

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

Hazırlayan : Kazım ÖKTEN

Danışman : Yrd.Doç.Dr. Bülent ATALAY

**Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin Tarih Anabilim Dalı,
Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı için öngördüğü YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak
hazırlanmıştır.**

EDİRNE
Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Haziran, 2008

ÖNSÖZ

Tarih boyunca dünyadaki güçlü devletlerin sahip olmak istediği, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan Türk Boğazları ekonomik ve stratejik bir önem taşımaktadır. Bu durum, Türk Boğazları için birçok mücadeleye ve antlaşmalara konu olarak milletlerarası alanda gündeme gelmesine neden olmuştur. Tez konumuz olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde Türk Boğazları'nın jeopolitik ve jeostratejik konum itibarıyla önemi, dünyada söz sahibi ülkelerin Boğazlar ile ilgili politikaları, geçmişten günümüze kadar Boğazlar için yapılan milletlerarası mücadeleler ve bu mücadeleler sonucunda yapılan antlaşmalar üzerinde durulmuştur. Ayrıca Boğazlar'da uygulanan geçiş rejimiyle ilgili gelişmeler ve bu gelişmeler karşısında Türkiye'nin tutumları ve yapmış olduğu düzenlemeler açıklanmaya çalışılmıştır.

Dünyanın en önemli bölgelerinden birisi olan Boğazlar'ın uzun yıllar Türklerin egemenliğinde olması Türklere birçok üstünlük sağlamıştır. XVII. yüzyıl sonlarına doğru Osmanlı Devleti'nin zayıflamasıyla Boğazlar'da tavizler verilmeye başlanmış ve devletin aleyhine olan sözleşmeler imzalanmak zorunda kalınmıştır. Bu durum Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar devam etmiştir. Çalışmamızın birinci bölümünde Boğazlar'ın Türklerin hâkimiyetine geçişi ile Cumhuriyet dönemine kadar yaşanan gelişmeler, olaylar, antlaşmalar ve bu antlaşmalar sonrası Boğazlar'ın durumu anlatılmaya çalışılmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar Boğazlar'la ilgili verilen tavizler ve aleyhimize yapılan antlaşmalar Boğazlar'ın güvenliğini ve Türkiye'nin bağımsızlığını tehlikeye sokmuştur. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle böyle bir durumun önlenmesi, Boğazlar'ın tamamen Türkiye'nin hâkimiyetine geçmesi, milletlerarası statüde kabul edilmesi amaçlanmıştır. Bu bakımdan Montreux Boğazlar Sözleşmesi Boğazlar'ın güvenliği ve devletin bağımsızlığı açısından oldukça önemli bir sözleşmedir. Böyle önemli bir sözleşme çalışmamızın asıl konusunu oluşturmaktadır. İkinci bölümde de büyük bir önemi olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yapılma nedenleri, Sovyetler Birliği, İngiltere, Fransa, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Bulgaristan ve Japonya gibi ülkelerin bu antlaşma ile ilgili politikaları ve Türkiye'ye kabul ettirmeye çalıştıkları

istekleri, yaşanan tartışmalar ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin getirmiş olduğu hükümler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra Türkiye'nin jeopolitik değerinin daha da artması, Türkiye'yi milletlerarası plâftormda görüşlerine önem verilir bir devlet haline getirmiştir. Bu nedenle de diğer devletlerin Türkiye ile yakınlaşması görülmüş ve bu durum Türkiye'nin dış siyasetine olumlu bir şekilde yansımıştır. Çalışmamızın üçüncü bölümünde Montreux Boğazlar Sözleşmesi sonrası yaşanan gelişmeler karşısında Türkiye'nin izlediği dış politikalar, Türk Boğazları'nın durumu, diğer ülkelerle bu konu hakkında yapılan görüşmeler, II. Dünya Savaşı ve sonrasında Boğazlar'la ilgili yapılan konferanslar anlatılmıştır.

Yakın zamanda gemilerle yapılan hammadde ve petrol taşımacılığının artması Türk Boğazları'ndaki gemi trafiğini arttırmış ve Boğazlar bölgesindeki can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmuştur. Dördüncü bölümde ise bu duruma karşı alınan önlemler, yeni düzenlenen tüzükler, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olmadan yapılan değişiklikler belirtilmiştir. Dünyada özel geçiş rejimi uygulanan diğer boğazlar ve kanallar anlatılmış ve bu boğazlar ve kanalların geçiş rejimi ile Türk Boğazları'ndaki geçiş rejimi karşılaştırılmış, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin günümüze yansıyan etkileri üzerinde durulmuştur.

Tez konumun belirlenmesinden tamamlanmasına kadar her aşamada görüş ve önerilerinden faydalandığım değerli hocam Sayın Prof. Dr. İlker ALP'e, tezin hazırlanışı süresince benimle bilgi ve tecrübelerini paylaşan danışman hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Bülent ATALAY'a ve tüm bölüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım. Çalışmalarım sırasında bana uygun ortamı sağlayan ve kendilerine ayırmam gereken zamandan fedakarlık yapan değerli eşim Filiz ÖKTEN ve biricik kızım Özge ÖKTEN'e ayrıca teşekkür ederim.

Kâzım ÖKTEN
EDİRNE - 2008

ÖZET

TEZİN ADI: MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

HAZIRLAYAN: Kazım ÖKTEN

Osmanlı Devleti İstanbul'un fethinden sonra 1484'te Azak, Kili ve Akkerman Kalelerini de almış, Karadeniz ve Boğazlar'daki mutlak hâkimiyeti sağlamış ve Karadeniz'i bir "İç Deniz" haline getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin 1774 "Küçük Kaynarca Antlaşması" ile büyük tavizler vermesi Karadeniz ve Boğazlar'daki mutlak hâkimiyetini kaybetmesine sebep olurken, 1809 yılında İngiltere ile yapılan "Kale-i Sultaniye Antlaşması" ile Boğazlar rejimi düzenlenmiş ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Boğazlar'daki mutlak hâkimiyet devri, sona ermiştir.

1841'de "Londra Antlaşması" ile kabul edilen Boğazlar'ın barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olması ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesi 1871 Londra ve 1878 Berlin Antlaşmaları'nda yeniden teyit edilmiş ve I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. I. Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan Mondros Mütarekesi'nde "Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine" son verilmiş, Boğazlar yabancı savaş gemilerine açılmış ve yabancı devletler tarafından işgâl edilmiştir.

1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ve buna bağlı Boğazlar Sözleşmesi'ne göre barış zamanında ya da Türkiye'nin savaşta taraf olmadığı durumlarda, tüm gemiler için Boğazlar'dan geçiş serbest olacaktı. Türkiye savaşa katılmışsa, düşman gemilerinin geçişi yasaklanabilecek, tarafsız gemiler ise, gerektiğinde denetlenebilecekti. Bu antlaşma ile Milletler Cemiyeti'ne bağlı bir komisyon kurulmuş ve böylelikle Boğazlar'ın kontrolü milletlerarası bir statüye sokulmuştur. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin şartlarının yerine getirilmediğini gören Türkiye, Boğazlar rejiminin günün koşullarına uymadığı gerekçesiyle Milletler Cemiyeti'nden söz konusu hükümlerin iptalini istemiştir. Bu girişimler 1936 yılında karşılık bulmuş ve günümüzde de yürürlükte olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmeyle Boğazlar Komisyonu kaldırılmış, Boğazlar üzerinde Türkiye'ye egemenlik hakkı tanınmış ve Türkiye tarafından Boğazlar silahlandırılmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği tarihten günümüze kadar, İkinci Dünya Savaşı gibi tüm dünyayı etkileyen bir savaş yaşanmasına, sözleşmeye taraf olan devletlerden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasına ve sözleşmenin değiştirilmesi veya kaldırılması girişimlerine rağmen, hala yürürlükte kalabilen Türkiye'nin yaptığı önemli bir siyasal antlaşmadır.

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle gemi ticaretinin artması ve petrol taşıyan gemilerin çoğalması Boğazlar'daki gemi trafiğini artırmış buna paralel olarak büyük tehlikeler meydana gelmiştir. Bu duruma karşı önlem almak için Türkiye, Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olmamak kaydıyla 1994 tarihinde "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Düzeni Hakkında Tüzük" düzenlemiştir. Bu tüzük daha ayrıntılı hükümler içeren ve 1998 yılında yürürlüğe giren "Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü" ile değiştirilmiştir.

Yüzyıllardır jeopolitik ve jeostratejik önemini koruyan ve gelecekte de önemini koruyacak olan Türk Boğazları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi sayesinde günümüzde, dünya üzerinde statüsü özel sözleşmeyle belirlenen milletlerarası boğazlar arasında kıyı devletine en fazla yetki tanınan bir boğaz konumundadır. Başta ABD olmak üzere büyük devletler tarafından, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine veya tadiline ilişkin taleplere karşı Türkiye'nin politikası sözleşmenin değiştirilmeksizin devam ettirilmesi yönünde olmalıdır. Ayrıca Türkiye artan trafik nedeniyle ortaya çıkan seyir güvenliği ihtiyacını, sözleşmenin maddelerine aykırı düşmeyecek şekilde iç hukuk düzenlemeleri ile sağlamalıdır.

Anahtar Kelimeler: Boğazlar, Osmanlı Devleti, Türkiye Cumhuriyeti, Montreux Boğazlar Sözleşmesi.

ABSTRACT

DISSERTATION TOPIC: THE MONTREUX STRAITS AGREEMENT

PREPARED BY: Kazım ÖKTEN

Ottoman Empire have secured the absolute authority within the Black Sea and the straits and have also turned the Black Sea into an "internal sea" through conquering İstanbul and afterwards by capturing the Azak, Kili and Akkerman castles in year 1484. As the Ottoman Empire have given so many compromises with the "Küçük Kaynarca Agreement", this have resulted with the loss of the above absolute authority within the Black Sea and the straits; furthermore, the straits regime; through which the absolute sovereignty period of the Ottoman Empire both within the Black Sea and straits have totally ended; has been prepared in relation to the "Kale-İ Sultaniye Agreement" made with England in 1809.

The issue accepted within the "London Agreement" in 1841 concerning the free movement through the straits for all nations' trade ships but the prohibition for all warships during peace conditions had been once more confirmed within the 1871 London and 1878 Berlin agreements and this situation have continued its validity until the I.World War. The principle of closing the straits, have ended as a result of the "Mondros Truce" following the I.World War; consequently, the straits had been opened to all foreign warships and had also been occupied by the foreign nations.

In accordance with the "Lausanne Peace Agreement" signed in 1923 and with the "Straits Agreement" related to the hereby agreement; including all type of ships and boats, it would be free to pass from the straits during peace conditions or during when Turkey is not a side in any war. However; if in case Turkey have entered a war, Turkey would have the right to forbid the enemy boats from passing through the straits and plus, all the other boats could be inspected if required. A new commission under the control of the "Nations Society" had been established through this agreement and thereby the controlling process of the straits had been re-shaped as being internationally inspected. Stating that, the Straits Regiem was not sufficient enough to meet today's conditions; Turkey have demanded the cancellation of the subject issues from the Nations Society as soon as Turkey have realised that the conditions of "Lausanne Straits Agreement" have not been fulfilled. Those attempts at the end in year 1936 have shown

positive results and the "Montreux Straits Agreement" which is still valid in today's conditions had been signed. As a result of this agreement, the Straits Commission had been dissolved, Turkey had been given the hegemony right over the straits and Turkey had also armed back the straits.

From the first day of its preparation, the "Montreux Straits Agreement" is such an agreement that without losing its validity, have been considered as one of the most crucial political agreements of Turkey; on the contrary of the attempts such as to change or cancel the agreement as a whole and despite the worldwide circumstances such as the II. World War which have effected almost all the world and dissolution of Yugoslavia and USSR (Union of Soviet Socialist Republics) which were a side of the agreement.

Due to the enormous increase in sea trade resulting from the effects of today's globalization and the increase in number of oil tankers; sea traffic have significantly increased within the straits, therefore in parallel to these, straits have faced with several dangerous occasions. In order to take precautions to this case, Turkey, in year 1994, without running contrary to the "Montreux Truce" have prepared the "Guideline for the Sea Regulations Around Straits and Marmara Region". Afterwards in 1998; this guideline has been replaced with the "Guideline for the traffic Regulations in Turkish Straits" which have included more detailed provisions.

Turkish straits have been preserving their geo-political and geo-strategical importance through the centuries and will in the future; furthermore, by courtesy of the Montreux Straits Agreement, today; Turkey has been positioned as a seaside-country with the highest authority over its straits among all the other international straits those of which have their statutes determined through a special agreement on the world. Turkey's policy in the future has to be carrying on with the agreement as a whole without any change despite any potential demand coming from very big states such as USA in relation to modify or change the conditions. Turkey, also has to provide its safety requirements arising from the increased sea traffic; with performing some regulations within its domestic law without opposing any article within the agreement.

Key words: Straits, Ottoman Empire, Republic of Turkey, Montreux Straits Agreement.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vii
KISALTMALAR.....	xiii
TABLolar LİSTESİ.....	xiv
GİRİŞ.....	1

I. BÖLÜM

TÜRK HAKİMİYETİNE GEÇİŞİNDEN CUMHURİYET'E KADAR TÜRK BOĞAZLARI

A. Türklerin Boğazlar Üzerinde Tam Hâkimiyet Kurdukları Dönem.....	13
1. Boğazlar'ın Osmanlı Devleti Hâkimiyetine Geçışı.....	13
2. Osmanlı Devletinin Karadeniz Hâkimiyetini Tesis Etmesi.....	15
3. Çarlık Rusya'nın Boğazlar Siyaseti ile Dengelerin Değişmeye Başlaması.....	16
B. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin İki Taraflı Antlaşmalarla Düzenlendiği Dönem.....	18
1. Boğazlar'da Mutlak Hâkimiyete Son Veren Antlaşma Kale-i Sultaniye Antlaşması (5 Ocak 1809).....	18
2. Edirne Antlaşması (14 Eylül 1829).....	20
3. Mısır Meselesi ve Hünkâr İskeleyi Antlaşması (18 Temmuz 1833).....	21
C. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin Çok Taraflı Antlaşmalarla Düzenlendiği Dönem.....	23
1. Londra Antlaşması (Londra Boğazlar Sözleşmesi, 13 Temmuz 1841).....	23
2. Kırım Harbi ve Paris Antlaşması (Paris Boğazlar Sözleşmesi, 30 Mart 1856).....	25

3. Londra Antlaşması (Londra Boğazlar Sözleşmesi, 13 Mart 1871).....	27
4. Berlin Antlaşması (13 Temmuz 1878).....	29
D. I. Dünya Savaşı ve Boğazlar.....	34
1. I. Dünya Savaşı'nda Boğazlar'ın Durumu	34
2. Mondros Ateşkes Anlaşması (30 Ekim 1918).....	37
3. Sevr Barış Antlaşması (10 Ağustos 1920).....	38
4. Lozan Barış Antlaşması (24 Temmuz 1923).....	41
a. Lozan Barış Antlaşması'na Giden Süreç.....	41
b. Türkiye'nin Tezi.....	43
c. İngiltere'nin Tezi.....	44
d. Sovyetler Birliği'nin Tezi.....	44
e. Lozan Barış Konferansı'nda Boğazlar Sorunu ile İlgili Görüşmeler ve Tartışmalar.....	45
f. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle Oluşturulan Yeni Rejim.....	53
(1) Ticaret gemileri açısından.....	53
(2) Savaş gemileri açısından.....	53

II. BÖLÜM

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

A. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Geçerliliğini Yitirmesi.....	55
1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Gerekliliğini Belirleyen Sebepler.....	55
2. Montreux Öncesi İtalya'nın Tutumu.....	58
B. Türkiye'nin Lozan İmzacı Devletlerine (Lozan'da Taraf Olan Devletlere) Gönderdiği Nota.....	65
C. Türkiye'nin 11 Nisan 1936 Tarihli Notasına Tepkiler.....	67
D. Montreux Boğazlar Konferansı'na Katılan Türk Heyeti ve Diğer Katılımcı Devletler.....	70

E. Montreux Boğazlar Konferansı'nda Tarafların Görüşleri.....	73
1. Türkiye Cumhuriyeti'nin Görüşleri.....	73
2. Sovyetler Birliği'nin (SSCB) Konferansa Sunduğu Görüşler.....	74
3. İngiltere'nin Boğazlar Hakkındaki Görüşleri.....	76
4. Fransa'nın Boğazlar Hakkındaki Düşünceleri.....	77
5. Balkan Devletleri'nin ve Japonya'nın Boğazlar Meselesi Karşısındaki Duruşları.....	78
F. Montreux Boğazlar Konferansı'nda Üzerinde En Fazla Tartışılan Konular.....	80
1. Boğazlar'dan Geçişte Yapılacak Hizmetler Karşılığı Resim (Vergi-Harç) Alınması.....	80
2. Savaş Gemileri ve Yardımcı Gemilere Uygulanacak Rejim.....	81
3. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması.....	81
4. Milletler Cemiyeti ve Bölge Paktları ile İlgili Görüşmeler.....	82
5. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Süresi ve Uygulamaya Girişi.....	83
G. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Getirdiği Hükümler.....	84
1. Ticaret Gemileriyle İlgili Düzenlemeler.....	84
a. Barış Zamanındaki Düzenlemeler.....	84
b. Savaş Zamanında Ticaret Gemilerine Uygulanacak Rejim.....	85
c. Yakın Bir Savaş Tehlikesi Durumunda Yapılacak Uygulama.....	86
2. Montreux Boğazlar Sözleşmesine Göre Savaş Gemilerinin Durumu.....	86
a. Barış Zamanındaki Rejim.....	86
b. Savaş Zamanında Türkiye Savaşan Olmadığı Zamanlardaki Durum.....	88
c. Türkiye'nin Savaşa Katıldığı Zamanlardaki Durum.....	88
d. Yakın Bir Savaş Tehlikesi Durumunda Yapılacak Uygulama.....	89
3. Hava Ulaşım Araçlarının Boğazlar Bölgesi'nden Geçişleri.....	89
4. Sağlıkla İlgili Hükümler.....	90

5. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması.....	91
6. Boğazlar'ın Yeniden Silahlandırılması ile İlgili Hükümler.....	91
7. Boğazlar'dan Geçişte Alınacak Resim ve Harçlarla İlgili Hükümler.....	92
8. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Sona Ermesi ve Değiştirilmesi ile İlgili Hükümler.....	93
H. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Zamanında Almanya'nın Durumu.....	94
I. 1923 Lozan ve 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmeleri'nin Karşılaştırılması.....	97
İ. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde Montreux Boğazlar Sözleşmesi.....	98
J. Türk Basınında Montreux Boğazlar Sözleşmesi.....	100

III. BÖLÜM

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NDEN SONRA TÜRK

BOĞAZLARI

A. II. Dünya Savaşı Döneminde Boğazlar.....	110
1. II. Dünya Savaşı Öncesinde Türkiye'nin İzlediği Dış Siyaset.....	110
2. Türkiye ile SSCB Arasındaki Görüşmeler.....	112
3. Almanya ile SSCB Arasındaki Görüşmeler.....	115
4. II. Dünya Savaşı'nda Boğazlar'ın Durumu.....	116
B. II. Dünya Savaşı Sonrası Meydana Gelen Gelişmeler.....	120
1. Boğazlar'la İlgili Konferanslar.....	120
a. Yalta Konferansı.....	120
b. Türk – Sovyet Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşması'nın Sovyetler Birliği Tarafından Feshedilmesi.....	121
c. Potsdam (Berlin) Konferansı.....	123
2. Boğazlar'la İlgili Notalar.....	125
a. 24 Eylül 1946 Tarihli Sovyet Notası.....	131
b. 18 Ekim 1946 Tarihli Türk Notası.....	132

C. Soğuk Savaş Döneminde Türk Boğazları.....	133
1. 1946–1990 Yılları Arasındaki Gelişmeler.....	133
2. 1991–1994 Yılları Arasındaki Gelişmeler.....	136

IV. BÖLÜM

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ’NİN GÜNÜMÜZE KADAR

GEÇERLİLİĞİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

A. Günümüzde Dünya Boğazları’nda Uygulanan Rejimler.....	138
1. Deniz Hukukunda Boğazlar Kavramının Gelişimi.....	138
a. 1958 Cenevre Sözleşmeleri.....	138
b. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS).....	139
2. Milletlerarası Deniz Hukukunda Geçiş Rejimleri.....	140
a. Hukukî Zemin.....	140
b. Zararsız Geçiş Rejimi.....	140
c. Transit Geçiş Rejimi.....	142
3. Dünyada Özel Geçiş Rejimi Uygulanan Boğazlar ve Kanallar.....	143
a. Macellan Boğazı.....	143
b. Danimarka Boğazları.....	144
c. Cebelitarık Boğazı	145
d. Süveyş Kanalı.....	145
e. Panama Kanalı.....	146
f. Kiel Kanalı.....	147
B. Boğazlar Trafikinde Yeni Düzenlemeler.....	147
1. 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Dönemi (1994–1998).....	147
a. Yeni Trafik Tüzüğü’nün Gerekliliği.....	147

b. 1994 Tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü.....	149
c. 1994 Boğazlar Tüzüğüne Karşı Tepkiler.....	151
2. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafiği Düzeni Tüzüğü Dönemi (1998–2002).....	152
a. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü ve 1994 Tüzüğü ile Karşılaştırılması.....	152
b. Yeni Boğazlar Tüzüğüne Karşı Tepkiler.....	153
C. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Günümüze Yansıması.....	154
1. Türk Boğazları'nın Trafik Yoğunluğu.....	154
2. Türk Boğazları'nda Yaşanan Tehlikeler.....	156
SONUÇ.....	164
KAYNAKÇA.....	170
DİZİN.....	181
EKLER.....	188

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
b.t.b.	: Basım tarihi belli değil
b.y.b.	: Basım yeri belli değil
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	: Bileşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
C.	: Cilt
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
Çev.	: Çeviren
GT	: Groston
IMO	: Milletlerarası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
KBBS	: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
LNG	: Sıvı Doğal Gaz (Liquid-Natural Gas)
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (Liquified Petroleum Gas)
m	: Metre
Mad.	: Madde
MBGAK	: Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi
NATO	: Kuzey Atlantik Atlaşması Teşkilatı
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
VTS	: Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic System)

TABLO VE ŞEKİL LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul Boğazı 2006 Yılı Gemi Geçiş İstatistikleri	155
Tablo 2: 1983–2005 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda Meydana Gelen Kaza İstatistikleri.....	158
Şekil 1: İstanbul Boğazı Batıkları Haritası	159
Tablo 3: 2003–2006 Yıllarına Ait Boğaz'dan Geçen Gemi Özelliklerini Yansıtan İstatistikler.....	160
Tablo 4: 1995-2005 Yılları Arası Türk Boğazları'ndan Geçen Gemi Sayısına Göre Kılavuz Alma Oranları	162

GİRİŞ

A. Boğazlar Kavramı, Milli ve Milletlerarası Boğazlar

1. Boğazlar Kavramı

Denizler ya doğal olarak birbirleri ile bağlanmakta, ya da boğazlar veya kanallar aracılığı ile bağlanmaktadır. Türkçe’de birçok anlam taşıyan “boğaz” kavramı coğrafi açıdan da benzer şekillerde tanımlanmıştır. Boğazlar; iki deniz alanını birleştiren tabii ve dar su yollarıdır. Bir ada ile anakara arasında kalan bölgeler de aynı kavramla anılmaktadır. Doğal süreçler yerine insan gücüyle yapılmış ve iki karayı birleştiren dar su yolları ise “kanal” olarak tanımlanır¹.

Milletlerarası alanda, boğazların, kara parçaları arasında kalmış veya denizleri birleştiren dar su yolları olmalarından daha önemlisi milletlerarası deniz trafiğinin kullanımına açık olmalarıdır. Boğazların milletlerarası önemi, ulaşım için dar geçiş bölgeleri oluşturmalarına, ciddi miktarda deniz yolu trafiğinin bu bölgeleri kullanmasına, buldukları alanda genelde kullanılabilir tek deniz yolu olmasına bağlıdır.

Boğazların karasuyu veya açık deniz olması genişliği ile ilgili bir konudur. Boğazın kıyıdan itibaren 12 deniz millik mesafesi karasuyu adlandırılmaktadır. 12 deniz millik mesafeden sonra da açık deniz olmakta, eğer her iki kıyısı da aynı devlete ait ise her iki kıyının 12 deniz milinden sonraki kısmı açık deniz sayılmaktadır². Yani bir Boğazın iki kıyısı da sadece bir ülkeye ait ise, bu boğazın açık deniz olabilmesi için kaplanmış olduğu alanın 24 deniz milinden fazla olması gerekir. 24 deniz milinden az olması halinde ise bu boğazlar karasuyu olarak tanımlanır. Açık denizlerin serbestliği ilkesinin fiilen uygulanabilmesi için bu deniz alanlarını birleştiren boğazların da serbestlik ilkesine tabi olması gerekmektedir. Bu koşul, boğaz sularının çoğu zaman kıyı devletinin egemenliğine tabi olan iç sulara ya da karasularına dahil olması durumu ile

¹ M. Deniz Vank, **Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları**, Ankara 1998, s. 6.

² Yüksel İnan, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Ankara 1986, s. 2.

çelişki teşkil etmektedir. Bu da boğaz sularında uygulanacak hukukî statüsü belirlenmiş rejimin önemini daha açık bir şekilde göstermektedir

Dünyada stratejik ve ekonomik değere sahip birçok boğaz ve kanal bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri; Akdeniz'i Atlantik Okyanusu'na bağlayan Cebelitarık Boğazı, Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan Danimarka Boğazları (Suld Boğazı, Küçük ve Büyük Belt Boğazları), Atlantik'i Pasifik'e bağlayan Şili ve Arjantin arasında yer alan Macellan Boğazı ve Türk Boğazları olarak da bilinen Karadeniz'i, Akdeniz'e bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazları'dır. Boğazların dışında, sünü boğaz diye nitelendirdiğimiz boğaz veya kanallar ise şunlardır; Mısır'da 1869 yılında faaliyete geçirilen Süveyş Kanalı, Almanya'da 1896 yılında açılan Kiel Kanalı ve Orta Amerika'da 1914 yılında faaliyete geçen Panama Kanalı'dır³.

Ekonomik ve stratejik önemi olan boğazlarda çıkarı olan devletler, bu boğazları serbestçe kullanılabilmek için, boğazlara sahip olan devletler ise boğazlar üzerindeki haklarını korumak için milletlerarası alanda sürekli bir mücadele göstermektedirler. Bu mücadeleler sonucunda milletlerarası bir hukuk oluşmuştur. Bu oluşan hukuk değişen koşullar çerçevesinde şekillenmeye devam etmektedir. Boğazlar rejimi genellikle milli hukuka veya devletler hukukuna konu olmaktadır.

2. Milli Boğazlar

Bir boğazın milli ya da milletlerarası bir boğaz olması, o boğazın coğrafi ve hukuki özellikleriyle ilgilidir. Bu özellikte boğazların mesafesi ve milletlerarası ulaşımındaki işlevine bağlıdır. Diğer bir kriter ise Bölgedeki tek deniz yolu olmasıdır. Sadece bir devlete kıyısı bulunan ve tamamıyla bu devletin hâkimiyet alanında yer alan, genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, diğer bir ifade ile tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dâhil bulunan ve açık denizi bir iç denize veya kapalı denize bağlayan doğal ve dar suyolları “milli boğaz” kavramıyla tanımlanırlar⁴.

³ Salih Güngör, **Türk Boğazları ve Geçiş**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1999, s. 2-3.

⁴ Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, C. II, Ankara 1989, s. 300-301.

Millî boğazlarda kıyıdaş devlete ait boğazlardan geçiş rejimi bu devletin millî hukukuna göre düzenlenmektedir. Yalnız bir boğaz tümüyle millî boğaz özelliklerini taşısa bile, eğer milletlerarası bir antlaşmaya konu olmuşsa, milletlerarası boğaz niteliği kazanmaktadır. Millî boğazlarda boğazın genişliği önemlidir. Boğazın iki kıyısı arasındaki genişlik sahil devletinin karasularının iki katından fazla olması halinde ortada bir açık denizalanı kalacaktır. Bu durumu bozacak herhangi bir antlaşma yapılmamış ise açık deniz özelliği gösteren orta yerdeki denizalanı, kıyı devletinin iç suları rejimine tâbi tutulabilir.

3. Milletlerarası Boğazlar

Birden fazla devletin kıyıdaş olduğu ve tamamıyla bu devletlerin karasularına ait olan ve milletlerarası hukuk kurallarının yapıldığı boğazlar, milletlerarası boğazlardır. II. Dünya Savaşı sonrası, “Korfu Boğazı Uyuşmazlığı” olarak bilinen olaydan sonra bir boğazın milletlerarası boğaz olarak nitelendirilmesi veya bir diğer deyişle milletlerarası boğazların tanımı sorunu ortaya çıkmıştır ve bu sorun Milletlerarası Adalet Divanı'nın gündemine girmiştir⁵.

Milletlerarası Adalet Divanı'nın 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı davası kararında da bir boğazın milletlerarası boğaz olması için coğrafi durum ve milletlerarası seyir için kullanılması gerektiği belirtilmiştir. Korfu Boğazı anlaşmazlığı ile ilgili olarak Milletlerarası Adalet Divanı'nın vermiş olduğu karar milletlerarası boğaz tanımlamasını şu şekilde yapmıştır: “*Açık denizin iki parçasını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılmakta olan*” boğazlar, milletlerarası boğazlardır. Hangi boğazların milletlerarası boğaz olarak nitelendirilebilecekleri konusu BM Devletler Hukuku Komisyonu'na da ele alınmış ve komisyon milletlerarası açık denizin bir kısmı ile açık denizin diğer bir kısmını veya yabancı bir devletin kara sularını birleştirmek sûreti ile milletlerarası seyrüseferde kullanılan boğazları milletlerarası boğazlar şeklinde tanımlanmıştır. Bu sözleşme ile getirilen tanımlamadan, milletlerarası boğazların "milletlerarası deniz ulaşımında kullanılan ve coğrafi açıdan açık denizlerin iki

⁵ M. D. Vank, a. g. e., s. 9.

parçasını veya açık denizin bir kısmını bir devletin karasuları ile birleştiren doğal suyolları" şeklinde tanımlandığı sonucunu çıkarmak mümkündür⁶.

B. Türk Boğazları

1. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı'nın çok eski zamanlarda bir akarsu vadisi iken deniz suyu ile dolarak bugünkü Boğaz halini aldığı bilinmektedir. Karadeniz ile Marmara Denizi arasında bulunan İstanbul Boğazı bu iki denizi birbirine bağlayan ve İstanbul'un ortasından geçen bir milletlerarası suyoludur. İstanbul Boğazı'nın kuzey girişi Anadolu Fenerini Türkeli Feneri'ne birleştiren hat, güney girişi ise, Ahırkapı Feneri'ni, Kadıköy İnciburnu Feneri'ne birleştiren hattır. İstanbul Boğazı'nın uzunluğu yaklaşık olarak 27 km olup, genişliği kuzey girişinde yaklaşık olarak 3350 m, güney girişinde de 2850 m'dir. Rumeli Hisarı ile Kandilli arası 700 m ile Boğaz'ın en dar yerini oluşturmaktadır En geniş yerini ise 4000 m ile Umuryeri-Büyükdere limanı arası oluşturmaktadır⁷.

İstanbul Boğazı'nda deniz ulaşımını zorlaştıran, gemilerin seyrini tehlikeli hale getiren etkenler şunlardır; birinci etken Boğaz'daki akıntılardır. Boğaz'da iki ana akıntı vardır. Birincisi yüzey akıntısıdır, ikincisi ise yüzeyden 15 m kadar aşağıda başlayan ve derinliğin izin verdiği ölçüde 45 m derinliğe kadar etkili olabilen dip akıntısıdır. Yüzey akıntısı genelde Karadeniz'den Marmara'ya doğru iken, dip akıntısı bunun tam tersine, Marmara'dan Karadeniz'e doğrudur. Diğer bir etken ise, sis, kar, yağmur ve tipi fırtınaları nedeni ile görüş uzaklığının azalması, son etken ise Boğaz'ın dar ve kıvrımlı yapısıyla yer yer 85 dereceye varan büyük dönüşlerdir⁸.

2. Marmara Denizi

Türkiye'nin bir iç denizi olan Marmara Denizi, iki boğaz arasında kalmasından dolayı milletlerarası deniz ulaşımında geçişi mecburî olan bir deniz olduğundan iç sular

⁶ Aynı eser, s. 11.

⁷ Atilla Ayar, **Türk Boğazlarının Jeopolitik Konumu ve Uluslararası Önemi**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü Siyasi Tarih ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s. 6.

⁸ İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi, http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/Uploads%5CYEREL_TRAFIK.doc

rejimine tabîdir. Marmara Denizi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra Çanakkale ve İstanbul Boğazı'yla bir bütün olarak kabul edilmiştir. Yani, İstanbul ve Çanakkale Boğazları arasındaki geçiş noktasını oluşturmaktadır. Eğer Marmara Denizi bir bütün olarak kabul edilmeseydi İstanbul veya Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemilerin Marmara Denizi'nden geçişi söz konusu olmayacaktı. Marmara Denizi, yaklaşık olarak 11.500 km² büyüklüğündedir. Bu denizin doğudan batıya doğru uzunluğu 275 km, kuzeyden güneye doğru uzunluğu ise 75 km'dir. Avrupa kıyılarının uzunluğu 264 km, Asya kıyılarının uzunluğu ise 663 km'dir. İstanbul Boğazı yönünden gelen akıntı Marmara Denizi'nde üçe ayrılarak devam eder. Bunlardan birincisinin yönü İzmit Körfezi'ne, ikincisi İmralı, Gemlik yönünde ilerlerken, üçüncüsü de Marmara'nın kuzey kıyılarını takip ederek İmralı Adası'nın kuzeyinde ikinci kolla birleşip, Marmara Adalarından Gelibolu'ya ulaşır⁹.

3. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı gibi çok eski zamanlarda deniz sularının yükselmesiyle bugünkü haline gelmiştir. Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı'na göre de daha az girinti çıkıntıya sahiptir. Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne birleştiren ve Çanakkale şehriden geçen bir milletlerarası suyoludur. Çanakkale Boğazı'nın kuzey girişi Zincirbozan Feneri'nden geçen boylam, güney girişi ise, Mehmetçik Burnu Feneri'ni, Kumkale Feneri'ne birleştiren hattır. Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu 69 km olup, genişliği kuzey girişinde 5120 m, güney girişinde 4333 m'dir. Boğaz'ın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arası olup 1200 m, en geniş yeri İntepe limanı önünde 7500 m'dir. Çanakkale Boğazı'nda ortalama derinlik 65 m olup, en derin yeri Dalyan Burnu önlerinde 94 m, en sığ yeri kuzey rotası üzerinde Kabageven Burnu önlerinde 25 m, güney rotası üzerinde Kilitbahir önlerinde 27 m'dir¹⁰.

Marmara'dan Ege Denizi'ne doğru akan Çanakkale Boğazı'ndaki üst akıntının ortalama hızı saatte 2 mil kadardır. Ancak kuzeydoğu rüzgârlarının etkisiyle bu

⁹ S. Güngör, a.g.t., s. 9.

¹⁰ Mustafa Hergüner, **Cumhuriyetimizin İlk Yılarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf (Temel) Paşa**, İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, İstanbul 2004, s. 13.

akıntının hızı 4 mile çıkabilmektedir. İstanbul Boğazı'nda olduğu gibi Çanakkale Boğazı'nda da ters bir akıntı olmaktadır¹¹.

C. Boğazlar'ın Stratejik ve Jeopolitik Önemi

Jeopolitik; kısaca coğrafyanın bir ülkenin politikasına verdiği yön olarak ifade edilebilir¹². Dünya üzerinde öyle coğrafyalar vardır ki, üzerinde yaşayan toplumların politikalarına bir bakıma da kaderlerine yüzlerce yıl yön vermişlerdir. Türk Boğazlar'ı da bu coğrafyalardan bir tanesidir.

Karadeniz, Ege, Akdeniz gibi üç denizde kıyası olan bir yarımada üzerinde kurulmuş olan Türkiye'nin, bu denizler arasındaki deniz ulaştırması, Boğazlar yoluyla yapılmaktadır. Başka bir deyişle; bu üç ayrı kıyı üzerinde üretilen her türlü ham, yarı mamul ve mamul maddelerini gerek barış ve gerekse savaş durumlarında ülkenin değişik bölgelerine sevk etmek için kullanılan zarurî bir deniz yoludur. Karadeniz'e sahildar ülkeler için milletlerarası ticaret, ekonomik, sosyal, kültürel ve askerî ilişkilerin önemi ve denizin bu konuda üstlendiği çok önemli işlevler, Türk Boğazları'nı Karadeniz'e sahildar ülkelerin ulaşım güzergâhı olarak vazgeçilmez hale getirmiştir. Ayrıca; Türk Boğazlar'ı Karadeniz dışından ve denizden gelecek tehlikelere karşı, Karadeniz'e sahili olan ülkelerin bekası için önemli bir noktadadır. Bu engelin aşılıp aşılmaması bu ülkelerin güvenliği için çok önemlidir¹³.

Türk Boğazları, bölge ülkelerinin dünya denizleri ile bağlantısını sağlayan tek deniz yolu olması nedeniyle stratejik ve ekonomik değere sahiptir. Bununla beraber köprü işleviyle sahip olduğu güvenlik ve siyasî boyutuyla da stratejik değerini korumaktadır. Tarihsel seyri içerisinde bu coğrafyada hâkim olan devletlerin doğu-batı istikâmetinde genişlemeye açık ve uzun süreli devletler kurabilmiş olmaları, dünya politikasına yön veren güçlerin boğazlara sahip olma arzusunu kışkırtmıştır. Türk Boğazlar'ı bir iç deniz olan Karadeniz'in kıyılarındaki ulaştırma faaliyetlerini kontrol etme olanağı sunmaktadır.

¹¹ S. Güngör, **a.g.t.**, s. 10.

¹² Hakan Emanet, **Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları**, İstanbul 2003, s. 28.

¹³ Genelkurmay Başkanlığı, **100 Soruda Türk Boğazları Montreux Boğazlar Sözleşmesi**, Ankara 2002, s. 4.

Sovyetler Birliği'nin çözülüşü sonrasında Karadeniz'e sahili olan ülkeler; Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan, Karadeniz'in olanaklarından faydalanmaktadır. Söz konusu ülkelerin, ekonomilerinin can damarı olan deniz ulaştırması, en ekonomik şekilde Türk Boğazları'ndan geçmek zorundadır. Boğazlar dışında büyük hacimde deniz ulaştırması yapabilecek başka bir su yolu mevcut değildir. Nitekim güncel bir sorun olarak Kafkas Petrolleri'nin ulaştırması için bölge ülkeleri, Türk Boğazları'nı kullanmak istemektedirler. Hazar havzası petrol ve doğalgaz zenginliklerinin 1990'lı yıllardan itibaren işletilmeye başlaması, deniz ulaştırması ve deniz ticaretini iki yönde artırmıştır. Hazar havzası petrolünün deniz yoluyla Batı pazarlarına nakli ve bölgedeki hidrokarbon kaynaklı zenginliklerin bölge ülkelerinin refah seviyesini yükselterek, deniz ticaretini artırmasıyla bölge ülkeleri arasındaki ekonomik, ticarî, sosyal ve kültürel ilişkiler de artmıştır. Soğuk savaş sonrası dönemde Hazar havzasının yeraltı zenginliklerinin işletilmeye başlaması ve bu zenginliklerin Batı pazarına aktarılmasında Türk Boğazları'nın tercih edilmesi Boğazlar üzerinde yapılan ulaşımın daha yoğun ve önemli hale gelmesi sonucunu doğurmuştur¹⁴.

Türk Boğazları, jeopolitik olarak, jeolojik zamanlarda ayrılan Asya ve Avrupa kıtasını gerçeklik ve sembol olarak birbirine bağlamasının yanı sıra, Tuna-Dinyeper-Volga nehirlerinin ulaşımında yer aldığı Orta Doğu Avrupa ve Balkan ülkelerini de dünya pazarlarıyla bütünleştiren son derece işlek bir su yoludur. Özellikle soğuk savaşın sona ermesiyle birlikte, Avrupa Birliği, Karadeniz Ekonomik Topluluğu ve dünyanın Asya/Pasifik coğrafî sahasındaki yükselen ekonomilerinin ekonomik/ticarî faaliyetlerinin ortak kavşak noktasını teşkil eden Türk Boğazları aynı zamanda "Avrasya" hinterlandının* deniz sektöründeki şok noktasıdır. Türk Boğazları, Türkiye'nin taraf olduğu savunma örgütü olarak NATO içerisinde, dünyanın değişen güç kaymalarına bağlı olarak son derece stratejik öneme sahiptir. Sovyetler Birliği'nden boşalan devasa bir alan yeni ekonomik, siyasî, stratejik, etnik ve kültürel mücadele sahası konumundadır. Gerek Balkanlar, gerek Doğu Avrupa, gerek Kafkaslar, gerek Orta Asya ve Orta Doğu için ve gerekse de Karadeniz'e sahildar ülkeler için Türk

¹⁴ **Aynı eser**, s. 5.

* Bir liman şehrinin arkasında kalan karalar, o limanı besleyen, ya da dışa açılmak için o limana ihtiyaç duyan yerler. Önemli bir ülke ya da şehir için de benzer bir şekilde, o ülkeyi ya da şehri besleyen, ama ona da ihtiyaç duyan ikinci derecede önemli ülke ya da şehirler.

<http://sozluk.sourtimes.org/show.asp?t=hinterland>

Boğazları toplardamar vazifesi üstlenmiştir ve bu özelliğiyle küresel ekonomik ve ticari ağlara açılan kapı konumundadır¹⁵.

