Türk Boğazları kavramının kullanılmış olmasıdır (<http://www.byegm.gov.tr/yayinlarimiz/turkhaber/1998/>). Bu nedenle 1994 Tüzüğü'ndeki “Boğazlar ve Marmara Bölgesi” ifadesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki “Boğazlar” tanımını da uygun olarak, 1998 Tüzüğü'nde “Türk Boğazları” şeklinde değiştirilmiştir. Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde belirtilen geçişin 1982 B.M.D.H.S.'de düzenlenen “transit geçiş” rejiminden farklılığının vurgulanması amacıyla, 1994 Tüzüğü'nde “transit geçiş” ifadeleri “uğraksız geçiş” kavramı ile değiştirilmiştir (1998 Tüzüğü Madde 2/f-g-h-i). Yapılan

bu değişiklikler terminoloji açısından çok isabetli olmuştur. Böylece Türk Boğazlarında bir liman, iskele ya da bir yere uğramadan geçiş yapmak olarak tanımlanabilecek geçiş kavramının, 1982 B.M.D.H.S.’de düzenlenen “transit geçiş” rejimi ile karıştırılması olasılığının önüne geçilmiştir.

1998 Tüzüğü’nde, 1994 Tüzüğü’nden farklı olarak “derin su çekimli” gemi tanımındaki en büyük su çekimi 10 metreden 15 metreye ve “büyük gemi” tanımındaki tam boy uzunluğu da 150 metreden 200 metreye çıkarılmıştır (1998 Tüzüğü Madde 2/j ve k). Ancak “büyük gemi” tanımındaki bu değişikliğin neye dayandırılarak yapıldığı çok açık değildir. Zira 1994 Tüzüğü’ndeki 150 metre kriteri Uluslararası Deniz Fenerleri Teşkilatlan Birliği’nce (IALA - International Association of Lighthouse Authorities) kabul edilen ölçüye ve Boğazların morfolojik yapısına uygunken (Aybay, 1994: 64) 200 metrenin savunulması hukuki açıdan zor olacaktır (Baytok, 2001: 80).

3.1.1. Tüzükler Öncesinde Yaşanan Gelişmeler

SSCB’nin dağılması sonrasında devlet olarak Rusya Federasyonu (RF), 1990’lı yılların başında ekonomik ve siyasi olarak zayıf bir konumda bulunmaktaydı. Bu nedenle RF’nin Karadeniz’deki donanmasını en azından kısa vadede güçlendirebilmesi ve modernize edebilmesi beklenmiyordu. Üstelik Rusya ile Ukrayna Karadeniz’deki Sovyet donanmasının paylaşımı konusunda 1997 yılına kadar anlaşmaya varabilmiş değillerdi. Bu durumun en önemli sonuçlarından biri RF donanmasının Akdeniz’i tehdit eden bir güç olarak görülmemeye başlamasıydı. Dolayısıyla Soğuk Savaş sonrası dönemde RF donanmasının Akdeniz’e temel geçiş noktası olan Boğazlar’ın stratejik öneminin de azalacağı düşünülüyordu. Buna karşın RF için Boğazlar’ın askeri önemi devam etmekteydi. Çünkü daha önce de olduğu gibi kendisine karşı dışarıdan gelebilecek bir saldırıda Boğazlar temel geçiş yolu olmayı sürdürüyordu (Ünlü, 2002).

Hazar Bölgesi’nde zengin petrol yataklarının keşfedilmesi, buradan çıkarılacak petrolün Batı pazarlarına nasıl ulaştırılacağı konusunu da gündeme getirdi. Sovyet döneminde Hazar ve Orta Asya’dan Avrupa’ya ulaşan tüm boru hatları RF’den geçmekteydi (Cohen ve Irwin, 2006). Rusya bu konudaki birincil

konumunu Soğuk Savaş sonrasında da kaybetmek istemiyor ve yeni yapılacak nakil hatlarının kendi ülkesinden geçmesini istiyordu. Rusya'nın savunduğu Bakü-Novorossisk petrol boru hattı projesine göre; Orta Asya ve Hazar petroleri öncelikli olarak boru hattıyla Rusya'nın Karadeniz'deki Novorossisk limanına gelecek ve buradan da tankerlerle Karadeniz ve Boğazlar yoluyla Avrupa ve dünya pazarlarına ulaştırılacaktı.

Başta ABD olmak üzere Batılı ülkeler ise enerji güvenliklerini tehdit edebileceğini düşündükleri Rusya'nın bu projesine sıcak yaklaşmadılar. Bunun yerine söz konusu ülkeler, Türkiye'nin 1992 yılında ortaya attığı Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı projesini desteklediler (Smith, 2010). Türkiye'nin böyle bir projeyi ortaya atmasının nedeni, Avrupa'ya uzanan enerji nakil hatlarının kendi topraklarından geçmesini istemesi ve böylece Soğuk Savaş sonrası azaldığı iddia edilen stratejik öneminin tekrar artacağını düşünmesiydi (Torbakov, 2008). Ayrıca Türkiye, Rusya'nın savunduğu projenin Boğazlar'da yoğun bir tanker trafiği yaratacağını ve Boğazlar'ın bu trafiği kaldıramayacağını savundu. Böylece 1990'larda Hazar petrollerinin Batı pazarlarına taşınması için yapılacak boru hatları konusunda Rusya ile Türkiye arasında bir rekabet yaşandı. Bu rekabet iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz etkileyen bir faktör oldu.

Ana ihraç boru hattının seçimiyle ilgili tartışma sürerken erken petrolün Batı pazarlarına taşınabilmesi için Bakü-Novorossisk ve Bakü-Süpsa hatlarının yapımıyla ilgili hükümetler arası anlaşmalar 1996 yılında imzalandı (Aydın, 2003b). Bu durum, Soğuk Savaş döneminde hem Batı Bloğu hem de Doğu Bloğu için askeri açıdan kritik bir geçiş noktası olan Boğazlar'ın, Soğuk Savaş sonrası dönemdeki yeni misyonunun, Hazar ve Orta Asya petrollerinin Batı pazarlarına ulaştırılması olacağı anlamına geliyordu. Bu yeni misyon Boğazlar'ın stratejik öneminin devam etmesini sağlayacak olsa da bir başka sonucu da Boğazlar'daki deniz trafiğinin artması olacaktı.

Zaten Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1930'lu yıllardan 1990'lı yıllara gelindiğinde Boğazlar'daki deniz trafiği on kattan fazla bir artış göstermişti

(Gündüz, 20009. Öte yandan teknolojik gelişmeler neticesinde geçiş yapan gemilerin boyutları ve ağırlıkları da büyük oranda artmıştı. Ayrıca nükleer teknolojinin gelişmesiyle nükleer atık taşıyan gemiler de Boğazlar'dan daha sık geçmeye başlamıştı. Bunların yanında Boğazlar'ın ve özellikle de İstanbul Boğazı'nın bazı özellikleri geçiş yapan gemiler için büyük bir handikap oluşturmaktaydı. Bu özelliklerin başında Boğazlar'ın son derece dar ve uzun bir suyolu olması gelmekteydi. İkinci olarak, İstanbul Boğazı'nın kıvrımlı yapısı, geçiş yapan gemilerin sık sık keskin manevra yapmalarını zorunlu kılmaktaydı (Akten, 2003). İstanbul Boğazı'nın seyir açısından belki de en tehlikeli özelliği, saatteki hızı 7-8 km'ye çıkabilen deniz akıntılarıydı (Ünlü, 2002). İstanbul Boğazı'nda görülen şiddetli rüzgâr, seyir güvenliğini olumsuz yönde etkileyen bir başka faktördü. Son olarak, İstanbul Boğazı'nın deniz alanı içerisinde bulunan bazı fiziki engeller seyir güvenliğini tehlikeye düşürebilmekteydi. Bunların başında da fener ve adalar gelmekteydi (Özersay, 1999).

Tüm bu faktörlerin sonucunda İstanbul Boğazı'nda 1948 ile 1982 yılları arasındaki 34 yıllık süre zarfında 113 deniz kazası meydana gelmişken bu rakam, 1982-1994 yılları arasındaki 12 yıllık dönemde 208'e yükseldi (Babalı, 2009). 11'i büyük çaplı olan bu kazalar, en başta can ve mal güvenliğini tehdit etti. Bunun yanında söz konusu kazaların çoğunun başta petrol olmak üzere tehlikeli madde taşıyan tankerlerin karıştığı kazalardan oluşması, can kaybı ve maddi hasarın yanında deniz kirliliği gibi çevresel felaketlerin de yaşanmasına sebep oldu (Akten, 2004). Boğazlar'daki geçişlerin seyir, can, mal ve çevre güvenliğini ciddi bir şekilde tehlikeye düşürmesi, Türkiye'de geçişlerle ilgili bir düzenleme yapılması konusunun tartışılmaya başlanmasına neden oldu. Üstelik yukarıda değinildiği üzere Hazar Bölgesi erken petrolünün Boğazlar yoluyla taşınmasının planlanması, Boğazlar'daki deniz trafiğinin daha hızlı bir artış göstereceği anlamına geliyordu.

3.1.2. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü

Boğazlar'dan geçişlerin düzenlemesiyle ilgili olarak ilk olarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ticaret gemilerinin geçişini düzenleyen ilgili hükümlerinin

değiştirilmesi veya yeni bir sözleşme yapılması düşünüldü. Bu düşüncenin temelinde Sözleşme'nin geçişlerle ilgili çok açık hükümlere yer vermesi ve bu nedenle bir iç düzenlemeyle bu hükümlere aykırı kurallar koyulmasının mümkün görülmemesi yatıyordu (Özersay, 2003a). Nitekim Sözleşme'nin ikinci maddesinde; “Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece (...) hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefain serbestisinden müstefid olacaklardır. (...) Kılavuzluk ve romorkaj ihtiyari kalır” denmekteydi. Görüleceği üzere ticaret gemilerinin geçişini düzenleyen bu madde, yoruma yer bırakmayacak kadar açık bir şekilde kaleme alınmıştı. Bu nedenle Türkiye'nin bu madde hilafına önlemler alabilmesi epeyce zor görünmekteydi.

Bu duruma rağmen Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ters düşmeyecek bir iç hukuk düzenlemesiyle geçişlerle ilgili kuralların belirgin hale getirilmesi fikri de tartışılmaya başlandı ve sonuçta bu görüş ağırlık kazanarak bir iç hukuk düzenlemesi yapılmasına yönelik çalışmalar başlatıldı (Özersay, 2003a). Yürütülen çalışmalar neticesinde 23 Kasım 1993'te Bakanlar Kurulu tarafından “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” kabul edildi. Tüzük'ün yürürlüğe giriş tarihi ise 1 Temmuz 1994 olarak belirlendi. Türkiye, Tüzük'ün yürürlüğe girmesinden önce hem uluslararası kamuoyunu bilgilendirmek hem de 1972 tarihli “Denizde Çatışmanın Önlenmesi Uluslararası Düzenlemeleri'nden (COLREG) kaynaklanan trafik ayırım düzeni kurma hakkını kullanabilmek için UDÖ'ya başvurdu. Trafik ayırım düzeni hakkının kullanılabilmesi için bunun UDÖ tarafından kabul edilmesi gerekiyordu. Fakat Türkiye sadece trafik ayırım düzeniyle ilgili kuralları değil Tüzük'ün tamamını UDÖ'ye sundu. UDÖ bünyesinde başta Rusya olmak üzere Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve Umman, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve uluslararası deniz hukukuna aykırı olduğu gerekçesiyle Tüzük'te yer alan kurallara karşı çıktılar. Bu arada Mayıs 1994'te UDÖ'da Türkiye'nin sunduğu trafik ayırım şemaları ile birlikte Boğazlar'dan geçişe ilişkin kuralları içeren Türkiye'nin sunduğu Tüzük'e benzer bir metin kabul edildi. Bu metinde yer alan kurallar, Tüzük'te yer alanlardan farklıydı ve Türkiye'nin yetkilerini kısıtlamaktaydı. Aynı zamanda Tüzük kuralları bağlayıcı iken bu kurallar tavsiye niteliğindediydi (Özersay, 2003a).