Türk Boğazları, savunma güvenliği açısından 1453 İstanbul'un fethinden devamlı Türkiye'nin savunma miğferinde "En Önemli Stratejik Güvenlik" hattını oluşturmuştur. I. Dünya Savaşı'nda dünyanın en güçlü donanmaları ve ordularının "Kuvvet Kullanımı" yolu ile bu savunma hattını geçememiştir. Boğazlar'ın savunulması prensibi Misâk-ı Milli¹⁶'de de ana hedeflerden birini teşkil etmiştir. Montreux Rejimi ile Türkiye'nin talep ettiği Askerî Gemilere uygulanan kısıtlayıcı hükümleri, II. Dünya Savaşı'nda Almanya ve İtalya'nın savaşa girmesiyle Sovyet Rusya'nın Karadeniz güvenliğini de destekleyici olumlu bir sınav teşkil etmiştir. Dolayısıyla Türk Boğazları, sadece Türkiye'nin değil aynı zamanda Karadeniz'e sahildar ülkelerin de güvenliğini sağlayan, son derece önemli bir savunma hattıdır¹⁶. Boğazlar Karadeniz'e sahildar ülkelerin harp gücünün, hassas bölgelerine denizden yapılacak taarruzlara karşı bir emniyet unsuru ve bölgedeki askerî-siyasî-ekonomik güç dengelerine göre de yayılcı bir politika izleyebilecek devletler açısından diğer bölgelere güç kaydırmak açısından gerekli geçitlerdir. Doğu ve Orta Avrupa ülkelerinin yanı sıra Rusya/Urallar sahası ile Kafkasya sahasına yönelik diğer ülkelerin taarruzlarına en önemli yaklaşma istikâmetleri Kuzey Karadeniz kıyılarından başlamaktadır. Kuzey Karadeniz kıyıları, Doğu ve Orta Avrupa'nın yumuşak karnıdır. Bu ülkeleri Karadeniz'e bağlayan ulaştırma hatları aynı zamanda askerî güçlerin aktarılması ve kullanılması içinde stratejik öneme sahiptir. Boğazların enerji, hammadde ve sanayi malları nakil güzergâhı olma özelliği aynı zamanda ülkelerin savunma ve taarruz için izlemek isteyecekleri bir güzergâhtır.

Türk Boğazları 1990'dan sonra SSCB'nin dağılması ile güvenlik, kirlenme, deniz trafiği, kaçakçılık ve zabıta yetkisine dayalı düzenlemeler ve uygulamalar nedeniyle milletlerarası ilişkiler alanında güncel konular arasına girerek, Rusya ile Türkiye

¹⁵ Mesut Hakkı Caşın, "Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazlarının XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 131.

* Misak-ı Milli'nin 4'üncü maddesine göre; "*İslâm Halifeliği'nin ve Yüce Saltanat'ın merkezi ve Osmanlı Hükümeti'nin başkenti olan İstanbul ile Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlike'den uzak tutulmalıdır. Bu ilke saklı kalmak şartı ile Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaretine ve ulaşımına açılması konusunda bizimle birlikte öteki tüm devletlerin oybirliği ile verecekleri karar geçerlidir.*" Süleyman Kocabaş, **Türkiye'nin Canı Boğazlar**, İstanbul 1994, s. 135; Misak , TDK sözlüğüne göre sözleşme ya da antlaşma anlamındadır.

¹⁶ M. H. Caşın **a.g.m.**, s. 132.

arasında tartışma konularından biri haline gelmiştir. Bu tartışmalar, daha çok barış zamanında Boğazlar'dan serbest geçiş yapacak yabancı ticaret gemileri hakkında Türkiye tarafından alınacak önlemler, bunlarla ilgili kurallar ve bunların uygulamaları üzerinde yoğunlaşmıştır. Özellikle Azerbaycan ve Kazakistan petrol yataklarından çıkan petrolün Batı pazarlarına hangi yollardan ulaştırılacağı konusunda somut adımların atıldığı 1990'lı yıllarda, petrol boru hatlarının nereden geçeceği konusundaki tartışmalarda, Rusya'nın milletlerarası alandaki Türkiye aleyhine çabaları, konuya yepyeni bir boyut kazandırmıştır¹⁷.

Napolyon BONAPARTE “ *O dar Boğazlar'ı Rusya'ya bırakmaktansa, dünyanın yarısını bırakmayı yeğlerim.*” sözleriyle Ortadoğu ve Avrupa'daki stratejik dengeler açısından Türk Boğazları'nın önemini vurgulamıştır¹⁸. Tarihin her döneminde önemini koruyan Boğazlar, Osmanlı Devleti için de her zaman için stratejik bir nokta olmuş, batılı büyük devletler için “Şark Meselesi'nin”^{*} önemli bir konusu olmuştur. Sanayi inkılabı ve sömürgecilik dönemiyle batılı devletlerin güçlendikleri özellikle de okyanuslara açılıp okyanuslar üzerinde egemenlik kurdukları bu dönemde Ortadoğu, batılı devletler tarafından büyük bir cazibe merkezi haline gelmiştir. Çünkü dünya ulaşım ve ticaret hattının en işlek noktasında yer alması, sömürgele giden yolda son derece stratejik bir mevkide bulunması zengin petrol rezervlerinin olması, sömürgeci güçler nazarında bu coğrafyayı vazgeçilmez kılmıştır. Bunu değerlendirmek isteyen batılı devletler, o zamanlarda bu bölgelere ulaşmak için stratejik yerlere sahip, büyük bir güç olan fakat diğer devletlerin güçlenmesi karşısında eski gücünü yitiren, bu dönemden sonra da ekonomisi zayıflayan Osmanlı Devleti'nin iç işlerine gizlice müdahale, kışkırtma hareketleri ile Osmanlı Devleti'ni çökertmek hatta ortadan kaldırmak istemişlerdir. Özetle Osmanlı Devleti'nin zayıflaması ile 1815 Viyana Kongresi'nden sonra politik bir terim olarak karşılanan “Şark Meselesi” diğer devletlerin Osmanlı Devleti'nin iç işlerine müdahalesi anlamına gelmekteydi¹⁹.

¹⁷ A. Mehmet Kocaoğlu, **Petro-Strateji**, İstanbul 1996, s. 141-142.

¹⁸ **Aynı eser**, s. 143.

^{*} Şark Meselesi hakkında geniş bilgi için bakınız, İlker Alp, **Şark Meselesi veya Emperyalizmin Türk Politikası**, Edirne 2008.

¹⁹ Sergey Goryanof, **Rus Arşiv Belgelerine Göre Boğazlar ve Şark Meselesi**, İstanbul 2006, s. 10-11.

D. Türklerin Hâkimiyetinden Önce Boğazlar

Marmara bölgesinin prehistorik çağlardan beri iskân edilmiş olduğu bilinmektedir. Kadıköy'deki Fikirtepe, Bozöyük, Yalova ve Truva'daki kazı ve araştırmalar bu konuda kesin sonuçlara ulaşılmasını sağlamıştır. Bölgedeki buluntular prehistorik devirlerde de Avrupa ve Anadolu arasında bağlantı ve geçişlerin olduğunu göstermektedir. Anadolu, Bozöyük ve Bulgaristan'daki Truva Kültürü izleri bunu açıklayacak niteliktedir. MÖ 2000'de Truva o dönemin dünya sisteminde en önemli yeri tutar. Truva'nın savunmasının belkemiğini de Çanakkale Boğazı oluşturmuş, Boğaz'ın güneyden savunulduğunda geçilemeyeceğini göstermiştir. Homeros'a göre 10 yıl süren Truva savaşları Asya ve Batı'yı temsil eden kuvvetler arasındaki belki de ilk büyük mücadeledir. Kaynaklar ışığında bu savaştan Greklerin galip çıkamadıkları söyleyebilir. Zira Çanakkale'nin kuzeyinde Miken yerleşimini destekleyecek bir buluntuya henüz rastlanmamıştır. Buna karşılık Frig-Trak kavimleri MÖ 1200 tarihlerinde batıdan Boğazları geçmeyi başarmışlardır. Bu savı, Truva'daki Keramik eserler ve yerleşim adları desteklemektedir. Byzantion, İlion, Daskylion, Gordion gibi yer adları günümüzde de araştırmalara ve kazılara ismini vermektedir²⁰.

Grek kolonizasyonu döneminde Çanakkale Boğazı ve Marmara sahili İyonyalılar tarafından MÖ VII. yüzyılın başından itibaren kolonize edilmiştir. Başta Milet olmak üzere ana şehirlerden gelen kolonistler Abydos, Sestos, Lampsakos, Kyzikos, Astakos şehirlerini, Megaralılar ise Kalkhedon ve Byzantion şehirlerini (MÖ 661/660) kurmuşlardır. Ancak Marmara ve Boğazlar işgâl edildikten ve yerleşimler oluştuktan sonra Karadeniz'e geçilmiştir. Marmara Bölgesi böylelikle Grek tarihinde Karadeniz ve Akdeniz arasında bir bağlantı bölgesi halini almıştır. Özellikle Batı Anadolu'da Lidya devletinin güçlenmesiyle ve bu devletin Grek şehirlerine baskı uygulamasının devamında Grekler Boğazlar'dan geçmek sûretiyle Sinop, Samsun, Trabzon gibi limanları ele geçirerek Asya ile yeniden bağlanmış, Güney Rusya sahillerinde koloniler kurmuşlardır.

²⁰ Afif Erzen, "Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar", **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, C. I, İstanbul 1972, s. 58-59.

MÖ 547/546 tarihinde Pers kralı Kyros tarafından Lidya Devleti'nin ortadan kaldırılmasıyla ilk olarak bir Asya'lı güç Ege Denizi'ne inmiş ve Batı siyasetine karışmıştır. Bu gelişme Marmara Bölgesi'nin önemini perçinlemiştir. Tam bu sıralarda Peisistratos'un Çanakkale Boğazı'nın kontrolünü eline geçirmeye kalkışması, Pers Kralı Büyük Darius'un 513'teki İskit seferinden sonra Marmara ve Boğazları yeniden zapt ederek İmparatorluğu'na katması Grekler için ekonomik, siyasî anlamda büyük bir darbe olmuştur. Persler Marmara ve Boğazları kontrol altına almışlardır. Öte yandan Anadolu'nun savunması için Marmara Bölgesi'nin elde tutulmasının önemini bundan 2200 yıl önce Kyros anlamış olsa gerektir. Bölgenin Persler'in hâkimiyetine geçmesi İyonya isyanının nedenlerinden birisi olsa da Persler, isyanın kaynağı İyonya'ya karşı harekete geçmeden önce Marmara ve Kıbrıs'a müdahalede bulunmuşlardır. Bu da Pers İmparatorluğu'nun bölgenin önemini çok iyi kavradığını göstermektedir, çünkü Persler Marmara Bölgesi ve Boğazları elinde tuttuğu müddetçe Grekler'le savaşlarında ordularını Çanakkale Boğazı'ndan engelsiz geçirmek ve geri çekilmek olanağına sahip olmuşlardır. Pers savaşlarının sonunda MÖ 478'de Sparta Kralı Pausanias'ın Byzantion'a gelmesi ve bu tarihte Attikdelos deniz birliğinin kurulması Boğazlar'ın Grek tarihindeki büyük rolüne işaret etmektedir. MÖ 448 yılında yapılan barışta Boğazlar ve Marmara'nın kontrolü Atina'ya geçmiştir ki, Atina'nın elde etmiş olduğu en önemli kazanç bu olmuştur. Atina ile Sparta arasındaki MÖ 405'teki Palepones Savaşı'nda Sparta komutanı Lysandros Çanakkale Boğazı'nda Atina filosunu yok ederek başarı kazanmıştır. Atina'nın Palepones Savaşları'ndaki kaderini Çanakkale Boğazı belirlemiştir²¹.

Makedonya kralı II. Filip Yunanistan üzerinde hâkimiyet kurmak için Marmara Bölgesi'ni denetimine almak istemiş, Marmara'nın kuzey sahilindeki şehirleri zapt eden Filip MÖ 340'da Byzantion'u kuşatmışsa da başarılı olamamış, doğrudan Yunanistan üzerine yürümek zorunda kalmıştır. Fakat Gelibolu'yu almakla Persler'e karşı yapacağı savaş için önemli bir kazanım elde etmiştir. Nitekim MÖ 336'da öncü birliklerini Parmenion idaresinde Çanakkale'den geçirerek köprü başı kurmayı başarmıştır. Bu sayede Büyük İskender kolaylıkla ordusuyla Anadolu'ya geçip Asya'nın kapılarına dayanabilmiştir. MÖ 334'teki Granikos Savaşı'ndan sonra İskender Kalas'ı Marmara ve Bitinya bölgesine bağlayarak, buraları emniyet altına almıştır. Helenistik dönemde

²¹ Aynı eser, s. 59-60.

Lysimakhos Gelibolu Yarımadası'nda Kardias'ın yerine Lysimakheira şehrini kurmuş, Anadolu'ya geçip MÖ 300/299'da Bitinya kralı ile savaş yapmış ve Boğazlar'ın doğu kıyısını ele geçirerek bir Boğazlar devleti kurmak istemiş; ancak buna muvaffak olamamıştır. III. Antiokhos ile Romalılar arasındaki savaşlarda da yine bölge önemli bir rol oynamış, Romalılar Çanakkale Boğazı'nı geçerek MÖ 190 yılında Magnesia savaşını kazanmışlar ve Doğu dünyasına müdahale etmişlerdir. Roma imparatoru Julius Sezar da Boğazlar'ın önemini bildiğinden İmparatorluğun merkezini Truva'ya taşımak istemiştir. Antik dünyanın sahipleri dünyanın kapıları olarak gördükleri Boğazları ele geçirmek için daima mücadele etmişlerdir.

Byzantion'un da bölgeyi hâkimiyet altına alamadığı görülmektedir. Ancak Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılması ile Marmara Bölgesi'nin durumu da değişmiştir. Büyük Konstantin İstanbul'u Konstantinopolis adıyla Doğu Roma İmparatorluğu'nun merkezi yaparak bölgenin siyasî, kültürel, ticarî merkez olmasını sağlamıştır. Romalılar'ın Karadeniz'i de kendisine bağlamasıyla, Boğazlar Roma'nın iki denizi arasındaki su yolu rolünü üstlenmişlerdir. Roma, Doğu, Helen kültür çemberinin etkisiyle yeni bir uygarlık doğmuştur ki, buna sonradan "Bizans Kültürü" denilmiştir. Konstantin'in Hıristiyanlığı kabulüyle Marmara sahasının önemi de artarak devam etmiştir. Böylece yarı teokratik bir devlet düzeni de oluşmuştur. Asya ile Avrupa arasında kurulan imparatorluk merkezi her iki kıtaya doğru genişlemek ve kendisini savunmak olanağı da bulmuştur. Justinian döneminde devlet gerek nüfus gerek yayıldığı saha bakımından Avrupa'nın en büyük devleti haline gelmiştir²².

²² Aynı eser, s. 61-62.

I. BÖLÜM

TÜRK HAKİMİYETİNE GEÇİŞİNDEN CUMHURİYET'E KADAR TÜRK BOĞAZLARI

A. Türklerin Boğazlar Üzerinde Tam Hâkimiyet Kurdukları Dönem

1. Boğazlar'ın Osmanlı Devleti Hâkimiyetine Geçişi

Osmanlı Devleti'nin bir kısım kuvvetleri ile ilk olarak 1321'de Mudanya'nın alınmasından sonra, Trakya'ya geçtiği ve burada 18 ay kadar kaldıktan sonra geri döndüğü bilinmektedir. Daha sonra 1327, 1345 ve 1349'da Bizans İmparatorunun yardım talebi üzerine Orhan Gazi Osmanlı kuvvetlerini Trakya'ya göndermiştir²³. 1349'da Sırp Stefan Duşan'ın Selanik'i Bizanslılardan alması üzerine, Bizans, Orhan Gazi'den yardım istemek zorunda kalmıştır. Orhan Gazi İmparator Kantakuzenos'un talebi üzerine Süleyman Paşa'yı 20.000 asker ile Bizans'a yardım etmek üzere göndermiştir. Orhan Gazi bu olaydan bir süre sonra 1352'de Dimetoka'da Sırp ve Bulgarlara karşı çarpışan Bizans İmparatorunun yardımına koşmuştur. Bizans İmparatoru yapılan bu yardımların karşılığı olarak Gelibolu'daki Çimpe Kalesi'ni Osmanlılar'a üs olarak vermiştir (1353)²⁴. Böylelikle Osmanlı Devleti Rumeli'de bundan sonraki fetihlerini kolaylaştıracak bir köprübaşına sahip olmuştur. Ele geçirilen bu önemli üs sayesinde kısa sürede Trakya'nın önemli merkezleri fethedilmiştir²⁵. Bunların bir sonucu olarak Türk Boğazları tarihinde yeni bir dönem açılarak, Rumeli'nin fethi için uygun ortam hazırlanmıştır.

1390'da Yıldırım Bayezid, Gelibolu tersanesini yeniden kurarak, Çanakkale Boğazı'nı kontrol altında tutmayı, dolayısıyla İstanbul'a ve Karadeniz'e giden deniz yolunu kendi kontrolü ve egemenliği altına almayı hedeflemiştir²⁶. Yıldırım Bayezid bu politikalar paralelinde 1391'de İstanbul'u abluka altına almıştır²⁷. 1393'de İstanbul

²³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C. I, Ankara 1998, s. 155-156.

²⁴ T. Yılmaz Öztuna, **Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi**, C. III, (b.y.b.) 1964, s. 33-34.

²⁵ Stanford Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, C. I, İstanbul 1994, s. 38.

²⁶ İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabii Olduğu Kurallar", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 2.

²⁷ İ. H. Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s. 271.

Boğazı'nın Anadolu tarafına Güzelcehisar'ı (Anadolu Hisarı) yaptırarak, İstanbul üzerindeki baskıyı artırmıştır. Ancak Yıldırım Bayezid'in İstanbul kuşatması üzerine tertip edilen haçlı seferi, Niğbolu zaferi ile sonuçlansa da Yıldırım'ın İstanbul kuşatmasını sonuçsuz bırakmıştır²⁸. Bundan sonra Yıldırım 1397 ve 1400'de olmak üzere iki kere daha İstanbul'u kuşatmıştır. Birincisinde Bizans'ın barış istemesi üzerine, ikincisinde ise Anadolu'da Timur tehlikesinin baş göstermesi üzerine İstanbul kuşatmasını kaldırmak zorunda kaldırılmıştır²⁹. 1422'de II. Murad da İstanbul'u kuşatma altına almış; ancak Düzmece Mustafa olayı sebebiyle bu amacına ulaşamamıştır³⁰. İstanbul'un alınması, Boğazlar'ın kontrolü ve Anadolu'dan Rumeli'ye asker sevki için son derece önemli idi. Bu nedenle Sultan II. Mehmet için de İstanbul kuşatması gerekliydi. II. Mehmet bu hedefe ulaşmak amacıyla 1452'de, dört ay gibi kısa bir süre içerisinde, Anadolu Hisarı'nın tam karşısına bugün Rumeli Hisarı olarak bilinen Boğazkesen Hisarı'nı yaptırarak Hisar komutanlığına Firuz Ağa'yı tayin etmiştir³¹. Firuz Ağa, bu görevinde her milletin gemilerini kontrol, muayene ve gerektiğinde tevkif etmeğe, bu gemilerden belli miktarda vergi almaya yetkili kılınmıştır. İstanbul Boğazı'ndaki bu yeni düzene uymak istemeyen bir Ceneviz gemisi Hisar'a konulan büyük toplarla batırılmıştır. Bu olay ile o güne kadar ticaret ve savaş gemilerine serbest olan Boğazlar'da bir sistem değişikliği olduğu anlaşılmıştır³².

Boğazkesen Hisarı ile Bizans'a Karadeniz tarafından gelebilecek bir yardımın engellenmesi temin edildikten sonra, İstanbul kuşatması başlamış ve şehir kısa bir süre sonra II. Mehmet tarafından fethedilmiştir. Bu fetih ile Türkler, hem dünyanın en stratejik noktalarından birini ele geçirmiş, hem de 1480 yıllık Doğu Roma İmparatorluğu'nu sona erdirmiş oldular³³.

İstanbul'un fethi ile Osmanlı Devleti, Boğazlar üzerinde tam olarak hâkimiyetini tesis etmiştir. Bu fetih sonrasında II. Mehmet Boğazlar bölgesindeki hâkimiyeti kuvvetlendirmek amacıyla yakın ülkelerin ve adaların fethedilmesi işine girişmiştir.

²⁸ Süleyman Kani İrtem, **Boğazlar Meselesi**, İstanbul 1936, s. 10-11.

²⁹ T. Y. Öztuna, **a.g.e.**, s. 93-95.

³⁰ Joseph van Hammer, **Osmanlı Tarihi**, C. I, Çev: Mehmet Ata, Bugünkü Dile Özetleyerek Yeniden Yazan: Abdülkadir Karahan, İstanbul 1991, s. 128.

³¹ Yusuf Kamış, **Türk Basınındaki Değerlendirmeleri ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi Mahiyeti ve Önemi**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Malatya 1998, s. 15.

³² S. K. İrtem, **a.g.e.**, s. 13.

³³ Y. Kamış, **a.g.t.**, s. 15.

Eflak Seferinden döndükten sonra Çanakkale Boğazı'na yakın olan adalardan İmroz, Semendre, Limni ve Midilli adalarını fethetmiştir³⁴. II. Mehmet, bu fetihler sonrası Çanakkale Boğazı tahkimatı işine önem vererek, Çanakkale ve Kilitbahir kalelerini yaptırmıştır. Buralara muhafız askerler ve mancınıklar koydurmuştur. Böylece Türkler, Boğazlar'a giriş ve çıkışı tamamen kontrolleri altına almıştır³⁵.

2. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Hâkimiyetini Tesis Etmesi

Tarih boyunca çok önemli jeopolitik-jeostratejik bir konuma sahip olan Boğazları ele geçiren Osmanlı Devleti, Karadeniz'e tam anlamıyla egemen olabilmek amacıyla, 1454'te Ceneviz'e ait Kefe Kolonisi ile Kırım halkını vergi ödemeye mecbur etmiştir. 1461 seferleri ile Anadolu'nun Karadeniz'deki Ceneviz'e bağlı Amasra kolonisi ile diğerleri, Candaroğulları hâkimiyetinde bulunan Sinop yöresi ve Trabzon-Rum İmparatorluğu'nu oluşturan Pontus Devleti ele geçirilmiştir³⁶. 1475'te Kırım Hanlığı Osmanlı Devleti'ne katılmış; Gedik Ahmet Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu, Kefe Limanı'na, oradan Azak Denizi'ne inerek Don Nehri yakınındaki Azak Kalesi'ni almıştır³⁷. Karadeniz'de, XVI. yüzyıla kadar Venedikliler'den ve Cenevizliler'den oluşan birkaç küçük ticaret grubu mevcuttu. Karadeniz sahillerinin büyük bir kesimine egemen olan Osmanlı Devleti'nin, yapacağı ticaret ve seferler için, Polonya hâkimiyetinde bulunan ve önemli birer üs konumunda olan bazı sahil şehirlerini alması gerekmektedir. Bunun için Osmanlı Devleti, Tuna'nın sol sahilindeki Boğdan'ı Karadeniz'e açan Kili'yi almıştır. Sonra Kili'den daha stratejik bir konumda bulunan Akkerman Kalesi alınarak hem Karadeniz ve Boğazlar'ın güvenliği sağlanmış hem de Kırım ile sağlıklı ilişkiler kuracak yolun da emniyeti sağlanmıştır. Azak, Kili ve Akkerman kalelerinin alınmasıyla, Karadeniz, 1484'te yabancı gemilerin seferlerine kapatılarak, artık bir "İç Deniz" olmuş ve mutlak hâkimiyet Osmanlı Devleti'nin eline

³⁴ Sina Akşin, Metin Kunt, Ayla Ödekan, Zafer Toprak, Hüseyin G. Yurdaydın, (Yayın Yönetmeni: Sina Akşin), **Türkiye Tarihi (Osmanlı Tarihi 1300–1600)**, İstanbul 1993, s. 83.

³⁵ Cemal Tükin, **Boğazlar Meselesi**, İstanbul 1999, s. 29.

³⁶ Robert Mantran, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (Osmanlı Devletinin Doğuşundan XVIII. Yüzyılın Sonuna)**, C. I, Çev. Serven Teminli, İstanbul 1995, s. 110–117.

³⁷ Kayhan Atik, **Lütfi Paşa ve Tevarih-i Al-i Osman**, Ankara 2001, s. 106.

geçmiştir. Karadeniz'deki ulaşımına ait kararlar, kayıtsız şartsız Osmanlı Devleti tarafından alınmaya başlanmıştır³⁸.

Osmanlı Devleti, Karadeniz'de hâkimiyeti tesis ettikten sonra, burada yabancı gemiler için benimsediği kapalılık ilkesinden, kendi çıkarları doğrultusunda ticareti geliştirmek amacıyla bazı devletlere imtiyazlar tanıyarak ödün vermiştir. 1482, 1513 Kapitülasyonları ile Venediklilerin Karadeniz'e çıkmalarına müsaade etmiştir. 1535'te Fransa'ya, 1579'da İngiltere'ye ve 1598'de Hollanda'ya kapitülasyonlar verilerek, bu ülkelere ticaret gemileri için Türk Boğazları'ndan serbest geçiş hakkı tanınmıştır³⁹. Verilen bu imtiyazlar Osmanlı Devleti'nin güçlü olduğu dönemlerde Osmanlı Devleti'nin kontrolünde olması sebebi ile otoritesini olumsuz etkilememiş ve benimsediği "kapalılık ilkesi"ne gölge düşürmemiştir. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki bu üstünlüğü XVIII. yüzyıla kadar devam etmiştir.

3. Çarlık Rusya'nın Boğazlar Siyaseti ile Dengelerin Değişmeye Başlaması

XVII. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'nin askerî ve ekonomik alanda duraklaması, Viyana'da Avusturya, Lehistan, Venedik, Malta ve Çarlık Rusya kutsal ittifakının kurulmasına yol açmıştır. 1682'de Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında bir savaş çıkmıştır. Çarlık Rusya, Avusturya ile anlaşarak 1696 yılında Azak Denizi'ne inerek Azak Kalesi'ni teslim almıştır. Sonrasında ise Çarlık Rusya, ilk gemisini inşa ederek Karadeniz'e inmiştir. Osmanlı Devleti, Karadeniz'in ve Boğazlar'ın kapalılık ilkesine ters olan bu durumu reddetmiştir. Bu durum Prut Antlaşması'na kadar devam etmiştir. 1711 Prut Antlaşması ile beraber Çarlık Rusya Osmanlı Devleti'nden aldığı Azak Kalesi dâhil tüm toprakları geri vermeyi kabul etmiştir. Prut Antlaşması ile Karadeniz ve Azak'ın "Türk İç Denizi" olduğu kabul edilmiş, Karadeniz'in yabancı gemilere kapalılığı ilkesi aynen devam etmiştir⁴⁰. Böylece "*Rus Çarı'nın Karadeniz'i bir Rus gölü haline getirme düşü*" yok olmuştur⁴¹.

³⁸ Yaşar Yücel, Ali Sevim, **Türkiye Tarihi (Osmanlı Dönemi 1300–1556)**, C. II, Ankara 1990, s. 205; C. Tukin **a.g.e.**, s. 30.

³⁹ Güner Kılıç, **Osmanlı Döneminde Boğazlar Meselesi**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne 1999, s. 8-11.

⁴⁰ M. Sadık Atak, **Rusya Siyaseti ve Rusların Yayılma Siyaseti**, (b.y.b.) 1964, s. 5.

⁴¹ Oral Sander, **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü (Osmanlı Diploması Tarihi Üzerine Bir Deneme)**, Ankara 1987, s. 89.

1769–1774 savaşıyla Ruslar, “Güneye İnme” siyasetlerinde önemli adımlar atarak, savaş sonunda imzalanan “ Küçük Kaynarca Antlaşması” ile de başarılarını siyaseten kabul ettirmiş oldular. Küçük Kaynarca Antlaşması’nın 11. maddesi ile daha önce İngiltere ve Fransa’nın elde etmiş olduğu kapitülasyonların aynısını elde etmiş oldular. Bu Antlaşma neticesinde Çarlık Rusya Karadeniz kıyılarına ulaşmış, dolayısıyla da Karadeniz Osmanlı Devleti’nin bir iç denizi olmaktan çıkmıştır. Ancak bu gelişmeden Karadeniz’in statüsünün ikili bir antlaşmayla değiştiği sonucu çıkarılmamalıdır. Çünkü bu tarihten sonra bir süre daha Karadeniz’in kapalılığı ilkesi devam etmiştir⁴².

Çarlık Rusya 23 Aralık 1798 İstanbul Antlaşması’nın (I. Osmanlı-Rus İttifakı) gizli ikinci ve dördüncü maddeleri ile savaş gemilerini Boğaz’dan geçirme hakkı elde etmiştir⁴³.

24 Eylül 1805’teki İttifak Antlaşması’nın (II. Osmanlı-Rus İttifakı) gizli birinci maddesiyle bu hak teyit edilmiş, yedinci maddesi ile Osmanlı Devleti, yabancı savaş gemilerini Boğazlar’dan geçirmeme yükümlülüğü altına sokulmuştur. Ancak bu durum, dönemin gelişmeleri karşısında uygulanamamış, Osmanlı Devleti Boğazlar’dan Rus savaş gemilerini geçirmemiştir⁴⁴.

Antlaşma ihlali gerekçesiyle Çarlık Rusya, Osmanlı Devleti’ne savaş açmıştır. Ekim 1808 tarihinde Erfurt görüşmeleri esnasında Çarlık Rusya’nın Boğazlar üzerindeki arzularının duyulması üzerine Osmanlı Devleti İngiltere ile ittifak antlaşması yapmak zorunda kalmıştır⁴⁵. İngiltere ile imzalanan bu antlaşmadan sonra “Boğazlar Rejimi”nin düzenlenmesinde Osmanlı Devleti’nin de taraf olduğu “İkili Antlaşmalar Dönemi” başlamıştır.

⁴² Muharrem Dördüncü, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:6, Afyon 2001, s. 76; Metin Kunt, “Siyasal Tarih”, *Türkiye Tarihi (Osmanlı Tarihi 1600-1908)*, İstanbul 1993, s. 66.

⁴³ Haluk F. Gürsel, *Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri*, İstanbul 1968, s. 68-69.

⁴⁴ *Aynı eser*, s. 72.

⁴⁵ Süleyman Kocabaş, *a.g.e.*, s. 51.

B. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin İki Taraflı Antlaşmalarla Düzenlendiği Dönem

1. Boğazlar'da Mutlak Hâkimiyete Son Veren Antlaşma Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması (5 Ocak 1809)

Türk Boğazları'nın rejiminin düzenlenmesinde, Osmanlı Devleti'nin mutlak hâkimiyet devri, İngilizlerle 5 Ocak 1809 tarihinde "Kale-i Sultaniye Antlaşması"nın yapılmasıyla sona ermiştir. Bu tarihten sonra Türk Boğazları üzerindeki rejim, Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu ikili antlaşmalarla düzenlenmiştir. Kale-i Sultaniye Antlaşması ile birlikte 14 Eylül 1829 ve 8 Temmuz 1833 tarihlerinde sırasıyla "Edirne Antlaşması" ve "Hünkâr İskelesi Antlaşması" da bu döneme ait antlaşmalardır.

18 Ekim 1808 tarihinde, Fransa ve Çarlık Rusya arasında Erfurt'ta çeşitli görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerde İstanbul ve Boğazlar üzerinde Çarlık Rusya'nın istekleri ve iki taraf arasında pazarlık konusu olduğu ortaya çıkınca Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında savunma antlaşması için temaslar başlamıştır. Osmanlı Devleti temsilcisi olarak Vahit Efendi, İngiliz elçisi Robert Ader ile görüşmeler yapmak üzere 1808 Kasımı'nda Çanakkale'de buluşmuşlardır⁴⁶. Osmanlı Devleti bu antlaşma ile artık güvenmediği Fransa'nın yerine İngiltere'yi koymayı ve bu sayede Çarlık Rusya ile toprak kaybetmeden barış antlaşması yapmayı hedeflemiştir. İngiltere ise bu antlaşmanın ticarî ve siyasî çıkarları bakımından faydalı olacağına inanmıştır. İngiltere, böylece bir taraftan dengeyi kurarken diğer taraftan Boğazları Rus savaş gemilerine kapatıp, Hindistan yollarını güvende tutmayı amaçlamıştır.

Ancak Osmanlı-İngiliz müzakereleri çeşitli pürüzler dolayısıyla kısa sürede sonuçlanamamıştır. Osmanlı Devleti İngilizler'in iki yıl önce Çanakkale Boğazı'ndan zorla geçmiş olduğunu öne sürerek İngiltere'den savaş tazminatı ve ciddi rakamlarda para yardımı istemiştir. Görüşmeler kesilecek noktaya gelmiştir ki; savaş tazminatından vazgeçilerek Çanakkale'de, Boğazhisar Kalesi civarında 12 maddeden oluşan Kale-i Sultaniye antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmanın 11. maddesine göre; İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçmesi eskiden olduğu gibi yasak

⁴⁶ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 154.

olacaktı. Bu konuda Osmanlı Devleti'nin uyguladığı kural bundan sonra da uygulanacak ve bu kurala barış zamanında bütün devletlerle birlikte İngiltere de uyacaktır. Kale-i Sultaniye Antlaşması Türk Boğazları rejiminde dönüm noktası olmuştur. Bu tarihe kadar Osmanlı Devleti'nin kendi menfaatine göre açık ya da kapalı tuttuğu Boğazlar'ın, bütün devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulacağı milletlerarası bir sözleşmeyle taahhüt edilmiştir. Savaş zamanında ise Osmanlı Devleti dilediği gibi hareket edebilecekti⁴⁷.

Antlaşmanın gizli maddelerine göre; Fransa, Osmanlı Devleti'ni tehdit ederse veya Osmanlı Devleti'ne savaş açacak olursa, İngiltere, Osmanlı Devleti'ne savaş için araç ve gereç yardımında bulunacak, Karadeniz'e kadar Osmanlı sahillerini koruyacaktır⁴⁸. Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilk olarak milletlerarası bir antlaşmada yer almıştır. Bu açıdan Kale-i Sultaniye Antlaşması ile "Boğazlar Meselesi" devletlerarası bir nitelik kazanmıştır. Bu antlaşma ile İngiltere'nin, Çarlık Rusya'nın güneye inmesini önleme amacı, İngiliz-Rus rekabetini de ilk kez ortaya çıkarmıştır. Kale-i Sultaniye Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti ve Çarlık Rusya arasında arabuluculuk yapmak isteyen İngiliz elçisi Robert Ader, Çarlık Rusya'nın tepkisiyle karşı karşıya kalmıştır. Çarlık Rusya, Osmanlı Devleti ile barış yapmak istememiş, problemler de çözülemeyince iki yıl sürecek olan Osmanlı-Rus savaşı yeniden başlamıştır. İki yılın sonunda Osmanlı Devleti güç kaybının farkına varmış, Çarlık Rusya ise yaklaşan Fransa tehlikesi karşısında endişeye kapılmıştır. Sonuçta her iki taraf da barış yapmak istemiştir. Kasım 1811'de Yergöğü'nde başlayan barış görüşmeleri Bükreş'te devam etmiş, uzun ve zorlu görüşmelerden sonra 12 Mayıs 1812 tarihinde "Bükreş Antlaşması" imzalanmıştır. Bu antlaşma ile 1806'dan bu yana devam eden Osmanlı-Rus savaşı son bulmuştur. 1806–1812 Osmanlı-Rus savaşı, bu savaş sırasında ve sonunda yapılan Kale-i Sultaniye ve Bükreş Antlaşmaları ile Osmanlı Devleti, dış siyasetinde büyük Avrupa devletlerinin baskılarının daha da arttığını ve denizleri ile toprakları üzerinde bu devletlerin çıkar çatışmaları içine girdiklerini görmüştür⁴⁹.

⁴⁷ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 155.

⁴⁸ S. Kocabaş, **a.g.e.**, s. 53.

⁴⁹ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. V, Ankara 1988, s. 100.

2. Edirne Antlaşması (14 Eylül 1829)

Çarlık Rusya ile imzalanan antlaşmalara rağmen, Boğazlar hakkında Osmanlı Devleti'nin eski ilkesinden verdiği ciddi tavizlerden biri, 14 Eylül 1829'da yapılan "Edirne Antlaşması"nda kendini göstermiştir. İngiltere ve Çarlık Rusya'nın desteği ile gelişen, 1821 yılında Mora'da başlayan, Rus Çarı I. Aleksandr'ın yerine gelen yeni Çar'ın bizzat iştirakiyle çıkan Yunan isyanı sırasında; İngiltere, Çarlık Rusya ve Fransa 6 Temmuz 1827'de Londra Antlaşması'nı imzalamışlardır. Bu antlaşmaya göre Osmanlı'ya bağlı özerk bir Yunanistan kurulmasına karar verilmiştir⁵⁰.

1827 Londra Antlaşması kararları ve öncesinde 4 Nisan 1826 St. Petersburg Protokolü'nün öngördüğü Yunanistan'ın bağımsız bir devlet olması düşüncesi, kıta Yunanistan'ındaki ve adalardaki bütün Türk mallarını alacak olması, bunun da Türkler'in Yunanistan'dan atılması anlamına gelmesinden dolayı Osmanlı Devleti, 1827 Londra Antlaşması ve St. Petersburg Protokolü kararlarını reddetmiştir. Bunun üzerine, müttefik ülkeler 20 Ekim 1827'de Mora'yı kuşatarak Navarin'deki Osmanlı ve Mısır donanmalarını yakmışlardır. Osmanlı Devleti, ortada bir savaş yokken donanmasının batırılması karşılığında İngiltere, Fransa ve Çarlık Rusya'dan tazminat talebinde bulunmuş, Boğazları tüm yabancı gemilere kapatmıştır. Tekliflerin kabul edilmemesi üzerine bu ülkelerle her türlü ilişkiler kesilmiştir. Bunun üzerine Çarlık Rusya, 14 Nisan 1828'de Osmanlı topraklarına saldırmıştır. Osmanlı Devleti ise Çarlık Rusya'ya karşı 20 Mayıs 1828'de savaş ilan etmiştir. Savaş devam ederken 9 Temmuz 1828'de İngiltere ve Fransa ile bir antlaşma yapan Mehmet Ali Paşa 6 Ağustos 1828 tarihinde Mora'da bulunan Mısır kuvvetlerini geri çekmiştir. Fransa ise 1828 Ekiminde hiçbir mukavemet görmeden Mora'yı işgal ederek Mora'daki Osmanlı egemenliğini kesin olarak bitirmiştir⁵¹.

Çarlık Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne karşı elde ettiği başarılarından rahatsız olan Avrupa, savaşın bitmesi için harekete geçmiştir. Avrupa Devletlerinin aralarında yaptıkları görüşmelerden sonra, 22 Mart 1829'da Londra Protokolü imzalanmıştır. Protokole göre Yunanistan Devleti kurulacak, kurulan devlet, Avrupa'nın seçtiği Hıristiyan bir Prens tarafından yönetilecek ve her yıl Osmanlı Devleti'ne belli miktarda

⁵⁰ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 194.

⁵¹ R. Mantran, **a.g.e.**, s. 40; Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 195-196.

vergi verecekti. Osmanlı Devleti ise bu protokol kararlarını reddetmiştir. Ancak Osmanlı-Rus savaşı devam ettiği gibi, Ruslar, Balkanlar'da Edirne'ye; Doğu'da ise Erzurum'a kadar gelmişlerdir. Barışa mecbur kalan Osmanlı Devleti, Çarlık Rusya ile 14 Eylül 1829 tarihinde "Edirne Antlaşması"nı imzalamıştır.

Edirne Antlaşması'na göre; Boğazlar ilk kez milletlerarası bir yükümlülükle tüm yabancı devletlerin ticaret gemilerine açılacaktı. Bunun yanında Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesi yürürlükte olacaktı. Bu sonuçlar, Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini ve dış siyasetindeki hareket kabiliyetini iyice kısıtlamıştır. Edirne Antlaşması, genel olarak değerlendirildiğinde Osmanlı Devleti'nin Kaynarca'dan sonra imzaladığı en ağır antlaşma olarak nitelendirilebilir⁵².

3. Mısır Meselesi ve Hünkâr İskeleyi Antlaşması (18 Temmuz 1833)

Edirne Antlaşması'yla Çarlık Rusya, Boğazlar üzerinde üstünlük sağlamış, ticaret gemilerine uygulanan rejimi değiştirmiştir. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa 1831 yılında isyan çıkararak Suriye'yi işgâl etmiş, daha sonra gönderdiği kuvvetler Konya'da Osmanlı Devleti ordularını yenerek, Kütahya'ya kadar ulaşarak, İstanbul'u tehdit etmeye başlamıştır. Mehmet Ali Paşayı durduramayacağını fark eden Padişah II. Mahmut, öncelikle İngiltere ve Fransa'dan yardım istemiştir; ancak İngilizler, meselenin büyüyeceğini tahmin edemediklerinden, Fransızlar da Mısır'a yakınlık gösterdikleri için Padişah'ın bu çağrısına cevap vermede tereddüt göstermişlerdir. Oysa ki Çarlık Rusya, Osmanlı Devleti'ne yardım önerisi sunmuştur. Yardımın şekli üzerinde görüşülürken, bir Rus savaş filosu 20 Şubat 1833'te İstanbul Boğazı'na gelerek Büyükdere önlerine demirlemiştir. Bu ani durum, Osmanlı Devleti ile birlikte Avrupa Devletlerini de endişeye düşürmüştür. 1833 Kışında II. Mahmut'un talebiyle 12.000 civarında Rus askerinin İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasına yerleşmesi, Avrupa'yı harekete geçirmiştir. Mısır isyanında pasif konumda bulunan İngiltere ve Fransa, Rus donanmasının Boğazı terk etmesi konusunda Osmanlı Devleti'ne baskı yapmaya başlamışlardır. Osmanlı Devleti ise Mısır'da Mehmet Ali Paşa'ya İngiltere ve Fransa'nın baskı yapmaları karşılığında Rus donanmalarının çekilmesi için girişimde bulunacağı vaadini vermiştir. İngiltere ve Fransa da Mehmet Ali Paşa'ya baskı yaparak,

⁵² Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 196-198.