Bu süreçte Türkiye'ye en fazla eleştiri getiren ülke Rusya oldu. Çünkü Tüzük, Boğazlar'dan geçen ticaret gemilerinin geçişini bazı kurallara bağlayarak kısıtlamaktaydı ve Boğazlar'dan geçen ticaret gemilerinin yaklaşık dörtte biri Rus gemilerinden oluşmaktaydı (Brothers, 2008). Rusya, 1994 Tüzüğü nedeniyle kendi gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin geciktirildiğini iddia etti. Rusya'nın karşı çıktığı konuların başında Boğazlar'dan geçecek büyük gemilerin geçiş öncesinde Türkiye'ye gemi ve yükü hakkında bilgi vermesi ve Türkiye'nin bu konuda değerlendirme yapabilmesi, nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemilerin geçişinin Türkiye'nin iznine tabi olması, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile 500 grostonun üzerindeki gemilerin geçişinden önce yükü hakkında bilgi vermesi ve son olarak bazı nedenlerle Boğazlar'daki trafiğin Türkiye tarafından durdurulabilmesi geliyordu. 1994 ile 1996 arasında Tüzük ile ilgili olarak Türk ve Rus heyetleri arasında yapılan dört görüşmeden bir sonuç alınamayınca Rusya konuyu tekrar UDÖ gündemine taşıdı. 1996 yılında bu örgüt bünyesinde yaşanan tartışmalar da bir sonuç getirmedi (Özersay, 2003a).

3.1.3. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü

1994 Tüzüğü, UDÖ bünyesinde tartışılmaya devam ederken Türkiye, yoğun eleştirilerin ve muhtemelen yapılan pazarlıkların sonucu Mayıs 1998'te 1994 Tüzüğü'nde değişiklik yapılmasının planlandığını ve Boğazlar'dan geçecek gemileri yönlendirmek ve bilgilendirmek üzere 2000 yılında bir gemi trafik hizmetinin (VTS) kurulacağını açıkladı (Özersay, 2003a). Gerçekten de Türkiye 1994 Tüzüğü'ne yönelik eleştirileri de göz önünde bulundurarak Kasım 1998'de *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü* (Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, 1998) adında Boğazlar'la ilgili yeni bir tüzüğü yürürlüğe koydu. Hem Montrö Boğazlar Sözleşmesi hem de uluslararası deniz hukuku ile büyük ölçüde uyumlu olan yeni tüzük, uluslararası alanda da kabul görerek sorunsuz bir şekilde uygulanmaya başladı (Pazarcı, 2003). Yürürlüğe konulan yeni tüzükten sonra Boğazlar konusu UDÖ gündeminden de düştü.

1998 Tüzüğü'nde Türkiye, 1994 Tüzüğü'ne getirilen eleştiri konularının başında gelen büyük gemiler tanımında daha esnek bir ifadeye yer verdi ve bu gemilerin tabi olduğu kısıtlamaları yumuşattı. Türkiye, nükleer güçle yürütülen

gemiler, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler ile tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemilerin geçişi konusunda da iyileştirmeler yaptı. Ayrıca bir başka eleştiri konusu olan raporlama sistemi ve kılavuzluk da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan kurallara paralel olarak yeniden düzenlendi. Bunların yanında Türkiye, 1998 Tüzüğü ile eleştiri konusu olan bazı kuralları uygulamaya devam etti. Bunların başında da geçişlerin Türkiye tarafından geçici olarak durdurulabilmesi gelmekteydi. Ayrıca akıntı ve görüş mesafesi nedeniyle geçişlerin kısıtlanmasına devam edildi. Hız sınırlaması, iki gemi arasında belli bir mesafenin bulunması ve geçme yasağı gibi geçişle ilgili sınırlamalar da korundu.

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

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

3.1.4. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğüne Göre Geçiş Kuralları

1998 Tüzüğü ile COLREG'den kaynaklanan hakka dayanılarak Boğazlar'da trafik ayırım düzeni oluşturuldu. (Md. 3) Bu ayırım düzenine göre; Boğazlar'daki

geçiş yolu kuzey ve güney sınırlı trafik şeritlerine ayrılarak geçiş yapan gemilerin zorunlu haller dışında buldukları şeritten çıkamayacakları ve orta şeridi geçemeyecekleri kabul edildi (Akten, 2002). Fakat trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler ile tehlikeli madde taşıyan gemilerin, Boğazlar'dan geçişi sırasında trafik ayırım şeridi içinde seyretme kuralı, Türkiye tarafından bazı bölgelerde askıya alınabilecekti. (Md. 25/c) Aslında Boğazlar'da trafik ayırım düzeninin oluşturulması yeni bir uygulama değildi. Türkiye, 1934-1982 arası dönemde İstanbul Boğazı'nda sol seyir seyrüsefer şemalarını kullanmaya başlamıştı. Bu şemalar uyarınca Marmara Denizi yönünden gelen gemilerin sol taraftan ve mümkün olduğunca kıyıya yakın bir şekilde geçmesi öngörüldü. Mayıs 1982'de ise Boğazlar'da sağ seyir seyrüsefer şemaları kullanılmaya başlandı (Akten, 2002). Son olarak 1994 Tüzüğü ile de Boğazlar'da trafik ayırım düzeninin oluşturulması öngörülmüştü.

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

Boğazlar'dan geçecek olan tüm gemilerin, bayrak devletinin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olması ve Tüzük'te belirtilen teknik koşullara uygun olması gerekmektedir. (Md. 5) Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemilerin hızı ilke olarak 10 deniz milini geçemeyecekti. (Md. 13) Türkiye, daha önce de 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü'nde ve 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğü'nde hız sınırını 10 deniz mili olarak benimsemişti. Tüzük ile

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda aynı yöne doğru ilerleyen gemilerin aralarındaki mesafenin en az sekiz *gomina* olması kuralı da getirildi. Bu kural 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı. (Md. 14/a)

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

1998 Tüzüğü ile Boğazlar'dan uğraksız geçecek olan tüm gemilere kılavuzluk mecburi tutulmayarak sadece tavsiye edildi. (Md. 27) Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ikinci maddesindeki kılavuzluğun ihtiyarı olacağına ilişkin açık hüküm nedeniyle bu değişiklik yerinde bir değişiklikti. Nitekim 1994 Tüzüğü'nün, Türk bayraklı büyük gemilerin kılavuz almasını zorunlu tutup yabancı bayraklı gemilerin ise bu konuda sadece uyarılacağını öngörmesi (Md. 31), Türkiye'ye ağır eleştiriler yöneltmesine sebep olmuştu.

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

daha dar kapsamlı tutulup Türkiye'nin geçiş ile ilgili izin vermesi yerine geçişe ilişkin ek şartlar koyabilmesi kabul edildi.

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

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

Tüzüğün 33. maddesinde “İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçemeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.” ifadesi yer aldı. Bu ifade tahmin edilebileceği üzere İstanbul Boğazı'nda bulunan Fatih Sultan Mehmet ve Boğaziçi Köprüleri'nin denizden yüksekliğinin sadece 64 metre olmasından (Sümer, 2005) kaynaklandı. Bu kurala ilişkin benzer bir ifade 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı. (Md. 38) 1998 Tüzüğü'nde Boğazlar'daki yerel deniz trafiğinde yer alan deniz araçlarının, trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçmeleri ve Boğazlar'dan geçiş yapan diğer gemilerin yollarından çıkmaları da öngörüldü. (Md. 34 ve 42)

Akıntı ve görüş uzaklığı nedeniyle geçişlerin kısıtlanması 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı. Benzer şekilde 1998 Tüzüğü'nde İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti, dört mil/saatın üstüne çıktığında tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemilerden manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı

olanlar bu durum ortadan kalkana kadar İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na girememeleri kabul edildi. İstanbul Boğazı'nda orkoz akıntılarının oluşması durumunda da bu akıntılar ortadan kalkmadan bu gemiler İstanbul Boğazı'na giremeyeceklerdi. Üst akıntı şiddeti altı mil/saat'in üstüne çıktığında ise yukarıdaki kural hızı ne olursa olsun bu gemilerin hepsi için geçerli olacaktı. (Md. 35 ve 43) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı bir mil ve altına düştüğünde deniz trafiği sadece uygun görülen tek yöne açık tutulacaktı. Bu sırada tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giremeyecekti. Görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde ise geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktı. (Md. 36 ve 44)

Boğazlar'da deniz trafiğinin durdurulabilmesi, 1994 Tüzüğü'nde de yer almıştı ve bu konu en fazla eleştiri alan konuların başında gelmekteydi. Bu eleştirilere rağmen Türkiye, 1998 ve 1994 Tüzükleri'nden önce 1982 tarihli Çanakkale Liman Yönetmeliği ve İstanbul Liman Tüzüğü ile benimsemiş olduğu ve artık tüm kesimlerce kabul gördüğünü düşündüğü bu yetkiyi (Özersay, 1999) 1998 Tüzüğü'nde de muhafaza etmeye devam etti. Tüzüğün 20. maddesine göre; mücbir sebepler, tehlikeli durumlar, kamu yararına yapılan büyük inşaatlar ve geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikeleri sebebiyle Boğazlar'daki deniz trafiği, Türkiye tarafından geçici olarak durdurulabilecekti.

3.1.5. Türkiye'nin Geçişleri Düzenleme Yetkisi

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

Bu görüşlerden birincisi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve hazırlık çalışmalarının yorumlanmasıyla elde edilmektedir. Bu görüşe göre; Montrö Boğazlar Sözleşmesi, genel kabul görmüş yorum kuralları çerçevesinde yorumlandığında

geçişle ilişkin kurallardan oluşan Sözleşme'nin hiçbir yerinde Türkiye'nin geçişleri düzenleyemeyeceğine ilişkin bir ifadenin bulunmadığı görülecektir (Özersay, 1999). Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarında Türkiye'nin Boğazlar üzerinde idari ve adli kolluk yetkisi ile yargı yetkisinin saklı olduğuna ilişkin tezi, diğer taraflarca da benimsenmiştir. Çünkü Montrö Konferansı sırasında Türkiye'nin bu yetkilerinin saklı olduğuna dair Sözleşme'ye açık bir hüküm konulması talebi, Türkiye'nin böyle bir yetkiye sahip olmaması sebebiyle değil Sözleşme'nin açık hükümlerinin dar yorumlanabileceği kaygısıyla reddedilmiştir. Bu nedenle Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki açık hükümlere ters düşmemek, geçiş özgürlüğü ilkesinin özüne zarar vermemek ve uluslararası hukuktaki genel kabul görmüş kurallara aykırı olmamak kaydıyla geçişleri düzenleyebilecektir (Toluner, 1994).

Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisinin bulunduğunu savunan bir diğer görüş, bu savını Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi sonrasında yürürlüğe koyduğu ulusal düzenlemeler karşısında diğer taraf devletlerin takındıkları tutumlara dayandırmaktadır. Türkiye, 1965 ve 1982 tarihlerinde çıkardığı İstanbul Liman Tüzükleri ile İstanbul Boğazı'nda seyir güvenliği için uyulması gereken bir takım kurallar benimsemişti. Bu kurallardan bazıları; trafik ayırım düzeni oluşturulması, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler için hız sınırı konulması ve zorunlu nedenlerle geçişin askıya alınabilmesine ilişkindi. Nitekim benzer kurallar, 1982 yılında yürürlüğe konulan Çanakkale Liman Yönetmeliği ile Çanakkale Boğazı için de kabul edilmişti. Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu bu iç düzenlemelere Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin hiçbirinden herhangi bir itiraz gelmemiştir. Bu durum, Türkiye'nin iç düzenleme yapabilme hakkının olduğuna dair Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletler arasında zımni bir kabulün olduğu şeklinde yorumlandı (Özersay, 1999).

Diğer taraftan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra yapılan birtakım uluslararası sözleşmelerin, Türkiye'nin bu sözleşmelere dayanarak bir iç düzenleme ile geçiş rejimine ilişkin kurallar koyabilmesini mümkün kıldığı da savunulmaktadır. Bu bağlamda iki anlaşmanın hükümlerinin çatışması söz konusu olduğunda tarafları aynı olan anlaşmalar için anlaşmalardan birinde aksi bir hüküm bulunmadıkça

sonraki anlaşmanın hükümlerinin uygulanması, uluslararası hukukun genel ilkelerinden biri olarak kabul edilmektedir (Pazarcı, 2003). Yani Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin sonradan ortak bir uluslararası sözleşmeye taraf olması durumunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ters düşse bile sonraki sözleşmenin hükümlerinin uygulanması gerekecektir. Yalnız bu kuralın Türkiye'ye iç düzenleme konusunda genel bir yetki vermediği açıktır. Türkiye'nin yapabileceği iç düzenleme sadece sonraki sözleşmenin öngördüğü hükümlerle sınırlı olabilmektedir.

Bu bağlamda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin de kabul ettiği sözleşmelerin başında; 1972 tarihli COLREG, 1974 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), 1989 tarihli Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınmasının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi ve 1973 yılında imzalanıp 1978'de değiştirilen Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) gelmektedir. Türkiye'nin 1994 ve 1998 Tüzükleri ile kullandığı trafik ayırım düzeni kurma hakkı, COLREG ile taraf devletlere tanınmış bir haktır. Bunun yanında SOLAS, Türkiye'ye Boğazlar'dan geçen bir geminin SOLAS kurallarına uygunluğunu gösteren belgelerini denetleyebilmesini mümkün kılmaktadır. Buna göre de Türkiye, Boğazlar'dan geçen gemileri teknik açıdan denetleyebilmektedir. Ayrıca Türkiye'nin Boğazlar'dan geçiş yapmak isteyen bir geminin teknik olarak yeterli sayılabilmesi için gerekli gördüğü kuralların çoğu, SOLAS'da belirlenen kurullarla örtüşmektedir (Özersay, 1999). MARPOL ise, kıyı devletinin Sözleşme'de belirtilen faaliyetleri yasaklamasını ve bu yasaklara uymayanları cezalandırabilmesini mümkün kılmaktadır. Son olarak Basel Sözleşmesi, kıyı devletinin Sözleşme ile uyumlu ulusal düzenlemeler yapabilmesini ve bu düzenlemelerle Sözleşme'ye aykırı hareket edenlere ceza verebilmesini sağlamaktadır (Wolfrum, 2009).

3.1.6. Türkiye'nin Seyir Güvenliğine İlişkin Diğer Önlemleri

Tüzüklerin yanı sıra Türkiye, Boğazlar'da seyir güvenliğini artırmak amacıyla 2003 yılından itibaren Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) adında bir sistemi hizmete soktu. TBGTH ile bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmeti olmak üzere üç ana hizmet verilmeye başlandı. Bunların

yanında arama ve kurtarma operasyonlarına da yardım sağlandı. TBGTH, İstanbul ve Çanakkale’de bulunan iki adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi, her biri radar ve kameralarla donatılmış 16 adet insansız Trafik Gözetleme İstasyonu ve ilgili diğer istasyon ile sistemleri bünyesinde barındırmaktadır (Sander, 2005).

TBGTH’in Boğazlar’da seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması açısından son derece faydalı olduğu söylenebilir. Çünkü Boğazlar’da meydana gelen deniz kazalarının % 95’inin kılavuz almayan gemilerden kaynaklandığı ve İstanbul Boğazı’nda meydana gelen kazaların neredeyse üçte ikisinin gece gerçekleştiği (Akten, 2004) bilinmektedir. TBGTH, kılavuz bulundurmama ve gece seyretme gibi kazalara yol açan bu faktörlerin etkisinin azaltılmasında son derece kritik bir rol oynamaktadır. Bunun yanında Boğazlar’da deniz kazalarına yol açan faktörlerden yoğun deniz trafiği, Boğazlar hakkında bilgi yetersizliği ve trafik ayırım şemalarına uyulmaması gibi faktörlerin etkisinin azaltılmasında da TBGTH doğrudan etkili olmaktadır (Akten, 2006).

Öte yandan Türkiye, Boğazlar’daki tanker trafiğine alternatif olabilecek enerji nakil hattı projeleri geliştirmeye çalışmaktadır. Bu bağlamda hayata geçirilebilmiş en önemli proje Mayıs 2006’da faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattıdır. 1092 mil uzunluğundaki BTC boru hattı, temel olarak Hazar petrolünün Akdeniz’e ve oradan da dünya piyasalarına ulaştırılmasını sağlamaktadır. Günde taşıdığı bir milyon varil petrol ile BTC boru hattı, devamlı artış gösteren Boğazlar’dan geçen tanker sayısının azaltılmasında önemli bir rol oynamıştır. İstanbul Boğazı’ndaki geçişlerde 2007 yılında bir önceki yıla göre 100 tankerlik bir azalma yaşanmıştır (Daly, 2008). BTC’nin yanında Türkiye, 2004 yılında Samsun-Ceyhan petrol boru hattı projesini ortaya atmıştır. Bu projeye Boğazlar’daki tanker trafiğinin önemli oranda azaltılması hedeflenmektedir. Uzun süre Samsun-Ceyhan projesine karşı temkinli yaklaşan Rusya, Putin’in Ağustos 2009’daki Ankara ziyareti sırasında söz konusu projeye katılmayı kabul etmiştir (Güney Akım Projesi, 2009)

Bu iki petrol boru hattının yanı sıra Boğazlar’daki tanker trafiğinin azaltılmasına yardımcı olacak doğal gaz boru hattı projeleri de mevcuttur. Bunlardan Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı 2006 yılından bu yana aktif durumdadır. Söz konusu boru hattı, Azeri ve Türkmen gazının Avrupa’ya taşınmasına yardımcı

olarak BTC petrol boru hattı ile beraber Doğu-Batı enerji koridorunu tamamlamaktadır (Hatto ve Tomescu, 2008). Boğazlar'daki doğal gaz trafiğine alternatif olabilecek diğer bir doğal gaz boru hattı da Nabucco projesidir. Hazar ve Orta Asya ile Orta Doğu doğal gazının Avrupa'ya taşınmasını sağlaması planlanan söz konusu projeye ilişkin hükümetler arası anlaşma Türkiye, Avusturya, Macaristan, Romanya ve Bulgaristan arasında 13 Temmuz 2009 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır (Türkiye Yeni Enerji Aktörü, 2009). Fakat anlaşma sonrasında projeye ilgili ortaya çıkan belirsizlikler, Nabucco'nun hayata geçirilmesinin zor olduğunu göstermektedir. Bu belirsizliklerden ilki boru hattını dolduracak yeterli kadar gazın henüz bulunamamasıdır. Nabucco projesine şu ana kadar sadece Azerbaycan belirli miktarda gaz vermeyi taahhüt etmiştir. Fakat bu taahhüt beklentileri karşılamakta çok yetersiz kalmaktadır. Diğer ülkelerden Türkmenistan'ın Rusya ve Çin'e taahhütleri bulunmakta, Irak'ta petrol paylaşımı ile ilgili anlaşmazlık devam etmekte ve İran'ın nükleer anlaşmazlıktan dolayı Nabucco'ya destek vermesi zor görünmektedir. İkinci önemli belirsizlik, boru hattının yapımı için yeterli finansmanın bulunmamasıdır. Boru hattının yapımı için kısıtlı bir bütçe ayıran Avrupa Komisyonu dışında AB ülkeleri arasında finansmanın nasıl sağlanacağı konusunda henüz bir anlaşmaya varılmış değildir. Özel şirketlerin de boru hattının yapımı için finansman desteği bulunmamaktadır (Larrabee, 2011).

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

3.2. 20. Y.Y. ve 21. Y.Y.'DA ABD' NİN KARADENİZ VE BOĞAZLAR POLİTİKASI

Soğuk Savaş sonrası dönemde ABD ve diğer Batılı devletlerin başlıca dış politika hedeflerinden birini Sovyetler Birliği'nden ayrılarak bağımsızlıklarını kazanan yeni ülkelerin kapitalist ekonomik sisteme entegre edilmesi oluşturuyordu. Nitekim ABD'nin 1997 yılında kabul edilen "Yeni Bir Yüzyıl İçin Amerikan Ulusal Güvenlik Stratejisi" ile bu hedefin ABD'nin çıkarları açısından hayati olduğu açıkça ifade edildi. Bu bağlamda Soğuk Savaş döneminde Doğu Bloku'nda yer alan Karadeniz ülkelerinin de Soğuk Savaş sonrasında ABD'nin yaşamsal çıkar alanı haline geldiği ilan edilmiş oldu (Canar, 2012). Karadeniz Bölgesi ABD'nin yaşamsal çıkar alanı olarak ilan edilmesine rağmen 1990'lı yıllarda Rusya ile Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin entegrasyonuna öncelik verilmesi ve dağılan Yugoslavya sonrası yaşanan sorunlar, Karadeniz Bölgesi'nin ikinci planda kalmasına neden oldu (Minchev, 2006).

1990'lı yıllarda arka planda kalmış olsa da enerji güvenliği konusu Karadeniz'in tamamen gündemden düşmesini engelledi. Soğuk Savaş döneminde Orta Asya ve Hazar Bölgesi petrol ve doğal gazı tamamıyla Rusya Federasyonu topraklarından Avrupa'ya ulaştırılmaktaydı. Ekonomik istikrarları için kesintisiz ve ucuz enerjiye ihtiyaçları olan Avrupa ülkeleri ve ABD, Soğuk Savaş sonrasında enerji güvenlikleri için büyük bir handikap olarak gördükleri bu durumu değiştirmek için alternatif nakil güzergahları aramaya başladılar (Cohen ve Irwin, 2006). Bu noktada Orta Asya ve Hazar Bölgesi ile Avrupa arasında coğrafi olarak geçiş noktası olan Karadeniz ön plana çıktı.

1990'larda enerji nakil hatları bakımından ön plana çıkmaya başlasa da Karadeniz'in Avrupa, Avrasya veya Ortadoğu'dan ayrı bir bölge olarak görülmesi ve bölgeye ayrı bir kimlik kazandırılmaya çalışılması 2000'li yıllardan sonra gerçekleşti (Bryza, 2006). Bu bağlamda Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin yanı sıra Moldova ile Güney Kafkasya ülkeleri olan Ermenistan ve Azerbaycan'ı da kapsayan Geniş Karadeniz Bölgesi (Wider Black Sea Region) kavramı ortaya atılarak başta ABD, Avrupa Birliği (AB) ve NATO olmak üzere Batılı ülke ve örgütlerin Karadeniz'e yönelik ortak bir politika geliştirmeleri gerektiği tartışılmaya başlandı (Asmus ve

Jackson, 2004).

Bu doğrultuda ABD, Geniş Karadeniz Bölgesi yaklaşımını benimsedi ve bölgeye yönelik özel bir politika geliştirmeye başladı. ABD'ye göre Karadeniz'e yönelik özel bir politika geliştirilmesi gerekliliğinin ilk nedeni ve en önemlisi, bölgedeki ülkelerin demokrasi ve serbest piyasa ekonomisini benimseyerek Batı sistemine entegre olmalarına yardımcı olmaktı. İkincisi Karadeniz, Hazar Bölgesi enerji kaynaklarının Batı pazarlarına taşınması açısından köprü rolü oynamaktaydı ve ABD, başta Avrupa olmak üzere müttefiklerinin enerji güvenliklerinin sağlanması için destek sağlamak istiyordu (Larrabee, 2011). Nitekim ABD'nin 2002 tarihli Ulusal Güvenlik Stratejisi'nde Karadeniz ve Hazar Bölgesi enerji arzı açısından hayati önem taşıyan yerler arasında gösterildi (Ülger, 2007). Enerji güvenliği açısından ABD'nin Karadeniz'deki en önemli hedefleri; Avrupalı müttefiklerinin petrol ve doğal gaz kaynaklarını çeşitlendirmek, Rusya ile pazar koşulları çerçevesinde karşılıklı faydayı esas alan bir enerji ticareti tesis etmek ve Hazar enerji kaynaklarının Türk Boğazları'nı baypas edecek şekilde alternatif yollardan dünya pazarlarına taşınmasını sağlamaktı (Bryza, 2006). Kısacası Karadeniz'in enerji güvenliği açısından önemi Hazar ve Orta Asya enerji kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında Rusya'nın transit tekeli ortadan kaldıracak alternatif enerji nakil hatlarına ev sahipliği yapabilecek olmasından gelmekteydi. 2006 yılında Rusya'nın gaz fiyatındaki düşüklüğü gerekçe göstererek Ukrayna'ya giden gazı kesmesi başta Avrupalı ülkeler olmak üzere ABD'nin, Rusya'nın enerji arz güvenliği açısından ne kadar güvenilir bir ülke olduğunu yeniden düşünmesine neden oldu. AB Komisyonu'nun Mart 2006'da yayınladığı Yeşil Belge'de AB'nin enerji bağımlılığını iyi yönetmesi ve enerji arzını çeşitlendirmesi gerektiği belirtiliyordu (Thumann, 2006).

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

Karadeniz ülkelerinin Batı sistemine entegrasyonu ve enerji güvenliğinin

yanında Karadeniz’i ABD açısından önemli yapan bir başka neden bölgedeki güvenlik sorunlarıydı. ABD, Soğuk Savaş sonrası dönemde bölgede bölgesel ve küresel istikrarı tehdit eden ciddi güvenlik sorunlarının olduğunu ve bu sorunların giderilmesi için kendisinin ve NATO’nun yardımcı olabileceğini düşünmekteydi (Canar, 2012). ABD tarafından bu gerekçeler öne sürülse de ABD’nin Karadeniz’e yönelik özel bir politika geliştirmesinin en önemli nedenlerinden biri Soğuk Savaş’ın hemen sonrasında ilan edilen “Yeni Dünya Düzeni” projesiydi. Bu projenin gereği olarak ABD, kendisi için kritik önemde gördüğü diğer bölgelerde olduğu gibi Karadeniz’de de kendisine karşı olası rakiplerin çıkmasını önlemek ve oluşabilecek ittifakları engellemek istemekteydi. Karadeniz’de olası rakip olarak görülen en önemli ülke ise Rusya’ydı. Nitekim 1990’lı yıllarda “Önce Rusya” (Russia First) politikasıyla Rusya’nın önemini ortaya koyan ABD, 2000’li yıllarda da Güvenlik Konseyi’nin daimi üyelerinden olan ve nükleer güce sahip olan Rusya’yı ABD’ye rakip olabilecek en önemli ülkelerden biri olarak görmekteydi (Canar, 2012).