Mehmet Ali Paşa'nın II. Mahmut ile 1833 Kütahya Antlaşması'nı imzalamasını sağlamıştır. Antlaşmaya göre Mehmet Ali Paşa, Mısır ve Girit Valiliklerine ek olarak Şam Valiliğini; oğlu İbrahim Paşa'ya da Cidde Valiliğine ek olarak Adana Valiliğini almıştır. Ayrıca Mehmet Ali Paşa kuvvetlerinin, Toros Dağları'nın güneyine çekilmesi sağlanmıştır⁵³.

Kütahya Antlaşması, bir “Ferman” verilerek yapıldığından herhangi bir süresi yoktu. Sultan II. Mahmut, Mehmet Ali Paşa'ya güvenmediğinden ve bu meseleyi kesin bir sonuca kavuşturmak üzere “III. Osmanlı-Rus İttifakı” olarak bilinen ittifak görüşmelerini yapmıştır. Çarlık Rusya ile altısı açık, biri gizli olmak üzere 7 maddeli, 8 yıl süreli “Hünkâr İskeleyi Antlaşması” 8 Temmuz 1833 tarihinde imzalanmıştır. Rus Çarı bu antlaşmanın Osmanlı'ya sağladığı Rus yardımına karşılık, Çarlık Rusya'ya maddi bir yardım yapmanın Osmanlı Hükümeti'ne yükleyeceği gider ve güçlükleri takdir ettiğinden, bir gün Osmanlı Devleti bu gibi unsurları karşılamak zorunda kalırsa, Çarlık Rusya bu yardımı Türkiye'den istemeyecekti. Hükümetin buna karşılık, Çarlık Rusya'ya bir saldırı olursa Çanakkale Boğazı'nı kapatmayı kabul etmesi Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın en önemli maddesidir. Antlaşmadan iki gün sonra Avrupalı devletlerin baskıları sonucu Rus Filosu ve askerleri İstanbul Boğazı'ndan ayrılarak ülkelerine dönmüştür. Hünkâr İskeleyi Antlaşması, iki devletin birbirlerine karşılıklı olarak kara ve deniz kuvvetleriyle yardım etmesini esas alan bir savunma sözleşmesi niteliğindedir. Antlaşmanın gizli maddesine göre Çarlık Rusya ile Batı devletlerinden biri arasında savaş olursa Osmanlı Devleti, Çanakkale Boğazı'nı Çarlık Rusya ile savaş halinde bulunan devletin donanmasına kapayacak, buna karşılık Rus gemileri Boğazlar'dan her iki yönde de gelip gidebilecekti⁵⁴.

Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile Osmanlı Devleti Rus yardımını sağlamış, Çarlık Rusya ise Akdeniz'den gelebilecek tehlikeleri önlemiş, dolayısıyla güneyini güvenlik altına almış ve yardım bahanesiyle kendi savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirme hakkına bir kez daha kavuşmuştur. Çarlık Rusya, antlaşmadan elde ettikleriyle Batı karşısında avantajlı bir konuma gelmiş, Karadeniz'de ve Boğazlar'da geçici de olsa en üstün nüfuza sahip devlet konumuna gelmiştir. Çarlık Rusya'nın Osmanlı Devleti

⁵³ S. Kocabaş, **a.g.e.**, s. 59-63.; Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 212-216.

⁵⁴ Nimet Kurat Akdes, **Türkiye ve Rusya**, Ankara 1990, s. 61-64.

üzerinde geniş nüfuz sahibi olması, Avrupa devletlerini endişelendirdiğinden Mısır meselesine müdahil olmalarına yol açmıştır⁵⁵.

Bu antlaşma, Avrupalı büyük devletlerin çeşitli sorunları olsa bile bir araya gelmelerine vesile olmuştur. Çarlık Rusya bu devletler karşısında hem siyasi hem de askeri olarak yalnız kalmıştır. Büyük devletler süreklilik şansı olmayan bu antlaşmanın süresinin bitmesini beklerken, Çarlık Rusya da yeniden onaylatma ihtimalinin çok az olduğunu bildiğinden, politikasından tavizler vererek Avrupa Devletleri ile işbirliği içine girmeye başlamıştır. Ancak Avrupa, Osmanlı Devleti'nin egemenliğinin en azından bir süre daha devam etmesini çıkarlarına uygun bulmuştur. Bütün bu gelişmeler de, Boğazlar rejiminde bundan sonra çok taraflı antlaşmalar döneminin başlaması için zemin hazırlamıştır⁵⁶.

C. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin Çok Taraflı Antlaşmalarla Düzenlendiği Dönem

1. Londra Antlaşması (Londra Boğazlar Sözleşmesi, 13 Temmuz 1841)

Mısır meselesi sırasında Çarlık Rusya'nın izlediği politika ve yapılan Hünkâr İskelesi Antlaşması'nın hükümleri, büyük Avrupa devletlerinin çıkarlarını, ilerleyen zamanlarda ciddi anlamda etkilemiştir. Çarlık Rusya, Osmanlı'yı korumak bahanesiyle yeniden Boğazlar'a yerleşmiş, bunun üzerine de Avrupa devletleri harekete geçmişlerdir. Aslında Avrupa devletlerinin de çıkarları çatışmaktaydı. Ancak Boğazlar'da Çarlık Rusya'yı hâkim konumda bırakmak, Çarlık Rusya'nın Balkanlar'da egemen olma yollarının da önünü açmakla eş anlamdaydı. Ayrıca Mısır meselesinin ikinci safhasında Osmanlı Orduları'nın Nizip'te Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'ya yenilmesi sonucu Çarlık Rusya'nın Hünkâr İskelesi Antlaşması'na dayanarak meseleye tek başına müdahale edebileceği kaygısını gündeme getirmişti. Bundan endişe duyan Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya, Çarlık Rusya'yı da yanlarına alarak 27 Temmuz 1839'da Osmanlı Devleti'ne ortak bir nota vermişlerdir. Mısır meselesine müdahale için hazırladıklarını ve Mehmet Ali Paşa'ya ödün verilmemesini

⁵⁵ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 216-218.

⁵⁶ C. Tukin, **a.g.e.**, s. 230.

istemişlerdir⁵⁷. Bu görüşmelerden sonra 15 Temmuz 1840 tarihinde, Fransa'nın iştirak etmediği Londra Mütarekesi imzalanmıştır. Buna göre Mehmet Ali Paşa tekrar İstanbul üzerine yürürse kuvvetler gönderilerek Osmanlı Devleti korunacaktı. Antlaşmanın maddelerine göre Boğazlar'ın barış zamanında bütün devletlerin savaş gemilerine "kapalılığı" bir kez daha kabul edilmiş, antlaşmayı imzalayan devletler de bu kurala uyacaklarına dair yükümlülük altına girmişlerdir. Böylece Avrupa Devletleri de Osmanlı Devleti'ne yardım için geldiklerinde Boğazlar'dan geçebileceklerdi. Yabancı savaş gemileri, Osmanlı Devleti istediği zaman geri çekileceklerdi. Böylece Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi korunacaktı⁵⁸.

1840'ta Londra Mütarekesini imzalayan devletler, Boğazlar problemini çözmek amacıyla Londra'da bir konferansın düzenlenmesini uygun görmüşlerdi. Avrupa Devletleri için asıl önemli olan konu, Boğazlar rejimini Osmanlı-Rus ikili antlaşmalarından kurtarıp, bu rejimi milletlerarası bir statüye bağlamaktı. 1833 Hünkâr İskelesi Antlaşması, Fransa ve İngiltere'nin Akdeniz'deki çıkarlarını da olumsuz bir şekilde etkilemişti. Bu antlaşmanın süresi de dolmak üzereydi. Neticede Osmanlı Devleti, Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya ve Çarlık Rusya arasında 13 Temmuz 1841 tarihinde, Akdeniz ve Karadeniz Boğazları hakkında "Londra Antlaşması" imzalanmıştır⁵⁹.

1841 Londra Antlaşması'na göre, Türkiye barış zamanında Boğazları hiçbir devletin savaş gemisine açmayacaktı. Antlaşmaya katılan diğer devletler de bu kurala uymanın sorumluluğu altına gireceklerdi. Osmanlı Padişahları, dost elçiliklerin emrinde bulunan hafif savaş gemilerine, Boğazlar'dan geçme izni verebileceklerdi. Londra Antlaşması ile Türk Boğazları'nın barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olması ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti, İstanbul ve Boğazlar'da tek başına Çarlık Rusya'nın korumasını kabul etmek yerine, Avrupalı devletlerinin topyekûn garantörlüğünü almıştır. O güne kadar Osmanlı Devleti'nin mutlak hâkimiyetinde olan Boğazlar'ın rejiminde yapılacak değişiklikler, antlaşmaya taraf tüm devletlerin ortak iradeleriyle gerçekleştirilecekti. Neticede Londra Antlaşması'ndan sonra Boğazlar'dan geçişin tek

⁵⁷ **Aynı eser.**, s. 261.

⁵⁸ C. Tukin, **a.g.e.**, s. 273-274.

⁵⁹ Ali Kemal Meram, **Türk-Rus İlişkileri Tarihi**, İstanbul 1969, s. 183.

tarafli irade ile duzenlenme imkani kalmamistir. Avrupa Devletleri arasindaki uyum bozuldugu anda, Istanbul ve Bogazlar'in tehlike altında kalabilecegi ihtimali olsa bile, Osmanli Devleti, Carlik Rusya'ya karshi İngiliz desteğini aldıgi için, büyük devletleri birbirinin karşısına çıkarma imkani elde etmiştir. Carlik Rusya, Balkanlar'a ve güneye inme politikasından ödün vermiş, Rus donanması da Karadeniz'e hapsolmuştur. Buna karşılık Akdeniz üzerinden Carlik Rusya'ya gelebilecek tehlikeleri önlemiştir. Akdeniz'in hâkimiyeti ise İngiltere ve Fransa'ya kalmıştır. İngiltere 1809'da tek taraflı üstlendiği kapalılığı sağlama teminatını 1841'de çok taraflı teminata bağlamıştır. Avusturya, Carlik Rusya'nın Balkanlar'a inmesini kısmen de olsa engelleyerek bir kazanç elde etmiştir⁶⁰. Antlaşma, Bogazlar tarihinde bir dönüm noktası olmuştur. Bu antlaşma ile aynı zamanda Osmanli Devleti, ilk kez bir Avrupa Devleti sayılmış, milletlerarası hukukta da bütünlüğü korunmuştur⁶¹.

1841 Londra Antlaşması, 1821–1841 arasında İngiliz Dışişleri Bakanı Palmerston önderliğinde düzenlenen ve İngiltere tarafından uygulamaya başlanacak olan Osmanli Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruma politikasının en önemli noktasını ve ilk örneğini oluşturmuştur⁶².

2. Kırım Harbi ve Paris Antlaşması (Paris Bogazlar Sözleşmesi, 30 Mart 1856)

1841 Londra Antlaşması'ndan sonra Carlik Rusya'nın amacı, antlaşmaya göre Karadeniz'e hapsolmuş donanmasını yeniden Akdeniz'e çıkarmak, Balkanlar'a yayılmak ve bunun için de İngiltere ile sıcak temaslar kurmaktır. 1844 Mayısında Londra'ya davet edilen Rus Çarı I. Nikola, Osmanli Devleti'nin bir "Hasta Adam" olduğunu ve ortak çaba ile Osmanli'yı ayakta tutmanın mümkün olmadığını, Avusturya ve Fransa'yı saf dışı bırakarak İngiltere ve Carlik Rusya'nın hareketini önermiştir. İngilizler I. Nikola'nın önerilerini samimi bulmadığı gibi bu önerileri tehlikeli olarak değerlendirmişlerdir. Bu ziyaretten dört yıl sonra da Avrupa'da ihtilaller süreci başlamıştır. Carlik Rusya, 1853 Ocak ayında İngiltere'nin Petersburg sefiri nezdinde de girişimlerde bulunmuş, İngilizlerin Bogazları Carlik Rusya'ya bırakmak istemediği için

⁶⁰ S. Kocabaş, **a.g.e.**, s. 66-69.; Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 236-237.

⁶¹ Ed. Engelhardt, **Tanzimat**, İstanbul 1976, s. 342.

⁶² Sadık Erdaş, **Osmanli'dan Cumhuriyet'e Türk Bogazları**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2000, s. 32.

reddettiği Girit ve Mısır'ı önererek Osmanlı'nın paylaşılmasını yeniden gündeme getirmiş, İstanbul ve Boğazları ele geçirme plan ve hazırlıklarını yapmaya başlamıştır⁶³.

Çarlık Rusya, 1848 ihtilâlinde Fransa'nın bizzat meşgul olduğu bir zamanda harekete geçerek, 1853'te Osmanlı Devleti'nin Tuna eyaletlerini işgâl etmiştir. Ayrıca Çarlık Rusya, kutsal emanetler konusunda da Osmanlı egemenliğindeki ortodoksları kışkırtarak, devleti parçalamak gayesiyle savaş ilân etmiştir. Çarlık Rusya'nın ilerlemesini tehlikeli olarak gören, aynı zamanda, başlayan savaşın Avrupa'ya yayılmasından endişe eden dört büyük Avrupa devleti 1853 yılı sonlarında Viyana Kongresi'ne başlamışlardır. Uzun süren görüşmelerden sonra Avrupa'daki siyasî denge de gözetilerek Rus donanmalarının sınırlandırılmasına karar verilmiştir. Ancak Çarlık Rusya, bunu görüşmeyi bile reddettiğinden Viyana Kongresi sonuçsuz kalmıştır. Eflak ve Boğdan'ı işgâl eden Rus orduları komutanı Gortschakow'aya Osmanlı Hükümeti'nden savaş emri alan Ömer Paşa, Çarlık Rusya'nın işgâl ettiği yerlerden 15 gün içerisinde çıkması için kesin uyarı vermiştir. Gortschakow'un bunu kabul etmemesi üzerine de "Kırım Savaşı" (Osmanlı-Rus Harbi) başlamıştır⁶⁴. Savaşın başlamasıyla Osmanlı Devleti kendi sularında Rus ticaret gemilerinin geçişini yasaklamış, bir yıl sonra da "*Bahr-î Sefid*" ve "*Bahr-î Siyah*" Boğazları'nda ticaret yapacak olan tüm gemilere devletten izin alma şartı getirmiştir.

Akdeniz ve Hint yolundaki çıkarları tehlikede olan Fransız ve İngiliz donanmaları Osmanlı Devleti'ne yardım maksadıyla, müttefik bir filo ile Çanakkale Boğazı'ndan geçip Eylül 1854'te Sivastopol'a gelmişlerdir. Ruslarla savaştan müttefikler 9 Eylül 1855'te Sivastopol'u ele geçirmiştir⁶⁵. Bir yıl süren savaşta her iki taraf da ağır kayıplar vermiş, ancak Ruslar'ın kayıpları düşmanlarınkine kıyaslanmayacak kadar çok ve kısa sürede onarılamayacak kadar büyük olmuştur. Ekonomik yönden de iflasın eşiğine gelen Çarlık Rusya barış istemek zorunda kalmıştır⁶⁶.

25 Şubat 1856'da Paris'te, Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Piyemonte Devletleri, Çarlık Rusya ile Avusturya ve Prusya'nın da katılımıyla barış görüşmeleri başlamıştır.

⁶³ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 27-274.

⁶⁴ E. Z. Karal, **a.g.e.**, s. 231-234.

⁶⁵ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s. 283-284.

⁶⁶ Paul Kennedy, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, İstanbul 2002, s. 220.

30 Mart 1856 tarihinde sonuçlanan görüşmelerde 34 maddeden oluşan “Paris Antlaşması” (Boğazlar Sözleşmesi) imzalanmıştır. Ayrıca 15 Nisan 1856’da İngiltere, Fransa ve Avusturya, Osmanlı Devleti’nin bağımsızlık ve toprak bütünlüğünü güvence altına alan Paris Antlaşması’nın ilgili hükümlerinin ihlâli durumunda, Osmanlı Devleti’ne yardım öngören bir antlaşma imzalamıştır. Paris Antlaşması, Boğazlar’ın statüsü bakımından 1841 Londra Antlaşması’nı aynen kabul etmekle birlikte, imzacı devletlerden her biri için Tuna nehri ağzında emniyeti sağlamak üzere Karadeniz’e küçük harp gemilerini geçirmelerini sağlayacak ruhsatı vermiştir. Gemilerin sayısı aralarında yapacakları antlaşmalarla belirlenecekti. Antlaşmanın 13. maddesine göre Karadeniz’in tarafsızlaştırılması ile sahillerde Osmanlı Devleti ve Çarlık Rusya hiçbir savaş tersanesi yapmayacak veya bırakmayacaklardı. Antlaşma ile Çarlık Rusya’nın doğrudan Tuna’ya inmesi engellenmek istenmiş olup Tuna’nın da tüm ulusların ticaret gemilerine açıklığı kabul edilmiştir. Bunun için de “Milletlerarası Tuna Komisyonu” adıyla bir komisyon kurulmuştur. Eflak, Boğdan ve Sırbistan toprakları yönetiminin antlaşmaya katılan devletlerin ortak garantisi altında olmasıyla da bölgedeki Rus nüfuzu kırılmıştır. Çarlık Rusya, savaşta yenildiği ve Osmanlı Devleti ile Avrupa devletleri de Çarlık Rusya’nın karşısında olduğundan barış antlaşmasına bir bakıma mecbur kalmıştır. İngiltere, Ruslar’ın Karadeniz’de donanma ve tersane bulundurma hakkının olmamasıyla sömürgeleri ve yakın doğu ticareti için olabilecek tehlikeleri bir süreliğine de olsa engellemiştir. Fransa, Çarlık Rusya’nın Boğazları kullanarak Akdeniz’e inme hedeflerinin kendi nüfuz alanlarını tehlikeye sokacağından harbe iştirak etmiş ve bu anlamda bir çıkar elde etmiştir⁶⁷.

3. Londra Antlaşması (Londra Boğazlar Sözleşmesi, 13 Mart 1871)

1841 tarihli Londra Boğazlar Sözleşmesi’yle kurulan denge, 1856 Paris Antlaşması ile Çarlık Rusya aleyhine bozulmuştur. Bu durumu kendi lehine çevirmek isteyen Çarlık Rusya, çok önemli gördüğü Boğazlar ve Karadeniz’de tekrar nüfuz sahibi olabilmek için her fırsatı değerlendirme düşüncesinde olmuştur. Bunun için de Balkan Slav politikasını (Panslavizm) kullanmıştır. 1861 ile 1864 yılları arasında Şark Masası Müdürlüğü yapan Ignatiev’in İstanbul’a elçi olarak gelmesinden sonra bu politika hayata geçmiştir. Panslavist politikanın amacı, Balkanlar’da yaşayan Slav uluslarını

⁶⁷ Y. Yücel, A. Sevim, **a.g.e.**, s 285-288.

Çarlık Rusya'nın öncülüğünde ve himayesinde bağımsızlığa, birlik ve bütünlüğe taşımaktır. Aslında Çarlık Rusya, bu amacı kullanarak, kendine Paris Antlaşması'nın getirdiği engelleri aşmak istemiştir⁶⁸. 1867'de Çarlık Rusya, Osmanlı'ya tâbi azınlıkları Osmanlı Hükümeti'ne karşı isyana teşvik etmeyi amaçlayan stratejik planını yürürlüğe koymuştur. Bu sırada milletlerarası siyasî durum da Çarlık Rusya'nın lehine gelişmekteydi. Arka arkaya gelen ve Avrupa'yı derinden etkileyen Fransa-Avusturya, Çarlık Rusya-Danimarka ve Çarlık Rusya-Avusturya savaşları sonunda bu devletler, Çarlık Rusya'nın siyasî konumundan faydalanmak için Çarlık Rusya'nın isteklerini kabul etmek zorunda kalacaklardı.

Çarlık Rusya, Fransa'nın kaybettiği Almanya (Prusya) - Fransa savaşından sonra 31 Ekim 1870'te Avrupa devletlerine bir nota vererek, Paris Antlaşması'nda yer alan Karadeniz'in tarafsızlaştırılması hükmünü feshettiğini, bununla da Şark Meselesi'ni gündeme getirmeyeceğini açıklamıştı. Her ne kadar İngiltere, Çarlık Rusya'nın bu isteklerine karşı çıktıysa da Alman devlet adamı Bismark'ın önerisi ile Ocak 1871'de Londra'da toplanan ve İngiltere, Çarlık Rusya, Almanya, İtalya, Avusturya, Fransa ve Osmanlı Devleti arasında yapılan görüşmeler sonucu, Çarlık Rusya'nın isteği 13 Mart 1871 tarihinde Londra Antlaşması (Londra Boğazlar Sözleşmesi) imzalanarak kabul edilmiştir⁶⁹.

Antlaşmanın 1. maddesiyle “Karadeniz'in tarafsızlığı” sona ermiş, hem Osmanlı Devleti hem de Çarlık Rusya Karadeniz'de savaş gemisi bulundurma ve askerî tersane açabilme hakkı elde etmiştir. 2. maddeye göre Boğazlar'ın barış zamanında savaş gemilerine kapalılığı prensibi tekrar teyit edilmiştir. Bununla birlikte Osmanlı Devleti'ne, gerekli gördüğü hallerde barış zamanında Boğazları dost ve müttefik devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi verilmiştir. Boğazlar'ın ticaret gemilerine açıklığı da tekrar teyit edilmiştir. Çarlık Rusya, bu antlaşma ile Karadeniz'de tam bir serbestliğe kavuşmuş, 1841 Londra Antlaşması'nın şartlarını tekrar uygulamaya

⁶⁸ Musa Çadircı, “Kırım Savaşı Sonrasında Osmanlı Devleti'nin Kafkasya Politikası (1856-1876)”, **Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri (XIX. ve XX. Yüzyıllarda Türkiye ve Kafkaslar)**, C. I, Ankara 2003, s. 66.

⁶⁹ S. Kocabaş, **a.g.e.**, s. 85-88.

koydurmuş ve Balkanlar'da izlediği siyaseti devam ettirmek için kendine rahat bir ortam hazırlamıştır⁷⁰.

4. Berlin Antlaşması (13 Temmuz 1878)

1871 Londra Antlaşması ile Çarlık Rusya için Boğazlar yolu yeniden açılmıştır. Çarlık Rusya Karadeniz'de tersane ve savaş gemisi yapımına hız vermiştir. Diğer taraftan 1871 Londra Antlaşması'ndan sonra, 1871 ve 1872 yıllarında Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki birçok bölgesinde, Rus diplomatların himayesi sayesinde "Panslavizm" faaliyetleri çok fazla mesafe kat etmiştir. Çarlık Rusya faaliyetlerini, maddî ve siyasî amaç taşıdığı için çoğunlukla gizli bir şekilde gerçekleştirmiştir. Çarlık Rusya'nın bu faaliyetleri sonuç getirmiş ve 1 Ağustos 1875 tarihinde Bosna Hersek'te başlayan isyan hareketi genişlemiş, bir sonraki yıl ise bütün Balkanlar'ı sarmıştır. Bosna Hersek-Bulgar ayaklanmaları ve krizleri sonucu bir araya gelen büyük devlet temsilcileri İstanbul'da, Aralık 1876'da, "Tersane Konferansı" adıyla bilinen bir konferansta toplanmış, Osmanlı Devleti'nin akıbeti hakkında görüşmelerde bulunmuşlar ve Osmanlı Devleti'ne toprak terki de dahil olmak üzere bazı önemli kararlar dikte etmek istemişlerdir. Bu kargaşa ortamından faydalanan Çarlık Rusya, 1877'de "93 Harbi" olarak bilinen 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşını başlatan taraf olmuştur⁷¹.

93 Osmanlı-Rus Harbi'nde, Çarlık Rusya'nın asıl amacı; "Hasta Adam" yakıştırması yaptığı Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki hâkimiyetine son vererek kayıtsız şartsız Rus egemenliğini tesis edip Karadeniz'i bir Rus iç denizi haline getirmektir. Çarlık Rusya, İstanbul'un korunma hattı olan Tuna'yı ve Balkanlar'ı ortadan kaldırarak Rus himayesi altında zayıf bir Osmanlı Devleti'ni şimdilik yaşatmak, Avrupalı devletlerin herhangi bir anlaşmazlığında ise İstanbul ve Boğazları rahatça ele geçirmek için uygun şartları oluşturmak istemiştir⁷².

93 Harbi'nde Osmanlı Devleti Çarlık Rusya'ya yenilmiş, Rus orduları İstanbul'a kadar gelmiştir. 3 Mart 1878'de yapılan "Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması" ile Boğazlar konusunda 1841 Londra Antlaşması'nın hükümleri tekrar teyit edilmiştir.

⁷⁰ C. Tukin, **a.g.e.**, s. 362-366.

⁷¹ Bayram Kodaman, "1876-1920 Arası Osmanlı Siyasi Tarihi", **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, C. XII, İstanbul 1993, s. 136-138.

⁷² Süleyman Kocabaş, **Kuzeyden Gelen Tehdit Tarihte Türk- Rus Mücadelesi**, İstanbul 1989, s. 313.

Antlaşmaya “Türk Boğazları barışta ve savaşta Rus limanlarına gelecek ya da Rus limanlarından gidecek tarafsız ticaret gemilerine açık bulundurulacaktır” metni eklenmiştir. Bu antlaşma ile Romanya, Sırbistan ve Karadağ bağımsızlığına kavuşmuştur. Osmanlı Devleti’ne bağlı, Tuna nehrinden Ege Denizi’ne; Karadeniz’den Sırbistan sınırına kadar olan bölgede “Büyük Bulgaristan Prensiği” kurulmuştur. Arnavutluk dışında Balkanlar’daki tüm topraklarını kaybeden Osmanlı Devleti, Doğu Anadolu’da Batum, Kars, Bayezid ve Ardahan’ı Çarlık Rusya’ya bırakmak zorunda kalmıştır. 29 maddeden oluşan bu antlaşma Osmanlı Devleti için çok ağır olup, Avrupalı devletlerin gözünde de Çarlık Rusya’nın sağladığı üstünlük endişe verici boyutlarda olmuştur. Çarlık Rusya’nın “Şark Meselesi”ni tek başına çözmeye çalışmasını engellemek için İngiltere ve Avusturya ile Çarlık Rusya’ya destek vermeyen Almanya, ciddi hazırlıklar yapmaya başlamıştır. Zira Avrupa devletleri de Çarlık Rusya’yı savaş ile tehdit etmişlerdir⁷³.

Panslavizm hareketinin iyice genişlemesi ve Avrupa devletlerinin de bunu tehlike olarak görerek Çarlık Rusya karşısında gruplaşması, İngiltere ve Avusturya ile savaşmayı göze alamayan Çarlık Rusya’yı Ayastefanos Antlaşması’nın hükümlerini tekrar incelemek üzere bir kongre toplanmasını istemek zorunda bırakmıştır. Ayrıca bu ağır antlaşmayı değiştirmek için Osmanlı Devleti 4 Haziran 1878 tarihinde İngiltere ile bir antlaşma imzalamıştır. Buna göre Kıbrıs geçici olarak İngilizlere bırakılmıştır. Karşılığında ise Ruslar Anadolu’ya yeni bir taarruzda bulunacak olursa, Osmanlı Devleti’ne silahlı yardım garantisi alınmıştır. Bu amaçla da bir İngiliz donanması Çanakkale Boğazı’ndan geçerek Mudanya önlerine kadar gelmiştir⁷⁴.

Alman Başbakanı Bismark’ın teklifi üzerine 13 Haziran 1878’de Berlin’de toplanan kongrede; Osmanlı Devleti, Almanya, Fransa, İngiltere, Avusturya-Macaristan, İtalya ve Çarlık Rusya arasında yapılan görüşmeler sonunda 13 Temmuz 1878 tarihinde “Berlin Antlaşması” imzalanmıştır⁷⁵.

⁷³ Genelkurmay Başkanlığı, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı – Rus harbi, Kafkas Cephesi Harekatı)**, C. II, Ankara 1985, s. 196-197.

⁷⁴ Sina Akşin, “Siyasal Tarih”, **Osmanlı Devleti Tarihi (1600-1908)**, C. 3, Ankara 1993, s. 163.

⁷⁵ S. Kocabaş, **Türkiye’nin Camı Boğazlar**, s. 93.

Berlin Antlaşması'nda, Paris ve 1871 Londra Antlaşmaları'nda alınan kararlar geçerli sayılmış, 1841 Londra Antlaşması'ndaki I. Dünya Savaşı'na kadar devam edecek olan barış zamanında Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesi tekrarlanmıştır. Ancak görüşmeler sırasında Türk Boğazları'nın sonraki dönemde yeniden güncellenmesine neden olan iki protokol gündeme gelmiştir. İlki İngiliz Lordu Salisbury'nin yaptığı açıklamaya göre; Lord, daha önceki antlaşmalarla Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişinin devletlerin ortak kararına bağlı olarak yasaklanmasına rağmen İngiltere'nin bu defa Karadeniz'e geçişin Padişah'ın izni ile olması tezini savunmuş ve buna uyacağını açıklamıştır. Rus temsilcisi Schuvalow, Boğazlar'ın mevcudiyeti kuralının bir Avrupa meselesi olduğunu ve bunun da 1841, 1856 ve 1871 antlaşmalarıyla kabul edildiğini, bu durumun Berlin Antlaşması'yla da tasdik edildiğini, böylece bütün devletlerin yalnız Padişah'a karşı değil, aynı zamanda imzacı diğer devletlere karşı da bir sorumluluğunun olduğunu belirtmiştir⁷⁶. Neticede 1809 Antlaşması'ndan beri "Boğazlar'ın Kapalılığı" ilkesini savunan, bunu Avrupa siyasi kuralına çeviren İngiltere, bu politikasını terk etmiştir⁷⁷.

64 maddeden oluşan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti, hem Ayastefanos Antlaşması'ndaki ağır şartlardan kurtulmuş, hem de Çarlık Rusya'yı Boğazlar sorununda değişiklik yapmaktan vazgeçmeye zorlamıştır. Bu yönüyle bakıldığında Osmanlı Devleti'nin lehine sonuçlanmış gibi gözüken Berlin Konferansı ile aslında İngiltere ve Avusturya'nın izledikleri siyaseti değiştirmeleriyle, Avrupa Devletleri Osmanlı Devletini paylaşma ortamını da oluşturmaya çalışmışlardır⁷⁸. 1878 Berlin Antlaşması ile daha önce 1871 Londra Antlaşmasında kabul edilen durum teyit ve tasdik edilmiş ve bu durum Lozan Antlaşmasına kadar muhafaza edilmiştir⁷⁹.

1890 yılında Ermeni olaylarının çıkması üzerine o güne kadar Osmanlı Devleti'nin bütünlüğüne saygı duyan İngiltere, Lord Salisbury aracılığıyla 1894'te Çar'a, Osmanlı topraklarını paylaşım teklifinde bulunarak Boğazlar ve Karadeniz'i pazarlık konusu yapacağını ima etmiştir. Salisbury, 25 Ocak 1898'de bu teklifi daha net bir şekilde

⁷⁶ C. Tükin, **a.g.e.**, s. 388-391.

⁷⁷ Esin Yurdusev, "Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ve Hindistan Üçgeninde İngiltere'nin Boğazlar Politikası", **Belleken**, C. LXIII, Sayı: 245, Ankara 1999, s. 566-567.

⁷⁸ Nebahat Ökte Soysal, **Türk Hakimiyetine Geçişinden Günümüze Boğazlar**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2002, s. 39.

⁷⁹ Sadık Erdaş, "Türk Boğazlarının Kısa Tarihi", **Türk Yurdu**, Sayı: 134, Ankara 1998, s. 172.

sunmuştur. Paylaşımında, Boğazlar'ın Karadeniz kıyılarının ve Yukarı Fırat Havzası'nın Çarlık Rusya'ya bırakılacağı konuşulmuştur. Ancak Çarlık Rusya, kendini Boğazlar'daki emellerine ulaştıracak bu teklifleri, İngilizleri samimi bulmayı, kara ve deniz gücünün yetersiz oluşu ve Uzakdoğu'daki sömürgecilik çabasını bırakmak istemeyişi gibi nedenlerden dolayı reddetmiştir⁸⁰.

1904'te başlayan Rus – Japon harbi dikkatleri tekrar Boğazlar üzerine çekmiştir. Mevcut antlaşmalar sebebi ile Çarlık Rusya'nın Karadeniz'deki filosu Boğazlar'dan geçip savaşa katılamamıştır. Çarlık Rusya, ancak ticaret gemisi görüntüsü altında Rus gönüllü filolarını Boğazlar'dan geçirebilmiştir⁸¹. 1905'te Japonya'ya yenilen Çarlık Rusya, tekrar Ortadoğu ve Balkanlar'a dönerek büyük devletlerle pazarlıklara oturmuştur. Aynı zamanda Çarlık Rusya, Boğazları barış yoluyla savaş gemilerine açma girişimlerini de sürdürmüştür. Bunun için 1903 ve 1906 yıllarında Boğazlar'ın Rus harp gemilerine açılmasını Osmanlı Devleti'nden istemiştir. İngiltere, Berlin Antlaşması'ndan 1907 yılına kadar duruma göre dengeli bir siyaset izlemiştir. Kimi zaman Çarlık Rusya'nın yanında, kimi zaman ise Osmanlı Devleti'nin yanında gözükmüştür.

1907 yılından itibaren Almanya'nın Avrupa'daki önlenebilir yükselişi ve Osmanlı Devleti nezdinde gün geçtikçe artan nüfuzu karşısında Çarlık Rusya ile İngiltere arasında bir yakınlaşma olmuştur. Bu iki devlet aralarındaki anlaşmazlık konularını bir çözüme bağlamış, ilgilerini Osmanlı Coğrafyası'na yöneltmiştir⁸².

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin çözülmesinin hız kazandığı bir dönemde İngiltere ile anlaşan Çarlık Rusya, 1908'de Avusturya'nın Bosna-Hersek'i işgâlinde faydalanarak Boğazlar meselesini yeniden gündeme getirmiştir. Çarlık Rusya Dışişleri Bakanı Isvolski 2 Temmuz 1908'de Viyana'ya bir haber göndererek Bosna-Hersek ve Boğazlar meselesini görüşmeyi teklif etmiştir. İki ay sonra Bohemya'da Buchlau Şatosu'nda yapılan şifahî anlaşmaya göre; Çarlık Rusya, Avusturya'nın Bosna-Hersek

⁸⁰ S. Kocabaş, **Türkiye'nin Camı Boğazlar**, s. 97.

⁸¹ İlhan Ekinci, "Potemkin Zırhlısı İsyanı ve Boğazlar Meselesi", **Toplumsal Tarih**, Sayı:76, İstanbul 2000, s. 41.

⁸² S. Kocabaş, **Türkiye'nin Camı Boğazlar**, s. 101.

ilhakına ses çıkarmayacak, Avusturya ise Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçmesine itirazda bulunmayacaktı⁸³.

Rus Çarı Nikola ile İngiliz Kralı Edward, 9–10 Haziran 1908'de Baltık Denizi'nde Rus askerî limanlarından biri olan Reval'de buluşup gizli bir görüşme yapmışlardır. Görüşmede Avusturya'nın Balkanlar'daki; Almanya'nın Osmanlı Ülkesi'ndeki faaliyetleri ile Çarlık Rusya'nın Boğazlar ve Balkanlar üzerindeki istekleri ele alınmıştır⁸⁴. 1909 “Raconigi Antlaşması” ile İtalya, Çarlık Rusya'nın Boğazlar üzerindeki emellerini tanımış, karşılığında Çarlık Rusya, İtalya'nın Trablusgarp ve Bingazi üzerindeki emellerine karşı çıkmayacağını taahhüt etmiştir⁸⁵.

Eylül 1911'de İtalya, Trablusgarp emellerini yerine getirmek üzere Osmanlı Devleti'ne savaş açmıştır. İtalyan'lar Trablusgarp kıyılarında tıkanınca, Osmanlı Devleti'nin direncinin kırılmasının ancak savaşın Avrupa ve Asya topraklarına yayılmasıyla gerçekleşeceğini düşünerek, 23 Kasım 1911'de Çanakkale Boğazı'nı ablukaya almıştır. Osmanlı Devleti ise Boğazları mayınlamış, ticaret gemilerinin kontrollü geçişini sağlamıştır. Kuşatmayı beş ay devam ettiren İtalyan donanması 18 Nisan 1912'de Çanakkale Boğazı'ndan geçmeye çalışmış ancak Türk tabyalarından gelen yoğun ateş karşısında başarısızlıkla geri dönmüştür. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Boğazları tamamen kapatmıştır. Çanakkale Boğazı'nın her iki tarafında toplam 335 ticaret gemisi de beklemeye başlamıştır. Boğazlar'ın milletlerarası ticarete kapalı olması başta Çarlık Rusya olmak üzere Avrupa devletlerini de ciddi anlamda etkilemiştir. Çarlık Rusya'dan gelen tepkiler üzerine, İngiltere'den de Boğazlar'ın açılması yönünde tavsiye alınmasıyla 18 Mayıs'ta Boğazlar, ticaret gemilerine açılmıştır. Döşenen mayınlar kaldırılmamış olup, ticaret gemilerinin kontrollü geçişi sağlanmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti, antlaşmalara aykırı hareketin söz konusu olmayacağını, Osmanlı Hükümeti'nin meşrû müdafaa hakkını kullandığını ve

⁸³ Sadık Erdaş, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Boğazları**, s. 32.

⁸⁴ İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, **Doğu Problemi (Bir Materyal ve Kaynak Araştırması)**, Ankara 1990, s. 155.

⁸⁵ İsrail Kurtcepe, **Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, Ankara 1995, s. 12; Ayrıntılı bilgi için bakınız: E.E. Adamof, **Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı**, (b. y. b.) 1972, s. 537.

sorumluluğun İtalya'ya ait olduğunu belirtmiştir. Sonuç olarak baskılar ve Balkanlar'da meydana gelen gelişmeler üzerine barış yapılmıştır⁸⁶.

Boğazları açtırmaya çalışan Çarlık Rusya'nın komutasında Sırbistan ve Bulgaristan'ın elçileri aracılığıyla yürütülen "Balkan Birliği" politikası amacına ulaşmış, Sırbistan ve Bulgaristan arasında 1912'de imzalanan yardımlaşma antlaşması ile birleşen Balkan Devletlerinin seferberlik ilânıyla 1912 Ekiminde "Balkan Savaşı" başlamıştır⁸⁷.

Balkan savaşlarında da gündeme gelen Boğazlar meselesi, Balkan Devletleri'nin beklenmeyen başarılar elde etmesi, Bulgarların İstanbul'a ve Boğazlar'a hâkim olması ihtimali İngiltere'yi harekete geçirmiş, İngiltere'nin Boğazlar'ın serbest bir bölge haline getirilerek milletlerarası bir irade tarafından yönetilmesi önerisini sunmasına neden olmuştur. Ancak İngiltere'nin bu önerisi diğer devletler tarafından kabul görmemiştir. Çarlık Rusya ise Karadeniz'deki donanmasını harekete hazırlamış ve İstanbul'a bu donanmayı gönderme kararı almış, ancak İstanbul'a müdahalenin genel savaşa neden olacağı kaygısıyla kararını yürürlüğe koyamamıştır⁸⁸.

D. I. Dünya Savaşı ve Boğazlar

1. I. Dünya Savaşı'nda Boğazlar'ın Durumu

Osmanlı Devleti, Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nda ağır bedeller ödemesinin ardından, ordu ve donanmasını ıslah etmeye çalışmış, aynı zamanda meydana gelen gelişmeler neticesinde, iki bloğa ayrılan Avrupa'da kendisini siyasî konumda tek olmaktan kurtaracak bir takım ittifak teşebbüslerinde bulunmuştur. 1911'de İtalya tehlikesine karşı İngilizlerle anlaşma isteği, İngiltere'nin yeni siyasî bağlar altına girmek istememesi ve 1914'te Fransızlar'a yapılan teklifte ise Çarlık Rusya'nın onayı şartı koyulması dolayısıyla reddedilmiştir. Böyle bir durumda Osmanlı Devleti ile Almanya arasında 2 Ağustos 1914'te bir ittifak antlaşması yapılmıştır⁸⁹.

⁸⁶ Y. Kamış, **a.g.t.**, s. 50.

⁸⁷ Oral Sander, **Siyasi Tarih (İlk Çağlardan 1918'e)**, Ankara 1998, s. 288.

⁸⁸ Sadık Erdaş, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Boğazları**, s. 64-65.

⁸⁹ Cezmi Eraslan, "2. Büyük Hesaplaşma", **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, Ankara 2000, s. 74-75.

Çarlık Rusya, Boğazlar meselesini diplomatik yollarla kendi lehine çeviremeyeceğini görünce, meseleyi büyük devletlerle çıkar pazarlıklarına oturarak kendi lehine çözümlerin yollarını aramaya başlamıştır. Dışişleri Bakanı Sazanof 6 Aralık 1913 tarihinde Çar'a verdiği raporda Boğazlar için şöyle demiştir:

*“Herhangi bir hükümetin ve örnek olarak Bulgaristan’ın İstanbul’a yürümesi ihtimali vardır. Böyle bir girişimin meydana gelmesinde Rusya’nın daha önce hedeflerine pençesini atabilmesi için hazırlıkça acele olunmalıdır. Bununla beraber bir dünya harbi çıkmadan önce İstanbul ve Boğazlar sorununun bir adım ilerlemeyeceği de düşünülmelidir.”*⁹⁰

Rus ihracatının büyük bir kısmının Boğazlar vasıtasıyla gerçekleşmesi, Boğazlar’ın Karadeniz’de ve Akdeniz’de yapılacak askerî harekâta mükemmel bir deniz üssü teşkil etmesi, Boğazları ele geçirmek için de Almanya’nın sindirilmesi gerektiği ve “Hasta Adam”ın bir an önce ölmesini istemesi gibi sebeplerle “Genel Harbi” en çok isteyen taraf Çarlık Rusya olmuştur.

10 Ağustos 1914’te Goeben ve Breslau adında, Cebelitarık’tan Akdeniz’e geçen iki Alman savaş gemisi, Fransız sahillerini bombaladıktan sonra İngiltere’nin takibinden kaçmak bahanesiyle Osmanlı Devleti’ne sığınmak üzere Çanakkale Boğazı’ndan geçmiştir. Bu geçiş Enver Paşa’nın izni ve onayı ile gerçekleşmiştir⁹¹. 1856 ve 1871 antlaşmalarında teyit edilen 1841 antlaşmasına aykırı olan bu durum dolayısıyla Osmanlı Devleti’nin tarafsızlığı tehlikeye girmiştir. Osmanlı Devleti kısa bir süre sonra İngilizlerin 1 Ağustos’ta el koydukları iki kruvazör karşılığı Goeben ve Breslau’ı satın aldığını açıklamış, gemilere sırasıyla “Yavuz” ve “Midilli” adlarını vermiştir⁹².

Osmanlı sınırına asker kaydırarak kuvvetlerini bölmek istemeyen Çarlık Rusya, zamansız çatışmaya girmekten kaçınarak anlaşma yolu aramayı tercih ederken, İngiltere ise özellikle Alman subay ve askerlerinin Bulgaristan üzerinden geçerek Osmanlı silahlı

⁹⁰ Kazım Karabekir, “Rusların Bir Dünya Harbi Çıkartarak İstanbul ve Boğazlar’ı İşgal Planı”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 65, İstanbul 2002, s. 45.

⁹¹ C. Eraslan, **a.g.e.**, s. 76.

⁹² Yavuz Özgüldür, “Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Savaşına Girişi Goeben ve Breslau Olayı”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 2, Sayı: 4, Ankara 2004, s. 115-117; B. Kodaman, **a.g.e.**, s. 179.

kuvvetlerine katıldığı haberlerini de alınca, Osmanlı Devleti'ne karşı daha sert bir tavır sergilemiştir. Zira İngiltere, 1 Eylül'de Çanakkale Boğazı'ndan çıkacak Türk gemilerinin batırılması yetkisini W.Churchill'e vermiştir⁹³. Eylül 1914'te İngiliz ve Fransız filolarının bir Türk muhribini durdurması üzerine, Osmanlı Devleti Çanakkale Boğazı'nı bütün gemilere kapatmıştır. Bu da müttefiklerin özellikle de Çarlık Rusya'nın ticaret yolunun kesilmesi açısından bir darbe niteliğinde olmuştur⁹⁴. Kısa bir süre sonra Yavuz ve Midilli'nin de aralarında bulunduğu Amiral Souchon komutasındaki Osmanlı Donanması'nın 29 Ekim günü Karadeniz'de Rus savaş gemilerine saldırması ve ardından Odesa ve Sivastopol'u bombalaması sonucu Osmanlı Devleti de savaşa fiilen girmiştir. Osmanlı Devleti, savaşa girmesiyle birlikte Boğazlar'la ilgili antlaşmaları tek taraflı olarak kaldırmıştır⁹⁵.

I. Dünya Savaşı'nda Boğazlar, Osmanlı'nın müttefiki olması dolayısıyla Almanya'nın kontrolüne girmiştir. Boğazlar'ın kapalı kalmasıyla Çarlık Rusya ile diğer İtilaf Devletleri arasındaki bağlantı yolu kapanmıştır. Oysa İtilaf Devletleri Boğazları açarak savaşı kısa zamanda bitirmeyi planlamıştır. Osmanlı Devleti'nin savaşa katılmasından sonra Çarlık Rusya, Boğazlar, İstanbul ve Osmanlı Devleti üzerindeki tarihî hedeflerini gerçekleştirme planlarına devam etmiş, İngiltere ve Fransa'dan da bu konuda olumlu cevaplar almıştır. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi ile İngiltere için Boğazlar'a bir çıkarma harekâtı yapmak kaçınılmaz olmuştur. İngiltere Çanakkale Boğazı'na saldırarak, Marmara'daki Türk-Alman donanmalarını yok etmeyi, Ruslara cephane ve lojistik destek sağlamak için deniz yolunu açmayı, İstanbul'dan başka harekât alanlarına asker gönderilmesini engellemeyi, Avrupa ile Asya arasında Osmanlı ulaşımını kesmeyi, savaşı durdurması için Osmanlı Hükümeti'ne baskı yapmayı ve Balkan Devletleri'ne kendi saflarına katılmaları için baskı yapmayı hedeflemiştir⁹⁶. İngiliz ve Fransız kuvvetleri, 19 Şubat 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı önünde harekete geçerek Boğazı yalnız deniz gücüyle geçmeye çalışmışlardır. 18 Mart 1915 tarihine kadar devam eden deniz muharebeleri İtilaf Devletleri'nin başarısızlığı ile sonuçlanmıştır. General Sirlan Hamilton komutasındaki müttefik güçlerin 25 Nisan

⁹³ Sadık Erdaş, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Boğazları**, s. 68.

⁹⁴ Aynı eser, s. 69.

⁹⁵ Tevfik Bıyıkoglu, "Birinci Dünya Harbinde(1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918-11 Ekim 1922), Boğazlar Problemi" **Bellekten**, C. XXIV, Ankara 1960, s. 4.

⁹⁶ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarih (1914-1980)**, C. I, Ankara 1991 s. 113; C. Eraslan, **a.g.e.**, s. 87.

1915'te sabahın erken saatlerinde Gelibolu Yarımadası'na yaptığı çıkartma, yaklaşık dokuz ay sonra yarımadanın tahliyesi ile sona ermiştir. Her iki tarafın da büyük kayıplar verdiği bu seferler sonucu İngiltere ve Fransa büyük bir hezimete uğramıştır. Aynı zamanda Rus müttefiklerine de yardım ulaştıramamışlardır⁹⁷.

Çanakkale'de Türk ordularının kazandığı büyük zafer, arkasından 1917'de Çarlık Rusya'da çıkan iç karışıklığın hat safhaya gelerek Bolşevik İsyanı ile ihtilâl olması ve Çarlık'ın çökmesi gibi sebeplerle Rusya, 3 Mart 1918'de "Brest Litovsk Antlaşması"ını yaparak savaştan çekilmiş, İstanbul ve Boğazlar hakkındaki eski Rus taleplerinden vazgeçtiklerini ilân etmiştir. Dolayısıyla aralarında yaptıkları gizli antlaşmaların da herhangi bir hükmü kalmamıştır⁹⁸.

2. Mondros Ateşkes Anlaşması (30 Ekim 1918)

Osmanlı Devleti, bölgesel bazı başarılarına ve Çanakkale'de tarihî bir zafer kazanmasına rağmen müttefiklerinin I. Dünya Savaşı'nda yenilmesiyle, resmen yenik sayılmıştır. 1918 Eylül ve Ekim aylarında sırasıyla Bulgaristan ve Almanya'nın barış istemelerinden sonra tek başına kalan Osmanlı Devleti de 5 Ekim 1918'de barış görüşmeleri talep etmiştir⁹⁹.

Rauf (Orbay) Bey ve Amiral Galthrope başkanlığında, Mondros'ta, İngilizler'e ait Agememnon Zırhlısı'nda, görüşmeler başlamıştır. Türk Heyeti 25 maddeden¹⁰⁰ oluşan antlaşma şartlarını ağır bulmuş, en nihayetinde Boğazlar'dan geçişte emniyeti sağlama amacıyla istihkâmların işgâl edilmesine Yunanlıların katılmayacağı vaadi alındıktan sonra 30 Ekim 1918 tarihinde antlaşma imzalanmıştır¹⁰¹. Antlaşmada İngilizlerin Boğazlar hakkındaki önerileri aynen kabul edilmiştir. Antlaşmanın Boğazlar'la ilgili hükümleri şu şekilde sıralanabilir:

⁹⁷ C. Eraslan, **a.g.e.**, s. 88-93.

⁹⁸ H. F. Gürsel, **a.g.e.**, s. 175.

⁹⁹ Genekurmay Başkanlığı, **Tarihte Türk- Bulgar İlişkileri**, Ankara 2004, s. 91.

¹⁰⁰ Fevzi Demir (Editör), A. Nükhet Adıyeke, Şerife Yorulmaz, Nuri Adıyeke, Fikret Babuş, Resul Akgül, Şekip Alpsoy, Mehtap Ergenoğlu, Mehmet Doğan, Cafer Yalçın, **Çağdaş Türkiye Tarihi (Atatürk İlkeri ve İnkılap Tarihi)**, Mersin 2003, s. 83-85.

¹⁰¹ Gotthard Jaeschke, **Kurtuluş Savaşı İle İlgili İngiliz Belgeleri**, Çev: Cemal Köprülü, Ankara 1991, s. 27-28; Doğan Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi (1838'den 1995'e)**, C. I, İstanbul 1993, s.15.

- Karadeniz’e geçilmesi için Çanakkale ve İstanbul Boğazları açılacak, Çanakkale ve İstanbul Boğazları’ndaki istihkâmlar İtilaf Devletleri tarafından işgâl edilecek,
- Osmanlı Devleti sularındaki tüm torpil tarlaları ile torpido-kovan yerleri ve diğer engeller gösterilecek, bunları taramak ya da ortadan kaldırmak için Osmanlı Devleti tarafından yardım edilecekti,
- Karadeniz’de bulunan torpil yerleri hakkında harita, kroki gibi bilgiler verilecekti,
- Bağlaşık Devletler, güvenliklerine yönelik bir durumun ortaya çıkması halinde istediği stratejik noktayı ele geçirme hakkına sahip olacaktı ki bu da antlaşmanın 7. maddesini oluşturan, üzerinde çok düşünülmesi gereken bir hüküm olmuştur¹⁰².

6 Kasım 1918’den itibaren Boğazlar silahsızlandırılmaya başlanmıştır. 7 Kasım 1918 tarihinden itibaren İtilaf Devletleri’nin harp gemileri Çanakkale Boğazı’ndan içeri girmeye başlamıştır. 13 Kasım 1918 tarihinde aralarında Yunan gemilerinin de bulunduğu elli beş parçalık İtilaf Devletleri donanması İstanbul limanına demirlemiştir. Anlaşılacağı üzere Mondros’ta Türk heyetine İstanbul’a Yunan gemisi gelmeyeceğine dair verilen söz tutulmamıştır¹⁰³.

Mondros görüşmeleri ve antlaşma maddeleri incelendiğinde, yabancı devletlerin Türk toprakları üzerindeki hedefleri, 1915–1917 yılları arasında yapılan gizli antlaşmaların (1915-İstanbul, 1916-Sykes-Picot, 1917-St.Jean-de Maurienne de Morien), diğer bir ifadeyle “paylaşım planlarının”, açık bir şekilde gün yüzüne çıktığı görülmektedir¹⁰⁴.

3. Sevr Barış Antlaşması (10 Ağustos 1920)

I. Dünya Savaşı öncesinde ve sırasında yaptıkları gizli antlaşmaları yerine getirmek üzere Osmanlı topraklarını paylaşma faaliyetlerine başlayan İtilaf Devletleri, Boğazlar

¹⁰² Kâzım Karabekir, **İstiklal Harbimiz**, C. I, Yayına Hazırlayan: Faruk Özerengin, İstanbul 1995, s. 80-81.

¹⁰³ Toktamış Ateş, **Türk Devrim Tarihi**, İstanbul 1993, s. 97.

¹⁰⁴ Nimet Gaye Ersöz, **Lozan Antlaşması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi Bağlamında Boğazlar Sorunu**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2003, s. 18.

Meselesi hakkında anlayamamış ve Boğazlar'ın kontrolünü birbirlerine bırakmak istememişlerdir. İngilizler, Boğazlar'ın Amerikan manda idaresinde, "Panama Kanalı Prensipleri"ne göre yönetilmesini teklif etmiştir. Amerika, manda idaresini kabul etmeyince İngiltere, Boğazlar'ın Milletler Cemiyeti'nin idaresine verilmesini sağlamıştır¹⁰⁵.

28 Ocak 1920'de Osmanlı Mebuslar Meclisi "Misâk-ı Millî" metnini yayınlamıştır. Misâk-ı Millî'ye göre;

*"İslam Halifeliği'nin ve Yüce Saltanat'ın merkezi ve Osmanlı Hükümeti'nin başkenti olan İstanbul ile Marmara Denizi'nin güvenliği her türlü tehlike'den uzak tutulmalıdır. Bu ilke saklı kalmak şartı ile Akdeniz ve Karadeniz Boğazları'nın dünya ticaretine ve ulaşımına açılması konusunda bizimle birlikte öteki tüm devletlerin oybirliği ile verecekleri karar geçerlidir."*¹⁰⁶

Ancak İtilaf Devletleri, Milletler Cemiyeti'nin manda idaresini koruma maksadıyla 16 Mart 1920'de İstanbul'u işgâl başlamış, 11 Nisan'da da meclis kapatılmıştır. İtilaf Devletleri'nin keyfî hareketleri sonucu Türk Milleti istiklâl ve bağımsızlığını korumak için harekete geçmiştir¹⁰⁷.

İstanbul ve Boğazlar'ın jeopolitik konumu, Osmanlı Padişahı ile İslam Halifesi'nin İstanbul'da bulunması, bu bölgeyi İtilaf Devletleri açısından daha da önemli kılmıştır. Bu sebeplerle Amerika, İngiltere, Fransa, Japonya ve İtalya'nın kararlarının geçerli olduğu "Paris Barış Konferansı" 18 Ocak 1919'da açılmış, barış şartları daha küçük çaptaki konferanslarla devam etmiştir. 12 Şubat 1920 tarihinde Londra Konferansı toplanmış, 14 Şubat'ta İstanbul ve Boğazlar konusu ele alınmıştır. Her ne kadar İngiltere, Padişah'ın ve Halife'nin İstanbul'dan uzaklaştırılmasını istese de Fransa ve İtalya dini inançları zedelemenin yanlış olacağını, Padişah'ı İstanbul'dan çıkarmanın

¹⁰⁵ S. Kocabaş, **Türkiye'nin Camı Boğazlar**, s. 135.

¹⁰⁶ Aynı eser, s. 136.

¹⁰⁷ A. Öner Pehlivanoglu, **Barış Yolunda Mudanya Mütarekesi**, İstanbul 2002, s. 39-41.

gereksiz bir macera olacağını ve ekonomik çıkarlar uğrunda mücadele etmenin daha iyi olacağını ifade ederek İngilizler'e ret cevabı vermiştir¹⁰⁸.

Londra Konferansı'nda İstanbul ve Boğazlar konusunda kesin kararlar alınmıştır. İngiltere, Fransa ve İtalya başbakanlarının katıldığı diğer konferans San Remo'da 18–26 Nisan 1920 tarihleri arasında toplanmıştır. Konferansta ekonomik nüfuz alanları, Ermenistan, Kürdistan ve Türkiye ile yapacakları barış antlaşmasının son şekli görüşülmüş ve 24 Nisan 1920 tarihinde Boğazlar rejiminin ana hatları üzerinde anlaşma gerçekleşmiştir¹⁰⁹.

Bu arada İstanbul'daki meclisin kapatılmasıyla Mustafa Kemal önderliğinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kurulmasının zamanı gelmiştir. 23 Nisan 1920'de TBMM açılmış, Milli Kurtuluş Mücadelesi'nin siyasal teşkilatlanma yoluna gidilerek bağımsız devlet olma gücü, o sırada Sevr Antlaşması'nı hazırlamakta olan Batılı Devletleri tedirgin etmiştir. 22 Temmuz 1920'de Sevr Barış Antlaşması, Saltanat Şurası'nda görüşülmüştür. İtilaf Devletleri'nin tehditleri ve ülkedeki genel ümitsizlik içinde, 10 Ağustos 1920 tarihinde "Sevr Antlaşması" imzalanmıştır¹¹⁰.

Sevr Antlaşması'na göre; Boğazlar'ın kontrolü geniş yetkilerle donatılmış milletlerarası bir komisyonun tam idaresine geçecek, komisyonun bayrağı ve bütçesi ayrı olacak, Osmanlı Devleti komisyonda bir oy hakkı olan bir temsilci bulundurabilecekti. Sözleşmede Boğazlar'ın tüm dünya ülkelerinin savaş ve ticaret gemilerine, askerî uçaklara açık olacağı belirtilmiştir¹¹¹. Antlaşmanın en olumsuz tarafı ise Trakya'nın Çatalca'ya kadar olan kısmının Yunanistan'a bırakılacak olması idi. Böylece Marmara ve Çanakkale Boğazı iki ayrı devlet arasına konmuş olacaktı¹¹².

Türk tarihinde en ağır hatta ölüm fermanı olarak nitelendirilebilecek Sevr Antlaşması her ne kadar "*ölü doğmuş*"¹¹³ bir antlaşma ve uygulanabilirliğine onu

¹⁰⁸ Sina Akşin, **İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele (Son Meşrutiyet 1919-1920)**, C. II, İstanbul 1992, s. 340.

¹⁰⁹ C. Tukin, **a.g.e.**, s. 448.

¹¹⁰ N. Ö. Soysal, **a.g.t.**, s. 53.

¹¹¹ Reha Parla, **Belgelerle Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Temelleri Lozan, Montrö, Türkiye'nin Komşularıyla İmzaladığı Başlıca Belgeler**, Lefkoşa 1987, s. 300–305.

¹¹² M. H. Caşın, **a. g. e.**, s. 122.

¹¹³ Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam**, C. II, İstanbul 1993, s. 413-420.

imzalayanlar dahil kimse inanmasa bile İtilaf Devletleri'nin emellerinin sınırını (ya da sınırsızlığını) göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Anadolu topraklarında Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde başlatılan Millî Mücadele de adı geçen antlaşmanın hayat bulmasına fırsat vermemiştir. Dolayısıyla Sevr Antlaşması hiçbir zaman yürürlüğe girememiştir.

4. Lozan Barış Antlaşması (24 Temmuz 1923)

a. Lozan Barış Antlaşması'na Giden Süreç

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Misâk-ı Millî ve tam bağımsızlık ilkesini temel alarak İtilaf Devletleri'nin Osmanlı'ya kabul ettirdikleri Sevr Antlaşması'nı ve getirdiği her türlü sonucu reddetmiş ve bu antlaşmayı yok saymıştır. Kurtuluş mücadelesi için ilk adımlar atılmaya başlanmıştır.

16 Mart 1921'de TBMM Hükümeti ile Sovyet Rusya arasında I. İnönü Zaferi sonrası “Moskova Antlaşması” olarak bilinen “Türkiye-SSCB Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması” imzalanmıştır. Buna göre Boğazlar'ın bütün milletlerin ticaret gemilerine açılması için taraf devletler, Karadeniz ve Boğazlar'ın bağlı olacağı rejimin kesin bir şekilde hazırlanması işinin, sahil devletleri temsilcilerinden oluşmak üzere daha sonra yapılacak bir konferansa bırakılması uygun görülmüştür. Konferansta alınacak kararların Türkiye'nin hareket hakkı ve Türkiye ile başkenti İstanbul'un güvenliğine hiçbir zarar getirmemesi gerektiği belirtilmiştir. Bu hükümler, 13 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Türkiye, Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan arasında dostluğu esas alan “Kars Antlaşması”nda da yer almıştır¹¹⁴.

26 Ağustos 1922'de Mustafa Kemal Paşa'nın başkanlığında başlayan Büyük Taarruz 30 Ağustos 1922'de Dumlupınar'da zaferle sonuçlanmış, 1 Eylül 1922'de Başkumandan meşhur (“*Ordular hedefiniz Akdeniz'dir, ileri*”) emrini vermiştir¹¹⁵.

¹¹⁴ Veli Yılmaz, **Siyasi Tarih**, İstanbul 1998, s. 192-194.

¹¹⁵ Şevket Süreyya Aydemir, **İkinci Adam**, C. I, İstanbul 1988, s. 100.

9 Eylül 1922’de Türk askeri İzmir’e girmiş, Eylül ortalarında da Anadolu tamamıyla Yunan askerlerinden arındırılmıştır¹¹⁶.

Anadolu, Yunan askerinden kurtarıldıktan sonra Türk Orduları Trakya’yı da Yunan ordusundan kurtarmak amacıyla İstanbul ve Çanakkale istikâmetine doğru ilerlerken, bundan endişeye kapılan İngiltere Başbakanı Lloyd George ve İngiliz Kabinesi İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nı her ne pahasına olursa olsun elde bulundurma kararı almıştı. Gerekirse savaşılacaktı¹¹⁷.

Türk zaferinden sonra birbirlerine yaklaşan müttefikler,¹¹⁸ İngiltere’nin Boğazlar’ın savunulması amacıyla Dominyonlarını yardıma çağırmasından sonra birbirlerinden uzaklaşmışlardır. Gerçekte savaşa taraftar olmayan Fransa ve İtalya, İngiltere’nin çağrısına tepki olarak askerlerini tarafsız bölgeden (Mustafa Kemal tarafından tanınmayan) çekmişlerdir¹¹⁹.

Çanakkale Boğazı’nın Anadolu yakasına asker göndermiş olan İngiltere’ye Sovyet Dışişleri Komiseri Yardımcısı Karahan, bir telgraf göndererek (12 Eylül 1922)¹²⁰, Boğazlar konusundaki tek belgenin Moskova Antlaşması olduğunu ve Boğazlar’ın bu antlaşmaya göre yalnız ticaret gemilerine açık olacağı ve bu bölge ile ilgili görüşmelerin ancak Karadeniz sahil devletlerinin katılımıyla olabileceğini bildirmiştir.

Uzun süren savaşların bir sonucu olarak tarafların yeni bir savaşa niyetleri olmaması, İtalya ve Fransa’nın İngiltere’yi yalnız bırakması ve Sovyet Rusya’nın da İngiltere’nin karşısında olması gibi nedenlerle barış görüşmeleri için Türkiye, İngiltere, İtalya ve Fransa temsilcileri 3 Ekim 1922’de Mudanya’da toplanmışlardır. Görüşmelere TBMM Hükümeti adına İsmet Paşa katılmıştır. Çok sert tartışmalarla geçen konferanstan sonra 11 Ekim 1922 tarihinde “Mudanya Ateşkes Anlaşması” imzalanmıştır. 15 Ekim’de yürürlüğe girecek olan Mudanya Ateşkes Anlaşması’na göre, Yunanlılar Meriç Nehri batısına kadar Doğu Trakya’yı 15 gün içerisinde

¹¹⁶ Salahi R. Sonyel, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika**, C. II, Ankara 2003, s. 268.

¹¹⁷ Kemal Atatürk, **Nutuk**, C. II, İstanbul 1961, s. 677; Salahi R. Sonyel, **a.g.e.**, s. 269-270; İsmail Eyyupoğlu, **Mudanya Mütarekesi**, Ankara 2002, s. 78-79.

¹¹⁸ Salahi R. Sonyel, **a.g.e.**, s. 269.

¹¹⁹ İsmail Eyyupoğlu, **a.g.e.**, s. 85-87.

¹²⁰ **Aynı eser**, s. 83.

boşaltacaklardı. Yunanlıların boşalttığı bölge emniyeti için 8000'i geçmeyen bir Türk jandarma birliği gönderilecekti. Gönderilen kuvvetler Çanakkale Boğazı ve İzmit'te belirlenen hattı geçmeyecekti. Türkiye, barış imzalanıncaya kadar içerilere tahkimat yapmamayı, mevcut kuvvetleri arttırmamayı ve topçu birlikleri bulundurmamayı kabul etmiştir¹²¹.

20 Kasım 1922'den 24 Temmuz 1923'e kadar süren görüşmeler sonunda "Lozan Antlaşması" ve "Boğazlar Sözleşmesi" imzalanmıştır. Lozan barış görüşmeleri sürecinde Türk Boğazları'nın statüsü hakkında birçok fikir ortaya atılmış ve Boğazlar konusu Lozan görüşmelerinde uzun tartışmalara neden olmuştur. Boğazlar konusunda yapılan tartışmalar genel olarak üç tez üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu tezler Türkiye, Sovyetler Birliği ve İngiltere ye aittir¹²².

b. Türkiye'nin Tezi

Lozan görüşmelerinde Türkiye genel olarak temkinli bir politika izlemiş ve yapılan görüşmelerde kendi tezini ortaya atmadan önce diğer devletlerin tezlerini öğrenmek istemiştir. Öyle ki konferansın Türkiye temsilcisi İsmet İnönü, başlangıçta kendi tezlerinin Rusya'nın teziyle paralellik gösterdiğini söylemekle yetinmiştir. Türkiye'nin tezinde temel nokta, Boğazlar'da tam egemenlik anlayışıdır. Buna paralel olarak Türkiye, Boğazlar'ın askerden arındırılmasını ve Boğazlar'dan geçişin diğer devletlerle birlikte ortak bir komisyon tarafından denetlenmesini kendi egemenlik anlayışına aykırı bulmuştur. Türkiye'nin tezinde yer alan diğer bir konu Boğazlar'dan geçiş serbestliğidir. Türkiye çeşitli kısıtlamalar çerçevesinde diğer devletlerin Boğazlar'dan geçiş serbestliğine sıcak bakmıştır. Bu kısıtlamalar ise Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişine yönelik düzenlemeleri kapsamaktadır. Türkiye'nin tezinde yer alan bir diğer konu ise Boğazlar'daki güvenlik konusudur. Türkiye Boğazlar'dan geçişte başta

¹²¹ Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi (Ulusal Direnişten Türkiye Cumhuriyeti'ne)**, İstanbul 1992, s. 273-275.

¹²² Genelkurmay Başkanlığı, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Türkiye Büyük Millet Meclisi Dönemi (23 Nisan 1920 – 29 Ekim 1923) Türk İstiklal Harbi Özet Tarihi**, C. IV, I. Kısım, Ankara 2001, s. 503-505.

İstanbul ve çevresi olmak üzere Marmara'nın güvenliğine zarar verilmeyecek bir düzenleme yapılmasını bu tezinde savunmuştur¹²³.

c. İngiltere'nin Tezi

Lozan barış görüşmelerinde Boğazlar sorununun çözümünde en sert tartışmalar İngiltere ile yapılmıştır. Türk ve Sovyet tezlerinin genel olarak örtüşmesine karşı İngiliz tezi kapsadığı düşüncelerle bu iki tezle taban tabana zıt bir görüntü çizmiştir. İngiltere, Boğazları Karadeniz'e açılan birer kapı olarak gördüğünden öncelikli olarak Boğazlar'dan geçişin serbest olması gerektiğini savunmuştur. Ayrıca Türk tezinde yer alan Türkler'in Boğazlar'daki tam egemenlik anlayışına karşın, Boğazlar'dan geçişin kurulacak bir uluslararası komisyon tarafından denetlenmesini istemiştir. İngiltere'nin tezinde savunduğu bir başka konu ise Boğazlar'ın ve Marmara kıyılarının askerden arındırılması konusudur. İngiltere öne sürdüğü bu koşullar ile Karadeniz'e serbestçe girme, buradan Sovyetler Birliği'nin faaliyetlerini yakından takibe alma ve Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren lehinde devam eden Boğazlar statüsünü koruma gibi amaçları gerçekleştirmeye çalışmıştır. İngiltere'nin tezi genel olarak başta Boğazlar olmak üzere Karadeniz'de bir Rus tehlikesinin önüne geçme ve buralarda hâkimiyetini sağlam temeller üzerine oturtma anlayışının bir yansımasıdır¹²⁴.

d. Sovyetler Birliği'nin Tezi

Sovyetler Birliği kendi tezini Lozan Konferansı henüz başlamadan açıklamıştır. Bu tezin temelinde Boğazlar'ın savaş gemilerine her koşulda kapalı tutulması gerektiği yer almaktadır. Sovyet Rusya'nın bu tutumu Boğazlar'dan ve Karadeniz'den gelebilecek tehlikeleri önlemek ve burada kendi hâkimiyetini tesis ederek yapacağı faaliyetlerden diğer devletleri uzak tutmak amacı taşımaktadır. Sovyetler Birliği'nin tezinde yer alan diğer bir husus, Boğazlar'ın bayrağı ne olursa olsun tüm ticaret gemilerine açık olması gerektiği hususudur. Son olarak Sovyet tezinde Türkiye'nin Boğazlar'daki egemenliği desteklenmiş ve Türk ulusal isteklerinin yerine getirilmesi istenmiştir. Rusya, başta İngiltere olmak üzere diğer büyük devletlerin Karadeniz ve Boğazlar'dan yapabileceği

¹²³ M. Cemil Bilsel, **Lozan**, C. II, İstanbul, 1998, s. 348-350.

¹²⁴ Aptülahat Akşin, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, Ankara 1991, s. 278-279.

saldırlara karşı, Türkiye’yi bir kalkan olarak kullanma düşüncesi taşımıştır. Dolayısıyla kendi tezini bu politika üzerinden belirlemiştir¹²⁵.

e. Lozan Barış Konferansı’nda Boğazlar Sorunu ile İlgili Görüşmeler ve Tartışmalar

Lozan Barış Konferansı’nda Boğazlar ile ilgili ortaya atılan tezler uzun tartışmalara yol açmış ve katılımcı devletlerin bu konuda ortak bir görüşte birleşmesi uzun zaman almıştır. İngiltere, Sovyetler Birliği ve Türkiye’ye ait üç tez tartışmaların odağı olmuş ve yaklaşık sekiz ay süren konferansta, bu üç farklı tez üzerinden uzlaşma sağlanmaya çalışılmıştır. Lozan Konferansı’nda Boğazlar’a ilişkin görüşler 4 Aralık 1922 tarihinde Boğazlar Rejimi Komisyonu’nda görüşülmeye başlanmıştır. İngiliz delegasyon Lord Curzon’un Boğazlar sorununun önemine dikkat çeken konuşmalarının ardından söz hakkı Türkiye’ye verilmiştir. Konferansın Türkiye temsilcisi İsmet İnönü, Rusya, Ukrayna ve Gürcistan’ın bu görüşmelere katılmasından duydukları memnuniyeti dile getirmiş ve Boğazlar konusunu içeren Misâk-ı Millî maddesini okuyarak Türkiye’nin bu konudaki düşüncelerini yansıtmaya çalışmıştır. Lord Curzon, İnönü’nün yaptığı ilkesel açıklamaların toplantıya katkı sağlamayacağını belirterek İnönü’yü eleştirmiştir. Türk temsilcileri bu eleştirilere cevap vermemiş ve oturumun akışını değiştirecek bir konuşmada bulunmaktan kaçınmışlardır¹²⁶. Daha sonra söz alan Rus temsilci Çiçerin, bir bildiri okuyarak öncelikle Rusya, Ukrayna ve Gürcistan’ın benimsediği ilkeleri sıralamıştır. Bu ülkelerin başında Boğazlar’dan ticarî gemilerin geçiş serbestliğine karşı, Boğazlar’ın Türkiye dışındaki diğer devletlere her koşulda kapılı tutulması gerektiği gelmektedir. Çiçerin bu durumun Boğazlar ve Karadeniz’in güvenliği için gerekli olduğuna dikkat çekerek, kapalılık ilkesinin tüm devletlere eşit muamele yapılmasını sağlayacağını savunmuştur. Bununla birlikte Boğazlar’da Türkiye’nin asker ve donanma bulundurarak burada tam egemenlik sağlanması gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca Sovyetler Birliği’nin Mondros Mütarekesi’yle belirlenen rejimde güvenlik

¹²⁵ M. Cemil Bilsel, **a.g.e.**, s. 352-356.

¹²⁶ Kudret Özersay, “Lozan’da İmzalanan Sözleşme, Protokol ve Antlaşmalar” **Yaşayan Lozan**, Ankara 2003, s. 435.

yönünden zorluklar yaşadığını, ileri sürdükleri yeni tasarının, Misâk-ı Millî'nin dördüncü maddesiyle de bağdaştığını dile getirmiştir¹²⁷.

Sovyet temsilcinin ardından söz alan Romanya temsilcisi Duca, Karadeniz'e tek çıkışlarının Boğazlar olduğunu ileri sürerek buranın kapatılmasına karşı çıkmıştır. Dolayısıyla Boğazlar'da serbest geçiş rejimi uygulanması gerektiğini ve Boğazlar'la birlikte Karadeniz'in dahi silahtan arındırılması gerektiğini vurgulamıştır. Romanya'dan gelen bu önemli taleplerin altında aynı fikri taşıyan büyük devletlerin olduğu görülmektedir. Bu talepleri Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devletin dile getirmesi diğer devletlerden daha çok ses getirebilirdi. Böylece İtilaf Devletler, Romanya'yı bir paravan olarak kullanmışlardır¹²⁸.

Oturumda söz alan Bulgaristan temsilcisi Stamboulisky, Romanya'nın tekliflerini destekleyerek Boğazlar'dan geçişte savaş ve barış zamanlarını ayırmaksızın her koşulda tüm ticaret gemilerine serbestlik tanınmasını istemiştir. Yunan temsilci Venizelos, Yunanistan'ın Boğazlar trafiğinde ilk sıralarda yer aldığını belirterek bu konudaki düşüncelerini Türkiye'nin düşüncelerini öğrendikten sonra dile getireceklerini üstü kapalı şekilde ifade etmiştir¹²⁹.

Oturumda yapılan açıklamaların ardından söz alan İngiliz temsilci Curzon, Rus temsilcisinin yaptığı açıklamaları Türkiye'nin haklarını savunan açıklamalar olarak kabul etmiş ve Rusya'nın Türkiye'ye olan bu yakınlığından duyduğu rahatsızlığı ima etmiştir. Curzon ayrıca Türkiye'nin kendi görüşlerini açıklamak yerine, Rusya'nın ortaya attığı düşünceleri onaylamakla yetinmesini eleştirmiştir. Curzon'a göre Rusya bu oturumda sadece kendisini değil aynı zamanda Türkiye, Ukrayna ve Gürcistan'ı da kendi politik çıkarları doğrultusunda destekleyip temsil etmektedir. İngiltere, Rusya'nın diğer Karadeniz Devletleri'ni kendi çıkarlarına araç olarak kullandığını ima etmesine karşın, benzer şekilde kendi isteklerini Romanya aracılığı ile gerçekleştirmeye çalışmıştır. İngiliz temsilci Romanya'nın ortaya attığı fikirlerin “dikkat çekici, açık ve kesin bir plan” olduğunu dile getirmiştir. Bu açıklamaların adından Türkiye'yi bu

¹²⁷ Seha L. Meray, Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler, Birinci Takım, C. I, Kitap I, Ankara, 1969, s. 134-135.

¹²⁸ Kudret Özersay, **a.g.m.**, s. 437.

¹²⁹ Seha L. Meray, **a.g.e.**, s. 137-138.

planlardan birisini seçmeye ya da kendi planlarını söylemeye davet etmiştir. Bunlara cevaben İsmet Paşa, Romanya temsilcisinin ortaya koyduğu görüşlerin Türkiye'nin ulusal çıkarlarına ters düştüğünü; bununla birlikte Rusya'nın ileri sürdüğü Boğazlar'ın, uluslararası ulaşımına açık olma fikrini kendi görüşlerine yakın bulduğunu dile getirmiştir. Tekrar söz alan Curzon, Türkiye'nin kendi fikirlerini ortaya koymayı eleştirerek, bu tutumun konferansın ertelenmesine neden olacağını belirtmiş ve Türkiye'yi kendi görüşlerini açıklama noktasında baskı altına almaya çalışmıştır. Bu gelişmeler üzerine söz alan Rus temsilci Çiçerin, İtilaf Devletlerinin fikirlerini duymak istediğini söyleyerek, büyük devletlerin artık Boğazlar'la ilgilenmekten vazgeçmeye başladıklarını düşündüğünü ifade etmiştir. Çiçerin'nin bu açıklaması İtilaf Devletleri üzerinde etkili olmuştur¹³⁰.

4 Aralık'ta yapılan ilk görüşmelerin ardından, Türk temsilcisi İnönü, 5 Aralık'ta Heyet-i Vekile Riyaseti'ne telgraf çekmiş ve telgrafta görüşmelerin kilit noktası olarak Boğazlar'ın savaş gemilerine açık veya kapalı tutulması konusunu göstermiştir. Bununla birlikte İnönü Boğazlar'ın askerden ve silahtan arındırılarak müdafaasız hale getirilmesi konusunun da kendilerince dile getirilmesini önemli bir aşama olarak kabul ettiklerini söylemiş ve bu konunun kolay ve çabuk şekilde ifade edilemeyeceğini bildirmiştir¹³¹.

Lozan Barış Konferansı görüşmeleri 6 Aralık'ta yapılan oturumla devam etmiştir. Oturumun açılış konuşmasında söz alan İngiliz temsilci Curzon, Rus tekliflerine cevap vermiştir. Karadeniz üzerinde Rusya ve Türkiye dışında başka devletlerin de olduğunu hatırlatan Curzon, bu devletlerin çıkarlarının da önem taşıdığını savunmuştur. Curzon'un bu açıklaması ile Romanya ve Bulgaristan üzerinden kendi çıkarları doğrultusunda politikalar ürettiği ortadadır. Curzon ayrıca Rusya'nın Karadeniz'in denetimini ele geçirerek, Türkiye'yi de buranın bekçisi yapmak istediğini ifade etmiştir. İngiliz temsilci Rus ve Türk savaş gemilerinin Süveyş, Kiel ve Panama gibi kanallardan serbestçe geçmesine karşı, Boğazlar'dan diğer devletlerin savaş gemilerinin geçmesine karşı koyan Rusya ve Türkiye'yi uluslararası hukuka aykırı davranmakla suçlamıştır. İngiliz temsilcisinin diğer bir eleştirisi Rusya'nın Boğazlar'ı kapatmasıyla birlikte

¹³⁰ Aynı eser, s. 139-141.

¹³¹ Bilal N. Şimşir, **Lozan Telgrafları (1922-1923)**, C. I, Ankara 1990, s. 167-168.

Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin Rusya'ya bağımlı kalacağı şeklindedir. Curzon, Rus tekliflerindeki asıl amacın Karadeniz'i bir Rus gölü haline getirmek ve sonrasında Karadeniz'de ve Kafkasya'da istediği planları yürütmek olduğunu iddia etmiştir. İngiliz temsilci daha sonra konuşmasında müttefik devletlerin tekliflerini iki başlık altında ayrıntıları ile sunmuştur. Bu başlıklar ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile Boğazlar bölgesindeki bazı alanların askerden arındırılmasını içermektedir¹³².

Oturumda söz alan Fransız temsilci genel olarak bu teklifleri desteklediklerini ve Boğazlar'ın belirli güvenlik önlemleri dahilinde açık tutulmasının barışı olumsuz etkilemeyeceğini dile getirmiştir. İtalya ise bu teklifleri desteklemiştir¹³³.

Konferansa gözlemci olarak katılan ABD ise Rus tekliflerini eleştirmiştir. ABD temsilcilerine, Amerika Donanma Bakanlığı'nca¹³⁴ hazırlanan raporlar verilmiştir. Bu raporlarda genel olarak Boğazlar statüsünün tarihî gelişimi anlatıldıktan sonra, Türkiye'nin Boğazlar konusunda tarafsız, sarsılmaz net bir duruş sergileyemediği, dolayısıyla dış baskıların etkisinde kaldığı, bu nedenle de Boğazlar'ın yönetiminin tek bir ülkeye bırakılmasının doğru olmadığı vurgulanmıştır. İkinci oturumda söz alan ABD temsilcisi dünya ticaretinde serbestliğin önemli olduğunu vurgulamış ve Karadeniz'in silahsızlandırılması konusunda isteklerde bulunmuştur¹³⁵.

Yapılan açıklamalar karşısında yorum yapmayan İnönü, sadece bu açıklamaların kendilerini bilgilendirdiğini ifade etmekle yetinmiştir. Müttefiklerin yaptığı açıklamaya detaylı yanıtı Rus temsilci Çiçerin vermiştir. Çiçerin genel olarak Boğazlar'ın kapalı olması gerektiğini vurgulamış, aksine bir durumun bölgeyi uluslararası çıkarların çatışma alanı haline getireceğini savunmuştur. Konuşmasında Bulgaristan ve Romanya'yı da eleştiren Çiçerin, Boğazlar'ın açılmasını deniz silahsızlandırma çabalarını boşa çıkaracak bir adım olarak nitelendirmiştir¹³⁶.

Boğazlar konusunun görüşmelerine 8 Aralık 1922'de yapılan oturumla devam edilmiştir. Oturumda söz alan İsmet Paşa Müttefik devletlerin tekliflerini

¹³² Kudret Özersay, **a.g.m.**, s. 439.

¹³³ Aynı makale, s. 440.

¹³⁴ Fahir Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri (Açıklamalı)**, Ankara 1991, s. 20, 25.

¹³⁵ Seha L. Meray, **a.g.e.**, s. 151-152.