3.2.1. Karadeniz Politikasının Araçları

Soğuk Savaş sonrasında Karadeniz ülkelerinin de içinde bulunduğu eski Doğu Bloku ülkelerinin Batı sistemine entegre edilmesinde etkili bir şekilde kullanılan araçlardan en önemlisi NATO üyeliği oldu. NATO’nun kuruluşundan itibaren izlediği “Açık Kapı Politikası” NATO’nun temel değerlerini benimseyen ve Kuzey Atlantik Bölgesi’nin güvenliğine katkıda bulunabilecek tüm ülkelerin NATO’ya üye olabileceği anlamına gelmekteydi. Eski Doğu Bloku ülkeleri Soğuk Savaş’ın hemen ardından NATO’ya üye yapılmaları da bu ülkelerin NATO ile ilişkilerini tesis etmek ve ekonomik-siyasi reformlarını gerçekleştirmek üzere NATO bünyesinde özel yapılanmalar oluşturuldu veya programlar başlatıldı. Bu ülkelerin başta NATO olmak üzere Avrupa-Atlantik kurumları ile entegrasyonu söz konusu ülkelerin bağımsızlığının garantisi olarak değerlendirildi (Tellal, 2001). 1990’lı yıllarda NATO’nun genişlemesinin ve yeni üyeler edinmesinin en büyük destekçisi ABD oldu. Bush ve Obama döneminde de ABD, NATO’nun genişlemesine olan desteğini açıkça ifade etti. ABD’ye göre NATO’nun genişlemesi, ABD üstünlüğünün sağlanması ve Rusya’nın yeniden rakip olarak ortaya çıkma potansiyelini yok etmek açısından önemliydi (Canar, 2012).

Eski Sovyet cumhuriyetlerinin Avrupa-Atlantik kurumlarına entegrasyonunu sağlamak amacıyla ilk olarak 1991 yılında NATO bünyesinde Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi (KAİK) kuruldu. 1994 yılındaki Brüksel Zirvesi'nde ise ABD'nin önerisi ile yine aynı amaca hizmet etmesi düşünülen Barış İçin Ortaklık girişimi (BİO) başlatıldı (Koçer, 2007). İçlerinde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler olan Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan'ın da bulunduğu eski Doğu Bloku ülkeleri çeşitli tarihlerde BİO içerisine katıldılar (Akten, 2002). Bu ülkeler BİO içerisinde aktif olarak yer aldıkları takdirde nihai olarak NATO üyesi olacaklardı. Ayrıca BİO içinde aktif olarak yer alan ülkelerin toprak bütünlüğüne, siyasi bağımsızlığına ve güvenliğine yönelen doğrudan bir tehdit söz konusu olması durumunda NATO bu durumu söz konusu ülke ile değerlendirecekti (Carr ve Flenley, 2007). NATO'nun 1997 yılındaki Madrid Zirvesi'nde Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya katılım müzakerelerine başlamaya davet edildi. Müzakerelerin tamamlanmasıyla bu ülkeler 1999 yılında NATO'ya üye oldular. Ardından 1999'daki Washington Zirvesi'nde diğer eski Doğu Bloku ülkelerinin katılımı için bir üyelik eylem planı kabul edildi. Eylem planının kabul edilmesinin ardından 2002 yılındaki Prag Zirvesi'nde Bulgaristan, Estonya, Litvanya, Letonya, Romanya, Slovakya ve Slovenya üyelik görüşmelerine başlamaya davet edildi. Bu ülkeler de 2004 yılında NATO üyesi olarak kabul edildiler. Yeni üyelerin katılımı ile 2004 yılında gerçekleşen İstanbul Zirvesi'nde Kafkasya Bölgesi NATO için öncelikli önem arz eden yerlerden biri olarak ilan edildi (Carr ve Flenley, 2007). Anlaşılan Bulgaristan ve Romanya'nın üyeliği ile Karadeniz'e kıyıdaş bir örgüt haline gelen NATO, bundan böyle Karadeniz'le daha fazla ilgilenmek istemekteydi.

2008 yılındaki Bükreş Zirvesi'nde Arnavutluk ve Hırvatistan'ın üyelik görüşmeleri başladı ve bu ülkelerin katılımı da 2009'da gerçekleşti. Ayrıca Bükreş Zirvesi'nde üyelikle ilgili bir yol haritası belirlenmemekle beraber Gürcistan ve Ukrayna'nın da üyeliğinin ileriki bir tarihte gerçekleşmesi kararı alındı (Aydın, 2003a). Gürcistan ve Ukrayna ile üyelik sürecinin başlatılmamasının nedeni Rusya'nın bu üyeliklere şiddetle karşı çıkması ve bu nedenle özellikle enerji alanında olmak üzere Rusya ile yoğun ekonomik ilişkisi bulunan Almanya gibi NATO içindeki bazı ülkelerin Rusya'yı karşısına almak istememesiydi. 1990'lı yıllardaki Orta Avrupa ülkelerinin NATO'ya üye olmalarında da Rusya'nın yoğun muhalefeti

söz konusuydu fakat bu sefer farklı olan Rusya'nın eskisine nazaran ekonomik ve siyasi olarak çok daha güçlü olmasıydı (Larrabee, 2008). Üstelik birçok Avrupa ülkesinin enerji ihtiyacının karşılanmasında Rusya baskın bir konumda bulunmaktaydı.

NATO içerisindeki tereddütlere rağmen ABD'nin Avrupa ve Avrasya İşlerinden Sorumlu Dışişleri Bakan Yardımcısı Mathew Bryza, Rusya'yı rahatsız etse de NATO'ya üye olmak isteyen ve üyelik kriterlerini yerine getiren tüm Avrupalı ülkelerin NATO üyeliklerini desteklediklerini ve Gürcistan'ın da üyelik kriterlerini yerine getireceğine inandıklarını açıkladı (Matveeva, 2008). Ocak 2009 tarihli Stratejik Ortaklık Şartı ile ABD, Gürcistan'ın NATO üyeliğini desteklediğini bir kez daha açıkça ifade etti. Aynı şekilde ABD, Aralık 2008'de imzalanan "ABD-Ukrayna Stratejik Ortaklık Şartı"yla da Ukrayna'nın Avrupa-Atlantik kurumlarıyla bütünleşmesini desteklediklerini belirtti (Canar, 2012).

NATO, ABD'nin askeri olarak Karadeniz'e girmesinin temel aracı olarak da kullanıldı. ABD, Karadeniz'deki güvenlik sorunları nedeniyle Karadeniz'deki güvenliğin NATO tarafından sağlanması gerektiğini iddia ediyordu. ABD'ye göre Karadeniz'deki güvenlik zafiyeti, bölgenin Orta Doğu ve Orta Asya'dan Avrupa ve diğer Batılı ülkelere uyuşturucu, terörist, konvansiyonel silah ve hatta kitle imha silahı ticaretine ev sahipliği yapmasından kaynaklanıyordu. Soğuk Savaş sonrası dönemde bölgedeki istikrarsız ve zayıf yönetimler ile dondurulmuş çatışmalar (frozen conflicts) da bu ticarete zemin hazırlamaktaydı (Cohen ve Irwin, 2006). Ayrıca bu yasadışı ticaretin önlenmesinde bölgedeki mevcut güvenlik yapılanmaları yetersiz kalmaktaydı (Bryza, 2006).

Bu arada 11 Eylül saldırıları sonrasında NATO, 2002 yılındaki Prag Zirvesi'nde yeni bir terörle mücadele stratejisi benimsedi. Bu yeni stratejiye göre NATO, teröristlerin kabiliyetlerini azaltmaya yönelik askeri operasyonlara liderlik edecek veya destek verecekti (Simon, 2006). Bu bağlamda zaten NATO bünyesinde 2001 yılında Akdeniz'de devriye görevi görecektir Aktif Çaba Operasyonu (Operation Active Endeavour) adında bir deniz gücü oluşturulmuştu (Pazarcı, 2003). ABD, Akdeniz'de olduğu gibi Karadeniz'de de güvenliğin sağlanması için NATO'nun bölgede aktif olarak yer almasını istiyordu.

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

NATO dışında ABD, ikili askeri anlaşmalar yoluyla da Karadeniz'e askeri olarak yerleşmeye çalıştı. İlk olarak ABD 2005 yılında Romanya ile imzaladığı askeri anlaşma ile bu ülkede 1500 kişiye kadar asker bulundurma hakkını elde etti. Bu anlaşma uyarınca ABD, Köstence'ye asker yerleştirdi. 2006 yılında ise Bulgaristan ile ABD arasında yapılan Savunma İşbirliği Anlaşması'na göre ABD bu ülkedeki dört ayrı üstte 2500 kişiye kadar asker bulundurabilecekti (Kasım, 2008). Ayrıca füze savunma sistemi kapsamında Eylül 2011'de Romanya ile ABD arasında yapılan anlaşmayla ABD, Romanya'da anti balistik füze konuşlandırma hakkını elde etti. Yine aynı amaçla ABD, Malatya'ya bir radar sisteminin kurulması için Ekim 2011'de Türkiye ile anlaşmaya vardı (Kasım, 2008).

ABD'nin Karadeniz politikasının bir başka aracı bölge ülkelerinde Rusya karşıtı ve Batı yanlısı oluşumlara destek vermek oldu. Bu faaliyetlerin de etkisiyle Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerden Gürcistan ve Ukrayna'da sırasıyla 2003 ve 2004 yıllarında renkli devrimler olarak adlandırılan yönetim değişiklikleri yaşandı. Bu

değişikliklerle Batı yanlısı ve Avrupa-Atlantik kurumlarına katılmaya istekli yönetimler işbaşına geldi. ABD'nin söz konusu yönetim değişikliklerinin yaşanmasındaki en önemli rolü ABD ve Batı kökenli sivil toplum kuruluşlarının bu ülkelerdeki faaliyetleri oldu.

Karadeniz ülkelerindeki sözü edilen sivil toplum kuruluşları nitelik bakımından çeşitlilik arz etmektedir. Bu kuruluşlar arasında düşünce kuruluşları, çatışmanın çözümü konusunda uzmanlaşmış özel kuruluşlar, kültürel kuruluşlar, ticaret birlikleri, spor kuruluşları ve çıkar grupları gibi örgütlenmeler bulunmaktadır (Herrberg, 2006). Bu kuruluşların başında ABD merkezli Ulusal Demokratik Enstitü, (National Democratic Institute), Uluslararası Cumhuriyetçi Enstitü (International Republican Institute) ve Ulusal Demokrasi Fonu (National Endowment for Democracy) gelmektedir. 2003 yılında Gürcistan'da gerçekleşen iktidar değişikliğinde ABD Büyükelçisi Richard Miles, Soros Vakfı, Özgürlük Evi (Freedom House) ve Ulusal Demokratik Enstitü gibi kuruluşların muhalefete yoğun destek sağladıkları bilinmektedir. Ukrayna'da ise 2004 yılında yaşanan Turuncu Devrim'de Alman Marshall Fonu ve Özgürlük Evi tarafından desteklenen Batı yanlısı Yuschenko iktidarı ele geçirmiştir. ABD bu devrimler sonrasında da Batı yanlısı oluşumlara destek sağlamayı sürdürdü (Canar, 2012). 2006 yılında Bükreş'te düzenlenen Karadeniz Forumu'nda ABD Karadeniz'de hukukun üstünlüğünü, demokratik kuruluşları, bağımsız medyayı ve sivil toplum kuruluşlarını desteklemek amacıyla Karadeniz'deki hükümetlerle bağlantılı veya hükümet dışı kuruluşlara fon sağlamayı taahhüt etti (Bryza, 2006).

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

diyalog içerisinde olacaklarını kararlaştırdılar

(http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_37750.htm).