¹³⁶ Aynı eser, 154.

değerlendirmiştir. İsmet Paşa ticaret gemilerinin savaş ve barış zamanlarında Boğazlar'dan geçmesine sıcak baktıklarını; ancak Karadeniz'e geçecek olan askeri gemilerin belirli koşullarla sınırlandırılması gerektiğini ve Türkiye'nin güvenliğini garantiye alacak bazı düzenlemelere ihtiyaç duyduklarını dile getirmiştir. İnönü ayrıca Boğazlar kavramından Marmara'nın çıkarılması gerektiğini, buranın Anadolu ve Trakya savunması için önemli bir nokta olduğunun altını çizmiş ve askerden arındırılması istenen yerlerin de daraltılmasını talep etmiştir. Türk Temsilci Heyeti Boğazlar'da uygulanmasını istediği rejimi aşağıdaki şekilde konferansa sunmuştur:

— *“Boğazlar'ın, İstanbul'un ve Marmara Denizi'nin güvenliğini, denizden ya da karadan gelecek bir baskına karşı koruyacak garantiler verilmesi.*

— *Karadeniz'e gidecek deniz kuvvetlerinin, [hem] her iki Boğaz arasında uzanan bölge için, [hem de] Karadeniz'de bir tehlike yaratmayacak şekilde sınırlandırılması. Bu kuvvetler, uluslararası ticaretin korunması için kullanılan hafif gemilerden meydana gelebilir.*

— *Gerek barış gerek savaş zamanında, ticaret gemileri için geçiş serbestliği. Türkiye savaşa girmişse, gereken teknik denetimle yetinecektir.*

— *Müttefik Devletler tasarısında kullanılan "Boğazlar" teriminin kapsamından Marmara Denizi'ni çıkartmak gerekir; çünkü, bu denizin kıyılarında alınan savunma düzenleri, geçiş serbestliği üzerinde hiç bir etki yapmazken, Anadolu'nun ve Trakya'nın savunulması bakımından zorunludur.*

— *Bir yandan demiryolu Anadolu ile Trakya arasında önemli bir bağlantı olduğuna, öte yandan da İstanbul'da bir kuvvet bulunacağına göre, Boğaziçi çevresinde askerlikten arındırılmış bir bölgenin bulunmasına lüzum yoktur. Her iki kıyı üzerinde, karada ve denizde tahkimat yapılmayacağını belirtmek yeterlidir.*

— *Marmara kıyılarını bir deniz kuvvetiyle savunabilmek üzere, Türkiye, İstanbul'da ve Boğazlar içinde tersaneler ve başka deniz tesisleri bulundurma zorundadır.*

— *Askerlikten arındırılmış bölgelerde askeri birliklerin dolaşmayacağı belirtilmektedir; oysa, bu bölgeler, ülkenin iki parçasını birbirine bağlamakta olduğundan, bu gibi hareketleri yasaklamak gerekir.*

— *Askerlikten arındırılmış bölgelerin sınırları çok geniştir.*

— *Boğazlar önünde bulunan dört adaya gelince, İmroz, Bozcaada ve Semadirek'te Türk egemenliği tanınmalı ve kesin olarak belirtilmeli; Limni Adası'nın özerkliği ilân edilmelidir.*

— *Gelibolu Yarımadası'nda, baskın niteliğinde yapılacak bir saldırıya karşı savunmak için en az ne gerekli ise, bunlar sağlanmalıdır.”*¹³⁷

8 Aralık öğleden sonra devam eden görüşmelerde ilk sözü alan Curzon, Türkiye'nin ticaret gemilerinin geçişine sıcak bakmasını, Boğazlar'da uluslararası bir komisyon kurulmasını ve buranın askerden arındırılmasına razı olmasını takdir ettiklerini dile getirmiştir. Curzon, Türkiye'nin güvenliği konusuna saygı duyduklarını ve askerden arındırılacak yerlerin gözden geçirilmesini kabul edebileceklerini ifade etmiştir. Bu gelişmelere karşın oturumda askerden arındırılacak yerler ile Boğaz-önü adalar hususu kesin bir şekilde sonuca bağlanamamıştır¹³⁸.

18 Aralık 1922'de yapılan oturumda, Türkiye'nin istekleri doğrultusunda üzerinde değişiklikler yapılan müttefik tekliflerini içeren taslak, delegelere dağıtılmıştır. Yeni taslak üzerinde açıklamalar yapan Curzon, Boğazlar'dan geçiş yapacak savaş gemilerinin tonajına ilişkin yeni düzenlemelerin Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin lehine olduğunu, geçişin nasıl yapılacağı konusundaki ayrıntıların açıkça belirtildiğini, İmralı Adası'nın askerden arındırılacak yerlerin arasından çıkartıldığını ve bu yerlerin daraltıldığını buna karşın Türk birliklerinin buralardan transit geçişine izin verildiği açıklamıştır. Ayrıca Türkiye'nin askerden arındırılan bu yerlerde gözetleme ve haberleşme sistemleri kurabileceği ve Türk donanmalarının Boğazlar'da gidip-gelebileceğini veya demirleyebileceğini sözlerine eklemiştir¹³⁹.

Yapılan açıklamalara cevap veren İnönü, askerden arındırılması düşünülen yerlerde Türkiye'nin kullanmak isteyeceği savunma araçlarının ve uygulayacağı yöntemlerin sınırlandırılmamasını istemiştir. Aynı zamanda askerden arındırılması teklif edilen Trakya sınırının da tam bir garanti kapsamında olmasını talep etmiştir. İnönü, Boğazlar kavramı içinden Marmara Denizi'nin çıkarılması isteğini yineleyerek Boğaz-önü

¹³⁷ Aynı eser, s. 163-166.

¹³⁸ Aynı eser, s. 173-174.

¹³⁹ Aynı eser, s. 232-234.

adalarının başka devletlerin egemenliğine bırakılmasının bir güvenlik tehdidi oluşturacağını ifade etmiştir¹⁴⁰.

Çiçerin ise yeni müttefik tasarısının başta Rusya olmak üzere tüm Karadeniz devletlerini tehlikeye soktuğunu, bunun da Rusya'yı silahlanmak zorunda bırakacağını açıklamıştır. Bu konu üzerinde Çiçerin ve Curzon arasında sert tartışmalar yaşanmıştır. Oturumun ilerleyen bölümlerinde Türkiye tüm itirazlara rağmen askerden arındırma ve geçiş serbestliği konusunda yeni bir taslağı oturuma sunmuştur. Türkiye Boğazlar teriminden Marmara Denizi'nin çıkarılmasını istemiştir. Ayrıca kılavuzluğun isteğe bağlı kalması ve hava araçlarına ilişkin maddelerin de müttefik tasarısından çıkarılmasını talep etmiştir. Bununla birlikte denizaltıların ve uçak gemilerinin Boğazlar'dan geçmesini engelleyecek bir madde de teklif edilmiştir. Tasarıda Boğazlar'ın güvenliği açısından savaş durumundaki devletlerden birine ait savaş gemisinin Boğazlar'dan çıkmaması halinde diğer devletlere ait savaş gemilerinin aynı anda buraya alınmaması şeklinde bir hüküm yer almıştır. Limni ve Semadirek adalarının Çanakkale Boğazı'nın birer parçası olduğu ve buraların Yunanistan'ın egemenliğine bırakılmayacağı belirtilmiş, bu konunun müttefik tasarısında değiştirilmesi istenmiştir. Türk uçaklarının Boğazlar üzerinde rahatlıkla uçabilmesi ve ege kıyıları başta olmak üzere o bölgenin güvenliği açısından Gelibolu'da 5000 kişilik bir kuvvet bulundurulması da yine Türkiye'nin istekleri arasında yer almıştır¹⁴¹.

19 Aralık 1922 tarihinde devam eden görüşmelerde söz alan İngiliz temsilci Curzon, Türkiye'nin değişiklik teklifinden ziyade yeni bir tasarı sunduğunu belirterek bu konuyu değerlendirmiştir. Değerlendirmesinde Türk isteklerine tek tek yanıt veren Curzon, Marmara ve Boğazlar'ın bir bütünün parçaları olduğunu ve buranın Boğazlar'dan ayrı düşünülmemeyeceğini ifade etmiştir. Askerden arındırılması önerilen yerlerin de kendilerince son noktaya dayanmış olduğunu belirterek bölge üzerinde Türk uçaklarının keşif yapmalarına sıcak baktıklarını buna karşın Semadirek ve Limni adaları için düşünülen özerkliğin verilemeyeceğini bildirmiştir. Bu adaların silahsızlandırılması için girişimlerde bulunabileceklerini ancak Gelibolu'da bulundurulması istenen 5000 kişilik askerî kuvvetin kabul edilemeyeceğini açıklamıştır. Uçak gemileri ve denizaltıları

¹⁴⁰ Aynı eser, s.237-238.

¹⁴¹ Kudret Özersay, a.g.e., s. 445.

konusuna değinen Curzon bunların tasarıdan çıkarılamayacağını ancak bunların geçişi için 24 saatlik bir süre sınırı konulabileceğini ifade etmiştir. Ayrıca Türkiye'ye Milletler Cemiyeti ve ek garantiler dışında başka garanti verilmeyeceğini bildirmiştir. Türk heyeti kurulması gündemde olan uluslararası bir komisyona karşı çıkmış ve verilen güvencelerden tatmin olmamıştır. Bu gelişmeler üzerine Curzon Rus ve Türk tasarılarını kabul etmemiş ve Türk heyetine İtilaf Devletleri'nin önerilerine olumlu yada olumsuz bir cevap vermesi için 24 saatlik süre tanımıştır¹⁴².

20 Aralıkta yapılan oturumda Boğazlar'ın silahlandırılması ve uluslararası bir komisyon kurularak Boğazlar'dan geçişlerin serbest tutulması hükümleri Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Buna karşılık Türkiye kendi güvenliği için öngörülen garantileri tatmin edici bulmamıştır. Aralık sonu ile Ocak ayında da devam eden görüşmelerin ardından ortak bir tasarı üzerinde birleşilmiş ve Rusya'nın itirazlarına rağmen bu tasarı İnönü tarafından 1 Şubat'ta imzalanmıştır. Konferansta yapılan tartışmalar sonucunda Boğazlar konusunda varılan uzlaşmaya rağmen Türk temsilcilerin 31 Ocak'ta sunulan anlaşma taslağını imzalamayı kabul etmemesi üzerine 4 Şubat'ta Konferans kesintiye uğramıştır.

İnönü başkanlığında Ankara'ya dönen temsilci heyeti 21 Şubat 1923 tarihinde TBMM'de yapılan görüşmelerde, Lozan'la ilgili bilgiler sunmuş ve meclis, hükümete yeniden görüşmelere başlaması için yetki vermiştir¹⁴³.

Lozan görüşmelerinin ikinci aşamasında ekonomik konular ön planda tartışılmış ve 24 Temmuz 1923'te Lozan Boğazlar sözleşmesi imzalanmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi Çiçerin tarafından onaylanmamıştır. Rusya, Ukrayna, ve Gürcistan adına açıklamalar yapan Çiçerin, bu şekliyle tasarıyı kabul edemeyeceklerini, buna rağmen tasarı onaylanırsa Boğazlar sorununun “açık kalacağını” bildirmiştir. Curzon ise Rusya'nın olumlu yanıt vermemesi halinde bölgede çıkabilecek olumsuz bir durumun sorumluluğunun Rus Hükümeti'nde olacağını açıklamıştır. Bütün bu gelişmelere karşın

¹⁴² Aynı eser, s. 447.

¹⁴³ TBMM Gizli Celse Zabıtları, C. III, [6 Mart 1338 (1922) - 27 Şubat 1338 (1923)], s. 1305-1325.

konferansın davet mektubu üzerine Rusya 14 Ağustos 1923'te antlaşmayı imzalamıştır¹⁴⁴.

f. Lozan Boğazlar Sözleşmesiyle Oluşturulan Yeni Rejim

Boğazlar Sözleşmesi 24 Temmuz 1923 tarihinde Türkiye, İngiltere, Fransa, Bulgaristan, Japonya, İtalya, Romanya, Yunanistan ve Sırp-Hırvat-Sloven devletlerinin imzalarıyla kabul edilmiştir. Boğazlar'a ilişkin yapılan düzenlemeler Lozan Antlaşması'nın 23. maddesinde yerini bulmuştur. Buna göre Boğazlar'dan barış ve savaş zamanlarında denizden ve havadan geçiş serbestliği kabul edilmiştir. Kabul edilen rejim iki şekilde incelenebilir¹⁴⁵.

(1) Ticaret gemileri açısından

Ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişi barış ve savaş koşulları esas alınarak düzenlemiştir. Buna göre barış zamanlarında ticaret gemileri ülke farkı ve yük miktarı gözetilmeksizin sağlığa dair hükümler saklı tutulmak kaidesi ile gece veya gündüz Boğazlar'dan geçiş yapabilecektir. Kılavuzluk hizmetleri isteğe bırakılmış bununla birlikte fener ve römorkör resimleri ile doğrudan doğruya yapılan hizmetler karşılığında ücret alınması kararlaştırılmıştır. Savaş zamanlarında Türkiye tarafsız olduğu durumlarda geçişlerin barış zamanlarında olduğu gibi gerçekleşmesi kabul edilmiştir. Yine bu durumda da kılavuz almak isteğe bırakılmıştır. Türkiye'nin herhangi bir savaşa dahil olduğu durumlarda savaşa tarafsız kalan devletlerin gemilerine ve sivil uçaklarına Boğazlar'dan geçme hakkı verilmiştir. Buna karşılık bu gemilerin Türkiye'nin düşmanı olan devletlere kaçak eşya, düşman askeri yada yurttaş taşınması yasaklanmış ve bunları denetleme yetkisi Türkiye'ye verilmiştir¹⁴⁶.

(2) Savaş gemileri açısından

Boğazlar'dan geçiş yapacak savaş gemilerinin çeşitli güvenlik tedbirlerinin ve kısıtlamaları dahilinde barış zamanlarında bayraklarına bakılmaksızın gece veya gündüz

¹⁴⁴ Kudret Özersay, **a.g.m.**, s. 450.

¹⁴⁵ Harp Akademileri Komutanlığı, **Lozan Antlaşması, Montreux Sözleşmesi ve Paris Sözleşmesi**, İstanbul 1987, s. 1.

¹⁴⁶ **Aynı eser**, s. 451.

şartlarında hiçbir vergi, resim ve harç ödemediği kabul edilmiştir. Geçiş esnasındaki kısıtlamalar, geçiş yapacak gemilerin Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere ait olup olmadıklarına göre değerlendirilmiştir. Buna göre Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemilerinin sayısı, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerden en güçlü donanmaya sahip olanın, o an Karadeniz'de bulundurduğu gemi sayısından daha fazla olmamak kaidesine bağlanmıştır. Türkiye'nin savaş halinde olmadığı devletlere ait denizaltıların, su yüzeyinde ilerlemek koşulu ile Boğazlar'dan geçişine izin verilmiştir. Türkiye'nin tarafsız olduğu durumlarda barış koşulları geçerli olacaktır. Türkiye'nin savaşan olduğu durumlarda ise tarafsız olan devletlerin gemilerine, düşman kuvvetlerine yardım etmemek kaydıyla Boğazlar'dan geçme hakkı tanınmıştır. Lozan Barış Antlaşması'nda kurulması kabul edilen uluslararası komisyon Boğazlar'dan savaş gemilerinin ve askerî uçakların geçişini kontrol edip denetlemek ve sözleşmeye aykırı durumlarda ilgili devletlere raporlar sunmak için görevlendirilmiştir. Ayrıca İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın iki kıyısı ile İmralı Adası dışında Marmara'daki bütün adalar güvenlik gerekçesiyle askersizleştirilmiştir. Boğazlar'ın ve silahsızlandırılan bölgelerin güvenliği tehlike altına girdiğinde ise sözleşmenin imzacı devletleri ile özellikle Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya tarafından Milletler Cemiyeti'nin alacağı kararların uygulanması karara bağlanmıştır¹⁴⁷.

¹⁴⁷ Aynı eser, s. 451-452.

II. BÖLÜM

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

A. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Geçerliliğini Yitirmesi

1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Gerekliliğini Belirleyen Sebepler

Lozan Barış Antlaşması'nda yer alan Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın silahsızlandırılması ve Boğazlar'da tahkimatın yasaklanması, olası bir saldırıya karşı Milletler Cemiyeti'nin garantisinde olması Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini kısıtladı. Lozan'da sadece savaş ve barış zamanları için yapılacak düzenlemeler belirlenmiş ancak herhangi bir saldırı tehlikesi durumunda ne olacağı hükmü koyulmamıştı. Türkiye bir savaş tehdidi hissettiğinde sözleşme nedeniyle meşrû müdafaa hakkını kullanamayacaktı. Sınırları içinde yer alan bir bölgenin güvenliğini ve korunmasını milletlerarası bir kuruma bırakmış olması ve Boğazlar'ın askerden arındırılmış olması Türkiye'nin bağımsızlığına gölge düşürmüştü.

Boğazlar'ın silahsızlandırılmasının Türkiye açısından olumsuz yanları şu şekilde sıralanabilir: Düşman ani bir baskınla Boğazları ele geçirebilirdi. Savunmasız bir ortamda Boğazlar'la birlikte Trakya, İstanbul, Marmara Bölgesi ve Karadeniz kıyılarına da düşman tehlikesi gelebilirdi. Anadolu ve Rumeli arasında önemli demiryolu geçidini kontrol altında tutabilmek için İstanbul'da koruyucu kıtalar bulunması gerekmekteydi. Marmara kıyılarının savunulması için İstanbul ve Boğazlar'da tersane, deniz üssü bulundurulmalıydı. Çanakkale Boğazı'na çok yakın olan Gökçeada, Bozcaada ve Semadirek adalarında Türkiye'nin hâkimiyeti kabul edilmeliydi¹⁴⁸.

Dünya'da silahların azaltılması ve silahsızlanmanın yayılması maksadıyla çeşitli devletlerle birlikte Milletler Cemiyeti'nin de çabaları neticesinde 1922'de "Washington Antlaşması" ve "Londra Antlaşması", 1927'de "Cenevre Konferansı", 1930 yılında "Londra Antlaşması" ve 1932-1934 yıllarında "Cenevre Genel Konferansı" yapıldı¹⁴⁹.

¹⁴⁸ H. Berke Dilan, **Türkiye'nin Dış Politikası**, İstanbul 1998, s. 123-124.

¹⁴⁹ F. Gülçin Ulusoy, **Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Önemi**, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 1996, s. 43.

Yapılan bu antlaşmalar hedefine ulaşamadı. Aynı zamanda Milletler Cemiyeti de üzerine düşeni tam anlamıyla yerine getiremedi.

Silahsızlanma üzerine yapılan çalışmalar sürerken Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin garantör devletlerinden biri olan ve Milletler Cemiyeti üyeleri arasında yer alan Japonya, genişleme alanı olarak gördüğü Mançurya'yı işgâl ederek kendine bağlı bir devlet kurdu. Büyük devletler (Milletler Cemiyeti), Japonya'ya karşı hiçbir yaptırım uygulamaya yanaşmadı. Milletlerarası sözleşmeleri ihlâl eden Japonya, 1933 yılında Milletler Cemiyeti üyeliğinden ayrıldı¹⁵⁰.

Türkiye, Lozan'da kabul edilen Boğazlar rejimini Dünya'nın değişen siyasî ortamı nedeniyle değiştirmek istedi. Bu isteğini ilk ve resmî olarak 24 Mart 1933 tarihinde Londra'da gerçekleştirilen “Silahların Azaltılması ve Sınırlandırılması Konferansı”nda dile getirdi. Milletler Cemiyeti'ne, meydana gelen olaylar karşısında pasif kalması dolayısıyla güveni kalmayan Türkiye, 23 Mayıs 1933'te “Konferans Genel Komisyonu”nda Boğazlar konusundaki isteğini tekrarladı. Bu istek, konferansın konusuyla doğrudan ilgisinin olmaması dolayısıyla reddedildi¹⁵¹.

Milletler Cemiyeti'nin üyelerinden İtalya, 1935 yılında Habeşistan'ı işgâl edip Onikiada'da tahkimata başladı¹⁵². Bu durumda da Milletler Cemiyeti'nin görevini yerine getirememiş olması ve silahsızlanma mücadelelerinin başarısız olması ile bazı devletler milletlerarası antlaşmaları ihlâl etmeye ve yok saymaya başladı. Şöyle ki; 1935 yılı Martında Almanya¹⁵³ da, 1919 Versailles Antlaşması'nı hiçe saydı ve zorunlu askerlik uygulamasını başlatıp, Ren bölgesini silahlandırdı. Milletler Cemiyeti bu durumu da engelleyemedi. Bundan rahatsız olan Sovyetler Birliği Nazi tehlikesine karşı 2 Mayıs 1935 tarihinde Fransa ile Yardımlaşma Antlaşması imzaladı¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Muhlis Nadas, **Geo-Astral Siyaset [Boğazlar Deltalar (M.Ö. 3000-M.S. 1991)]**, C. 2, İstanbul 1991, s. 716.

¹⁵¹ **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, (Çev. Seha L. Meray – Osman Olcay), Sunuş Fahri S. Korutürk, Ankara 1976, s. 1.

¹⁵² Mehmet Gönlübol, Cem Sar, **Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919 – 1938)**, Ankara 1997, s. 114.

¹⁵³ Almanya'nın Montreux'ye karşı tutumu “Montreux Boğazlar Sözleşmesi Zamanında Almanya'nın Durumu” konu başlığı altında anlatılacaktır.

¹⁵⁴ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarih (1914-1980)**, s. 242.

Milletler Cemiyeti Konseyi'nin Almanya meselesini görüşmek üzere 17 Nisan 1935 tarihli toplantısında, Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Lozan Antlaşması'na ek Boğazlar Sözleşmesi'nin, Boğazlar'ın silahsızlandırılması hakkındaki hükümlerinin iptalini istemişti. Zira bu durum, Türkiye'nin güvenliği açısından çok önemliydi. Türkiye'nin bu talebi de tıpkı 23 Mayıs 1933'teki silahsızlanma konferansında olduğu gibi Fransa, İtalya ve İngiltere diplomatları tarafından reddedildi. Diğer taraftan SSCB, Türkiye'ye bu konuda destek verdi. 1935 Eylül'ünde Türkiye'nin Milletler Cemiyeti Genel Kurul toplantısında Boğazlar ve İstanbul hakkındaki teklifleri de sonuçsuz kaldı¹⁵⁵.

Mustafa Kemal Atatürk, CHP'nin IV. Büyük Kurultayı'nda yaptığı açış konuşmasında Sovyetler Birliği'nin desteğine karşılık, son günlerde Boğazlar meselesinin ortaya koyulduğu zaman Sovyet Rusya'nın Türkiye'nin tezindeki doğruluğu ve haklılığı bildirdiklerine dikkat çekip, bu davranışın yeniden dostluk duyguları uyandırdığını ifade etti¹⁵⁶.

1935 Yılı sonlarında “Türkiye'nin niçin Boğazları tahkim etmek istediği”ni soran Amerikalı gazeteci Glodya Baker'a Atatürk, Boğazlar'la ilgili olarak; Boğazlar'ın Türkiye topraklarını ikiye ayırdığını, bu sebeple deniz geçidinin tahkiminin Türkiye'nin emniyet ve savunması için çok önemli olduğunu ifade etti. Milletlerarası ilişkilerin can alıcı bir unsuru olan böyle bir yerin, herhangi bir sergüzeşti bir saldırganın keyfiyetine ve merhametine bırakılmayacağını belirtti¹⁵⁷.

Dünya'da silahsızlanma çabalarının çeşitli antlaşmalar yapıldığı halde başarısız olması, bazı devletlerin milletlerarası antlaşmaları ihlâl etmeleri ve bu durum karşısında Milletler Cemiyeti'nin hiçbir etkisi olmaması ülkelerin güvenliğini tehlikeye düşürdü. Özellikle Türkiye, Lozan Antlaşması'na göre silahsızlandırılan Boğazlar ve İstanbul'un güvenliği ve savunması konusunda sıkıntı yaşayacağını hissetti ve bu sorunu öncelikle savaş olmadan milletlerarası görüşmelerle halletme yoluna gitti. Türkiye'nin her fırsatta dile getirdiği Boğazlar ve İstanbul hakkındaki görüşleri ancak Milletler Cemiyeti'nin

¹⁵⁵ Kemal Baltalı, **1936 – 1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi**, Ankara, 1959, s. 49.

¹⁵⁶ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, C. I-III, Ankara 1989, s. 349.

¹⁵⁷ H. Rıza Soyak, **Atatürk'ten Hatıralar**, C. II, İstanbul 1973, s.515.,

1935 yılı Kasımında İtalya'ya karşı önlem alma toplantılarında haklı bir talep olarak karşılandı¹⁵⁸.

2. Montreux Öncesi İtalya'nın Tutumu

Türkiye'nin Lozan Antlaşması'nda belirlenmiş olan Boğazlar rejiminin revize edilmesi hakkındaki görüş ve gayretlerinin nedenleri arasında İtalya'yı bir tehdit olarak görmesi de yatmaktaydı. Kurtuluş Savaşı sonrası Türkiye-İtalya ticarî münasebetleri büyük ölçüde gelişti. Ancak benzer gelişmeler siyaset alanında gerçekleşmedi. Çünkü İtalya, sömürgeciliğe yöneldiği için dış siyaseti dolayısıyla bir güvensizlik yarattı. İtalya, Arnavutluk ve Yugoslavya ile olan ilişkileri, genişleme alanı olarak Doğu Akdeniz'i kabul etmesi ve Musul meselesinde İngiltere'nin yanında yer alması, I. Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde Türk-İtalyan ilişkilerindeki güvensizliğe neden oldu. İtalya ile Türkiye'nin 30 Mayıs 1928'de imzaladıkları Tarafsızlık Uzlaşma Antlaşması'nın olumlu ortamı, 1930'lardan sonra İtalya'nın dış siyasette izlediği yol dolayısıyla devam etmedi. Diğer taraftan Türkiye'de İtalya'ya karşı Balkan cephesini koruma ve güçlendirme çabasında oldu. Musolini, 1934 Martında İtalyan Faşist Partisi kongresinde açıkladığı nutkunda İtalya'nın hedeflerinin Asya ve Afrika'da olduğunu bildirdi. Bu durum Türkiye'de büyük infiale sebep oldu¹⁵⁹.

Musolini'nin nutkunun ardından hat safhaya çıkan kaygılar, İtalya'nın Onikiada'yı tahkimata hazırladığı, adalarda uçak ve denizaltı üsleri inşasına başladığı, amacının ise Güney Anadolu'yu ele geçirmek olduğu yolunda çeşitli kaynaklardan alınan haberlerle giderek arttı. Bu durumda İtalya, Yunanistan ve Türkiye'ye yaklaşma girişimlerinde bulundu. Yunanistan'ın Ankara Konsolosu Sakellarapoulo, 16 Şubat 1935 tarihinde Menemencioğlu'nu ziyaret edip, kendisine bu konuda bir muhtıra okudu ve üzerinde bilgilendirdi. Menemencioğlu, kişisel düşüncelerini belirteceğini söyleyerek şöyle bir cevap verdi:

".....asıl teklif sahibi İtalya Hükümeti'nin Balkan müttefiklerini ihtiva eden başlı bir misak değil de sırf İtalya-Yunanistan-Türkiye arasında üçlü bir misakı arzu eder

¹⁵⁸ H. B. Dilan, **a.g.e.**, s. 127.

¹⁵⁹ T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Genel Müdürlüğü, **Montreux ve Savaş Öncesi Yılları (1935 – 1939)**, Ankara 1973, s. 5 – 6.

görüldüğünü söyledim..... (Evet) cevabını verdi ve İtalya Hükümeti'ne prensip itibarile muvafakat cevabı vererek teklifini daha müspet ve muvazzah bir hale koymasını istememizi hükümetinin münasip gördüğünü ilave etti¹⁶⁰."

Yunanistan Hükümeti'nin elçisi vasıtasıyla talep ettiği girişim, Türkiye'ye göre; İtalya'nın Türkiye ile Yunanistan'ı kendi safına çekip Balkan Paketi'nı iş görmez duruma getirmek istemesidir. Bunun dışında Yunanistan İtalya'ya daha fazla yakınlaşarak tarafsızlığını kuvvetlendirmek ve İtalya'dan gelecek bir saldırı ihtimalini ortadan kaldırmak istedi. Görüşmeyi Menemencioğlu şöyle anlattı:

"Üçlü misaktan emniyet itibariyle ne kazanacağımızı sordum. (İtalya Yunanistan'a veya Türkiye'ye tecavüz ederse karşısında bizi müttehit bulması bugünkü vaziyete büyük bir şey ilave etmez. Yunanistan veya Türkiye'nin birbirine tecavüz ederek mütecavizin, karşısında İtalya'yı bulması keyfiyeti ise ihtimal dahilinde olmayan bir kaziyedir. Biz zaten en kuvvetli bağlarla birbirimize merbut iken aramıza İtalya'yı almakta hiç bir faydamız mutasavver değildir. Halbuki böyle bir misaka girmekle Balkan ittihadını dağıtmış oluruz. O yüzden göreceğimiz zarar ise büyüktür) dedim.

Balkan Devletlerinden ayrı bir şey yapmak mevzubahis olamayacağını, ancak Yugoslavya ve Romanya'yı iltihaka davet etmek üzere Yunanistan ve Türkiye'nin İtalya ile görüşebileceğini beyan etti. (Bu şekil aramızda mevcut taahhüdatın ruhuna muhaliftir. Balkan Blok'una kuvvetini muhafaza ettirmek blok'un dağılması tehlikesine mani olmak istemiyorsak İtalya teklifine karşı bir tek şekli hal vardır; o da: dört müttefik evvelemirde aramızla görüşerek teklif karşısına yarım değil tam olarak çıkmaktır) mütalaasını serdettim.... Yugoslavya ve Romanya'ya karşı bu işte alacağımız "attitude"ün (duruşun: çizginin: duruş noktasının) Balkan tesanütünüün atisini yakından alakadar edecek mahiyette bulunduğu hususunda müttefik kaldık¹⁶¹."

Menemencioğlu, daha sonra Yunanistan'a bu teklifin neden bu kadar cazip geldiğini şöyle ifade etti:

¹⁶⁰ Aynı eser, s. 7.

¹⁶¹ Aynı eser, s. 8.

"Yunanlıların, Balkan haricinde İtalya ile bir muahede yaparak gerek Yugoslavya'ya gerek bize karşı bir garanti almak istedikleri ve bu muahedenin asıl akitleri vaziyetinde bulduktan sonra ona Yugoslavya ve Romanya'nın iltihakında mahzur görmedikleri anlaşılıyor.

Dertleri, hem Balkan itilâfinin siyasetî randımanını almak ve hem de bidayetten beri tuttıkları hattı harekete devam ile bitaraflıklarını büsbütün temin etmek olduğu görülüyor¹⁶²."

Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın konuyla ilgili olarak göndermiş olduğu telgrafta, Yunanistan tarafından teklif edilmiş gibi görünen, İtalya ile bir misak (sözleşme) yapılması talebinin, aslında İtalya'nın fikri olduğunu, İtalya'nın Türkiye ile yapmayı planladığı görüşme önerisini Atina vasıtasıyla ileterek girişimi Türkiye'den gelmiş gibi göstermek ve bundan duruma göre çıkar sağlamak gayesini güttüğünü söyledi. Aras, aynı telgrafta: *"Bay Numan'ın bana bildirdiği mütalaasında Yunanistan'ın güzel teşrih edilen menfaatleri ilcasile Balkan Misakından biraz evvelki vaziyeti.... Yunanistan'la müşterek bir şeraitle idame etmek.... Bu ihtimalde Bulgaristan da unutulmuş değil ikinci plana bırakılmıştır."* ifadelerini kullandı.

T. Rüştü Aras'ın bu sözlerinden anlaşılacağı üzere İtalya, Türkiye ile Yunanistan'ı yanına alıp gözükep Balkanlar'daki birliği bozarak kendi arzularını yerine getirirken Balkan Devletlerini siyaseten daha güçsüz bırakmayı planladı. Aras, İtalya'nın Türkiye'ye güvenlik garantisi sağlamak istiyor gibi görünmesine rağmen, aslında onu yalnız bırakmak niyetinde olduğu fikrindeydi. Aras, İtalya önerisinin böyle bir amaca yönelmiş olmasının sıralanabilecek ihtimaller dahilinde olduğunu belirtmekle birlikte eğer gerçekten böyle ise Türkiye'nin bunu kesinlikle kabul etmeyeceğini ve gerçekleşmesine de izin vermeyeceğini belirtti. Dışişleri Bakanı, diğer bir ihtimal olarak da, İtalya'nın yardım etmek istiyor gibi görünüp Balkan Paketi'nı imzalayan devletleri birbirlerine düşürmek ve birbirlerinden şüphe ettirmek istediğini düşünmüştür. Bu

¹⁶² Aynı eser, s. 8.

olasılık karşısında alınacak önlemi, Aras, "*müttefikler arasında teması iyi muhafaza etmektir*" diye ifade etti¹⁶³.

Düşük olabilirliğe sahip başka bir ihtimal de düşünülebilirdi ki o da Balkanlar'la İtalya arasında derecesi sınırlı ve geçici bir emniyet misâkı ve havası teminidir. Bu, Tevfik Rüştü Aras'ın sıraladığı ihtimallerden en son akla gelenidir ki bunun Türkiye için en çok istenilen varsayım olduğu yine Dışişleri Bakanı tarafından belirtildi.

Türkiye'nin görüşüne göre, Balkanlar'a büyük devlet müdahalesinin önlenmesi ilk amaçtı. Nitekim Başbakan İnönü'nün talimatı Yugoslavya ve Romanya da tamamen beraber olmadıkça İtalyan teklifine ne prensip itibariyle ne de esas noktasından muvafakat cevabı vermenin doğru olamayacağı şeklindeydi.

T. Rüştü Aras'ın iletilmesini uygun gördüğü yanıtta iki önemli nokta dikkat çekti. Aras tarafından "*...Roma Hükümeti kendileriyle (Balkanlılar) emniyetli münasebat idame etmek arzusunu izhar ettiğine göre...*" ifadesi kullanılarak müzakere girişiminin ilk olarak İtalya'dan geldiği net bir şekilde belirtildi. Diğer nokta ise, Pakt'ın üyelere teşmili ile cephe birliğini gerçekleştirmektir. Bu gerçekleştiği takdirde İtalya Balkanlar'daki Status Quo'yu (Mevcut Durum) kabul etmek zorunda kalacaktı. Böylece Türkiye, Yunanistan aracılığı ile bu önerinin hangi koşullar altında görüşülebileceğini İtalya'ya iletmiş ve Balkan Paktı'nın geleceğini zora sokacak ikili veya çok taraflı düzenlemelere karşı olduğunu belirtmiş olmaktadır. Aras'a göre İtalya bu önerisini kesinlikle açıklığa kavuşturmalı ve ilgili tarafların bilgisine sunmalıdır.

Türkiye, biçimi ve mahiyeti belli olmayan herhangi bir antlaşma önerisini müzakereye dahi yanaşmadı. İtalya'nın teklifi net bir şekilde ortaya konulduğu zaman üzerinde bütün Balkan Paktı üyelerinin de görüşleri alınması koşuluyla görüşmeye esas olarak alınabileceğini ifade etti. Türkiye'nin koyduğu kesin tavır neticesinde İtalya'nın Türkiye ve Yunanistan ile birlikte bir pakt yapma teklifi ve girişimleri İtalya'nın istediği bir sonuç getirmedi¹⁶⁴.

¹⁶³ Aym eser, s. 8-9.

¹⁶⁴ Aym eser, s. 9-10.

Yukarıda anlatılan teklife benzer diğer bir teklif 1937 yılında İtalyan Dışişleri Bakanı Kont Ciano tarafından ortaya atıldı. Ciano'nun Türkiye'yi ziyaret etme isteği ile beraber Türkiye-Yugoslavya-Yunanistan ve İtalya arasında bir Doğu Akdeniz Paktı yapılması uyarısı karşısında Türk Dışişleri meseleyi sadece düşüneceğini bildirdi.

Bu görüşmeler ve olaylar neticesinde Türkiye, İtalya'nın sömürgecilik uğrunda çalıştığı düşüncelerini sağlamlaştırdı. İtalya'nın Türkiye için büyük bir endişe kaynağı oluş nedenlerinden en önemlisi daha önce de ifade edildiği gibi Onikiada'nın İtalya'nın hükümranlığında olması ve buralarda yapılan askerî hazırlıklardı. İtalya'nın Habeşistan'a müdahalesinden önce bu adalardaki askerî faaliyetini artırmasını da Türkiye dikkat ve endişe ile izlemeye başladı. İsmet İnönü 22 Eylül 1935 tarihli telgrafında; "... Adalarda ardı arkası kesilmeyen faaliyetleri sükûnetle seyretmek güçtür..." diyerek Türkiye'nin bu konudaki endişesini dile getirdi.

İnönü, 23 Eylül 1935 tarihli telgrafında İtalyan elçisi Galli ile görüştüğünü ve Galli'nin Türkiye'nin kaygıları karşısında İtalyan Ateşemiliteri'nin gelip Onikiada ile ilgili her türlü bilgiyi vermeye hazır olduğunu söylediğini yazdı.

26 Eylül 1935 tarihinde İtalyan Büyükelçiliği'nden Dışişlerine verilen bir notada Onikiada'daki faaliyetlerin kesinlikle Türkiye'ye karşı olmadığı bildirildi¹⁶⁵.

Daha önce de ifade edildiği üzere 3 Ekim 1935 tarihinde İtalya'nın Habeşistan'a saldırması, Türkiye'ye göre, onun Akdeniz'de bir güç olarak ortaya çıkmasıyla neticelenecek ve İngiltere Akdeniz'de tek güç olma özelliğini kaybedecekti. Ayrıca İtalya Habeşistan'ı ele geçirdiği takdirde Mısır için ve Kızıldeniz'den Hint Okyanusu'na çıkan yolun ağzına yerleşmiş olacağından İngiltere'nin imparatorluk yolları için de önemli bir tehlike arz edecekti. Bu, İngiltere'nin kabul edebileceği bir durum değildi. Bu durumda İngiltere, Akdeniz'de, Fransa dışında diğer Akdeniz Devletleri; jeopolitik bir öneme sahip olması sebebiyle de Türkiye ile ilişkilerini geliştirmek zorunda olacaktı. İtalya'nın Habeşistan'a saldırması üzerine Milletler Cemiyeti İtalya'nın saldırgan ilân edilmesine ve İtalya'ya karşı zorlama tedbirlerinin uygulanmasına, bu tedbirlere Cemiyetin bütün üyelerinin katılmasına karar verdi.

¹⁶⁵ Aym eser, s. 10-11.

Türkiye de Milletler Cemiyeti'ne üye olduğu için bu karara uyarak İtalya ile olan ticarî ilişkilerini bitirdi. Türkiye ile beraber güvenlikleri için en büyük garantiyi Milletler Cemiyeti'nin ortak güvenlik sisteminde olduğuna inanan bütün küçük devletler de bu tedbirlere katıldı. Zorlama tedbirlerinin daha etkili olmasını sağlayacak İngiltere ve Fransa gibi büyük devletlerin tutumu bu tedbirlerin amaca ulaşmasını engelledi¹⁶⁶.

İtalyan Hükümeti 11 Kasım 1935'te zorlama tedbirlerine iştirak eden devletlere birer nota gönderdi ve bu devletleri davranışları dolayısıyla protesto etti. İtalya, bu notasında Türkiye'nin bu davranışının, Türkiye-İtalya ticaret ilişkilerine zarar vermenin yanında zorlama tedbirlerinin sona ermesinin ardından iki devlet arasındaki siyasî münasebetlerde vahim sonuçlar meydana getireceğini bildirdi. Görüldüğü gibi İtalya, Türkiye'yi alenen tehdit etti. Hâlbuki 23 Eylül 1935'te İtalya'nın Ankara Büyükelçisi Galli ile yaptığı görüşmeden bahseden İnönü, durumu Cenevre'deki Dışişleri Bakanı'na şöyle bildirdi:

"Bugün Galli ile görüştüm... Hukukî olarak Cemiyeti Akvam ile çıkan zorluğu anlıyor... Onun bizden istediği şudur: Cemiyeti Akvam taahhütlerimizin icabına bir şey demiyor. Bunun haricinde ve Türk menfaatlerinin haricinde olarak İngiliz politikasına alet olmamamızı ve İtalya aleyhine çalışmamaklığımızı size yazmamızı istiyor..."

İtalya'nın alenî tehdidine maruz kalan Türkiye, üzerindeki İtalyan baskısına karşı öncelikle İtalya'ya verilecek olan cevabın Balkan Paktı Devletleri ile metin olarak aynı olmasına, ayrıca İngiltere ile Fransa'nın notaları ile aynı anlamda olmasına gayret etti. Zaten İngiltere Büyükelçiliği'nden Dışişleri'ne verilen bir notada, İtalya'nın protesto notasına, Milletler Cemiyeti üyesi devletlerin cevap vermeden önce birbirlerine danışmalarının istendiği bildirildi. İtalya, henüz nota hazırlamamışken Cenevre'de bulunan Aras'ın Dışişlerine gönderdiği telgraftaki "*Zaten bütün bu işlerde (zorlama tedbirleri - SANCTIONS) Balkanlar aynı menfaat ve vaziyette olduklarından birlikte mütalaa ve hareket edilmektedir... Balkan Birliği olarak hepimizce Fransa ve İngiltere ile de sıkı temasta bulunmaktadır.*" şeklinde konuşması, Türkiye'nin önerdiği, İtalya'ya karşı birlik olmak fikrini daha önceden benimsediğini göstermiştir. Nitekim bu

¹⁶⁶ Aynı eser, s. 12.

konu İngiltere'nin notası üzerine Dışişleri'nden Bükreş, Belgrat ve Atina'ya gönderilen telgraflarda da açıkça ortaya çıktı¹⁶⁷.

Bütün bu meselelerde dört Balkan devletinin aynı şekilde hareket etmeleri olumlu sonuç verince, 25 Kasım 1935 tarihli notasında Türkiye, İtalya'ya şöyle bir cevap verdi:

"... Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti bizzat İtalya – Habeşistan ihtilafıyla doğrudan doğruya alakadar değildir. Ancak Milletler Cemiyeti'nin azası sıfatıyla ve paktın maddelerini tatbik hususunda yapmış olduğu resmî taahhüdlere bağlı olacaktır ki bu ihtilafa dair Cenevre'de yapılan müzakerelere iştirak etmiş ve şimdiki halde müştereken alınmış olan tedbirlere iştirak etmekte bulunmuştur.

...Türkiye Hükümeti.. İtalya'ya karşı olan dostane hislerine rağmen... kendisine düşen taahhütlere ittiba eylemiştir...".