Yushchenko, Nisan 2005'te ABD'ye bir ziyaret gerçekleştirerek Başkan Bush ile görüştü. Bu görüşmede Bush Ukrayna'nın NATO üyeliğini desteklediklerini bir kez daha ifade etti (Kuzio, 2006). 2008'teki NATO'nun Bükreş Zirvesi'nde ise Rusya'nın tepkisi nedeniyle üyelik süreci başlatılmasa da Ukrayna'nın gelecek dönemde NATO üyesi olacağı kararı alındı

(http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_37750.htm?). 2010 yılında Moskova yanlısı Yanukovich'in tekrar Başkanlığa seçilmesi ile Ukrayna'da süreç tersine döndü. Yeni yönetimin ilk yaptığı işlerden biri NATO'ya üyelik başvurusunu geri çekmek ve Rusya ile Sivastapol üssünün kullanım süresinin uzatılmasına ilişkin bir anlaşma imzalamak oldu.

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

Rusya ile yaşanan savaş karşısında NATO, Rusya'yı kınayarak Gürcistan'ın toprak bütünlüğünü savundu (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_38988.htm).

Bu gelişmelerin yanında Ukrayna ve Gürcistan'da yönetimlerin Batı yanlıları tarafından ele geçirilmesi sonrasında 2005 yılında Ukrayna, Gürcistan, Letonya, Litvanya, Estonya, Moldova, Makedonya, Slovenya ve Romanya Demokratik Seçenek Topluluğu'nu kurdular. Ardından Mayıs 2006'da Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan ve Moldova arasında Demokrasi ve Ekonomik Kalkınma Örgütü

(GUAM) kuruldu. Ukrayna ve Gürcistan'ın liderlik ettiği ve ABD tarafından desteklenen bu yapılanmalar Karadeniz'de Rusya'nın etkisinin kırılmasını ve Batı kurumlarıyla entegrasyonu hedeflemekteydi (Canar, 2012)

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

Soğuk Savaş sonrası dönemde 1990'lı yıllar, Türk-Rus siyasi ilişkileri açısından genelde sorunlu geçti. Bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya devletleri üzerinde rekabet, Bosna Hersek ve Kosova krizleri, enerji nakil hatları konusunda rekabet, Rusya'nın Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Anlaşması'ndan kaynaklanan yükümlülükleri, Güney Kıbrıs'a S-300 satışı ve PKK-Çeçenya sorunları bunların başında gelmekteydi. Bu sorunlara karşın ilişkilerin gelişmesini sağlayan karşılıklı üst düzey ziyaretler de gerçekleşti. Bunlardan ilki olan Başbakan Süleyman Demirel'in 1992 yılındaki Moskova gezisinin önemi Dostluk ve İşbirliği Anlaşması'nın imzalanmış olmasından kaynaklanmaktaydı. Aralık 1997'de Rus Başbakanı Viktor Chernomyrdin'nin Türkiye ziyareti ise Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz satışını öngören Mavi Akım projesinin hayata geçirilmesi üzerinde anlaşmaya varılması açısından önemliydi. Çeçenya sorununun gündemde olduğu 1999 yılında Başbakan Ecevit'in Moskova ziyareti gerçekleşti. Bu ziyarette Ecevit'in Çeçenya sorununu Rusya'nın bir iç meselesi olarak tanımlaması ve Rusya'nın toprak bütünlüğünü desteklediğini açıklaması buna karşın Rus Başbakanı Putin'in Türkiye'yi hedef alan hiçbir terörist grubu desteklemeyeceklerini ifade etmesi ilişkilerin seyrini değiştiren gelişme oldu (Bazoğlu Sezer, 2000). 11 Eylül saldırılarının hemen sonrasında ise iki ülke Avrasya Eylem Planı'nı imzaladılar. Bu planla taraflar terörizmle mücadelede işbirliği yapacaklarını bir kez daha ortaya koymuş oldular (Kınıklıoğlu, 2006).

2000'li yıllarda Türk-Rus ilişkileri 1990'lı yıllara göre çok daha olumlu bir görünüm sergilemeye başladı. Bu durumun temel nedeninin Türkiye'nin Batı'dan uzaklaşmasına neden olacak gelişmelerin yaşanması olduğu savunuldu (Balcer, 2009). Bu bağlamda 1999 Helsinki Zirvesi sonrasında AB'nin Türkiye ile üyelik görüşmelerine başlamamasının ve 2004 yılında aday ülke statüsünün verilmesinden sonra 2006'da yeniden ilişkilerin kötüleşmesinin Türkiye'nin yönünü Rusya ve Avrasya'ya çevirmesine neden olduğu belirtildi (Baran, 2008). AB ile ilişkilerin

yanında Irak Savaşı sürecinde Türkiye'nin ABD askerlerinin topraklarından geçmesine izin vermemesi ile başlayarak ABD'nin Irak'ın kuzeyinde bir Kürt devletinin oluşumuna destek vermesinin Türk-Amerikan ilişkilerinin de kötüleşmesine neden olduğu ve bunun da Türkiye'yi Rusya'ya yaklaştırdığı savunuldu. Son olarak Başbakan Erdoğan'ın "one minute" çıkışı ve Mavi Marmara olayı nedeniyle Türk-İsrail ilişkilerinin kötüleşmesinin Türk-Rus ilişkilerinin gelişmesini sağlayan faktörlerden biri olduğu vurgulandı (Weitz, 2010).

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

1990'lı yıllarda rekabet konusu olan enerji nakil hatlarında bile 2000'li yıllarda iki ülke işbirliği olanaklarını aramaya çalıştılar. Öncelikle 1997 yılında imzalanan anlaşma uyarınca inşa edilen Mavi Akım doğal gaz boru hattı 2005 yılında faaliyete geçti (Özbay, 2011). Türkiye, Rusya'nın desteklemediği ve ABD ve AB desteği ile oluşturulan Nabucco projesinde Rusya ile işbirliğine açık olduğunu

belirtti. Aynı zamanda Türkiye, Ekim 2009'da Nabucco projesine karşı Rusya'nın geliştirdiği Güney Akım projesinin yapımı için Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesinde çalışma yapılmasına izin vereceğini açıkladı.

Buna karşılık Rusya da Türkiye'nin projesi olan Samsun-Ceyhan petrol boru hattının yapımı için destek sağlamayı kabul etti (Larrabee, 2011).

2010 yılında Başkan Medvedev'in Türkiye ziyaretinde iki ülke arasında 17 anlaşma imzalandı ve Güney Akım Projesi ve Samsun-Ceyhan hattının yapımı konusunda tarafların işbirliği içerisinde olacakları bir kez daha teyit edildi. Bunun yanında bu ziyaretle Akkuyu'da bir nükleer enerji santralini kurmak üzere başını Rus firmasının çekeceği bir ortaklığın kurulması da kararlaştırıldı. Bu ziyaretin bir başka önemi ise iki ülkenin aralarındaki ticaret hacmini önümüzdeki beş yıl içinde 40 milyar dolardan 100 milyar dolara çıkarma hedefini ortaya koymalarıydı (Larrabee, 2011). Son olarak Aralık 2011'de Enerji Bakanı Taner Yıldız'ın Moskova'daki Putin ile görüşmesinde; Türkiye'nin Güney Akım Hattı'nın münhasır ekonomik bölgesinden geçmesine izin vermesine karşılık olarak Rusya'nın Türkiye'ye verdiği doğal gazın fiyatında indirim gitmesi konusunda mutabakata varıldı (Aydın, 2003a). Bunların yanında Türkiye ve Rusya ikinci bir Mavi Akım hattının ve Türkiye'de bir yer altı doğal gaz depolama tesisinin yapımı için görüşmelerini sürdürmektedirler (Weitz, 2010).

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

kabul etti (Winrow, 2009). Son olarak Türkiye'nin Rusya'dan S-300 veya S-400 füze savunma sistemleri alması bile gündeme geldi (Sidar ve Winrow, 2011).

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

3.2.3. Türkiye'nin Karadeniz Politikası ve Boğazlar

Türkiye'nin Karadeniz'e yönelik özel bir politika geliştirmesi, 1990 yılının hemen başında Karadeniz ülkeleri arasında ekonomik alanda başlayacak ve siyasi alana yayılacak bir işbirliği mekanizmasını önermesiyle başladı. Bu doğrultuda Türkiye'nin girişimiyle 1992 yılında İstanbul'da yapılan toplantıda Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin yanı sıra Arnavutluk, Azerbaycan, Ermenistan, Moldova, Sırbistan-Karadağ ve Yunanistan da yer aldığı Karadeniz Ekonomik İşbirliği kuruldu (Koçer, 2007). 1998 yılında gerçek anlamda bir uluslararası örgüte dönüştürülen ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı adını alan bu yapılanma üye ülkeler arasındaki anlaşmazlıklar, karar alma mekanizmasının yetersizliği ve üye ülkeler tarafından yeterli desteğin sağlanamaması gibi nedenlerle etkili bir işbirliği mekanizması haline gelemediyse de en azından taraf devletlerin bir araya geldiği ortak bir platform olarak faydalı bir işlev görmektedir.

Ekonomik ve siyasi işbirliğinin yanında Karadeniz'de deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik ilk girişim 1990'lı yılların ortasında yine Türkiye'den geldi. Bu bağlamda 1998 yılında Türkiye tarafından resmen önerilen Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) 2001 yılında İstanbul'da kuruldu. Sadece Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin üyeliğine açık olan BLACKSEAFOR'un başlangıçtaki kuruluş amacı insani yardım, arama-kurtarma operasyonları ve çevrenin korunması konularında üye ülkeler arası işbirliği ve yardımlaşmanın sağlanmasıydı (Baran, 2008). 11 Eylül saldırıları sonrasında ise Türkiye'nin girişimiyle ve Rusya'nın

desteği ile öncelikle 2004 yılında sürekli olarak görev yapacak bir operasyon kontrol merkezi kuruldu. Ayrıca üyeler arasında bilgi değişimi yapılmaya, şüpheli gemilere yönelik plansız operasyonlar gerçekleştirilmeye ve Karadeniz’de ortak askeri tatbikatlar icra edilmeye başlandı. 2005 yılında ise terörizm ve kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi BLACKSEAFOR’un görevleri arasına girdi (Simon, 2006). Böyle bir değişikliğin yapılmasının altında yatan asıl neden Türkiye ve Rusya’nın, NATO’nun terörizmle mücadelede dayanarak Karadeniz’e girmesini önleyebileceklerini düşünmeleri idi (Koçer, 2007). BLACKSEAFOR kapsamında üye ülkelerin katılımıyla her yıl Karadeniz’de deniz tatbikatı yapılırken 2008 yılındaki Rus-Gürcü Savaşı sonrasında Gürcistan bu tatbikatlara katılmamaya başladı (Vasiliev, 2010).

BLACKSEAFOR’un yanında Mart 2004’te Türk Deniz Kuvvetleri, NATO’nun Aktif Çaba Operasyonu ile aynı misyona sahip ulusal bir girişim olan Karadeniz Uyum Harekatı (KUH/Black Sea Harmony) adında yeni bir güvenlik girişimi başlattı. Daha sonra Türkiye, NATO ile eşgüdüm içerisinde çalışan ve BLACKSEAFOR tarafından icra edilebilecek bir model olarak gördüğü (Kınıklıoğlu, 2006) KUH’a Karadeniz’e kıyıdaş diğer ülkeleri de katılmaya davet etti (Simon, 2006). Bu davet üzerine Rusya, 2006 itibariyle KUH’a dahil olurken, Ukrayna’nın katılımına ilişkin Protokol Ocak 2007’de imzalandı. NATO’nun yeni üyeleri olan Romanya ve Bulgaristan ise, Türkiye’nin baskın konumu nedeniyle bu oluşuma daha şüpheli ve mesafeli yaklaştılar (Simon, 2006).

Türkiye’nin girişimleriyle oluşturulan bu güvenlik yapılanmalarının, sadece Karadeniz’e kıyıdaş devletlere açık olması Türkiye’nin Karadeniz’in deniz alanında sadece kıyıdaş devletlerin söz sahibi olması gerektiğini ve bölgeye NATO dahil olmak üzere dışarıdan bir müdahale istemediğini gösterdi (Baran, 2008). Ayrıca Türkiye, ABD ve NATO’dan farklı olarak Karadeniz’in deniz güvenliği ile geniş Karadeniz Bölgesi’ndeki güvenlik sorunlarını birbirinden ayrı tutan bir politika izlemektedir (Kınıklıoğlu, 2006) önemli bir güvenlik sorununun olmadığı ve Karadeniz’deki yasadışı trafiğin sadece yüzde onunun deniz alanında gerçekleşmesinin bunu gösterdiğini (Simon, 2006) ve yaşanan sorunların da bölgedeki etkili ve yeterli güvenlik yapılanmaları ile çözüme kavuşturulduğunu

savunmaktadır (Kınıklıoğlu, 2006).