Türkiye'nin ortak güvenlik sistemine bağlılığı, İtalya ile arasının bozulmasını göze alarak zorlama tedbirlerini uygulamasında görülmüştür. Buna karşılık, bazı devletlerin davranışları, önemli olan maddelerde tedbirlerin uygulanmasının önüne geçmiş, savaş sanayisi ile ilgisi olmayan ve bu sebeple caydırıcı bir özelliği bulunmayan maddeler üzerindeki tedbirler de pek bir şey ifade etmemiştir. Eğer stratejik maddeler üzerindeki tedbirler uygulanabilseydi İtalya'yı Habeşistan'da güç durumda bırakabilmek açısından, Milletler Cemiyeti'nin bu tedbirleri Türkiye'nin menfaatlerine de uygun düşecekti. Hâlbuki böyle olmamış, ayrıca İtalya ile Türkiye arasında o zamana kadar gerçekten çok ileri olan ticarî bağlar büyük hasar almıştır.

İtalya'nın Akdeniz'de güçlenmesinden ve onun Habeşistan'a saldırmasından en fazla kaygılanan devlet İngiltere'ydi. Stresa Cephesi'nin devamı olacak şekilde İngiltere, İspanya, İtalya ve Fransa arasında bir Doğu Akdeniz Misâkı yapılacağı söylentileri çıksa da bu gerçekleşmedi. Olaylar bu yönde gelişirken İtalya'nın kendisine uygulanan zorlama tedbirlerini kaldırtmak amacıyla bazı devletlere ve Türkiye'ye vermiş olduğu tehdit içeren protesto notalarının ardından İngiltere; Yunanistan, Yugoslavya ve

¹⁶⁷ Aynı eser, s. 12 -13.

Türkiye'ye garanti vererek İtalya'nın bu devletlere saldırması durumunda yardım edeceğini taahhüt etti¹⁶⁸.

B. Türkiye'nin Lozan İmzacı Devletlerine (Lozan'da Taraf Olan Devletlere) Gönderdiği Nota

Türkiye, Milletler Cemiyeti'nin yetersiz kalması ve güven vermemesi, dünyada meydana gelen silahlanma ve gergin ortam nedeniyle özellikle Misâk-ı Millî içinde tam bağımsızlık elde etmek amacıyla Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin tekrar gözden geçirilmesini istedi. Yukarıda bahsedildiği gibi bu arzusuna Almanya, Japonya ve İtalya gibi, milletlerarası antlaşmaları ihlâl ederek ulaşmak yerine barışçıl yollarla milletlerarası platformlarda hukuka uygun bir şekilde ulaşmayı hedefledi. Nitekim 1935 sonlarında gerçekleştirilen Milletler Cemiyeti toplantısında Türkiye, isteklerine olumlu yanıt almasından sonra bu konudaki diplomatik çalışmalarına hız verdi.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İngiltere'den görüş alıp Sovyetler Birliği ile de mutabık olduktan sonra 11 Nisan 1936 tarihinde, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki taraf devletlere, Fransa, İngiltere, İtalya, Bulgaristan, Japonya, Romanya, Yunanistan, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya'ya, "rebus sic stantibus"¹⁶⁹ (Şartlar değişmiştir, kurallar da değişmiştir) prensibine dayanan bir nota verdi. Türkiye Boğazlar rejiminin geçen süre zarfında günün şartlarına uymadığını ve yeni bir Boğazlar rejiminin düzenlenmesi için görüşmelere başlamak istediğini belirtti. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki imzacı devletlere gönderdiği 11 Nisan 1936 tarihli notası şöyleydi:

"Türkiye, 1923'te Lozan'da geçiş serbestliği ve silahtan arındırılma ile ilgili hükümleri içeren Boğazlar Sözleşmesini imzaya razı olduğu zaman, Avrupa'nın genel durumu, siyasî ve askerî bakımdan bugünkünden çok farklı bir görünüm içindeydi.

Kara, deniz ve hava kuvvetleri o zaman çok daha az korkulacak nitelikteydi. Genel eğilim de silahların azaltılması yönünde idi. Türkiye, Boğazlar

¹⁶⁸ Aynı eser, s. 20.

¹⁶⁹ İsmail Soysal, *Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920 – 1945)*, C. I, Ankara 2000, s. 502.

Sözleşmesi'nin sınırlayıcı hükümlerini, Milletler Cemiyeti yasınının 10. maddesinin güvencesine ek olarak, imzacı devletlerin ve özellikle dört büyük devletin (İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya), bir tehdit karşısında, Boğazlar'ın savunulmasına birlikte ve Milletler Cemiyeti Konseyince bu konuda kararlaştırılacak tüm araçlar ile katılma yükümlülüğünü içeren sözleşmenin 18. maddesinin güvencesini göz önünde tutarak kabul etmiştir.

O zamandan beri, Karadeniz'de durum her bakımdan güven verici bir barış havası içine girmiş, buna karşılık Akdeniz'de yavaş yavaş bir kararsızlık doğmuştur. Deniz konferansında silahlanmaya doğru bir gelişme baş göstermiştir. Gemi tezgâhları, yakında denizlere şimdiye kadar erişilmemiş güçte savaş gemileri çıkaracaktır. Hava kuvvetleri baş döndürücü bir ölçüde güçlenmekte, kıtalar ve adalardaki tahkimat durmadan artmaktadır.

En yetkili Devletler bir uyuşmazlık tehlikesinin varlığını açıklarken, Türkiye, bu kuşku verici güvensizliğin hiçbir önlemine sahip olmaksızın, en zayıf noktasından en büyük tehlikelerle karşı karşıya bırakılmıştır.

Boğazlar'ın güvenliğinin artık gerçek bir garanti ile sağlanmış bulunduğu söylenemez. Türkiye'den de, güvence görevinin yerine getirilmemesi gibi tehlikeli bir olasılığa karşı ilgisiz kalması beklenemez.

Bu düşüncelere şunu da eklemek gerekir ki, Lozan Boğazlar Sözleşmesi, yalnız barış durumunu ya da Türkiye'nin tarafsız ya da savaştan durumda bulunduğu bir savaşı öngörmekte olup özel ve genel bir savaş tehdidi olasılığını söz konusu etmediğinden, Türkiye'nin bu durumda kendi meşrû savunmasını sağlama çareleri aramasına olanak vermemektedir. Oysa bugün iyice kanıtlanmıştır ki, savaş ansızın ve hiçbir formalite olmadan ortaya çıkacağından, dış tehlikenin en nazik aşaması asıl bu tehdittir. Böyle bir eksiklik, öngörülen garantilerin değerleri ne olursa olsun, onların etkinliğini başlı başına yok edebilir.

Türk Hükümeti, son 10 yıl içinde ortaya çıkan pek çok durum ve koşullarda tüm devletlerce övülen bir uzlaşma, yükümlülüklerine saygı, barış idealine içtenlikle

bağlılık göstermiştir. Türkiye, başkalarına her zaman sağladığı güvenliği kendisi için de istemek hakkına sahiptir.

Lozan Antlaşması'nı imza edenlerin istekleri dışında olarak doğan durum ve koşullar gerçekten iyi niyetle ortaya koyulmuş hükümleri işlemez bir duruma getirmiştir; böylece söz konusu sorun Türkiye'nin varlığı ve tüm ülkesinin güvenliği sorunu olduğu içindir ki, Cumhuriyet Hükümeti'nin durum ve koşullarının gerektirdiği önlemleri alarak, ulusu önünde kendisine düşen sorumluluğu üstlenmek zorunluluğu duyması olasılığı vardır.

Yukarıda açıklanan düşünceleri göz önünde bulundurarak, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin dört büyük devletin ortak güvencesine ilişkin 18. maddesi hükümlerinin kuşkulu ve işlemez bir duruma geldiğini ve ülkesine yöneltilmiş dış tehlikeye karşı bu hükümlerim Türkiye'yi artık gerçek biçimde koruyamayacağını haklı olarak düşünen Cumhuriyet Hükümeti, ülkesinin saldırıdan korunmasını sağlayacak güvenlik koşulları içinde ve Akdeniz ile Karadeniz arasında ticaret ulaşımının her zaman gelişmesine yararlı en liberal bir düşünce ile, Boğazlar rejimini düzenlemeyi amaçlayan anlaşmaların yakın bir zamanda yapılması için görüşmelere başlamaya hazır olduğunu, Boğazlar Sözleşmesi görüşmelerine katılmış olan devletlere bildirmekle onur duyar¹⁷⁰."

C. Türkiye'nin 11 Nisan 1936 Tarihli Notasına Tepkiler

Türkiye'nin 11 Nisan 1936 tarihli, Lozan Antlaşması'na ek Boğazlar Sözleşmesi'nin maddelerinin yeniden görüşülerek Boğazlar rejimini değiştirme isteği Misak-ı Milli ve Tam Bağımsızlık adına verdiği haklı nota, İtalya dışındaki tüm devletler tarafından olumlu karşılandı.

Yukarıda bahsedildiği gibi İtalya Habeşistan'a saldırdığında Milletler Cemiyeti'nin İtalya'ya uyguladığı baskı tedbirlerine Türkiye'nin de katılması ve destek vermesi, İtalya'nın, Türk notasına karşı çıkmasının temel sebebini oluşturuyordu. O zamana kadar Türkiye'nin Lozan Antlaşması'ndaki askersizleştirme hükmünün kaldırılması

¹⁷⁰ Ayrı eser, s. 502 – 503.

hakkındaki tekliflerine olumsuz bakan İngilizler, İtalya'nın Habeşistan'a saldırısı üzerine Akdeniz'de en çok nüfuzu ve sömürgesi olan İngiliz İmparatorluğu konumunun sarsılacağını fark etmiş, Almanya ve İtalya'nın yaklaşmasının tehlikeli olduğunu düşünerek, Türkiye'nin yanında yer almak ve Akdeniz'de gerçek bir dost kazanmak gayesiyle Türk notasına olumlu cevap vermişti¹⁷¹.

Türk notası ilgili devletlere gönderilmeden görüş birliğine varılan Sovyet Rusya'da Lozan Antlaşması'ndan sonra çok fazla değişiklikler meydana gelmişti. 1936'dan itibaren Avrupa dengesi, ortak güvenlik ve Balkan işbirliği politikasını uygulamaya başlayan ve Lozan'daki Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişiyle ilgili hükmü tehlikeli gören SSCB, Türkiye'nin isteklerini kabul etti. Fransa, Almanya'nın Versailles Antlaşması'na aykırı hareket etmesi ile ilgilenmesi dolayısıyla bu notaya ilgisiz kalmıştı. Bununla birlikte önceki barış antlaşmalarında herhangi bir değişiklik yapılmasına karşı çıkmış olsa da Avrupa'da "Status Quo"ya en fazla riayet eden bir devlet olması ve 1935 yılında SSCB ile dostluk ve ittifak bağları kurmaları dolayısıyla Türkiye'nin teklifini olumlu karşıladı¹⁷².

Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya arasında 9 Şubat 1934 tarihinde Balkan Paktı imzalandı. Bu antlaşma sebebiyle adı geçen devletler Türkiye'yi desteklediler. Ancak Romanya Dışişleri Bakanı Titulesco, Boğazlar konusunda kendilerine danışılmadan böyle bir nota verilmesini sert bir tepkiyle karşılayıp, Boğazlar meselesine de Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin çözüm üretmeleri gerektiği konusunda ısrar etti. Mayıs 1936'da toplanacak Balkan Konseyi'nde bu konunun görüşülmesini isteyip, konferansın ancak birkaç gün öncesinde Türkiye'yi desteklemeye karar verdiğini bildirdi. Yugoslavya'nın Türk notasına bakışını, Belgrat Büyükelçisi Haydar Aktay, Yugoslav Başvekili ile yapılan görüşmede, Başvekilin sözlerini şöyle aktardı:

"Boğazlar'ın teslihatı meselesi bizim müdafaaamızı da alakadar ettiği için lehimizdedir. Türkiye'ye itimat ve emniyet ettikçe işbu teslihatın lehimizde olduğundan şüphe yoktur. Türkiye'ye itimat ediyor isek Boğazlar'ın teslihatı

¹⁷¹ Feridun Cemal Erkin, **Türk Sovyet İlişkileri Boğazlar Meselesi**, Ankara 1968, s. s68.

¹⁷² A. Suat Bilge, **Türkiye Sovyetler Birliği İlişkileri (1920 – 1964) Güç Komşuluk**, Ankara 1992, s. 114-115.

*hakkındaki arzusunun isafına bütün mevcudiyetimizle çalışmalıyız. İtimat etmiyorsak arada mevcut ittifaka ne lüzum vardır. Ben Boğazlar meselesini bu noktadan tetkik ediyor ve düşünüyorum. Ve Türkler'e emniyetim olduğu için onların Boğazlar hakkındaki metalip ve arzularını kendi davamız gibi telakki ederek isafının teminini düşünüyorum."*¹⁷³

Yunanistan'ın Türkiye notasına olumlu cevap vermesinin önemli bir nedeni de Boğazlar meselesinin yanında Ege Adalarını yeniden silahlandırma fırsatı bulmayı hedeflemesiydi¹⁷⁴.

Bulgaristan, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki mutlak hâkimiyetine karşıydı ancak en olumlu cevabı veren de Bulgaristan oldu. Şöyle ki; Bulgaristan, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılacak değişikliklerin Neully Antlaşması'nın da değişmesine imkân sağlayacağını umuyordu¹⁷⁵. Ayrıca Sofya elçisi Şevki Berker, Bulgar Başkanı ve Dışişleri Bakanı ile görüşüp; Türkiye ile daima dost kalmak ve bu dostluğu geliştirmek istediklerini öğrenmiştir. Bulgar hükümeti de Türk topraklarının güvenliğini sağlamaya yönelik destek vermeye söz vermiştir. Sofya Büyükelçisi Şevki Berker'in Dışişlerine gönderdiği telgrafta, Türkiye'nin Boğazlar'ın tahkimine dair verdiği nota hakkında Bulgaristan Başvekili'nin beyanatını bildirdi. Bulgar Başvekil: "....., *Boğazlar hakkındaki notanızı okudum. Türkiye'ye karşı beslediğimiz samimi dostluğa sadık kalarak Boğazlar'ın tahkimi hakkındaki talebinize bir gûna itirazımız olmadığını ve Türk topraklarının emniyetini temine matuf olan bu haklı talebin arzumuz dairesinde neticelenmesini büyük bir sempati ile temenni ettiğimizi ve Türkiye ile daima dost olmak kendinin bu sûretle kuvvetlenmesi Bulgaristan için de yeni bir kuvvet ve emniyet olarak telâkki eylediğimizi Bulgaristan namına beyan ederim...."*¹⁷⁶ demiştir.

Japonya, Asya'da genişleme faaliyetleri içinde olduğundan Avrupa konularına karşı ilgisiz kalmıştır.

¹⁷³ T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Genel Müdürlüğü, **a.g.e.**, s. 27.

¹⁷⁴ **Aynı eser**, s. 23.

¹⁷⁵ Salih Güngör, **Türk Boğazları ve Geçiş**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmecilik Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1999, s. 15.

¹⁷⁶ T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Genel Müdürlüğü, **a.g.e.**, s. 25.

D. Montreux Boğazlar Konferansı'na Katılan Türk Heyeti ve Diğer Katılımcı Devletler

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin Montreux Boğazlar Konferansı'na katılmak üzere oluşturduğu heyette Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras Başkanlığı'nda, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Büyükelçi Numan Menemencioglu, Paris Büyükelçisi Suat Davaz, Londra Büyükelçisi Fethi Okyar, Genel Kurmay II. Başkanı Korgeneral Asım Gündüz, Milletler Cemiyeti sürekli delegesi Sivas Milletvekili Necmettin Sadak vardı. Ayrıca Deniz Filosu Komutanı Binbaşı Fahri Korutürk, Hava Alay Komutanı Kurmay Yarbay Şefik Çakmak, Erkan-1 Harbiye temsilcisi Kurmay Albay Rıfat Mataracı, Kurmay Binbaşı Yusuf Egeli, Hava Binbaşı İhsan Orgun ile Matbuat Umum Müdürü Vedat Nedim Tör, sıhhiye temsilcisi Hıfzıssıhha Umum Müdürü Dr. Asım Arar, Dışişleri Bakanlığı Baş Hukuk Danışmanı Ziya Kızıltan da heyette yer aldı¹⁷⁷.

Almanya, Lozan'daki imzacı devletlerden olmadığı için konferansa davet edilmedi. Ancak Boğazlar meselesinin Avrupa'nın geleceğini ilgilendirdiğini düşünerek Montreux oturumlarını yakın takibe alıp buraya bir gözlemci gönderdi. Diğer taraftan İtalya, konferansa davet edildiği halde katılmadı. Herhangi bir gözlemci de göndermeyen İtalya, bunun sebebini ise konferansın zamanının uygun olmaması, bir Akdeniz meselesinin büyük bir Akdeniz devletinin olmadığı bir ortamda görüşülemeyeceğini dolayısıyla Habeşistan savaşıdan sonra görüşülmesini, ayrıca Türkiye'nin ön plana çıkardığı sebeplerin doğru olmaması olarak sıraladı. Türkiye'yi haklı bulmamasına rağmen İtalya, Onikiada'yı tahkimata başlayıp, Leros Adası'nı da müstâhkem bir üs haline getirdi¹⁷⁸.

İsviçre'nin Montreux şehrinde yaklaşık bir ay süreyle devam edecek olan görüşmeler için, 22 Haziran 1936 tarihinde Türkiye, Sovyetler Birliği, İngiltere, Fransa, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Bulgaristan, Japonya ve Avustralya heyetlerinin katılımıyla "Montreux Boğazlar Konferansı" başlatıldı¹⁷⁹. Katılımcı tüm devlet temsilcileri Boğazlar rejimini değiştirmek adına Türkiye'nin benimsediği üslûbu, dürüst

¹⁷⁷ İ. Soysal, **a.g.e.**, s. 503; **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, s. 18 – 19.

¹⁷⁸ Y. Kamaş, **a.g.e.**, s. 129 – 130.

¹⁷⁹ Kamuran Gürün, **Savaşın Dünya ve Türkiye**, İstanbul 1997, s. 474 -482.

ve en akılcı yol olarak değerlendirdiler. Konferansta açılış konuşması, İsviçre Siyasal Federal Daire Başkanı ve Konferansa başkanlık eden B. Motta tarafından yapıldı.

“Ekselanslar, Bayanlar, Baylar.

Burada kısa bir süre için resmen temsil etmekte olduğum İsviçre Federal Konseyini.....teşekkür ederiz. Konferansı toplama girişiminde bulunan ve böylece istemci görevini yüklenen taraf, Türkiye Cumhuriyeti’dir. Türkiye Cumhuriyeti, İngiliz, Bulgar, Fransız, Yunan, İtalyan, Japon, Romen, Sovyet ve Yugoslav hükümetlerine sunduğu bir notayla istemini açıklamış ve durumunu belirtmiştir;.....

İzninizle.....şunu belirtmezsem bana düşeni yerine getirmemiş olacağımdan korkarım: Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, diplomatik önemli bir sorunun çözüme bağlanmasında, yüksek düzeyde dürüst davranmanın ve en uygun yöntemi kullanmanın, en istenir güzel bir örneğini vermiş olmaktadır. Gerçekten, söz konusu olan, 24 Temmuz 1923’lere kadar uzanan yazılı bir sözleşmenin, derin bir değişikliğe uğramış olgusal koşullara uydurulmasıdır. Bundan başka, bir devletin ülkesel egemenliğini, başka devletlerin çıkarları ve genel ticaretin gereksinmeleriyle bağdaştırmak söz konusudur.

Görüşmelerinizi sonuçlandıracağına kuşku duymadığım anlaşmanın, herkesin başkalarına karşı duyduğu güveni güçlendirmeye katkıda bulunmasını dilerim!.....

İşte bu duygularla, Bayanlar ve Baylar, sizlere, bütün yüreğimle Federal Konseyin dileklerini sunuyor ve Konferansınızın açılmış olduğunu bildiriyorum.....¹⁸⁰”

Oturum Başkanı Motta’nın ardından söz alan Türkiye Temsilcisi Tevfik Rüştü Aras, Türkiye’nin tasarısı hakkında şu ifadeleri kullandı:

¹⁸⁰ Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler, s. 23-24.

“Bu oturumun başında, Türk temsilci heyetinin sizlere sunmakla onur duyduğu, Boğazlar’a ilişkin sözleşme tasarısının doğuşunu anlatmak üzere söz alırken,

.....

Aslında, Türkiye’nin kendine özgü egemenliği içinde kalan bir rejimi sizlerle birlikte düzenlemek üzere size bir sözleşme tasarısı sunarken, 1923 rejiminin varlık nedenini yitirmiş olduğunu ve bu rejimi temelinden değiştiren koşullar sonucu olarak uygulanmaz duruma düşmüş bulunduğunu gördükten sonra, Boğazlar rejiminin düzenlenmesinde uluslararası işbirliği kurmak istedik.

Bu düzenleme için, dünya ticaretinin, coğrafya oluşumu yüzünden özel bir durumda bulunan Karadeniz’in kıyılarıyla olan çıkarlarını elden geldiğince geniş ölçüde tutmaya çaba gösterdik. Tasarımızda, Baylar, ticaret gemiciliğine tam bir özgürlük vermek istedik ve, bu amaçla, savaş durumunda, Türkiye savaştan devlet bile olsa, tarafsız gemilerin özgürce geçişini korumak isteyerek, ulusal savunmamızın çıkarlarını bile az çok gözden uzak tutmaya kadar da gittik.

.....

Türkiye, Boğazlar’ın askersizleştirilmesini, bugünkü koşullardan tümüyle değişik koşullar altında kabul etmişti. Lozan Sözleşmesi’nin 18. maddesiyle belirgin kılınmış olan ortaklaşa güvence, gerçekte, Boğazlar Rejiminin tüm yapısının dayandığı destektir; oysa bu desteğin kendisinden bekleneni veremeyeceği, bugün açıkça ortaya çıkmıştır.

Bu güvencelerle koşullandırılmış – kaldı ki eksik biçimde koşullandırılmış-askersizleştirme, artık sürdürülemez; çünkü böyle bir durum, her devletin kendi ülkesini savunmada sahip olduğu en temel hakkına aykırı düşer.

Uluslararası topluluk, henüz erişilmemiş olsa da, herkesçe özlemi çekilen ülkü uğrunda, başkalarının güvenliğine saygı gösteren üyelerine dayanmak zorundadır;..... Ortak güvenliğe her devlet, en az ölçüde de olsa, güçleriyle katkıda bulunmalıdır.

Türkiye'nin yaralanmaya en açık noktası Boğazlar'dadır. Bunu korumak, onun hakkıdır; nasıl ki herkesin de ödevi, ortaklaşa güvenlik alanında ancak bu hakka saygı göstererek, üstelik bu hakkı destekleyerek, onun işbirliğini beklemektir.

Askersizleştirme hükümlerinin kaldırılması yönünde işleyen güvenlik nedenlerinin, mantık açısından sonucu, tıpkı askersizleştirme gibi, Türk ülkesinin güvenliğini tehlikeye sokabilecek gerçek yüzer kaleler olarak ortaya çıkan savaş gemilerinin geçişini yasaklamak olmak gerekirdi.

Böyle de olsa, Türkiye'nin tasarısında kabul ettiği, bu basit çözüm olmamıştır. Türkiye, savaş gemilerine bile, Marmara ve Karadeniz havzalarında güvenliğinin kaçınılmaz zorunluluklarıyla bağdaşan bir geçiş özgürlüğü sağlamak istemiştir.

Baylar, biz size ticaret gemiciliğinin tam özgürlüğünü göz önünde tutan ve Türkiye'nin, iç deniz olan Marmara'nın ve özel bir durumu olan Karadeniz'in genel ve özel güvenlik gereksinimleriyle koşullandırılmış, savaş gemilerine geçiş özgürlüğü sağlayan bir düzenleme önermekteyiz.

.....

Bu yeni sözleşme için, sizden anlayışlı olmanızı istiyoruz. Tasarımızı kabul etmekle, neredeyse iki yüz yıldır, hep savaş ve bunun sonuçları açısından göz önünde tutulan Boğazları, uygar halklar arasında bir işbirliği ve bir barış köprüsü yapacaksınız. Uygar halklar, kuşkusuz, size bu yüzden gönül borcu duyacaklardır¹⁸¹.”

E. Montreux Boğazlar Konferansı'nda Tarafların Görüşleri

1. Türkiye Cumhuriyeti'nin Görüşleri

Türkiye adına söz alan Tevfik Rüştü Aras, 1923'ten bu yana değişen koşullara göre farklı bir düzenlemenin yapılması vaktinin geldiğini ve Boğazlar'ın Türkiye güvenliği için çok hassas olduğunu ifade edip ticaret gemilerinin serbest geçişinden yana

¹⁸¹ Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler, s. 24 – 25.

olduğunu ve Boğazlar Komisyonu'na gerek kalmadığını belirtti. Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi hakkında değişen koşullara göre yeni düzenlemenin gerekliliğini bildirdi¹⁸². Türkiye Dışişleri Bakanı, yaptığı konuşmasının ardından Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından hazırlanan ve 13 maddeden oluşan sözleşme tasarisını (EK-1) konferansa sundu¹⁸³.

Montreux Boğazlar Konferansı'na sunulan Türkiye'nin tasarısında Boğazlar'ın silahlandırılması ve Boğazlar Komisyonu ile ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktaydı. Zira yapılacak yeni sözleşme ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümleri ortadan kalkacaktı. Türkiye bu tasarıda Lozan'dan farklı olarak kendini bir savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda, konuyu Milletler Cemiyeti'ne ve sözleşmeye taraf diğer devletlere bildirmek şartıyla Boğazlar'dan geçişin kendi iradesinde olmasını istemekteydi. Tasarının Lozan'a göre farklı olan bir maddesi de sivil ve askerî uçakların Boğazlar üstünden uçuşunun yasaklandığı maddeydi. Ticaret gemileri, barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında serbest geçiş hakkına sahip olacaktı. Ayrıca Türk tasarısına göre barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında denizaltı dışındaki savaş gemilerine tonaj ve süre kısıtlaması uygulanarak Boğazlar'dan serbest geçiş gerçekleştirilecekti¹⁸⁴. Türk tasarısı, Türkiye savaşan bir devlet konumunda olduğu zamanlarda, düşmana yardımda bulunmamak koşuluyla Boğazlar'dan geçişlerin gündüz ve Türkiye'nin gösterdiği güzergâhtan yapılmasını öngörüyordu¹⁸⁵. Son olarak Türkiye, yeni sözleşmenin imzalanmasının hemen ardından yürürlüğe girmesini, geçici bir sözleşme olmasını, her beş yılda bir sözleşmenin yeniden gözden geçirilmesini istedi¹⁸⁶.

2. Sovyetler Birliği'nin (SSCB) Konferansa Sunduğu Görüşler

Montreux Boğazlar Konferansı'nda Sovyetler Birliği'nin görüşleri Dışişleri Bakanı Litvinof¹⁸⁷ tarafından sunuldu. Ruslar, tüm Karadeniz ülkelerinin güvenliğinin

¹⁸² Aynı eser, s. 24 – 25.

¹⁸³ F. G. Ulusoy, **a.g.t.**, s. 52.

¹⁸⁴ Yüksel İnan, **a.g.e.**, s. 53.

¹⁸⁵ Rıfat Öztürk, **Tarihi Gelişimi İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği**, İstanbul 1993, s. 16.

¹⁸⁶ F.G. Ulusoy, **a.g.t.**, s. 60.

¹⁸⁷ Ali Kandilli, **Türk Boğazları**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992, s. 47.

Boğazlar'ın mümkün olduğu kadar kapanmasıyla önemli ölçüde gerçekleşeceğine inandığından bütün devletlerin savaş gemilerine açılmasını benimseyen Türk tasarısına destek verdiğini bildirdi. Türkiye'nin Boğazlar üzerinde egemenliğini tanıyan ve Boğazları silahlandırmanın Türkiye'nin yasal hakkı olduğunu kabul eden Sovyetler Birliği'nin hedefi, gemilerini Karadeniz'den Sovyet Filosu'nun bulunduğu diğer yerlere götürebilmek ve geri getirebilme hakkını elde etmektir. Bunun için de Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçebilmelerini istiyordu. En önemlisi Ruslar, Milletler Cemiyeti statüsü kapsamında bir Boğazlar antlaşmasının da imzalanmasını istiyordu. Rus heyeti Karadeniz'e gelen savaş gemilerinin sayısı ve tonajı ne kadar düşük seviyede olursa bölge güvenliğinin de buna paralel olarak artacağını savunuyordu. Karadeniz Devletleri için tam ve kesin geçiş serbestisini savunurken diğer devletler için kısıntılı geçiş serbestliği olması gerektiğini öne sürüyordu¹⁸⁸. Ayrıca denizaltılar ve uçak taşıyan gemilerin Boğazlar'dan geçişinin yasaklanmasını istiyordu. Rusların bu isteklerini Litvinof şöyle açıklamıştır:

*“Bu Boğazlar'ın kapalılığı yalnız Türkiye'nin değil bütün Karadeniz Devletleri'nin emniyeti için büyük bir öneme sahiptir. Şüphesiz ki, bu emniyeti sağlamanın en iyi tarzı Boğazları Karadeniz'de sahili olmayan devletlerin harp gemilerine tamamen kapalı tutmaktır. Bana öyle geliyor ki hiç bir devlet çıkışı olmayan ve orada deniz üssü bulunmayan, Karadeniz'e harp gemilerini göndermede pratik nokta-i nazardan bir menfaate malik değildir. Bununla beraber, milletlerarası tatbikatta nezaket ziyaretleri için harp gemileri göndermek âdettir ve Türk Hükümeti de bu neviden ziyaretler için harp gemilerinin Karadeniz'e geçişine müsaade etmekle bu hali nazarı itibara almıştır. İyice anlaşılmalıdır ki biz devletleri bu müsaadeden mahrum etmek istemiyoruz; fakat Karadeniz sahildar devletlere bundan bir tehlike doğmaması için bazı tahditlerin konması lâzımdır. Karadeniz'e giden gemilerin sayı ve tonilâtosunu tahdit ettikçe, Asya ve Avrupa'nın bu bölgesinde emniyet daha fazla olacaktır.”*¹⁸⁹

Sovyetlerin istekleri ile konferansta iki görüş ön plana çıktı. Bunlar Karadeniz'e kıyısı olan devletler ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin istekleriydi. Ruslar,

¹⁸⁸ S. Güngör, a.g.t., s. 71.

¹⁸⁹ K. Baltalı, a.g.e., s. 53.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan Boğazlar'ın silahsızlandırma hükmünün kaldırılmasını savunmakla birlikte Milletler Cemiyeti'nin çıkarlarını muhafaza edecek kaidelerin devam etmesini istemekteydi.

3. İngiltere'nin Boğazlar Hakkındaki Görüşleri

İngiltere Temsilcisi Lord Stanhope, Milletler Cemiyeti'nin savaşların önlenmesi hakkında üzerine düşenlerin hiçbirisini tam anlamıyla yerine getiremediğini, dolayısıyla ülkelerin başlangıçta kendi savunma araçlarını kullanabilmeleri gerektiğini belirtti.

“Türkiye'nin mukavele projesi Boğazlar'ın tekrar askerîleştirilmesinin zikrinden tamamiyle ictinab ediyor... Boğazlar'ın yeniden askerîleştirilmesi....en yüksek ehemmiyeti haiz bir meseledir. Biz, Boğazlar'ın tekrar askerîleştirilmesine muvafakatimizi vermeye mütemayiliz, şu şart ile ki bütün akitler için gerçekten âdil ve hakkaniyete uygun bir mukavele olarak imzalayabileceğimiz, her cihetten memnuniyeti mucip bir mukavelenâme tespit edebilelim....” sözleriyle Boğazlar bölgesinin yeniden silahlandırılmasına karşı olmadıklarını ifade etti¹⁹⁰.

Boğazlar'ın silahlandırılmasına olumlu bakışının yanında İngiltere, Boğazlar'ın tamamen Türk egemenliğine bırakılmasını da kabul etmemekteydi. Ancak İngiltere'nin Almanya hakkında kaygıları olduğundan Akdeniz'de güçlü bir Türkiye'nin İngilizler tarafında yer alması İngiltere için avantajlı olabilirdi. Nitekim İngiltere, Türkiye'nin isteklerine karşı ılımlı bir politika izledi.

İngiltere, Teknik Komite'de görüştüğü Türk tasarısının değiştirilmiş şeklini konferansın 4 Temmuz 1936'daki toplantısında açıkladı¹⁹¹. EK-2'de görüldüğü üzere İngiltere, tezinde Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına sıcak bakmamaktaydı. Çünkü İngiltere, Akdeniz ve Süveyş Kanalı'nı kullanan deniz yollarının güvenliğini sağlamayı ve Musul-Hayfa Petrol boru hattına Karadeniz'deki Rus üslerinden

¹⁹⁰ T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Genel Müdürlüğü, **a.g.e.**, s. 67.

¹⁹¹ **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, s. 441 – 454.

çıkabilecek zamansız saldırılara karşı koymayı ve bunun da Boğazlar Komisyonu kontrolünde gerçekleştirilmesini istemekteydi¹⁹².

İngiltere, Boğazlar'dan bütün devletlerin geçirebilecekleri savaş gemilerinin maksimum tonajıyla Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajının Türk tasarısında belirlenen miktardan daha fazla olmasını istemekteydi¹⁹³. İngiltere, Sovyetlerin savunduğu Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine Boğazlar'ın kapalı kalması fikrini kabul etmemekteydi. İngiltere, Türkiye'nin kendisini bir savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda Boğazlar rejiminde yapmak istediği değişikliği aynen kabul etti.

4. Fransa'nın Boğazlar Hakkındaki Düşünceleri

Konferans öncesinde ve konferans devam ederken, İtalya ile ilişkileri ve dikkatini Almanya üzerine çevirmiş olması dolayısıyla Fransa, pasif bir çizgi takip etti. Montreux'de Fransa'nın görüşlerini bildiren Paul Boncour, Türkiye'nin isteklerine olumlu baktıklarını ve Türkiye'nin barışçıl tutumunu memnuniyetle karşıladıklarını ifade etti. Türk projesini genel olarak değerlendiren Fransız temsilci, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle ulaşılmak istenen hedeflere 1936'da zamanın gelişen konjonktürüne uygun yöntemlerle gidilmesi gerekliliğini bildirdi. Türkiye ve Karadeniz'de güvenliğin sağlanarak diğer ülkeler tarafından da bu bölgenin güvenli bir şekilde kullanılmasını, Milletler Cemiyeti ve destekleyen antlaşmaların belirlenmesini talep etti¹⁹⁴. Fransa'ya göre savaş gemilerine uygulanan kısıtlamalar, muavin savaş gemilerine de uygulanmalıydı. Milletler Cemiyeti'nin taahhütleri geçiş dışı kalmalı, geçiş kararı verirse donanmalar Boğazlar'dan geçmeliydi. Ayrıca Sovyetler Birliği'nin savaş halinde savaş gemilerinin Karadeniz'e geçmesi teklifi daha ayrıntılı tetkik edilmek şartıyla onaylanmalıydı.

¹⁹² F. C. Erkin, *a.g.e.*, s. 75.

¹⁹³ Y. İnan, *a.g.e.*, s. 55.

¹⁹⁴ **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, s. 28 – 29.

5. Balkan Devletleri'nin ve Japonya'nın Boğazlar Meselesi Karşısındaki Duruşları

Romanya temsilcisi Titulesco, Türkiye'nin güvenliği ile ilgili her olayın ve konunun kendi güvenlikleriyle de alakalı olduğunu şu sözleriyle ifade etti:

*“.....Tevfik Rüştü Aras, bize demin diyordu ki, bu konferansın meşgul olacağı mesele Türkiye ve Karadeniz için bir emniyet meselesidir.....Türkiye'nin emniyetine dokunan her şey Romanya'nın da emniyetine dokunur ve Karadeniz'e taalluk eden her şey en yüksek derecede memleketimi alakadar eder, çünkü serbest denize yegâne yolumuz Karadeniz vasıtasıyla ve Boğazlar üzerinden vukuu bulur....Bir muntika coğrafi vaziyeti itibariyle bir milletin kalbi diğer bir milletin ciğerleri olunca, en basit bir dirayet bu iki millete birleşmeyi ve yalnız bir küll teşkil etmeyi emreder.....Ben, Boğazlar'ın Türkiye'nin yüreği bile olduğunu söyleyeceğim....”*¹⁹⁵

Yugoslavya temsilcisi de Romanya ile aynı fikirleri benimsemişti¹⁹⁶. Yunan temsilci, Türkiye ve Yunanistan için güvenlik konusunda kabul edilebilir bir antlaşmanın yapılmasını istemekteydi. Türk tasarısını kabul eden Yunanistan, görüşmelerde her madde için bazı açıklamaları isteme hakkını mahfuz tutmuştur¹⁹⁷. Yukarıda görüşleri belirtilen üç Balkan ülkesi, Türkiye'nin de üyesi olduğu Balkan Paktı üyeleri olarak, 4 Mayıs 1936'daki Balkan Antantı Konseyi toplantısında da Türkiye'ye tam destek vereceklerini kararlaştırmışlardır.¹⁹⁸

Bulgaristan, Boğazlar'da sürekli bir geçiş serbestliğini istemekteydi. Türkiye'nin Boğazlar'daki sıkı denetimine sıcak bakmamakla birlikte¹⁹⁹ Karadeniz'e kıyısı olan bir devlet olduğundan Türk tasarısına en olumlu bakan devletlerden biri olarak, tasarımı görüşmeyi kabul etti. Bulgar temsilci Nicolayev, Türkiye'nin haklılığını şu sözleriyle ifade etti:

¹⁹⁵ Aynı eser, s. 26.

¹⁹⁶ Aynı eser, s. 32.

¹⁹⁷ Aynı eser, s. 47.

¹⁹⁸ Mehmet Gönlübol, Cem Sar, a.g.e., s. 126.

¹⁹⁹ Kudret Özersay, **Türk Boğazlarında Geçiş Rejimi**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1997, s. 34.

“...Türk Hükümeti'nin notası bize ne demektedir? Bu nota, Lozan Sözleşmesi'nin yapıldığı dönemdeki koşullardan tümüyle değişik koşulları belirtmektedir. Bu gözlemlerin doğruluğu her türlü kuşkudan uzaktır....
.....Antlaşmalar gereğince silahsızlandırılmış ve kendi güvenliği bakımından Türkiye'den de olumsuz bir durumda bulunan Bulgaristan, doğaldır ki, barışa canla başla bağlı bir devlet olarak, güvenliğini karşılık sağlamaksızın azaltan kısıtlamalardan kurtulmaya yönelik Türk Hükümeti'nin girişimini yakınlık duygularıyla karşılamaktadır...”²⁰⁰

Japonya, Sovyetler Birliği'nin görüşünün aksine Karadeniz'e sahili olan ve olmayan tüm devletlerin savaş gemileri için eşit sınırlamaların uygulanmasını istemekteydi. Bununla Japonya, Rusların Karadeniz dışındaki faaliyetlerine engel olmayı amaçlamıştı²⁰¹. Japonya, durum tespiti hakkında Milletler Cemiyetine danışılması yerine sözleşmeye imza atan devletlerin görüşlerini aralarında fikir alış-verişi yaparak paylaşımlarının daha etkili olacağını ifade etti. Sözleşmenin özellikle 19. ve 25. maddeleri uyarınca, Milletler Cemiyeti çerçevesinde Japonya'nın bir yükümlülükle karşılaşmaması için kendisini serbest tutacak bir çekinceyi sözleşme metninin sonuna eklettirdi. Bu çekince kalmakla beraber Japonya, 19 Nisan 1937'de sözleşme için onayını bildirip, böylece sözleşmeyi imzaladığı sıradaki “*ad referendum*” durumu da sona erdi²⁰².

Montreux Konferansı'nın ardından oluşturulan sözleşme maddelerinin kabulüyle Boğazlar'ın hukukî konumunu düzenleyecek olan “Montreux Boğazlar Sözleşmesi” 20 Temmuz 1936²⁰³ tarihinde imzalandı. Sözleşme ve ekleri TBMM tarafından 31.07.1936 gün ve 3056 sayılı yasanın konusunu oluşturacak biçimde onaylandı. Türkiye'nin imzaladığı onay belgesi dahil altı onay belgesinin sözleşmeyi arşivinde muhafaza etmekten sorumlu devlet olan Fransa'ya sunulması ile birlikte düzenlenen bir tutanakla, 9 Kasım 1936'da yürürlüğe giren bu sözleşmenin imzacı devletleri, Türkiye, SSCB, Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Avustralya²⁰⁴ Japonya ve

²⁰⁰ Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler, s. 33.

²⁰¹ Suat Zeyrek, Montreux'ye göre Boğazlar ve Bunun Türk Basınındaki Akisleri, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul (b.t.b), s. 126.

²⁰² İ Soysal, a.g.e., s. 504.

²⁰³ Hıfzı Veldet Velidedeoğlu, Devirden Devire (Gözlemler – İncelemeler), C. II, Ankara 1975, s. 69.

²⁰⁴ İngiltere ile birlikte "Commonwealth üyesi Avustralya da Sözleşmeyi imzalamıştır.

Yunanistan'dır. Sözleşmenin Lozan Antlaşması'nı imzalayan herhangi bir devletin katılımına da açık tutulmasıyla da 2 Mayıs 1938 tarihinde İtalya sözleşmeye katıldığını bildirdi. Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihinde Türkiye ve diğer müttefikleriyle imzaladığı antlaşma ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kendisine doğan tüm hak ve yükümlülüklerinden vazgeçerek sözleşmeden ayrıldığını bildirdi²⁰⁵.