Türkiye'nin NATO'nun Karadeniz'e girmesine karşı çıkmasının temel nedeni, NATO savaş gemilerinin Karadeniz'e girmek için kullanabileceği tek yol olan Boğazlardan geçmesinin yaratabileceği sorunlardır. Bu sorunların başında geçişler nedeniyle Türkiye'nin komşusu ve en büyük ticari ortaklarından biri olan Rusya ile ilişkilerinin bozulma tehlikesi gelmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini ve Karadeniz'de kalışını önemli ölçüde kısıtlayarak Rusya'nın güvenlik ve savunmasıyla ilgili endişelerini önemli ölçüde gidermekte ve Karadeniz'de istikrarın sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu noktada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olarak gerçekleşebilecek bir geçiş veya Karadeniz'de kalış, bu durumu güvenliği ve savunması için bir tehdit olarak algılayan Rusya ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni uygulamakla görevli ve yetkili olan Türkiye'nin ilişkilerinin bozulmasına neden olacaktır (Baran, 2008). Nitekim Rus-Gürcü Savaşı sırasında ABD savaş gemilerinin Karadeniz'e girmesi karşısında Rus Genelkurmay Başkanı'nın söz konusu gemilerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin öngördüğü üzere Karadeniz'de ancak 21 gün kalabileceğini ve bu süre dolduktan sonra Karadeniz'de kalmaya devam ederlerse Türkiye'nin bu durumdan sorumlu olacağını açıklaması (Torbakov, 2008) durumu açıkça ortaya koymaktadır.

NATO savaş gemilerinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırılık oluşturabilecek geçişlerine Türkiye'nin izin vermemesi durumunda ise öncelikle Türkiye'nin ABD ve NATO ile ilişkileri bozulabilecektir. Daha da önemlisi geçişleri kısıtlaması nedeniyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesinin veya feshedilmesinin tartışılması gibi bir sürecin yaşanması da bu şekilde mümkün olabilecektir (Baran, 2008). Türkiye böyle bir süreç neticesinde de Boğazlar üzerindeki kontrolünü kaybetmekten çekinmektedir. Nitekim 11 Eylül saldırıları sonrasında Karadeniz'in Batılı çevrelerce gündeme getirilmesiyle paralel olarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin de tartışmaya açılmaya çalışıldığına tanık olunmuştur. Bu bağlamda değişen güvenlik ortamı nedeniyle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile değiştirilmesi gibi 11 Eylül saldırıları sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı ve Karadeniz'in terörle mücadele

bağlamındaki önemli rolü nedeniyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin de yeni bir Sözleşme ile değiştirilmesi gerektiği ABD'de bulunan bazı düşünce kuruluşları ve akademik çevreler tarafından dile getirilmeye başlanmıştır (Simon, 2006).

Bu nedenlerle Türkiye, bölge dışı güçlerin Karadeniz'e girmesini istemediğini son olarak 2008 yılında Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan savaş sırasında ve sonrasında da gösterdi. Daha önce ifade edildiği üzere savaş sırasında Türkiye insani amaçlarla da olsa iki ABD savaş gemisinin Karadeniz'e geçişini Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olacağı gerekçesiyle izin vermedi. Ayrıca Türkiye Rusya'yı rahatsız edebileceğini düşündüğünü Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliğine açık bir destek sağlamadı (Balcer, 2009). Bunun yanında Türkiye geleneksel olarak Gürcistan'ın toprak bütünlüğünü savunsa da Rusya'nın Güney Osetya ve Abhazya'ya müdahalesine ve sonrasında Rusya'nın bu ülkelerin bağımsızlığını tanınmasına sert bir eleştiri getirmedi. Bunun yerine Türkiye ilk olarak 1990'lı yıllarda ortaya attığı Kafkasya İstikrar ve İşbirliği Platformu fikrini tekrar gündeme getirdi (Weitz, 2010). Bunu yaparken ABD ve Avrupalı müttefiklerinin fikrini almadı ve doğrudan Karadeniz ülkelerinin işbirliğini hedefledi (Balcer, 2009).

Rusya, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan'dan oluşması düşünülen Platform'un temel işlevinin çatışmaların barışçıl yollardan çözümü olması öngörüldü. Başbakan Erdoğan Türkiye'nin bu önerisine destek sağlamak üzere Moskova ve Tiflis'e ziyaretler gerçekleştirdi. Dışişleri Ali Babacan ise Batı kamuoyundan destek sağlamak için söz konusu girişimin önemini anlatmaya çalıştı. Babacan'a göre bu Platform Kafkasya'nın sorunlarını ele alan diğer uluslararası örgütlenmelere alternatif olmayacak ve bölge ülkeleri arasında işbirliği, diyalog, istikrar ve güveni arttıran ek bir platform olacaktı (Weitz, 2010). Bu kapsamda Türkiye'nin çabalarıyla Aralık 2008'de Helsinki'de Platforma üye olması düşünülen ülkelerin katılımıyla bir toplantı icra edildi. Toplantının ardından Gürcistan; Rusya, Abhazya ve Güney Osetya'dan çekilmedikçe bu Platforma katılmayacağını açıkladı. Gürcistan ayrıca Platform'un iyi kurgulanmadığını ve AB ve diğer bazı bölgesel aktörlerin de Platform içerisinde olması gerektiğini açıkladı. Azerbaycan ise Dağlık Karabağ sorunu çözülmediği müddetçe böyle bir platformda yer alamayacağını ortaya koydu. Ermenistan Platform'da yer almaya ilgi duyarken Rusya da ABD,

NATO ve AB'nin söz konusu Platform'da yer almaması durumunda girişime sıcak baktığını gösterdi (Winrow, 2010) Nitekim Cumhurbaşkanı Gül'ün 2009'daki Moskova ziyaretinde yapılan ortak açıklamada Kafkasya İstikrar ve İşbirliği Platformu'nun mevcut mekanizmalara ek olarak bölge ülkeleri arasında güven ortamının inşası için faydalı bir işlev göreceği ifade edildi (Weitz, 2010).

Türkiye'nin böyle bir girişimde bulunmasının nedeni Gürcistan Savaşı nedeniyle en büyük ticari ortaklarından biri ve komşusu olan Rusya ile müttefiki ABD arasında kalmasıydı. Nitekim Başbakan Erdoğan Gürcistan-Rusya Savaşı sonrasında Türkiye'nin pozisyonunu ve takındığı tutumu şu şekilde açıkladı: "*Şimdi Gürcistan olayından sonraki süreçte bizi bir tarafa doğru itmeye çalışıyorlar. Bazıları tümüyle ABD'nin, bazıları tümüyle Rusya'nın tarafına itmeye çalışıyor. Oysa biri en yakın müttefikimiz olan ABD, diğeri ise enerji başta olmak üzere önemli ticaret hacmimizin bulunduğu Rusya. Ben Türkiye'nin tümüyle bir tarafa itilmesine müsaade etmem. Türkiye'nin ulusal çıkarları neyi gerektiriyorsa ona göre hareket ederiz. Şimdi Rusya dediğiniz zaman bizim için önemli bir enerji kaynağı. Ayrıca çok önemli seviyede ticaretimizin olduğu bir ülke. 10 binin üzerinde tırımız bekliyor orada. Doğalgaz alımımız, enerjiye olan ihtiyacımız belli. Şimdi bunları yok sayabilir misiniz? Sayamazsınız. Rusya ile ekonomik, ticari ilişkilerimize baktığınızda Rusya'yı göz ardı edemezsiniz. O halde Türkiye kendi çıkarları doğrultusunda bir denge gözetecektir. Taraflardan birine doğru itilmesi doğru değildir. Ayrıca, işte biz enerji bağımlılığımız olmasın, enerji kaynaklarımız zenginleşsin diye bu nedenle uğraşyoruz. Yenilenebilir, temiz kaynaklara yöneliyoruz. Rüzgâr, su kaynakları, güneş ve nihayet nükleer enerji gibi bütün amacımız enerjiyi kendi kaynaklarımızla üretmek"* (Tanrısever, 2007).

Başbakan Erdoğan'ın bu açıklamasıyla paralel olarak dönemin Başbakan dış politika danışmanı olan Ahmet Davutoğlu da Türkiye'nin Batı'nın bir parçası olması konusunda bir tereddüt olmadığını fakat Türkiye'nin Rusya ile olan ilişkilerinin diğer Batı ülkelerinin Rusya ile olan ilişkilerinden farklı olduğunu ifade etti. Davutoğlu diğer Batı ülkelerinin Rusya'ya karşı izolasyonist bir politika izleyebileceğini fakat Türkiye'nin yüzde 75-80 dolaylarında Rusya'ya enerji olarak bağımlı olduğundan bunu yapamayacağını belirtti. Davutoğlu Rusya ile ABD veya Rusya ile NATO

arasında bir anlaşmazlık çıkmasını ve Rusya veya Gürcistan'ın yanlış hesaplamalarının veya hatalarının bedelini ödemek istemediklerini de vurguladı (Torbakov, 2008).

3.3. RUSYA'NIN KARADENİZ POLİTİKASI VE BOĞAZLAR

Soğuk Savaş sonrası dönemin ilk yıllarına rastlayan Yeltsin döneminde Rusya, Atlantikçi bir politika izleyerek şok terapi ile Rusya'nın pazar ekonomisine geçmesine yönelik reformlara girişti. Bu süreçte Rus ekonomisinde büyük bir çöküntü yaşandı. Rus ekonomisinin bu zayıflığı ve ekonomik olarak ABD ve IMF'ye olan bağımlılık, Rusya'nın 1990'lı yıllarda büyük ölçüde ABD ve Batı yanlısı bir dış politika izlemek zorunda kalmasına neden oldu (Tellal, 2010). Bu süreçte Rusya, NATO'nun eski Doğu Bloku ülkelerinin Batı sistemine entegrasyonu için kurulan Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi'ne katıldı. Rusya yine aynı amaçla 1994 yılında başlatılan Barış İçin Ortaklık girişimine de 1994 yılında dahil oldu (http://www.nato.int/cps/en/SID-7EC5BF71-06DEB99E/natolive/topics_50090.htm?). 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren Rusya, Atlantikçilikten Avrasyacılığa doğru kayarak çok kutuplu bir uluslararası sistemin oluşmasına yönelik bir dış politika anlayışı benimseye başladı. Fakat devam eden ekonomik güçsüzlüğü dış politikada da Rusya'nın etkinliğini engelledi (Tellal, 2010). Nitekim 1997 yılında Rusya ile NATO arasında İkili İlişkiler, İşbirliği ve Güvenlik Kurucu Belgesi imzalanıp Sürekli Ortak Konsey kurulurken Rusya NATO'nun Kosova müdahalesine karşı tepkisini Konsey çalışmalarından çekilerek ortaya koyabildi (www.caei.com.ar). 2000'li yıllarla birlikte Rusya, petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artış ve Putin'in yolsuzlukla ve oligarklarla mücadelesi sonucu ekonomik durumunun düzelmesiyle dış politikada daha güçlü ve aktif bir tutum takınmaya başladı. Bundan böyle Rus dış politikasının temel amacı çok kutuplu bir uluslararası sistemin oluşturulmasıydı (Tellal, 2010).

Böyle bir dış politika çerçevesi içerisinde Rusya'nın Çarlık döneminden bu yana Karadeniz'i ülkesinin güvenliği ve savunması için vazgeçilmez olarak gören, bölgedeki etkisini ve kontrolünü elinde tutmak isteyen ve bölge dışı aktörlerin bölgede etki alanı kurmalarına engel olmayı amaçlayan Karadeniz politikası devam etmekteydi (Çelikipala, 2010). Soğuk Savaş sonrasında öncelikle 1993 yılında tüm

eski Sovyet coğrafyası için ilan edilen Yakın Çevre Doktrini ile bu politika bir kez daha teyit edilerek Karadeniz'in de içinde bulunduğu eski Sovyet coğrafyası Rusya için yaşamsal çıkar alanı ilan edildi. Yakın Çevre Doktri'nin temel bileşenleri; eski Sovyet Cumhuriyetleri'nde bölgesel istikrarın Rusya tarafından sağlanması, bu cumhuriyetlerde Rusya'ya yakın yönetimlerin işbaşında olması ve Rus askerlerinin eski Sovyet coğrafyasında varlığının devam etmesi olarak ön plana çıktı. Fakat daha önce de değinildiği gibi Rusya'nın ekonomik sıkıntıları ve beraberinde getirdiği siyasi güçsüzlüğü, Rusya'nın bu doktrini 1990'lı yıllarda etkin bir şekilde uygulamasını mümkün kılmadı (Tanrısever, 2007).