F. Montreux Boğazlar Konferansı'nda Üzerinde En Fazla Tartışın Konular

1. Boğazlar'dan Geçişte Yapılacak Hizmetler Karşılığı Resim (Vergi-Harç) Alınması

Montreux'ye sunulan Türkiye'nin projesinde (EK-1) sivil (yatlar, balıkçı gemileri, ticaret ve hastane gemileri) tüm gemiler için geçiş serbestisi sağlandı. Ancak geçiş serbestliğinin yanında yapılan kılavuzluk, fener ve yedeğe alma hizmetleri karşılığı resim (vergi) alınması isteği itirazlara sebep oldu. Türkiye Cumhuriyeti tartışmalar sonunda yapılacak bu hizmetlerin isteğe bağlı olmasını kabul etti. Ancak sıhhî resim hakkındaki görüşlerinde ısrarcı oldu. Diğer devletler ise transit geçen gemilerin sıhhî ihtiyacı olmayacağını ve durdurulmadan geçmeleri gerektiğini ifade ettiler. Türkiye, sıhhî resimler konusunu gündeme getirerek sadece var olan bir vakıanın onaylanmasını istemekteydi. Uzunluğu 265,54 kilometre olan Boğazları kat ederken hastalıklı bir geminin geçtiği sahillere hastalığını bulaştırması da imkan dahilindeydi. Böyle bir tehlike karşısında zorunlu tedbirlerin alınması gerekmekteydi. İşlemlerin yapılmasıyla geminin ve seyirinin zarar görmeyeceği taahhüdü de Türkiye tarafından verildi. Montreux oturumlarında ve Teknik Komite toplantılarında yapılan görüşmelerin ardından Boğazlar'dan transit geçiş yapan gemilere Sıhhî Resim ödemeleri mecburiyeti kabul edildi (EK-3 Mad. 2/1). Geçiş sırasında alınan resim veya harçlar gidiş-geliş kastetmekte olup altı ay geçerli olacaktı. Gemilerin geri dönemeyeceği belirtilirse yarı ücret alınacaktı. Ödemeler de altın Frank esasına göre belirlenen oranlarda olacaktı²⁰⁶.

²⁰⁵ Harp Akademileri Komutanlığı, **Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü**, İstanbul 1999, s. 34; Mahmut R. Belik, **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, İstanbul 1962, s. 16, 33.

²⁰⁶ Y. İnan, **a.g.e.**, s. 59 – 61 (Bu oranlar: 1 Türk Lirası = 2,5 Altın Frank; 1 Altın Frank = 10/31 gram Külçe Altın).

2. Savaş Gemileri ve Yardımcı Gemilere Uygulanacak Rejim

Türkiye'nin projesi, Karadeniz devletleri için birçok kolaylıklar sağlamaktaydı. Zira Sovyet-İngiliz çekişmesi de bu konu görüşülürken kızışmıştı. Her iki devlet de sadece kendi çıkarlarını düşünmekteydi. SSCB, Karadeniz'in kıyısı olmayan devletlere tamamen kapalılığını istemekteydi. İngiltere ise tamamen açıklık ilkesinin uygulanmasını istemekteydi. Litvinof, Karadeniz'e gelecek savaş gemilerinin sadece nezaket ziyaretleriyle sınırlandırılmasını talep etmekteydi. İngiltere, Karadeniz'in milletlerarası bir deniz olduğunu savunarak Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devlete ait filonun Karadeniz'e geçerek manevralar yapmasına ve bayrağını göstermesine engel olunmaması gerektiğini bildirdi.

İngiltere, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında savaş gemileri ve yardımcı gemilerin geçişi hakkında Montreux imzacı devletlerinin doğal olarak bu maddeye riayet edecekleri ancak diğer devletlerin durumunun ne olacağını sormuştur. Bu devletlerden biri savaş zamanında Boğazlar'dan Karadeniz'e geçmek isterse Türkiye'nin uygulayacağı prosedürün nasıl işleyeceği bilinmemekteydi. Yunanistan, SSCB ve Fransa temsilcileri de İngiltere'nin bu görüşüne katıldılar. Fransa bu konuda bir düzeltme önerdi. Bu da ilgili maddeye "hiçbir hükmün Türkiye ve diğer Sözleşme Devletleri'nin Milletler Cemiyeti misâkından doğan hak ve vecibelerine halel getirmeyeceği"ni ifade eden bir fıkra eklemesiydi. Bu teklifin kabulüyle de yukarıda anlatılan anlaşmazlık çözüldü²⁰⁷.

3. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması

Montreux Boğazlar Konferansı'nda Türk Heyeti'nin Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması yönündeki isteğine İngiltere ve Fransa temsilcileri tarafından şiddetle karşı çıkıldı. İngilizler Komisyonun varlığının devamını istemekle, bunun Türk egemenliğini kısıtlamak ya da milli yetkilerini azaltmak anlamına gelmeyeceğini ifade etmiş, sadece konferansın çok yoğun olması sebebiyle ileride komisyona ihtiyaç duyulacağını belirtmişlerdir.

²⁰⁷ K. Baltalı, a.g.e., s. 53 – 54.

Türkiye'nin Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması konusundaki ısrarı ve sözleşmenin tamamı ile uygulanması için teminat vermesi, kendisinin bu isteğini Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan'ın kabul etmesini sağladı. İngiltere ve Fransa dışında konferansa katılan tüm ülkeler Türkiye'nin Boğazlar Komisyonu hakkındaki teklifini kabul ettiler. Konferansın sonlarına doğru Fransız ve İngilizler de Komisyonun kaldırılarak yükümlülüklerinin Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne devredilmesini öngören kararı kabul ettiler²⁰⁸.

4. Milletler Cemiyeti ve Bölge Paktları ile İlgili Görüşmeler

Montreux Konferansı'nda önemli tartışma konularından birini de “Milletler Cemiyeti” teşkil etti. Savaş zamanında uygulanacak rejim görüşmelerinde İngiltere'nin tezi, savaşan tüm devletler arasında eşit haklar dağıtılmasını öngörüyordu. Karadeniz'e kıyısı olan devletlerden hiçbiri savaşa girmemiş ise, tarafsız durumda olan Türkiye, savaşan devletlerin savaş gemilerine Boğazlar'dan geçişi yasaklayacaktı. Karadeniz devletlerinden biri savaşa dahil konumda olursa Türkiye, savaşanlara Boğazları açmak ya da kapamak konusunda özgür olacaktı. İngiltere'nin değindiği asıl nokta, bölge paktlarını aradan çıkararak tek yetkili kurum olarak Milletler Cemiyeti'ni kabul etmesidir. Milletler Cemiyeti de halen İngiltere'nin kontrolünde olması sebebiyle Romanya tarafından İngilizlerin bu tezi reddedildi. Rus temsilci Litvinof, İngiltere'nin bu isteklerine bir düzeltme teklifi gündeme getirerek Karadeniz ve Boğazların, tüm savaş halindeki ülke gemilerine kapalı olmasını telkin etti. Savaşan gemilere kapalılık yanında Milletler Cemiyeti namına çalışacak gemilere Boğazların açılmasını, böylece yardıma ihtiyacı olan devlete kolayca yardım edileceğini belirtti. Sovyetler, bu istekleriyle Boğazların kapalılığını Türkiye'nin inisiyatifinden çıkarmak istemekteydi. Rusların bu görüşü Türkiye'yi de sıkıntıya soktuğundan İngiltere ve Fransa tarafından reddedildi.

Yoğun tartışmalardan sonra Fransa'nın devreye girmesiyle bir anlaşma zemini hazırlandı. Buna göre; savaş zamanında Karadeniz'e giriş Türkiye'nin dahil olduğu bir bölge paktı gereğince ya da Milletler Cemiyeti'nin kararıyla savaş gemilerinin Boğazlar'a kapalı olmasına rağmen geçebilmesi kabul edildi.

²⁰⁸ Y. Kamış, a.g.e., s. 149 – 150.

Konferansın ikinci günü Litvinof, Tefvik Rüşti Aras'a, Boğazlar'ı savunmada tahkimat ve silahlandırma konusunda yardım etmeyi teklif edip, Almanları tahkimata dahil etmemenin gerekliliğini bildirdi. Aras'ın Ankara ile görüşmelerinden sonra Litvinof'un bu teklifi olumsuz karşılandı.

25 Haziran 1936'da, Yugoslavya da Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında bir pakt yapılmasını teklif etti. Yugoslav temsilci, aynı teklifi Litvinof'a da yaptı. Bunun üzerine Aras, Litvinof'a Türkiye'nin bölge paktlarına müsait olduğunu ancak amacının ve kapsamının ne olacağını sordu. Litvinof'a göre Karadeniz Paktı'nın amacı, Karadeniz deniz sınırlarının karşılıklı garantisiydi. Bu da Boğazlar'ın müşterek savunulmasını gerektirecekti ki bu, Rusların önceki teklifiyle aynı amacı gütmekteydi. Zaten Sovyetler, her fırsatta Boğazlar'a yerleşmek ve Boğazlar'ı yabancı devletlere kapatmak amacını güden değişiklik teklifleri sunmuşlardı.

Türk tasarısı Akdeniz Paktı için önemliydi. Çünkü Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılacak değişiklikler Doğu Akdeniz'de durumu tamamen değiştirecekti. Böylece Boğazlar saldırılara karşı geçilmez bir set görevi görecek. Bu durumda Arnavutluk'taki deniz üsleri ve Onikiada'daki tahkimatlarla Akdeniz'i kontrol eden İtalya, yerinden kıpırdamaz hale gelecekti. Bu sebeptendir ki İtalya, Türk projesinin nihayetini engellemek için elinden geleni yapmıştı. İngilizler de içinde Yunanistan, İspanya, Yugoslavya, Fransa ve Türkiye'nin yer alacağı Akdeniz Paktı'nı gerçekleştirmek ve İtalya'yı da bu pakta dahil olmaya zorlamak, dolayısıyla da kendi bağlantı yollarını barış içinde güven altına almak istemekteydi²⁰⁹.

5. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Süresi ve Uygulamaya Girişi

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Montreux Konferansı'na sunduğu projeye sözleşmenin 15 yıl geçerli olmasını talep etti. İngilizler ise bu sürenin 50 yıl olmasını teklif etti. İngiltere'nin önerdiği süre tüm ülkeler tarafından çok uzun bulundu. Teknik Komite'de görüşülen geçerlilik süresi, 20 yıl olarak belirlendi. Ancak Lozan Antlaşması'na ek "Boğazlar Sözleşmesi'nin" 13 yıl gibi bir sürede geçerliliğini

²⁰⁹ Aynı eser, s. 150 – 154.

yitirmesi de göz önüne alınarak 18. yıldan itibaren iki yıl önceden ön bildirim ile fesih imkânı da kabul edildi.

Türkiye, sözleşmenin milletlerarası sözleşmelere uygun şekilde onaylanmasından sonra değil, hemen yürürlüğe girmesini istemekteydi. Bunun sebebi milletlerarası ortamın gerginliğinden her an bir olay çıkma ihtimali ve Lozan imzacı devletlerinden İtalya'nın konferansa katılmamış olduğundan sözleşmenin akdine engel çıkarabileceğiydi.

İngiltere, milletlerarası kurallara bağlı kalarak sözleşmenin yürürlüğe girmesini istemekteydi. Yürürlük tarihiyle ilgili görüşmeler neticesinde konferans tasdiknâmelerinin Fransa Hükümeti'nde toplanıncaya kadar geçen sürede geçici olarak yürürlüğe girmesine karar verildi. Sözleşme ile aynı gün imzalanan protokol ile Boğazlar bölgesinin yeniden askerileştirilmesi ve 15 Ağustos 1936'dan itibaren yeni rejimin geçici olarak uygulanması karara bağlandı²¹⁰.

G. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Getirdiği Hükümler

1. Ticaret Gemileriyle İlgili Düzenlemeler

a. Barış Zamanındaki Düzenlemeler

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 29 madde, 4 ek ve bunlara ekli 1 protokolden oluşmaktaydı. Boğazlarla ilgili rejimi belirleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, savaş gemisi kapsamına girmeyen, ticaret yapsın ya da yapmasın, her gemi ticaret gemisi olarak değerlendirilmiştir²¹¹.

Barış zamanında ticaret gemileri, taşıdıkları yük ve sancak ne olursa olsun, gece ve gündüz, herhangi bir işlem uygulanmadan Boğazlar'dan serbestçe geçiş ve ulaşım hakkına sahip olacaktı. Türkiye, gemileri denetleme hakkına sahip olmayacaktı. Sadece Türkiye Cumhuriyeti yasaları ve milletlerarası sağlık kurallarına uygun bir şekilde sıhî denetim uygulanabilecekti. Sıhî denetimin ise gemilerin seyrine zarar vermeyecek bir

²¹⁰ Aynı eser, s. 154.

²¹¹ Hamza Eroğlu, **Devletler Umumi Hukuku**, Ankara 1984, s. 248.

hızda yapılması zorunlu olacaktı. Başka bir sebeple transit geçen gemiler durdurulamayacaktı. Boğazlar'dan transit geçen gemilerden sıhî kontrol, fener, şamandıra, tahlisiye gibi hizmetler için alınan vergi ve harçlar haricinde hiçbir vergi alınamayacaktı. Kılavuz kaptan alma ve römorkaj isteğe bağlı olacaktı²¹². İsteğe bağlı hizmetler için alınacak ücretlerin miktarı belli zamanlarda, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından açıklanacaktı (EK- 3, Mad. 2,3). Vergi miktarları belirlenirken bayrak ayrımı yapılmayacaktı. Hizmetler karşılığı belirlenen vergi ve harçlar, geminin kaydedilmiş net tonajına bağlı olarak altın Frank esasına göre tahsil edilecekti. Boğazlar'dan geçişte vergi alımını kolaylaştırmak amacıyla Boğazlar'a girişte gemiler, kurulacak olan istasyonlardaki sağlık denetiminde adları, milliyetleri, net tonajları, gidilecek yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdi²¹³.

b. Savaş Zamanında Ticaret Gemilerine Uygulanacak Rejim

Sözleşmenin bu hükmünde Türkiye için “*Tarafsız*” terimi yerine “*savaşan değil*” terimi kullanılmıştır. “*Tarafsız*” teriminin geniş anlamlar içermesi dolayısıyla böyle bir uygulama yapılmıştır. Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş zamanlarında, barış zamanında geçerli olan geçiş rejimi aynen uygulanacaktı. Kılavuzluk ve römorkaj gibi hizmetler de yine barış zamanında olduğu gibi isteğe bağlı olacaktı²¹⁴.

Türkiye savaşan bir devlet olduğunda, Türkiye'ye karşı savaş halinde olmayan devletlere mensup ticaret gemileri, Türkiye ile savaş halinde olan devlete hiçbir yardımda bulunmamak şartıyla, Boğazlar'dan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğünden faydalanacaklardı. Ancak bu gemiler, Boğazlar'dan gündüz geçecek ve geçiş her defasında Türkiye yetkili makamlarınca gösterilecek güzergâhtan yapılacaktı²¹⁵.

²¹² Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, İstanbul 2001, s. 53; Turgut Tarhanlı, “Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir değerlendirme”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 11.

²¹³ Aslan Gündüz, **Açıklamalı Bibliyografyalı Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar ile İlgili Temel Metinler**, İstanbul 1987, s. 386.

²¹⁴ İ. Soysal, **a.g.e.**, s. 512.

²¹⁵ M. Deniz Vank, **Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları**, Ankara 1998, s. 65.

Türkiye ile savaş durumunda olan bir ülkeye ait ticaret gemileri Boğazlar'dan geçemeyeceklerdi. Aynı zamanda Türkiye'nin Boğazlar'dan geçen gemilerin yükleri kontrol edilerek savaş mallarına el koyma hakkı olacaktı (EK-3, Mad. 5)²¹⁶.

c. Yakın Bir Savaş Tehlikesi Durumunda Yapılacak Uygulama

Türkiye'nin kendini pek yakın bir savaş tehdidi altında hissetmesi halinde uygulanacak rejim, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 6. maddesi ile belirlenmiştir. Buna göre; ticaret gemileri, barış zamanı için kabul edilen kurallara uyarak Boğazlar'dan geçebileceklerdi. Fakat gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve her çeşit geçişlerinde takip edecekleri yol, Türk yetkililerin göstereceği güzergâhtan olacaktı (EK-3, Mad 6). Kılavuzluk hizmeti zorunlu olabilecek, ücret talep edilmeyecekti. Türkiye bu uygulamaya geçtiğinde, Bağlı (Sözleşmeli) Yüksek Taraflar ile Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne konu hakkında bir bildiri gönderecekti. Milletler Cemiyeti Konseyi üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin aldığı önlemlerde haklı olmadığına karar verirse, bu sözleşmenin Bağlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olurlarsa, Türk Hükümeti bu uygulamaları kaldırabilecekti.

2. Montreux Boğazlar Sözleşmesine Göre Savaş Gemilerinin Durumu

a. Barış Zamanındaki Rejim

Barış zamanında, Boğazlar'dan geçmek isteyen savaş gemileri, durumu en az 8 gün önceden Türk Hükümeti'ne bildirmek mecburiyetinde olacaktı. Bu bildiri yapılırken gemilerin adı, gidecekleri yer, tipleri, sayıları, gidişte geçiş tarihleri ile eğer döneceklerse dönüşte geçiş tarihleri bildirilecekti. Herhangi bir tarih değişikliğinde ise yapılacak değişikliğin üç gün önceden bildirilmesi gerekmekteydi. Gidiş için, Boğazlar'a girişin ilk ön bildirim tarihinden itibaren 5 günlük bir süre içinde yapılması gerekecekti. Deniz Kuvvet Komutanları, gemileri durmadan, Çanakkale ve İstanbul

²¹⁶ Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)**, İstanbul 1974, s. 106.

Boğazları'nın girişindeki bir işaret istasyonuna komutaları altındaki kuvvetin tam bileşimini bildirecekti (EK-3, Mad. 13)²¹⁷.

Küçük savaş gemileri, yardımcı gemiler ve hafif su üstü gemileri, hangi devlete ait olursa olsun hiçbir vergi ya da harç alınmadan Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdi. Ancak bu gemiler, Boğazlar'a gündüz girecekler ve Karadeniz devletleri lehine bazı istisnalar saklı kalmak şartıyla geçiş yapabileceklerdi²¹⁸.

Boğazlar'dan transit olarak geçen tüm yabancı gemilerin toplam tonajı 15.000 tonu geçmeyecek ve gemi sayısı en fazla 9 olacaktı (EK-3, Mad. 14). Boğazlar'da bir limana ziyaret amaçlı demirlemiş gemilerle geçiş sırasında hasara uğramış gemiler bu tonaja dahil edilmeyecekti. Onarım sırasında Türkiye'nin belirlemiş olduğu özel güvenlik kurallarına bağlı olacaklardı. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri her durumda 21 günden fazla kalamayacaktı (EK-3, Mad. 18/2). Bu konuda Karadeniz'e kıyısı olan devletler için 15.000 ton'dan yüksek savaş gemilerine Boğazlar'dan geçme hakkı tanınacaktı. Bu gemiler Boğazları birer birer ve yanlarında en çok iki torpido bulundurarak geçebileceklerdi²¹⁹.

Karadeniz'e kıyısı olan devletler için, Karadeniz dışında satın aldıkları veya yaptırdıkları denizaltı gemilerini, tezgâha konuşları Türkiye'ye zamanında haber verilmişse deniz üslerine katılmak üzere Boğazlar'dan geçirme hakkı verilecekti. Yine bu devletlere ait denizaltı gemileri, Türkiye'ye bildirilmek şartı ile Karadeniz dışındaki tezgahlarda onarılmak üzere Boğazlar'dan geçebileceklerdi. Denizaltı gemileri, gündüz ve su üstünde ilerleyecek, Boğazlar'dan teker teker geçeceklerdi (EK-3, Mad. 12)²²⁰.

Karadeniz dışı devletlerin barış zamanında denizde bulundurabilecekleri tonaj 30.000'i aşmayacaktı. Her Karadeniz devleti, Türkiye Hükümeti'ne her yıl 1 Ocak ve 1 Temmuz'da Karadeniz'deki filosunun toplam tonajını bildirecekti. Türkiye ise bu

²¹⁷ İ. Soysal, **a.g.e.**, s. 514.

²¹⁸ S. Toluner, **a.g.e.**, s. 107.

²¹⁹ **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, s. 465-467.

²²⁰ İ. Soysal, **a.g.e.**, s. 514 - 515.

bilgileri diğer sözleşme taraflarına ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne iletilecekti²²¹.

Karadeniz'e kıyısı olmayan bir veya birkaç devlet, insanî bir amaçla toplam 8000 tonu aşmamak şartıyla deniz kuvvetlerini gönderebilecekti. Geçiş, ön bildirim olmadan sadece Türkiye'nin izniyle gerçekleşecekti. Bu izinle geçiş gerçekleştirecek gemileri, önceden sınırlandırılmış tonajı aştığında Türk Hükümeti, Karadeniz Devletlerine konuyla ilgili bilgi verecek, 24 saat içinde itiraz gelmez ise Türk Hükümeti verdiği kararı en geç 48 saat içinde geçiş yapacak gemilere bildirecekti (EK-3, Mad. 18).

Boğazlar'dan transit geçiş yapan ve hava aracı taşıyan savaş gemileri bu hava araçlarını kesinlikle kullanamayacaklardı. Transit geçiş yapan savaş gemileri, geçiş esnasında hasar veya arıza haricinde, gerekli süreden daha fazla Boğazlar'da kalamayacaklardı (EK-3, Mad. 15-16).

b. Savaş Zamanında Türkiye Savaşan Olmadığı Zamanlardaki Durum

Savaş zamanında Türkiye, savaşan bir devlet değil ise, savaş halinde olmayan devletlerin savaş gemileri, barış zamanındaki kurallara göre Boğazlar'dan geçebileceklerdi. Savaşan devletlerin savaş gemileri, Boğazlar'dan geçemeyecek, diğer taraftan bağlı oldukları limanlara dönebilmek için Boğazlar'dan geçebileceklerdi. Bu sınırlamalar, Milletler Cemiyeti'nin kuralları kapsamında ve Türkiye'nin de içinde olduğu karşılıklı yardım antlaşmalarına göre bir devlete yardım durumunda geçersiz olacaktı. Savaşan devletlerin Boğazlar'da herhangi bir el koyma ya da düşmanca bir eylem yapmaları yasak olacaktı. (EK-3, Mad. 19).

c. Türkiye'nin Savaşa Katıldığı Zamanlardaki Durum

Her türlü savaş zamanında, Türkiye savaşan bir devlet konumunda ise, savaş gemilerininin Boğazlar'dan geçişi hakkında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti istediği gibi hareket edebilmekte serbest olacaktı (EK-3, Mad. 20)²²².

²²¹ Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler, s. 467.

²²² İ. Soysal, a.g.e., s. 515-516.

d. Yakın Bir Savaş Tehlikesi Durumunda Yapılacak Uygulama

Kendisini pek yakın bir savaş tehdidi altında hissettiği durumlarda Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 20. maddesinde olduğu gibi Türkiye, savaşan bir devlet olduğu zamanlar için öngörülen yetkilerini kullanabilecekti. Sadece istediği savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmelerine müsaade edebilecekti. Türkiye'nin böyle bir uygulamaya karar vermeden önce bağlı oldukları limanlardan ayrılmış ve Boğazları kullanmadan limanlarına dönmelerinin imkanı olmayan yabancı savaş gemilerinin bağlı oldukları limanlara dönmesine izin verilecekti. Türkiye, Boğazlar'da böyle bir uygulamaya neden olan devletin gemilerinin bağlı oldukları limanlara dönmeleri için Boğazları geçişlerine açmayacaktı.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne göre Türkiye'ye böyle durumlarda kendi iradesiyle hareket edebilme özgürlüğü tanınmakla birlikte Türkiye, bu uygulamaya geçtiğinde, sözleşmenin 21. maddesine göre Bağlı Yüksek Taraflar ile Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne konu hakkında bir bildiri gönderecekti. Milletler Cemiyeti Konseyi üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin aldığı önlemlerde haklı olmadığına karar verirse, bu sözleşmenin Bağlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olurlarsa, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti bu uygulamaları kaldırabilecekti²²³.

3. Hava Ulaşım Araçlarının Boğazlar Bölgesi'nden Geçişleri

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne göre Boğazlar'dan geçiş ve ulaşımın serbestliği sadece deniz yolu için tanınmıştı. Hava sahasından geçecek uçaklarla ilgili düzenlemeye göre, Akdeniz ve Karadeniz arasında sivil uçakların geçişini sağlamak üzere Türk Hükümeti yükümlü tutulmuştur.

Sivil uçaklar, tarifersiz uçuşlarda üç günlük bir ön bildirimde bulunacaklardı. Tarifeli uçaklar için geçiş tarihini belirten genel bir ön bildirim yeterli olacaktı. Tarifeli ve tarifersiz tüm uçaklar ancak Türkiye'nin yasak bölgeler dışında belirleyeceği hava koridorlarını kullanarak Boğazlar üzerinden Akdeniz ve Karadeniz arasında geçiş

²²³ Ersin Karatekin, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Getirilen Geçiş Rejimi ve Söz Konusu Rejim Çerçevesinde Türkiye'nin Kullanabileceği Yetkiler", **Silahlı kuvvetler Dergisi**, Sayı: 383, Ocak 2005, Ankara, s. 82 -83.

yapabileceklerdi. Uçakların geçişi sırasındaki güvenlik Türk Hükümeti tarafından sağlanacaktı. Asya-Avrupa arasındaki bu uçuşlar, yürürlükte bulunan Türk hava ulaşım kurallarına uygun bir şekilde yerine getirilecekti²²⁴.

Savaş uçaklarının geçişlerine izin verilip verilmemesi Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin inisiyatifine bırakılmıştı²²⁵. Yapılan bu düzenlemede serbest hava geçişinin ve ulaşımının yasaklanmış olması, tahkim edilen bölgeler üzerinde savaşın ortaya çıkardığı tehlikelerden kaynaklanmaktaydı.

19 Ekim 1919 Milletlerarası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi de her devletin toprakları üzerinde havaî uzay üzerinde tekel halinde egemenliğini tanımıştır. Dolayısıyla da Montreux'de uçuşlar için koyulan kısıtlama ve yasaklar genel kurallara da uygundur²²⁶.

4. Sağlıkla İlgili Hükümler

Boğazlar'a giriş yapan her türlü gemi, milletlerarası sağlık kuralları kapsamında Türkiye Cumhuriyeti kanunlarıyla belirlenmiş sağlık denetiminden geçmek için Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık merkezinde duracaktı. Denetlemeler gece ve gündüz en süratli bir şekilde yapılacak, Boğazlar'dan geçişlerde başka bir duraklatma yapılmayacaktı.

Veba, sarıhumma, lekeli humma, kolera veya çiçek hastalıkları ya da 7 günden az bir süre içinde bu hastalıklardan birini geçirmiş olan ticaret gemileri ile hastalıklı bir limandan beş kez 24 saatten daha az bir zamandan önce ayrılmış olan ticaret gemileri, Türk yetkililerinin belirleyeceği sağlık memurlarını almak üzere Boğazlar'ın girişindeki sağlık merkezinde duracaklardı. Yapılan bu işlemler için herhangi bir resim ve yükümlülük uygulanmayacak, sağlık memurları ise Boğazlar'ın çıkışında indirilecekti (EK- 3, Mad. 3). Bu gemiler, ticaret gemileri için öngörülen şartlarda Boğazlar'dan geçişlerini yapacaklardı²²⁷.

²²⁴ Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler, s. 468.

²²⁵ Y. İnan, a.g.e., s. 79 – 80.

²²⁶ F. G. Ulusoy, a.g.t., s. 108.

²²⁷ İ. Soysal, a.g.e., s. 512.

5. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 24. madde, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan milletlerarası niteliği olan “Boğazlar Komisyonu”nu kaldırıp, komisyonun tüm yetkilerini de Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’ne devretti. Buna göre Türkiye, yabancı savaş gemilerinin tonajı ile ilgili 11, 12, 14 ve 18. maddelerin uygulanması hakkındaki istatistikleri toplayacak, sözleşmeye taraf devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri’ne sunacaktı. Türkiye, yabancı savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişiyle alakalı sözleşme ile belirlenen kaidelerin uygulanmasına nezaret edecekti. Bu kuralların hatalı ya da yanlış uygulanmasından Türkiye sorumlu olacaktı. Türkiye yabancı bir devlete ait deniz güçlerinin Boğazlar’dan geçeceğini haber alınca, bu gemilerin teşekkülünü, tonajını, giriş ve dönüş tarihlerini sözleşmeye taraf devletlerin Ankara temsilciliklerine bildirecekti. Türkiye, Boğazlar’a giriş-çıkış yapan ticaret ve savaş gemileriyle ilgili istatistikleri içeren yıllık raporları, imzacı devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri’ne sunmakla yükümlüdür (EK- 3, Mad. 24) ²²⁸.

6. Boğazlar’ın Yeniden Silahlandırılması ile İlgili Hükümler

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde “silahsızlandırılacak bölgeler” şeklinde bir ayırım yapılmadı. Sözleşmedeki ek protokolde, yeniden silahlandırılacak bölgeler açık ve net bir şekilde belirlendi.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde “*Boğazlar Bölgesi*” adıyla belirlenen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’nın yeniden ve ivedilikle silahlandırılması kabul edilmiş ve taraf devletler, bu durumun kendi hükümetlerini bağladığını taahhüt ederek protokolün giriş kısmında hükme bağlandılar. Bu hükümde, Boğazönü adalarının durumundan bahsedilmedi. Çünkü Boğazönü adalarıyla ilgili Türkiye ya da Yunanistan’dan da herhangi bir öneri ve talep gelmemişti. Nitekim Gökçeada, Bozcaada, Limni, Semadirek ve Tavşan Adaları’nın silahlandırılabilmesi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne göre hukuken imkansızdır. Bu durum, Boğazönü adalarının silahsızlandırılmış statüsünün aynen Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde olduğu gibi değiştirilmeden yürürlükte kalmasına neden olmuştur. Montreux Boğazlar

²²⁸ **Aynı eser**, s. 518; Milletler Cemiyeti Genel Kurulu, 18 Nisan 1946 tarihinde yaptığı son toplantısında, bu örgütün feshine karar vermiş ve bu örgüt 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken sona ermiştir.

Sözleşmesi'nde konuyla ilgili hüküm, sadece Boğazlar bölgesinin Türkiye tarafından silahlandırılmasına izin veriyordu. Boğazlar Bölgesi dışında ve milletlerarası antlaşmalarla silahtan arındırılmış olan yerlerin silahlandırılması milletlerarası hukuka aykırıdır²²⁹.

Türk Silahlı Kuvvetleri, sözleşmenin imzalanmasının hemen ardından Boğazlar Bölgesi'ni silahlandırmaya başladı. Boğazlar emniyetinden, bu sözleşme ile Milletler Cemiyeti değil, tekrar Türk askeri sorumlu hale getirildi. Böylece Türkiye, Marmara, İstanbul, Anadolu ile Trakya'da emniyeti kendi iradesine alacak, Karadeniz ve Akdeniz'den gelebilecek donanmaların oluşturabilecekleri tehlikeler karşısında kendi savunmasını kendi asker ve silahıyla yapabilecekti²³⁰.

7. Boğazlar'dan Geçişte Alınacak Resim ve Harçlarla İlgili Hükümler

Ticaret gemilerinin, Boğazlar'dan geçişlerinde alınacak ücretler, her net hacim tonilatosu için altın Frank üzerinden belirlendi. Sağlık kontrolünde 0,075 altın Frank, fenerler ve şamandıralar için 800 tona kadar 0,42 altın Frank, 800 tondan fazla yükler için 0,21 altın Frank alınacaktı. Kurtarma hizmetleri için bu ücret 0,10 altın Frank'tır. Bu ücretler, gidiş ve dönüş için olup 6 aylık bir süre için geçerli olacaktı. Süre aşılsa ücret tekrar alınacaktı. Ticaret gemilerini dönüş yapmayacaklarını bildirdikleri takdirde belirlenen ücretlerin yarısını ödeyeceklerdi (EK-3 Sözleşmenin EK-1'i)²³¹.

Geçiş ile ilgili ücretlerde herhangi bir değişiklik yapılmak istendiğinde 29. maddeye göre; Bağıtlı Yüksek Taraflar'dan birinin yapacağı değişiklik önerisi en az ikisi tarafından daha desteklenmeliydi. Diplomasi yoluyla sonuç alınamadığı takdirde bir konferans toplanacaktı. Konferansın alacağı kararlar, oybirliği ile alınmak zorundaydı. Yapılacak ödemeler altın Frank ya da Türk parası üzerinden olacaktı.

Ticaret gemileri, acente ya da kaptanlarının isteği doğrultusunda aldıkları kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ücretlerini ödemekle yükümlüdürler. Türk Hükümeti, bu

²²⁹ Y. İnan, **a.g.e.**, s. 57.

²³⁰ "Ordumuz Dün Gece Karadeniz Boğazını İşgâl Etti." **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1936, s. 7

²³¹ Mesut Önen, "Montreux Mukavelenamesinin 2. Maddesinde Derpiş Edilen Rüşum ve Tekâlifin Lahika I' deki Tabloya Göre Miktarı" , **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 102, 104.

ihtiyarî hizmetlerde uygulanacak ücret tarifelerini belirli zamanlarda açıklamakla yükümlü olacaktı (EK-3 Sözleşmenin EK-1)²³².

8. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Sona Ermesi ve Değiştirilmesi ile İlgili Hükümler

Sözleşmenin 28. maddesinde yapılan düzenlemeye göre sözleşme süresi 20 yıldır. Herhangi bir sebeple bu sözleşmenin sona ermesi ve mevcut rejimin yerine başka bir rejim getirilmesi veya getirilememesi halinde, Boğazlar'dan geçiş, gidiş-geliş serbestliği süresizdir. Geçiş serbestliği ilkesi, 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi içerisinde de aynen geçmiştir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin çeşitli hükümlerinde de geçiş serbestliği ilkesi, bazı farklılıklara rağmen teyit edilmektedir²³³.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ndeki geçiş serbestisi ilkesini değiştirmek ya da tamamen ortadan kaldırmak ancak sözleşmeye taraf devletlerin oybirliği ile mümkün olacaktı. 20 yıl olarak belirlenen sözleşme süresinin sona ermesinden iki yıl önce bağıtlı taraflardan biri, Fransa Hükümeti'ne sona erdirme ön bildirisi verirse, sözleşme 1956'da tüm taraflar adına feshedilecekti. Bu durumda yeni bir sözleşme saptamak üzere toplanacak bir konferansta Bağıtlı Devletler temsilci bulundurmamak zorunda olacaklardı. Her ne kadar böyle bir uygulama gerçekleşmeyip günümüze kadar devam etse de sözleşmeye göre bağıtlı devletlerden herhangi birinin Fransa'ya bir sona erdirme ön bildirimini göndermesi durumunda, bu ön bildirimini gönderdiği tarihten itibaren iki yıl sonrasında yürürlükten kalkacaktı (EK-3, Mad. 28).

Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünde değişiklik yapılmak istenildiği takdirde, bağıtlı taraflardan her biri, sözleşmenin yürürlük tarihinden itibaren, her beş yıllık sürenin bitimine üç ay kala, isteklerini ve değişiklik önerilerini diğer bağıtlı tarafların her birine bildirecekti. Yapılan önerilerin kabul edilebilir olması için, 14. ve 18. maddeler haricindeki hükümlerin değiştirilmesi söz konusu ise, kendisinden başka en az iki Bağıtlı Devlet tarafından da desteklenmesi gerekmektedir. 14. ve 18. maddelerde yapılacak değişiklik önerilerinin kabulü içinse, bir Bağıtlı Devletin daha bunu

²³² İ. Soysal, **a.g.e.**, s. 519 – 520.

²³³ Selami Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, İstanbul 2006, s. 73, 76, 109 – 110.

desteklemesi gerekmektedir. Değişiklik öneren devlet, diğer devletlere yapılmasını istediği değişikliklerin niteliğini ve gerekçelerini bildirmekle yükümlüdür. Öneri, diğer devletler tarafından da destek görmüş ise sözleşmenin ilgili hükmü rahatça değiştirilebilecekti. Bu öneriler, diplomasi yoluyla çözüme kavuşmuyorsa, bu konuda toplanacak bir konferansa Bağlı Devletler, katılmayı taahhüt etmiştir. Toplanacak konferansta kararlar, ilke olarak oybirliği ile alınacaktı. Fakat Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerinin sayısı ve tonajı ile ilgili kuralları içeren 14. madde ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurmalarına izin verilen savaş gemisi sayısı ve tonajını düzenleyen 18. madde, Bağlı tarafların en az dörtte üç çoğunluğu ile değiştirilebilir. Bu çoğunluk, Türkiye de dahil olmak üzere Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin en az üçünü içermelidir (EK-3, Mad. 29). Dolayısıyla 14. ve 18. maddelerin Türkiye istemedikçe değiştirilmesi mümkün olmayacaktır²³⁴.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, yürürlüğe girişinden itibaren 24 Temmuz 1923 Lozan Antlaşması'nı imzalamış olan devletlerin katılımına açık olacaktı ki bu hüküm özellikle İtalya'yı kastetmektedir. Nitekim yukarıda bahsedildiği gibi İtalya da 2 Mayıs 1938 tarihinde sözleşmeye katıldı. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ndeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır. Yargı yetkisi, deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi sözleşme hükümleri arasında yer almayan konularda Türkiye'nin yetkisini tanımaktadır²³⁵.

H. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Zamanında Almanya'nın Durumu

Almanya, Lozan Antlaşması'na taraf devletlerden değildi. Dolayısıyla da Lozan Antlaşması hükümlerini değiştirmek üzere yapılacak olan Montreux Boğazlar Konferansı'na çağırılmamıştı. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, sadece Lozan Antlaşması'na katılan devletler ve konferansa katılmayan Lozan imzacı devletlerinden İtalya'ya açık olacaktı. Türkiye, Sözleşme hükümlerini, imzacı olan ve olmayan tüm devletlere eşit olarak uygulayacağını tek taraflı açıklamalarla ilân etti.

²³⁴ H. Pazarıcı, **a.g.e.**, 310 – 311.

²³⁵ Ferit Hakan Baykal, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 31.

Kendisinin de konferansa davet edilmesini isteyen Almanya, ilk olarak sözleşme hükümleriyle ilgili hiçbir itirazda bulunmadı. Ancak daha sonra antlaşmanın 10. maddesini teşkil eden; barış zamanında yabancı savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi ile ilgili hükmü, 19. ve 25. maddelerini meydana getiren, savaş zamanında, Türkiye'nin savaştan olmadığı takdirde savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişleri hakkında bazı özel hükümlere muhalif olduğunu bildirdi.

Almanya, bu itirazlarının sebeplerini, sözleşmede eşit haklar prensibine riayet edilmemiş olması; Almanya'nın denizlerdeki durumuna zarar verilmiş olması, (zira Karadeniz Rus Filosu kolayca Akdeniz'e çıkabilecek, diğer taraftan Karadeniz Rus kıyıları her türlü saldırıdan ve istismardan uzak kalacaktı) Alman gemilerinin seyrüsefer serbestisine, Almanya'nın iştirak etmediği bir mukavele tarafından sınırlamalar konulmuş olması, şeklinde ifade etti.

Türk Hükümeti, 9 Mart 1937'de, Almanya'nın 1923 Lozan Antlaşması'nı imzalayan devletlerden biri olmadığını, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin, Türk Boğazları hakkındaki 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değişiklik yapılmış bir şekli olduğunu, Montreux'de bu düzeltme keyfiyetini dünya güvenlik ve düzeni uğruna daha iyi hizmet edecek bir durum elde etmek için istemiş olduğunu bildirdi²³⁶.

1938 Yılı'nın Haziran ve Temmuz'unda Berlin'de Numan Menemencioğlu ile Alman resmî makamları arasında devam eden iktisadî görüşmeler esnasında iki büyük devlet arasındaki siyasî ilişkilere ve Boğazlar Meselesi'ne de değinilmişti. Bu görüşmelerde Almanya, Türkiye ile daha yakın bir işbirliği gerçekleştirmeyi istedi. Almanya, I. Dünya Savaşı'ndan sonra zararlı çıkan ülkelerin, Status Quo'yu destekleyen devletlere karşı önemli bir işbirliği yapmaları gerektiğini düşünmekteydi. Türkiye, Almanya'nın yaptığı işbirliği tekliflerine sıcak bakmadı. Türkiye'ye göre Türk-Alman ilişkileri bir tarafsızlık temelinde olmalıydı. Numan Menemencioğlu'na Berlin'deki ziyaretinde Alman Dışişleri Bakanı Ribbentrop şunları söyledi:

“Almanya, Türkiye ile bir antlaşma imzalamaya hazırdır. Bu antlaşma ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümleri Türk-Alman münasebetlerine de seyyanen

²³⁶ K, Baltalı, a.g.e., s. 79 – 81.

uygulanabilir. Karşılığında Almanya'nın bilgisi dışında ve Almanya'nın görüşü alınmadan Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerini değiştirmeye çalışmasını Türkiye'den bekleriz."

Numan Menemencioğlu'nun cevabı ise şöyledir:

"Büyük bir esefle arz ederim ki, Almanya'nın arzu ettiği şekilde Montreux'ye katılması giderilmesi imkânsız birçok güçlüklerle karşılaşmaktadır. İşin aslına bakılırsa Türkiye Montreux mukavelesi konusunda tam hükümranlığa sahip değildir. Mukavelede yapılacak her türlü değişiklikler -hatta Almanya'nın iştiraki dahi- mukaveleyi imzalamış bütün devletlerin muvafakatini lüzumlu kılmaktadır. Almanya'nın arzu ettiği şekilde Türkiye tarafından yapılacak bir teşebbüs mukaveleyi imza etmiş olan diğer devletlerin protestolarını tahrik edebilir ve teşebbüs, sırf bu yüzden tehlikeye girer. O'nun tasavvur edebileceği tek şekil, Almanya'nın Montreux hükümlerini tek taraflı olarak kabul etmesinden ibarettir. O zaman iş Türkiye'nin Alman deklarasyonunu nazar-ı itibare aldığı tespit ederek bir formül bulmaya kalır."²³⁷

Menemencioğlu'nun bu sözleri karşısında Ribbentrop, bu konuyla ilgili bir anlaşmanın Almanya ile Türkiye arasında imzalanmasına, diğer devletlerin itiraz edemeyeceklerini iddia etmiştir. Menemencioğlu ise Türkiye'nin tarafsızlık politikası izlemek istediğini bildirdi.