Putin döneminde uluslararası alanda çok kutupluluğu amaç edinen ve ABD hegemonyasına karşı çıkan Rusya, 11 Eylül sonrasında ABD'nin terörizmle mücadele çerçevesinde Karadeniz'i gündeme getirmesinden ilk etapta çok fazla rahatsız olmadı. Çünkü Çeçenistan'a karşı terörle mücadele kapsamında yoğun bir mücadeleye girişen Rusya'nın politikası ABD'nin terörle mücadele stratejisi ile örtüşmekteydi. Terörle mücadelede işbirliğinden yola çıkılarak 2002 yılında NATO-Rusya Konseyi kuruldu (Kasım, 2008). Terörle mücadelenin sağladığı işbirliği ortamında NATO'nun Karadeniz ülkelerini de içine alacak bir şekilde genişlemeye başlaması Rusya'nın tepkisini çeken ilk gelişme oldu. Rusya'ya göre NATO, ABD'nin dış politika araçlarından biriydi ve NATO'nun eski Sovyet coğrafyası ve Karadeniz'i de içine alacak şekilde genişlemesi Rusya'nın çevrenin anlamına geliyordu (Tanrısever, 2007).

Aslında Rusya NATO'nun eski Doğu Bloku ülkelerini kapsayacak şekilde genişlemesine en başından itibaren karşıydı. Nitekim Aralık 1994'te Yeltsin, Rusya Atlantikçi bir dış politika izlediği ve ekonomik olarak Batı'ya bağımlı olduğu dönemde bile NATO'nun genişlemesi karşısında "Soğuk Barış" (Cold Peace) uyarısında bulunmuştu. Rusya'ya göre Ukrayna ve Gürcistan'ın üyeliği bağlamında NATO'nun kendisi için tehdit olmayan Rusya'nın sınırlarına kadar genişlemesi iyice anlamsızdı. Bu nedenle Rusya, Ukrayna'nın ve Gürcistan'ın NATO üyeliğine karşı olduğunu açıkça dile getirdi. Temmuz 2006'da Rus Dışişleri Bakanı Lavrov, Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliğinin jeo-politik denge açısından önemli bir değişime neden olacağını açıkladı (Carr ve Flenley, 2007). Putin 2007 yılındaki

Münih Güvenlik Konferansı'ndaki konuşmasında Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO üyeliğine şiddetle karşı olduklarını belirtti. 2010 yılında açıklanan yeni askeri stratejide ise NATO'nun genişlemesi Rusya'ya yönelik tehditlerden biri olarak gösterildi (Tellal, 2010).

NATO'nun Karadeniz'e doğru genişlemesinin yanında bölgedeki ülkelerde renkli devrimlerle Rusya karşıtı Batı yanlısı yönetimlerin iktidara gelmeye başlaması Rusya'nın rahatsızlığını arttıran bir diğer gelişme oldu (Tanrıseven, 2007). Rusya, Gürcistan ve Ukrayna'daki yönetim değişikliklerini söz konusu ülkelerin Rusya'dan uzaklaşmasını sağlayacak ABD'nin özel bir projesi olduğunu düşünüyordu (Trenin, 2008). Rusya'yı rahatsız eden bir diğer gelişme de ABD ve NATO'nun askeri olarak Karadeniz'de yer almak istemesiydi. Daha önce ifade edildiği üzere NATO'nun Aktif Çaba Operasyonu'nun Karadeniz'de görev almasına Türkiye ile birlikte Rusya güçlü bir şekilde karşı çıkmıştı. Bunun yanında Karadeniz'de NATO'nun askeri tatbikatlar icra etmesi de Rusya'yı rahatsız eden gelişmelerden biriydi. ABD'nin ikili askeri anlaşmalarla Karadeniz'e kıyıdaş bazı ülkelerde askeri ve savunma işbirliği anlaşmaları imzalaması da Rusya'nın tepkisini çeken bir diğer faktör oldu. Bu çerçevede ABD, 2002 yılında Gürcistan'ın sınır güvenliği ve askeri modernizasyonu için 64 milyon dolar bütçeye sahip bir yardım programı başlatmıştı (Tanrıseven, 2007). Bunun yanında ABD 2005 ve 2006 yıllarında sırasıyla Romanya ve Bulgaristan ile imzaladığı anlaşmalarla bu ülkelerde askeri üs açma ve asker bulundurma hakkını da elde etmişti (Kasım, 2008). Rusya, bu gelişmeleri bölgedeki etkisinin kırılmaya çalışılması ve ABD-NATO tarafından çevrelenmesi şeklinde yorumlamaya başladı. Bu nedenle Rusya, ABD'nin ve NATO'nun bölgede varlık göstermesine karşı çıkmaya çalıştı (Tanrıseven, 2007). Bunu yaparken Rusya çeşitli araçları kullanmaya çalıştı.

3.3.1. Karadeniz Politikasının Araçları

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

Moldova'nın Dinyester sorunlarını söz konusu ülkelerin Avrupa-Atlantik kurumlarına entegrasyonunu önlemek için birer koz olarak kullandığı savunulmaktadır (Simon, 2006). Bu çatışmaların söz konusu ülkelerin enerjisini ve kaynaklarını harcadığı ve bu ülkelerin zayıf ve fakir kalmasına neden olduğu savunulmakta, demokratik bir toplum inşasının yanında güçlü bir devlet mekanizmasının kurulmasını da engellediği iddia edilmektedir. Bu çatışmalar ayrıca yolsuzluk, organize suçlar ve silah kaçakçılığına zemin hazırlamaktadır. Dolayısıyla bu çatışmalar bu ülkelerdeki ve bölgedeki istikrarsızlığın en temel sebeplerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Sonuç olarak bu çatışmalar nedeniyle bu ülkelerin geleceklere belirsiz kalmakta, Rusya'nın bu ülkeler üzerindeki kontrolü devam etmekte ve sözü edilen ülkelerin Avrupa-Atlantik kurumlarına entegrasyonu zorlaşmaktadır (Hamilton, 2008). Gerçekten de Rusya'nın sözü edilen ayrılıkçı yönetimlere siyasi, ekonomik ve askeri destek sağladığı bilinmektedir (Tanrısever, 2007).

Rusya'nın eski Sovyet cumhuriyetleri ve Karadeniz ülkeleri üzerindeki etkisini devam ettirmek için kullandığı bir diğer araç ise bu ülkelerin ve Avrupa ülkelerinin başta doğal gaz olmak üzere enerji ihtiyacının karşılanmasında tekel konumunu devam ettirmeye çalışmasıdır. Rusya'nın hedefi Avrupa'nın enerji ihtiyacının karşılanmasında birincil konumda olmak ve Hazar Bölgesi enerji kaynaklarının naklini kontrol altında tutmaktır (Torbakov, 2007). Böylece Rusya siyaseten etkili olmaya çalışmaktadır. Rusya özellikle Avrupa'ya ulaşan doğal gaz nakil hatları konusunda tekel konumunu sürdürmektedir. Mevcut durumda Rusya; Litvanya, Letonya, Slovakya ve Estonya'nın gaz ihtiyacının tamamına yakınına karşılamaktadır. Bunun yanında Rusya; Macaristan, Polonya, İtalya, Fransa, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti'nin gaz ihtiyacının sırasıyla yaklaşık % 98, % 86, % 27, % 25, % 65 ve % 75'ini karşılamaktadır. Toplam da Rusya, AB ülkelerinin gaz ihtiyacının yarisından fazlasını temin etmektedir (Roslycky ve Boonstra, 2007). Rusya, AB petrol tüketiminin ise yaklaşık yüzde 26'sını sağlamaktadır (Mangott ve Westphal, 2008).

Rusya, Avrupa ülkelerinin doğal gaz ihtiyacının karşılanmasındaki bu tekeli devam ettirmek için kendi kontrolünde bulunan ve Rusya'dan Avrupa'ya uzanan

güvenli enerji nakil hatları kurmaya çalışmaktadır. 1999 yılına kadar Avrupa'ya giden Rus gazının tamamı Ukrayna üzerinden ulaşırken Rusya Ukrayna'yı güvenilir bir transit ülke olarak gördüğü için alternatif nakil hatları arayışına girmiştir. Bu kapsamda ilk olarak 1999'da Belarus ve Polonya üzerinden Almanya'ya ulaşan Yamal nakil hattı inşa edilmiştir. 2005 yılında ise Türkiye'ye Karadeniz altından ulaşan Mavi Akım hattı açılmıştır. Bunların yanında Kuzey Akım Hattı projesi ile Rus doğalgazının Polonya, Belarus ve Baltık Cumhuriyetleri baypas edilecek şekilde doğrudan Almanya'ya ulaştırılması hedeflenmektedir (Mangott ve Westphal, 2008). Kuzey Akım Hattı'ndan belki de daha önemlisi ise Nabucco Projesi'ne alternatif olarak sunulan Güney Akım Projesi'dir. 2007 yılında Gazprom ve İtalyan ENİ tarafından ortaya atılan projeye göre Rus ve Orta Asya gazının Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesinden geçerek Bulgaristan üzerinden iki kol halinde Avusturya ve İtalya'ya gönderilmesi planlanmaktadır (Weitz, 2010).

Bunların yanında Rusya, Hazar Bölgesi ve Orta Asya ülkelerinin enerji kaynaklarının dünya pazarlarına ulaştırılmasında kendi nakil hatlarının kullanılması için de çaba harcamaktadır. Bu bağlamda Türkmenistan ile 2003 yılında yapılan 25 yıl süreli anlaşma (Thumann, 2006) sonrasında Rusya'nın en önemli adımlarından biri 2007 yılında Kazakistan ve Türkmenistan ile Türkmen gazının Rus nakil hatlarına dahil edilmesi amacıyla bir boru hattının yapımı için anlaşmaya varılması olmuştur (Mangott ve Westphal, 2008). Böylece Nabucco'ya gaz sağlaması planlanan en önemli ülkelerden biri olan Türkmenistan, doğal gazının büyük bir bölümünü Rusya'ya vermeyi kabul etmiştir.

Rusya'nın enerji tekeli kullanarak siyaseten etkili olmaya çalışmasının en önemli örneği 2006 yılında yaşandı. Haziran 2006'da Rus devlet şirketi Gazprom verdiği gazın fiyatındaki düşüklüğü gerekçe göstererek Ukrayna'ya verdiği gazı kesti. Ukrayna'ya verilen gazın kesilmesi öncelikle Ukrayna için önem arz etmekteydi. Çünkü Ukrayna'nın gaz ihtiyacının üçte birini Rusya karşılamaktaydı. Bunun yanında Ukrayna'nın Türkmenistan'dan aldığı gaz da Rusya yoluyla Ukrayna'ya ulaşmaktaydı. Avrupa için bu olayın önemi ise Ukrayna'nın, Avrupa'ya giden Rus ve Orta Asya doğal gazının yaklaşık üçte birine transit ülke olarak ev sahipliği yapmasından gelmekteydi (Roslycky ve Boonstra, 2007). Ukrayna gaz

krizi Avrupa ülkeleri tarafından enerji arz güvenliği açısından Rusya'nın ne kadar güvenilir bir ülke olduğunun tartışılmasına ve Nabucco projesinin daha ciddi bir şekilde ele alınmasına neden oldu. Rusya ise bu hamlesiyle Ukrayna'da hükümet değişikliğinin yaşanmasında etkili oldu. Nitekim 2010 yılında yapılan seçimlerde Moskova yanlısı Yanukovich seçimlerden zaferle çıktı (Simon, 2006).

Rusya, ABD ve NATO'ya karşılık olarak Karadeniz'deki askeri gücünü de arttırmaya çalışmaktadır. Gürcistan ile yapılan savaş sonrasında Rusya, bağımsız bir devlet olarak tanıdığı Abhazya ile Eylül 2009'da bir askeri işbirliği anlaşması imzalayarak 49 yıllığına bu ülkede askeri üs kurma ve asker bulundurma hakkını elde etti. Bu kapsamda Rusya bu ülkede kara, hava ve deniz üsleri kurmaya ve bu üslere asker yerleştirmeye başladı. Bunlardan Bombora hava üssü Güney Kafkasya'nın en büyük üssü konumundadır. Ochamchire'de oluşturulan deniz üssünün ise Sivastapol deniz üssüne alternatif olabileceği bile iddia edilmektedir (International Crisis Group, 2010). Rusya ayrıca Abhazya'ya S-300 füze savunma sistemleri de yerleştirdi. Bu hamlenin Gürcistan'dan çok ABD ve NATO'ya yönelik bir girişim olduğu değerlendirilmektedir (Tanrıseven, 2007).

Rusya Abhazya'nın yanında savaş sonrasında bağımsızlığını tanıdığı bir diğer ülke olan Güney Osetya ile 2009 yılında 99 yıllığına üs açma ve asker bulundurma anlaşması da yaptı (Lavrov, 2010). Bunların yanında Rusya ile Ukrayna Nisan 2010'da Rus donanmasının Karadeniz'deki ana üssü olan Sivastapol limanının kullanım süresinin uzatılması konusunda anlaşmaya vardılar. Anlaşmaya göre kullanım süresinin dolacağı 2017 yılından başlamak üzere 25 yıl süreyle Rusya'nın Sivastopol üssünü kullanmaya devam etmesi kararlaştırıldı. Buna karşılık olarak Rusya Ukrayna'ya verdiği gazın fiyatında indirim gitmeyi kabul etti (Smigielski, 2010). Bu yeni gelişmelerin yanında Sovyet sonrası dönemde Karadeniz'deki eski Sovyet cumhuriyetlerindeki Rusya'nın askeri varlığı da büyük ölçüde devam etmektedir. Rusya; Azerbaycan, Ermenistan, Belarus, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova (Transdinyester) ve Tacikistan'da çeşitli nitelikte üs ve asker bulundurmaya devam etmektedir (Lachowski, 2007).

Sonuç olarak böyle bir Karadeniz politikası izleyen ve Karadeniz'e dışarıdan müdahale istemeyen Rusya için ABD ve NATO savaş gemilerinin Karadeniz'e geçiş

için kullanabilecekleri tek su yolu olan Boğazlar ve burada uygulanacak geçiş rejimi kritik önem taşımaya devam etmektedir. Ayrıca Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini ve Karadeniz'de kalışını sınırlayarak Rusya'nın ülke güvenliği ve savunmasında kritik bir yer tutan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlükte kalmaya devam etmesi ve tam olarak uygulanması Rusya'nın dış politika öncelikleri arasında bulunmaktadır. Nitekim Rusya 2008 yılında Gürcistan ile yaşadığı savaş sonrasında ABD ve NATO gemilerinin Boğazlardan geçişi sırasında bu görüşünü açıkça ifade etmiştir (Carr ve Flenley, 2007).

SONUÇ

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

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

olmuştur.

20. yüzyılda Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı'nın yıkılarak yerlerine yeni rejimler olan Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyetler Birliği'nin kurulması da iki ülke arasındaki Boğazlar rekabetini sona erdirmemiştir. İki yeni devlet öncelikle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamışlar ve daha sonra İkinci Dünya Savaşı öncesinde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler olarak ülke savunmaları ve güvenlikleri için daha avantajlı olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin kabul edilmesini sağlamışlardır. İkinci Dünya Savaşı döneminde Sovyetler'in Boğazlar'la ilgili olarak Türkiye'den çeşitli taleplerde bulunması, Türkiye'de Sovyet karşıtlığının başlamasına neden olarak iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz etkilemiştir. Ayrıca ister gerçek bir tehdit olarak isterse de Batı Bloku'na katılmanın bir bahanesi olarak yorumlansın Sovyet talepleri, Türkiye'nin Batı ittifakına girişinde son derece etkili olmuştur. Soğuk Savaş döneminde ise Boğazlar ile ilgili taleplerini gözden geçirdiğini açıklayan Sovyetler ile Türkiye arasında Boğazlar'ın sorun olması, daha çok ABD ve NATO savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişlerinden kaynaklanmıştır. Sovyetler bazı geçişlerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu belirterek geçişleri uygulamak ve denetlemekle görevli olan Türkiye'nin hukuka aykırı olarak gerçekleşen bu geçişlerden sorumlu olduğunu savunmuştur.

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

2000'li yıllar ise Boğazlar konusunda iki ülkenin genellikle ortak bir tutum

sergiledikleri dönem olmaktadır. Her iki ülke ABD ve NATO'nun Karadeniz ve Boğazlar konusunda sergiledikleri aktif politika karşısında Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemilerinin Karadeniz'e girmesini mümkün olduğunca engellemeyi ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi konusunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine istisnasız riayet edilmesini istemektedirler. Bunun için etkin bir tutum takınarak Karadeniz'de sadece Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin katılımına açık güvenlik yapılanmaları kurmaya çalışmaktadırlar.

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

Rusya ile Türkiye arasında gelişen ekonomik ve siyasi işbirliği, Boğazlar konusunda iki ülke arasında oluşan işbirliği ve güven ortamının güçlenmesine de yardımcı olacaktır. Bununla beraber oluşan güven ortamının bozulmaması için her iki ülkenin üzerine düşen temel sorumluluklar bulunmaktadır. Türkiye'nin üstüne düşen, gemi ve silah teknolojisi ile uluslararası hukukta yaşanan gelişmeler nedeniyle zor da olsa Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni her ülkeye karşı aynı şekilde uygulamaya çalışmaktır. Ayrıca Türkiye'nin Boğazlar'daki geçiş rejimini etkileyebilecek düzenlemeleri yürürlüğe koymadan önce Rusya'nın da içinde bulunduğu Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin görüşlerini mümkün olduğunca dikkate

alması faydalı olacaktır. Rusya ise II. Dünya Savaşı döneminde yaşandığı gibi Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini ve kontrolünü kaybetme endişesi duymasına neden olabilecek taleplerde bulunmamalıdır. Ayrıca Rusya, Boğazlar'daki geçişlerin düzenlenmesi konusunda ticari ve ekonomik çıkarlarını gözetirken Türkiye'nin de kıyı devleti olarak can, mal ve çevre güvenliğini gözetmesini anlayışla karşılamalıdır.

KAYNAKÇA

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

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

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

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

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

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

Akten, Necmettin, Nilüfer Oral ve Jale Nur Ece, "75. Yılında Montrö

Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde," Orsam Rapor, S. 51, Mayıs 2011.

Alexander L.M., Navigational Restrictions within the New LOS Convention: Geographical Implications for the United States, Offshore Consultants Inc., Rhode Island, 1986

Andıç, Fuat ve Andıç, Süphan, "Kırım Savaşı, Ali Paşa ve Paris Antlaşması", Eren Yayıncılık, İstanbul 2002.

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

Atak, M. Sadık, "Türkiye'nin Kapısı Boğaz", T.C. Ziraat Bankası Matbaası, Ankara 1947.

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

Aydemir, Şevket Süreyya, "Tek Adam," C:1 Remzi Kitabevi, İstanbul. 1987.

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

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

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

Badem, Candan, "The Ottoman Crimean War (1853-1856)," The Ottoman Empire and Its Heritage, Ed. Suraiya Faroghi ve Halil İncik, Leiden, Brill, C. 44,

1970.

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

Baltalı, Kemal, 1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi, Yeni Desen Matbaası, Ankara 1959.

Baltalı, Kemal, 1856-1871 Yılları Arasında Karadeniz'in Tarafsızlığı Sorunu, Elif Matbaacılık, Ankara 1973.

Baran, Zeyno, "Turkey and The Wider Black Sea Region," The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives, Ed.

Başyurt, Erhan, Ates Yolu, Bogazlarda Bitmeyen Kavga, İstanbul, Timas Yayınevi, 1998.

Bayur, Yusuf Hikmet, XX. Yüzyılda Türklüğün Tarih ve Acun Siyasası Üzerindeki Etkileri, T.T.K, Ankara, 1974.

Bayur, Yusuf Hikmet, Birinci Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti'nin Paylaşılması Hakkında Yapılan Antlaşmalar, T.T.K, Ankara, 1975.

Bayur, Yusuf Hikmet, İkinci Balkan Savaşı, Cumhuriyet Kitapları, İstanbul, 1999.

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

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

"Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza

Edilen Mukavelename,” Düstur, III. Tertip, C. 17.

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

Bryza, Matthew J., “The Policy of the United States toward the Black Sea Region,” *Next Steps in Forging a Euroatlantic Strategy for the Wider Black Sea*, Ed.

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

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

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayın, İstanbul 1984.

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

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

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

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

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

Daly, John C. K., “Montreux Convention Hampers Humanitarian Aid to

Georgia,” Eurasia Daily Monitor, C. 5, S. 168, Eylül 2008.

Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 87-101.

Doğru, Sami (2013) ‘‘Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş’’, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:2, İzmir, ss.123- 169

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

Emanet, Hakan, Türk Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2003.

Erim, Nihat, Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri, C.1, TTK, Ankara 1953.

Erkal, Şükrü, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Çanakkale Cephesi, Birinci Kitap, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1993.v

Eyicil, Ahmet, Siyasi Tarih (1789-1939), Gür Yayıncılık, Ankara 2005

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

Gedikli Berber Ş., (2008): Tarihi Açından Türk Boğazları Meselesi (1833-1936), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.

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

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

“Güney Akım Projesi Nabucco’yu Tamamlıyor,” Milliyet, 8 Ağustos 2009.

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

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

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

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

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

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

İnan, Yüksel, Türk Boğazları’nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Gazi Üniversitesi Yayın, Ankara 1986

İrtem, Süleyman Kani, Meşrutiyet’ten Mütarekeye Osmanlı İmparatorluğu’nun Çöküş Yılları (1909-1918), Temel Yayınları, İstanbul, 2004.

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

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

Karal, Ender, Ziya, “Osmanlı Tarihi, C.IX, ikinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)”, TTK Yayını, Ankara 1996.

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

Kılıç, Selami, “Türk-Sovyet İlişkilerinin Doğuşu”, Dergah Yayınları, İstanbul 1998.

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

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

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

Kocabaş, Süleyman, “İngiliz Tuzağı Osmanlı’nın Yaşatılması ve Yıkılmasında İngiltere’nin Rolü”, Vatan Yayınları, Kayseri 2003

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

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

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

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

Lachowski, Zdzislaw, “Foreign Military Bases in Eurasia,” SIPRI Policy

Paper, S. 18, Haziran 2007, s. 1-68.

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

Larrabee, Stephen, "Turkey's Eurasian Agenda," *The Washington Quarterly*, Center for Strategic and International Studies, C. 34, S. 1, 2011, s. 103-120.

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

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

Matveeva, Anna, "Conflicts in the Wider Black Sea Area," *The Wider Black Sea Region in the 21st Century Strategic, Economic and Energy Perspectives*, Ed.

Daniel Hamilton and Gerhart Mangott, Washington, The Johns Hopkins University, 2008, s. 177-223.

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

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

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

"NATO

Enlargement,"

http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49212.htm? (20 Ekim 2018).

“Operation Active Endeavour,”

http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm (20 Ekim 2018).

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

Ökten, Kazım (2008), ‘Montreux Boğazlar Sözleşmesi’, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne

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

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

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

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

Pazarcı, Hüseyin, (1989): Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara, ISBN:978.975.7425.17.5.

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

“Putin’den Milyar Dolarlık Jest,”

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

Roberts, Julian and Martin Tsamenyi, “The Regulation of Navigation Under International Law: A Tool for Protecting Sensitive Marine Environments,” Law of

the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes, Ed. Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 787-810.

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

Roslycky, Lada ve Jos Boonstra, "Ukraine: Changing Governments and Persistent Security Concerns in the Region," Establishing Security and Stability in the Wider Black Sea Area, Ed. P.M.E. Volten and B. Tashev, IOS Press, 2007, s. 119140.

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

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

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

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

Sevim, Ali ve Yücel, Yaşar, Klasik Dönemin Üç Hükümdarı Fatih-Yavuz Kanuni, TTK Yayım, Ankara 1991.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Toluner, Sevim, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Basımevi, İstanbul 1989.

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

Torbakov, Igor, "Making Sense of the Current Phase of Turkish-Russian

Relations,” Occasional Paper, Ekim 2007.

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

Tosun, Hüseyin (1994), “Montrö Boğazlar Sözleşmesi ‘’(Boğazlar Sorununda Son Aşama), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Cilt 4, Sayı: 13 (1994), ss.87–112

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

Tukin, Cemal, Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi, Pan Yayıncılık, İstanbul 1999.

Tuncer, Hüner, 19’ncü Yüzyılda Osmanlı-Avrupa İlişkileri, Ümit Yayıncılık, Ankara 2000.

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

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

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

Uçarol, Rifat, Siyasi Tarih (1789-1994), Filiz Kitapevi, İstanbul 1995.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vank, M. Deniz, "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları", Ankara Barosu Dergisi, Sayı: 1998/1, s. 84-116

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

Yarar, Hülya ve Delialioğlu, Mustafa, Çanakkale 1915, Milli Savunma Bakanlığı Yayın, Ankara 1999

Yaylalı, Cem Devrim, "Turkish Straits Key to Georgian Crisis," Warship International Fleet Review, <https://www.warshipsifr.com/>

Yılmaz, Durmuş, Osmanlı'nın Son Yüzyılı Cumhuriyete Giden Yol, Alagöz Yayıncılık, Konya 2000.