Türkiye'nin bu yaklaşımını anladığını ifade eden Ribbentrop, Montreux konusunun halledilmesinin ardından, Türk-Alman ilişkilerinin yeni bir şekil almaya müsait olduğunu ifade etti. Alman Dışişleri Bakanı'nın düşündüğü yeni şekil Almanya ile Türkiye arasında bir tarafsızlık sözleşmesiydi. Ancak Numan Menemencioğlu Türkiye ile Almanya arasında hiçbir anlaşmazlığın olmadığını iddia ederek bir tarafsızlık sözleşmesinin gereksiz olduğunu ifade etti.

Sonuç olarak Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin kabul edilmesi konusunda Almanya'nın yaptığı tüm teklifleri reddetti. Türkiye, Montreux Boğazlar

²³⁷ Aynı eser, s. 81 – 84.

Sözleşmesi hakkında herhangi bir devletle yalnız olarak bir antlaşma imzalamayacağını açıkça belirtti. Zaten Türkiye'nin Almanya veya başka bir devlet ile iki taraflı bir anlaşma yapması, Monterux Boğazlar Sözleşmesi'nin neredeyse hükümsüz kalması anlamına gelmekteydi²³⁸.

I. 1923 Lozan ve 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmeleri'nin Karşılaştırılması

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi arasında başta günün koşulları değerlendirildiğinde önemli bir çok fark ortaya çıkmaktadır. Lozan'ın imzalanması, genel bir harpten çıkıldığı zamanda ve Kurtuluş Savaşı sonrası dönemde gerçekleşmişti. Bunların dışında Lozan'da Türkiye'nin güvenliğini ve bağımsızlığını tehlikeye sokacak bir hüküm vardı ki bu hüküm Boğazlar mıntikasının gayri askerî hale getirilmesiyle ilgiliydi. Çanakkale ve İstanbul Boğazları yaklaşık 20'şer km içlere kadar silahsızlandırılacaktı. Böyle bir durumda Türkiye'nin kaygılarını da yatıştırmak amacıyla Lozan Sözleşmesi'nin 28. maddesiyle ortak güvence sistemi getirilmişti. Ortak güvence sisteminde Boğazlar bölgesi ya da askersizleştirilmiş bölge ani bir saldırıya uğradığında sözleşmeye taraf devletler ile İngiltere, Fransa, Japonya, İtalya birlikte hareket ederek Milletler Cemiyeti Konseyi'nin kararına göre gereken tedbirleri alacaklardı. Ancak olası bir savaş tehdidi ihtimali durumunda uygulamanın nasıl olacağı herhangi bir hükme bağlanmamıştı. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar'dan geçen gemilerin istatistikî bilgilerini tutarak Boğazlar'dan geçişlerin sözleşme şartlarına uygunluğunu kontrol eden, başkanlığını da bir Türk'ün yaptığı Boğazlar Komisyonu adı altında bir komisyon kurulmuştu²³⁹.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalandığı dönemde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin üzerinden 13 yıl geçmiş ve bu süre zarfında antlaşma hükümleri yetersizliğini iyice gün yüzüne çıkarmıştı. Dünyada silahsızlanma çabaları netice vermediği gibi bazı devletler milletlerarası antlaşmaları hiçe sayarak bazı bölgelerde tahkimata ve çeşitli bölgeleri işgâle başlamışlardı. Durum böyleyken artık Lozan'da alınan kararların Türkiye'nin bağımsızlığını tehlikeye sokacak pozisyonda olduğu bir gerçektir. Neticede Türkiye'nin taraf devletlere gönderdiği notanın olumlu

²³⁸ Aynı eser, s. 84 – 85.

²³⁹ Kudret Özersay, **Yaşayan Lozan**, s. 450.

karşılanmasıyla başlayan konferans çalışmalarının ardından Montreux'de alınan kararlara göre Boğazlar'daki gayri askerî mıntıkada yeniden tahkimat ve silahlandırma yapılacaktır. Türkiye, kendi savunmasını kendi asker ve silahıyla gerçekleştirecekti. Ayrıca Türkiye'nin egemenliğine gölge düşüren Boğazlar Komisyonu kaldırılacaktır. Böylelikle Türkiye, bağımsızlığını güvence altına aldı.

Lozan ve Montreux arasında bir diğer farklılık ise gemilerin Boğazlar'dan geçişiyle ilgiliydi. Lozan'a göre ticaret gemileri, barış zamanında gece-gündüz tam serbesti halinde geçeceklerdi. Harp gemileri de barışta gece ve gündüz tam geçiş serbestisinden faydalanacaklardı. Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında gemiler gece-gündüz serbestçe geçebilecekleri²⁴⁰.

Montreux'de alınan kararlara göre, Türkiye'nin savaşan taraf olmadığı savaş zamanlarında ticaret gemilerine geçiş serbest olacaktır. Türkiye savaşan ise, Türkiye ile savaşan ülke ya da ülkelere bağlı ticaret gemileri düşmana hiçbir yardımda bulunmamak kaydıyla, serbest bir şekilde geçebileceklerdi. Bu gemiler Boğaz'a gündüz girebilecekler ve geçiş Türk yetkili makamlarının göstereceği güzergahtan gerçekleşecekti. Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin savaş gemileri gece-gündüz geçiş serbestisine sahip olacaktır. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler ise, toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacak kadar savaş gemisi gönderebilecekler, Karadeniz'de 21 günden fazla kalamayacaklardı. Savaş zamanında Türkiye savaşan konumda değilse serbest geçiş uygulanacak, Türkiye savaşan konumda ise harp gemilerinin geçişi konusu Türkiye'nin inisiyatifine bırakılacaktır. Bunların dışında Türkiye, kendisini yakın bir savaş tehdidi altında hissettiği zamanlarda, Türkiye'nin savaşan olduğu bir savaş zamanındaki rejim uygulanabilecekti²⁴¹.

İ. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde Montreux Boğazlar Sözleşmesi

Hükümler itibariyle zamanın koşullarına uygunluk arz etmeyen Lozan Boğazlar Sözleşmesi, 22 Haziran 1936 tarihinde toplanan konferans neticesinde, 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla ortadan kalktı. Büyük bir zafer kazanan Türkiye'de kutlama coşkusu devam ederken, Montreux

²⁴⁰ Kudret Özersay, **Yaşayan Lozan**, s. 452-453.

²⁴¹ **Aynı Eser**, s. 459-460

Boğazlar Sözleşmesi'nin TBMM'de görüşülmesi için Meclis, 30 Temmuz 1936 tarihinde olağanüstü toplantıya çağrıldı.

İsmet İnönü, 22 Temmuz'da Ankara'ya gelerek Boğazları yasak bölge haline getirecek bir kanun hazırlığı başlattı²⁴². 29 Temmuz'da Ankara'ya gelen Atatürk'ü karşılayanlar arasında Başbakan, Meclis Başkanı, milletvekilleri, bakanlık personeli ve vatandaşlar vardı. Aynı günün akşamı bakanlar kurulu toplanarak, meclise gönderilecek Montreux ile ilgili layihalar üzerinde görüşüldü. Milletvekillerinin tamamı olağanüstü meclis görüşmeleri için Ankara'ya geldiler. Sadece Avrupa'da tedavi gören Ziraat Bakanı Muhlis Erkmen gelememişti. Meclisin izne çıkmış memur personeli de telgrafla yapılan davet üzerine görevlerine döndü. 30 Temmuz sabahı, saat 10.00'da CHP grubu toplanarak konferansın safhaları hakkında bilgi alındı. Saat 14.00'da Meclis Genel Kurulu görüşmelere başladı. Meclis Başkanlığı, toplantıda, sözleşme maddelerinin Millî Savunma ve Dışişleri Komisyonu'na havale edilerek görüşülmesini ve ertesi gün mecliste karar verilmesini teklif etti ve bu teklif kabul edilerek 31 Temmuz 1936'da görüşmeler başladı. İlk olarak Tefik Rüştü Aras konuşup Montreux'ye kadar olan süreçteki gelişmeleri anlattı. Yapılan sözleşmeyle Lozan'da yer almayan Türkiye'nin egemenlik haklarıyla ilgili hükümlerin tamamlandığını bildirdi. Aras'ın ardından kürsüye gelen milletvekilleri Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin eleştirilecek hiçbir noktasının olmadığını dile getirdiler²⁴³.

Mecliste yapılan konuşmaların çoğunluğunda vekiller, Atatürk'e ve İsmet İnönü'ye olan bağlılıklarını bildirdiler. Bu konuşmalardan özellikle Afyon Milletvekili Türker'in konuşması önemli bir yer teşkil etti. Türker, Çanakkale'de şehit olan Mehmetçikler için muazzam bir abidenin yapılmasını teklif etti. İngilizlerin Çanakkale'de büyük bir mezarlıkları olduğunu söyleyerek, Türk abidesinin şart olduğu konusu üzerinde ısrarla durdu. TBMM Başkanlığı, Aka Gündüz'ün talebi üzerine de oluşturulan bir heyetle şehitliklere çelenk konulmasını sağladı. TBMM görüşmeleri sırasında ayrıca asker kökenli milletvekilleri, Çanakkale savaşları hakkında meclisi bilgilendirdiler²⁴⁴.

²⁴² Cumhuriyet, 20 Temmuz 1936.

²⁴³ Y. Kamış, a.g.t., s. 184.

²⁴⁴ S. Zeyrek, a.g.t., s. 163-165.

Milletvekillerinin konuşmaları ve önergelerden sonra Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin maddelerinin görüşülmesine geçildi. Her madde tek tek okunduktan sonra yapılan oylamada kabul edildi. Oylamada 366 kabul oyu kullanıldı. 33 milletvekili çeşitli sebeplerle oylamaya katılmadı. Bu oylama sonucu kabul edilen 3056 sayılı kanunla Montreux Boğazlar Sözleşmesi onaylandı. Daha sonra kürsüye çıkan İsmet İnönü, Boğazlar Konferansı'ndan tüm devletlerin memnuniyetle ayrıldığını, Boğazlar'ın askersiz olduğu zamanlarda bile müdafaasız olmadığını, savunma için birçok tedbir alındığını, ayrıca Boğazlar'ın tahkimi için yeni vergilere ihtiyaç olmadığını belirterek hükümete güvenoyu verilmesini istemesinin ardından Meclis, 352 oyla hükümete güvenoyu verdi.

Antlaşmanın yürürlüğe konması, Dışişleri Bakanlığı tarafından hazırlanan Boğazlar'dan geçişle ilgili hükümlerin 15 Ağustos 1936'dan itibaren tatbik edileceği ilgili devletlere bildirildi. İlgili notada, savaş gemileri ile yardımcı gemilerin yararlanacağı işaret istasyonları ile kılavuz istasyonlarının yerleri ve uçakların takip edeceği rota da belirtildi²⁴⁵.

J . Türk Basınında Montreux Boğazlar Sözleşmesi

Lozan Antlaşması ve sonrası süreçte Lozan'dan büyük bir övgüyle bahseden Türk Basını, Montreux Boğazlar Konferansı'na ilk etapta ilgisiz kalıp, kısa haberlere yer verdi. Türk Hükümeti, görüşmelerin yapılacağını önceden duyurmadığı gibi TBMM'de genel görüşme de yapmadı. Bu durumun ortaya çıkış sebeplerinden biri de Montreux'u imzalayan hükümetle, Lozan'ı imzalayan hükümetin aynı hükümet olmasıdır. Zira Lozan'dan övgüyle bahseden basının, Montreux Boğazlar Sözleşmesi öncesi Lozan'ı yermesi beklenemezdi.

Temmuz 1936'nın gazetelerine bakıldığında; imza öncesi, Milletler Cemiyeti'nin üzerine düşen sorumlulukları yerine getirmesi gerektiği çeşitli haberlerde yer aldı. "Fransız Başvekili M. Leon Blum'un Avrupa'yı Alt-Üst Eden Nutku" manşetiyle basında yer alan sözleri de şöyleydi: "*Milletler giriştikleri taahhüdü yerine getirmeğe*

²⁴⁵ Y. Kamış, **a.g.t.**, s. 189-190.s

*mecburdurlar. Bunun için icab ederse harbi de göze almak lazımdır. Fransa her şey hazır*²⁴⁶”.

Diğer taraftan bu dönemin basınında çeşitli ittifak iddiaları ve yabancı basından alınan değerlendirmelere yer verildi. Atina gazetelerine göre Konferans'ta Türkiye-SSCB-İngiltere arasında anlaşma yapıldığı, Cumhuriyet'in 2 Temmuz tarihli sayısında yer aldı²⁴⁷. Başka bir haberde ise İngiliz-Sovyet-Fransız ittifakından bahsederken İngiltere'nin Rus donanmasının Boğazlar'dan serbest geçişini kabul ettiğini yazıyordu²⁴⁸.

Bu dönemin gazetelerinde, Türk projesine olumlu bakanların yanında projeye eleştirel yaklaşan yabancı gazetelerin haberlerine de yer verilmiştir. Örneğin Sovyet Pravda gazetesinin Türk projesini ve siyasetini eleştirdiği yazısında, Türkiye'nin Montreux Konferansı'ndaki tavrının her iki memleket arasında uzun zamandan beri mevcut olan ilişkilerden beklenecek kadar Sovyet Rusya'ya dostane olmadığı iddia edildi²⁴⁹.

Konferansla ilgili görüşmelerin de yer verildiği gazetelerde, özellikle İtalya'nın Habeşistan'ı işgâline ve İtalya'ya uygulanan “Zecrî” (zorlayıcı) tedbirlerden bahsedilmekteydi. Cumhuriyet'ten Yunus Nadi, Habeşistan meselesinde Cenevre'de verilecek kararı, “Zecrî” tedbirlerin kaldırılacağı ve şimdilik ilhakın kabul ve tasdikinin olmayacağı şeklindeki tahminini açıkladı²⁵⁰. Akşam gazetesinde ise “Zecrî” tedbirlerin Milletler Cemiyeti Asamblesi'nin son toplantısında 10 Temmuz'dan itibaren kaldırılacağı haberi yazıldı²⁵¹. Aynı haber, diğer bir basın organında da Habeşistan'ın Milletler Cemiyeti'nin sorumluluğundan Habeş'e iki milyon sterlin ikrazını bildirdiği notasıyla birlikte karar günü belirtildi²⁵². Ulus Gazetesi'nin konu hakkında verdiği haberde ise on dört devletin “Zecrî” tedbirlerin kalkması lehinde bulunduğu ve reform için teklifler yaptığı bildirildi²⁵³. İtalyanların Habeşistan'daki isteklerinin yanında Habeş

²⁴⁶ “Avrupa Kat'i Karar Vermek Zorunda”, **Cumhuriyet**, 2 Temmuz 1936, s. 1.

²⁴⁷ “Boğazlar Konferansında”, **Cumhuriyet**, 2 Temmuz 1936, s. 1.

²⁴⁸ “İngiliz-Sovyet ve Fransız İttifakına Doğru”, **Son Posta**, 3 Temmuz 1936, s. 1.

²⁴⁹ “Sovyetlerin Pravda gazetesi projemizi ve siyasetimizi tenkit ediyor”, **Son Posta**, 3 Temmuz 1936.

²⁵⁰ Yunus Nadi, “Habeş Meselesi Yeniden Cenevre'de”, **Cumhuriyet**, 2 Temmuz 1936, s. 7.

²⁵¹ “Zecrî tedbirler Temmuzun onundan itibaren kaldırılacak”, **Akşam**, 3 Temmuz 1936, s. 1.

²⁵² “Milletler Cemiyeti kararını bugün veriyor”, **Son Posta**, 3 Temmuz 1936, s. 1.

²⁵³ “Milletler Cemiyeti asamblesinünkü toplantısında” **Ulus**, 3 Temmuz 1936, s. 1.

İmparatoru Necaşi'nin milletlerin sözlerinde durmadığını ve İtalya'ya karşı tatbik edilmekte olan “*Zecrî*” tedbirlerin kaldırılmasına şiddetle karşı çıktığı gazete sütunlarında geniş yer buldu²⁵⁴.

1936 Temmuz'unda neredeyse her gün basında çıkan haberlerde Montreux Konferansı'ndaki tartışmalı görüşmelerle ilgili haberlere rastlanmaktaydı. Montreux görüşmelerinde, Akşam Gazetesi'nin haberine göre, İtalya'nın Montreux Konferansı'na iştirak etmeyip sadece bir müşahid göndereceği söylenmekteydi²⁵⁵. Son Posta Gazetesi, haberi, İtalyanların Konferans'a katılmayacağını resmen bildirdiğini ifade ederek vermişti. Aynı haberde İtalya'nın “Gıyabımda verilecek kararları da tanımayacağım” sözleri de yer almıştı²⁵⁶.

Boğazlar hakkında gazetelerde çıkan makaleler de Türkiye'nin taleplerinin özellikle de Boğazlar'ın tahkimi konusundaki yorumları, haklılığını açık bir şekilde ortaya koyuyordu. Falih Rıfkı Atay köşe yazısındaki: “*Boğazlar emin olmazsa kimse kendini emniyette hissedemez. Dostlarımız dahi böyle düşünmektedir. Boğazlar davasının Karadeniz devletlerinin emniyetlerini ve dış denizlerle münasebetlerini yakından ilgilendirdiğine biz de onlar kadar şüphe etmiyoruz. Boğazlar tahkim edilmek ve onların emniyet ve hürriyeti Türkiye devleti tarafından müdafaa edilmek lazım gelir. Bu noktaya da Montrö'ye gelen devletlerden hiç biri söz götürür bir itirazda bulunmuş değildir....*” ifadeleri Boğazlar'ın tahkimatı konusundaki net tavrı göstermektedir²⁵⁷.

Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinin değiştirilmesi hakkında izlediği yol, dünya barışını temsil ettiği, Türkiye'nin dünyanın sulh ve emniyetini kendi kendine dava edinmiş olduğunu ve bu uğurda tüm samimiyeti ile çalıştığını anlatan yazılar basında görülmüştür²⁵⁸. Aynı haber, Almanya'nın Versailles'yı hiçe sayarak Ren ve Rür Bölgelerini işgâl ettiğini, İtalya'nın Habeşistan fethini, Arap âleminin kaynaştığını, Uzak Doğu'nun kaydığını ve Lehistan'ın gizlice bir şeyler hazırladığını

²⁵⁴ “İmparator itham ediyor! Milletlerin sözlerinde duracağını zannettim!”, **Cumhuriyet**, 2 Temmuz 1936, s. 1.

²⁵⁵ “İtalya Montreux Konferansı'na iştirak etmiyor, sadece bir müşahid gönderecek”, **Akşam**, 7 Temmuz 1936, s. 1.

²⁵⁶ “İtalyanlar Boğazlar Konferansı'na iştirak etmeyeceklerini resmen bildirdiler”, **Son Posta**, 7 Temmuz 1936, s. 1.

²⁵⁷ Falih Rıfkı Atay, “Boğazlar”, **Ulus**, 5 Temmuz 1936, s. 1.

²⁵⁸ “Dürüstlüğün Cezası mı?”, **Son Posta**, 9 Temmuz 1936, s. 8.

ifade ederek Dünya'daki genel durumun I. Dünya Savaşı zamanına göre çok daha kötü halde olduğunu bildiriyordu. Türkiye'nin ise her şeye rağmen dürüst bir yol izlemesinin de acziyetinden ileri gelmediği altı çizilerek vurgulanıyordu.

Türk Projesi'nin değiştirilmiş şeklini İngiltere'nin konferansa sunmasından sonra Akşam gazetesi, "Konferansın akıbeti şüpheli" manşetiyle, görüşülmekte olan İngiliz Projesi'nin Ankara'da sıcak karşılanmadığı haberini verdi²⁵⁹. Bu haberin öncesinde basında Türkiye'nin Nisan'daki notasıyla birlikte projesinde haklılığını ve gidiş yolunun doğruluğunu belirten Fransız basınından haberlere yer verildi²⁶⁰. Dönemin neşriyatları incelendiğinde Almanya'nın konferansa iştirak etmek istediği ve İtalya ile ittifak yolları aradığı da basına yansdı²⁶¹. Aynı habere göre İtalya Montreux'ü "*Diplomatik bir zecrî tedbir*" olarak değerlendirmekteydi.

İngiliz Projesi (EK-2) Montreux'ye esas kabul olunduktan sonra Yunus Nadi, "*Türk Projesi Yerine Acaba Niçin İngiliz Projesi?*" başlıklı yazısında,²⁶² Boğazlar meselesinin öncelikle Türkiye'yi ilgilendirmesi ve konferansın toplanmasının Türkiye'nin girişimleriyle vukuu bulduğunu ifade ederek İngiliz Projesi'nin müzakereye esas kabul olunmasını eleştirmiştir. Yunus Nadi, ayrıca, İngiltere'nin yeni bir proje sunmasına karşılık köşesinde şöyle yazmıştır:

".... Bu o kadar şaşırtıcı bir el çabukluğu ile yapılmış bir ameliye oldu ki ilk anda hayret.... Hayırhah bir eda ile verildiğinden şüphemiz olmayan.... İngiliz Projesi'nin iç yüzünde adeta konferansı akamete sürüklemek ister gibi maksadları saklı bulunduğunu görmekte gecikmedik..... Anlaşıyor ki çok nazik İngiliz siyaseti bizim meşru müdafaa hakkımızı baltalıyarak fena düşüncelerini birer birer ortaya koymağı kendi hesabına biraz kaba ve belki çok göze çarpıcı farzederek bunları müstakil bir projenin şurasına burasına sıkıştırmağı tercih etmiş ve o projeyi müzakere mevzuu yaptırabilecek tertiplerle de nihayet bir nezaketsizlik ve nezaket karşılaşmasında sanki maksadına ermiştir..... Bu hareket tarzındaki nezaketsizlik onun hakikat olması şöyle dursun, proje halindeki meziyetlerini bile sifira indirecek

²⁵⁹ "Konferansın akıbeti şüpheli", **Akşam**, 8 Temmuz 1936, s. 1.

²⁶⁰ "Fransız gazetelerinin korkulu neşriyatı", **Cumhuriyet**, 7 Temmuz 1936, s. 7.

²⁶¹ "Boğazlar konferansı ve Almanya", **Son Posta**, 8 Temmuz 1936, s. 1.

²⁶² Yunus Nadi, "Türk projesi yerine acaba niçin İngiliz politikası?", **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936, s.1,3.

bir münasebetsizliktir....” İngilizlerin “mütecaviz” zihniyete sahip olduklarını düşünen Nadi: “Biz proje ve mukavele değil, Boğazlar üzerindeki Türk hâkimiyetine müstenid Türk emniyetini istiyoruz. Bu hâkimiyet ve emniyet o türlü haklardandır ki icabında onların herhangi bir mukavele ile teyidine bile asla ihtiyaç olmaksızın alakadar hak sahibi hiç kimseye sormadan da pekala tesis ve istimal eder. Biz Boğazlar vaziyeti için diğer devletlere müracaat etmişsek bunu yalnız beynelmilel hakka müstenid bir kanun teamülü vücuda getirmek üzere yaptık. Bu güzel hareketimizde bizi alkışlayan ellerin samimi kalplere tercüman olmadıklarını görmekte hatta mütehayyir bile değiliz....”

Türk Basınında, İngiliz projesinin kesinlikle kabul edilemez yanları da ayrıntılı bir şekilde gazete sütunlarına taşındı²⁶³. Ayrıca konferansın bedbin bir hava içinde çalıştığını bildiren bir haberde Boğazlar davasında Türkün sözü, “*Türk der ki: «Kapılarım kapalıdır. İstediğime istediğim gibi açarım ve buna muktedirim»*” şeklinde Türkiye’nin kararlılığı manşetlere taşındı²⁶⁴.

10 Temmuz ve sonrası basında gözlenen haberlere bakıldığında genel olarak konferansta görüşülen konular ve bu konular arasında en çok Boğazlar’ın tahkimatı ve Boğazlar’dan geçişle ilgili haberlere yer verildi. Nitekim Akşam gazetesinin 11 Temmuz tarihli sayısında Boğazlar’ın kesinlikle tahkim edileceği, tahkimat gerçekleşmedikçe Akdeniz anlaşmasına da imkanın olamayacağını bildiren konferans haberleri de yer aldı.

Abidin Daver’in İngiliz projesini tetkik ettiği yazısında, İngiliz projesinin Türkiye’nin tarafsız olduğu zamanlarla ilgili maddesinin dikkatlice incelendiğinde Türkiye’yi nasıl bir konuma sürüklediğinin altı çizildi. Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında istediği savaş gemisine Boğazlar’dan geçiş izni verebilme yetkisi ilk bakışta kulağa hoş gelse de böyle bir durumda örneğin Rus-İngiliz savaşı çıktığında Türkiye Boğazları hangi devlete açacak olsa diğeri ile harp tehlikesiyle karşı karşıya kalacak, Boğazları savaşan devletlere açmadığı takdirde ise yine zıtlasma, tehdit ve

²⁶³ Abidin Daver, “Türk projesi yerine acaba niçin İngiliz projesi?”, **Cumhuriyet**, 11 temmuz 1936, s.1-3.

²⁶⁴ Abidin Daver, “Konferans etrafında tetkikler: İngiliz tekliflerini asla kabul etmeyiz”, **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936, s. 1,3.

neticesinde Türkiye'nin savaşa dahil olması vukuu bulacaktı. Ayrıca İngiliz projesinde mukavelenin bütün akit devletler tarafından “*mümkün olan süratle*” tasdik ve teati edildikten sonra uygulamaya girmesi gerektiği hükmü koyulmuştu. Bu da elastikî bir hüküm olup *mümkün olan sürat*'in neye göre değiştiği de belirtilmemişti. Bu hüküm de Türkiye'nin emniyet ve müdafaasında yıllarca Boğazları savunmasız bırakmasına sebep olabilecek bir hükümdür²⁶⁵.

İtalya ve Almanya ile ilgili haberlerin yer aldığı yazılarda Almanya-Avusturya anlaşmasının İtalya'nın sayesinde olduğunu ve İtalya-Almanya yakınlaşmasının meydana geldiğini, İngiliz ve Fransız basınının bu duruma sıcak bakmakla beraber kaygılarını da ifade ettikleri bildirildi²⁶⁶. Viyana'daki Daily Telegraph muhabirine göre ise Almanya ve Avusturya arasında iki anlaşma yapıldığı, bunlardan birinin gizli bir askerî anlaşma olduğu Türk basınında yer aldı²⁶⁷. İtalya'nın durumu içinse Türk Dışişleri Bakanı'nın nutku önemli yer tuttu. Bu nutka göre, konferansa gelmeyenler mukaveleyi imzalayamayacaklardı²⁶⁸.

Konferansta İngiltere ve SSCB arasındaki anlaşmazlığı Fransa'nın çözeceği yolundaki haberde, Fransız Dışişleri Bakanı M. Delbos'un Sovyet Rusya'nın Paris Sefiri Potemkin ve M. Bancour ile görüşmeler yaptığı bildirildi²⁶⁹.

13 Temmuz 1936'dan itibaren çıkan gazetelerde, İngiliz gazetelerinin haberlerine yer verilmiş, Türkiye'nin Boğazları bilfiil işgâl etmesi durumunda Türkiye'nin son derece haklı olacağı ifade edilmiştir²⁷⁰. Bu haberlerle birlikte 15 Temmuz ve sonrasının bazı ihtilafli konularının Fransa'nın araya girmesiyle neticeye ulaştığı tüm gazetelerde yer aldı. Nitekim Akşam gazetesinde bu haber, murahhasların yüzlerinin güldüğü yakıştırmasıyla verilip, harp zamanında Boğazlar'ın kapanacağını, sadece Milletler Cemiyeti'nin kararı ile veya Türkiye'nin de dahil olduğu yardım misâkları mucibince

²⁶⁵ Abidin Daver, “Konferans etrafında tetkikler: İngiliz tekliflerini asla kabul etmeyiz”, **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936, s. 1,3.

²⁶⁶ “İtalya –Almanya antlaşması tahakkuk etti!”, **Son Posta**, 12 Temmuz 1936, s. 1.

²⁶⁷ “Gizli muahede: Almanya ile Avusturya arasında askeri antlaşma”, **Akşam**, 15 Temmuz 1936, s. 1.

²⁶⁸ “Hariciye Vekilimiz Mühim Bir Nutuk Söyledi: Konferansa gelmeyenler mukaveleyi imza edemeyecekler”, **Cumhuriyet**, 14 Temmuz 1936.

²⁶⁹ “Fransa tavassuta karar verdi”, **Akşam**, 12 Temmuz 1936, s. 1.

²⁷⁰ “Hakikati onlar da anladılar! Türkler, Boğazları bilfiil işgal ederlerse, haklı olacaklardır!”, **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1936, s. 1.

gececek filoların bundan müstesna olduğu belirtildi²⁷¹. 17 Temmuz'dan itibaren artık basındaki haberlerde, konferanstaki anlaşmazlıkların çözüldüğü, Tahrir Komitesi'nin Boğazlar Mukavelesi'nin son ve değişmez metnini hazırladığı çıkıyordu. Boğazlar Komisyonu ile ilgili Türkiye'nin görüşüne uygun olan hareketi biran evvel yapmış olmak maksadıyla, Boğazlar Komisyonu reisi Amiral M. Ali Dalay'ın dış bakanlığa istifasını gönderdiği ve bu talebinin bakanlık tarafından tetkik edilmekte olduğu bildirildi²⁷².

Boğazlar'ın tahkimatı konusunda, Boğazlar'ın askersiz ve savunmasız oluşuna karşılık, şehit analarından gelen feryatlar da gazete sütunlarına taşınmıştı²⁷³.

“Biz bu yurdu kanımızla koruyan köylü analarız. Kanlarımızın kokusu halen Anafartalar'dan, doğu sınırlarından bugün derlemek üzere ektiğimiz babalarımızın, kardeşlerimizin, oğullarımızın ruhları bizlere Boğazlar hakkında Montrö dersi veriyor. Türk kadını göğsünden de zırhlı istihkamlar yapılabileceğine Büyük ve Ulusal Savaş'ta inan vermemişse bütün dünyanın bir daha bunu denemesi pek zor değildir. Tosun yavrularımızı eşiğine gömdüğümüz Çanakkale'nin daha fazla açık durmasına dayanamayacağız. Geciken vakte acıyoruz. Duygularımızın değil kılıçlarımızın Montrö'de diplomatlar masasında görüşülmek üzere gerekenlerin gözünü açılmasını saygılarımızla dileriz.”

Artık 19 Temmuz gazetelerinde Boğazlar Meselesi'nin 20 Temmuz'da imzalanacağı haberleri yer alırken aynı haberle birlikte tahkimat için ordunun Çanakkale'ye gireceği de yazılmıştı. Akşam Gazetesi'nin 17 Temmuz tarihli sayısında Türk askerinin imzayı müteakip törenle Boğazları işgâl edeceği yazıyordu. Nihayet takvimler 20 Temmuz'u gösterdiğinde o günün gecesinde mukavelenin imzalanacağı ve Türkiye'nin yurt çapında kutlamalara hazırlandığı haberleri gazeteleri süsledi²⁷⁴.

Boğazlar'ın emniyetinin bu gecedan (20 Temmuz) itibaren Türk Ordusunun demir eline geçeceğini yazan haberde, Boğazlar Konferansı'nda Türkiye'nin haklı davasının

²⁷¹ “Dün akşam murahhasların yüzü gülüyordu, anlaşmanın cumartesi imzalanması bekleniyor”, **Akşam**, 16 Temmuz 1936, s. 1.

²⁷² “Tahrir komitesi Boğazlar mukavelesinin kati metnini hazırladı”, **Ulus**, 18 Temmuz 1936, s. 1- 3.

²⁷³ “Şehit analarının yükselen sesi”, **Cumhuriyet**, 18 Temmuz 1936, s. 1- 8.

²⁷⁴ “Bütün Türkiye Büyük Tezahürata Hazırlandı”, **Cumhuriyet**, 20 Temmuz 1936, s. 1.

tasdik edilmesinin bütün memlekette derin bir sevinçle karşılandığı da ifade edildi²⁷⁵. Aynı haberde ayrıca Türkiye'nin öneminin bu konferans neticesinde bir kat daha arttığı da belirtildi.

“Anafartalar’dan Montreux’ye” başlıklı makalesinde Burhan Belge; “.....Atatürk ile Milleti, Anafartalar’dan sonra Lozan’ı yaptılar. Bu iki nokta arasında bir imparatorluğun feda edilmesi pahasına bihakkın tam olarak elde edilmesi mücadelesini görürüz. Bu hakkı bize Lozan’da verebilirlerdi. Vermediler. Fakat Türk Milleti, Lozan masasında samimi ve asil olan tarafı temsil ediyordu.....Lozan’a bundan on üç yıl önce Milli Kurtuluş’un cephesinden ayrılarak gitmiştik. Delegelerimizin üstü başı barut kokuyordu. On üç yıl sonra, yolladığımız delegeleri Milli Kurtuluş’un yapı arsasından ayırıp gönderdik. Delegelerimizin nasırlı elleri, artık barut değil, toprak ve beton kokuyor..... Herkesin muahedeleri tek taraflı olarak çiğnediği bir devirde, biz, verilen sözü tutmanın henüz eskimemiş bir fazilet olduğuna inanmak cesaretini gösterdik..... Kemalist Diplomasi silah taşımamasını sevmeyen bir diplomasidir. Montreux bunu ispat ettiyse, Lozan’ın neyi ispat etmiş olduğu unutulmamalıdır..... Montreux zaferi bizlere ve gelen Türk nesillerine kutlu olsun²⁷⁶”. Şeklinde ifadeler kullanarak Lozan ile Montreux’yü imzalama koşullarını da ortaya koymaya çalıştı.

Ülkenin dört bir yanında kutlamalarla ilgili haberlerin yer aldığı basında, konferans süresince Tevfik Rüştü Aras’ın Atatürk’le temas halinde olduğunu da belirtmek gerekir. Atatürk, imza sonrası gelen tebriklere karşılık da bir tebrik telgrafı çekmiştir. Atatürk bu telgrafında: “Milletin yüksek seciyesine, ordusunun bükülmez bazusuna ve medeni beşeriyetin aldatılmaz bonsansına dayanarak ve güvenerek kullanılan zeka, lojik ve enerjinin, bütün beşeriyetin muhtaç olduğu sulh ve huzur bahşeden neticeler doğurabileceğinin bir delili olan Montreux Konferansı eseri cidden sevinmeğe ve sevindirmeğe değer tarihi bir hadisedir. Tebrikinize teşekkür eder, ben de sizi tebrik etmekle kıvanç duyarım²⁷⁷”. demiştir.

²⁷⁵ “Boğazların emniyeti bu geceden itibaren Ordumuzun demir eline geçiyor”, **Son Posta**, 20 Temmuz 1936, s. 1.

²⁷⁶ Burhan Belge,“Anafartalar’dan Montreux’ye”, **Ulus**, 21 Temmuz 1936, s. 1,2.

²⁷⁷ “Boğazlar konferansının neticesi hakkında Atatürk diyor ki ...” **Akşam**, 20 Temmuz 1936, s. 1.

İmza merasiminden dakika dakika yaşananlarla ilgili malumatların aktarılmasıyla birlikte çeşitli kutlama mesajları ve sevinci ifade eden yazılar basında çıktı²⁷⁸. Ayrıca kahraman Türk ordusunun 20 Temmuz’u 21 Temmuz’a bağlayan gece Karadeniz Boğazı’nı işgâl ettiği, 21 Temmuz öğleyin de Çanakkale ve Boğazlar mıntikasına gireceği halka duyuruldu²⁷⁹. Çanakkale’de halkın kahraman askerleri nasıl bağrına bastığı, orduların karadan ve denizden Çanakkale’ye ve Boğazlar’a girdiği açıklandı²⁸⁰. Aynı konuda diğer bir haber de Çanakkale gazilerinin, şehit analarının, ihtiyarların ve delikanlıların sevinç gözyaşları dökerek süvarilerin üzengilerini öptüklerini yazdı²⁸¹. Heyecan içinde bulunan halkın coşkulu tezahüratlarını da gazete sütunlarında görmek mümkündü. “Yaşasın Türk Milleti, yaşasın Atatürk, yaşasın kahraman ve şanlı ordu” sesleri tüm Boğazları inletiyordu²⁸². Diğer basın organlarında da ordumuzun Çanakkale’ye ve Boğazlar’a gireceği ve bu bölgelerde yapılacak merasimlerden bahsediliyordu²⁸³. Köşe yazılarında da yerini bulan Montreux Konferansı, Müştak Mayakon’un yazısında şu şekilde anlatılmıştı: “... Bilip anlamak lâzımdır ki Anafarta zaferi İstanbul’u, Montrö zaferi de Türklüğün uzak yakın bütün mukadderatını kurtarmıştır... ve Türkiye Cumhuriyeti dostluğu aranılır, düşmanlığından korkulur, sözüne güvenilir, izinden gidilir bir devlet olarak yaşayacaktır. İşte Atatürk canından bin kat fazla sevdiği milletine ve memleketine dün bunu armağan etti. Millet O’na, O millete kutlu olsun”²⁸⁴. Ayrıca ülke çapında yapılan merasim ve gönderilen kutlama mesajlarına yer verilerek ülke insanının coşkusu gazete sütunlarına taşındı²⁸⁵.

Ulus gazetesi dünya gazetelerinden alıntılarını manşetine taşıdı. Haberde, beynelmilel kolektif emniyet teşkilâtının dostlarının, Montreux’de bir meydan muharebesi kazanmış oldukları, İzvestia Gazetesi’nden; Montrö taahhütlerine riayet eden devletlerin haklı taleplerinde başarılı olacağını kanıtladığını yazarken, Etnos Gazetesi; Türkiye’nin

²⁷⁸ “Boğazlar Mukavelesi Dün Akşam İmzalandı”, **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1936, s. 1.

²⁷⁹ “Ordumuz Dün Gece Karadeniz Boğazını İşgal Etti” **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1936, s. 7.

²⁸⁰ “Çanakkale’de halk kahraman ordumuzu bağrına bastı” **Akşam**, 22 Temmuz 1936, s. 1.

²⁸¹ “Çanakkale, Gelibolu ve Adalar çılğın bir sevinç içinde 48 saattir uykusuz!” **Son Posta**, 22 Temmuz 1936, s. 1.

²⁸² “Memlekette büyük bayram”, **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1936, s. 7.

²⁸³ “Çanakkale’de müheyyiç sahneler”, **Akşam**, 21 Temmuz 1936, s. 1.

²⁸⁴ Müştak Mayakon, “Montrö zaferi”, **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1936, s. 5.

²⁸⁵ “Montrö Zaferi Bütün Türkiye’yi coşturdu”, **Ulus**, 22 Temmuz 1936, s. 3–5.

dürüstlüğünün anlaşmayı kolaylaştırdığını ve Le Tan'da ise haklı olan Türk talebinin hiç itiraz uyandırmadığından bahsedildiği bildirildi²⁸⁶.

Kemal Ünal, Lozan-Montrö başlıklı yazısında Osmanlı'dan Montrö'ye geçen zamanı anlatmış, düşmanların tüm dünyada benzeri görülmemiş bir galibiyetin mümessili olduğunu ifade ederek cebir ve hile ile aziz vatanın tüm kalelerinin zapt edildiğini, bütün tersanelerine girilmiş, tüm ordularının dağıtılmış ve memleketin her köşesinin bilfiil işgâl edilmiş olduğunu anlattı. Ünal; *“Bütün bu şartlarda daha elim ve vahim olarak, memleket dahilinde, iktidara sahip olanlar gaflet, dalalet ve hatta hıyanet içinde idiler. Hatta bu iktidar sahipleri, şahsî menfaatlerini, müstevlilerin siyâsî emelleriyle tevhid etmişlerdi. Millet fakru zaruret içinde harab ve bitab düşmüş idi. Bu kadar hazin bir talihe uğrayan Türk, asil kanile Atatürk'ün dehasında şahlandı, yurdunu kurtardı”* ifadelerini kullandı²⁸⁷. Ünal, Anafartalar'dan Dumlupınar'a, Lozan'dan Montreux'ye kadar her şeyi kurtaranların yüce varlığına kendini çoktan bağladığını söyledi. Basında bu haberler yer alırken Çanakkale'de tahkimatın nasıl yapılacağına dair halk bilgilendiriliyordu. Çanakkale'de Kolordu Teşkilatı'nın kurulacağı, İstihkâm Bölüklerinin tahkimata başladığı ve büyük bir telsiz istasyonu yapılacağı haberinde bu istasyonun Türkiye'nin en büyük telsiz istasyonu olacağı ileri sürülmüştü²⁸⁸. Haberde ayrıca Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın denetleme için bu bölgeye geleceğine de yer verilmişti.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni görüşmek üzere 30 Temmuz'da TBMM olağanüstü toplanacak, mecliste Boğazlar'ın tahkimi hakkında çıkarılacak kanunlar da tetkik edilecekti²⁸⁹. 30 Temmuz'da toplanan meclis, İnönü kabinesine ittifakla itimadını beyan etti. Başvekil, Türk milleti olarak her tehlike karşısında bütün hudutlarımızda bütün kudretimizle hazır olduğumuzu Türkiye'nin gücünün milletlerarası sahada da tasdik edildiğini ifade etti²⁹⁰.

²⁸⁶ “Boğazlar mukavelesinin imzası ve dünya gazeteleri”, **Ulus**, 23 Temmuz 1936, s. 1.

²⁸⁷ Kemal Ünal, “Lozan-Montrö”, **Ulus**, 24 Temmuz 1936, s. 1.

²⁸⁸ “Çanakkale'de kolordu teşkilatı yapılıyor”, **Akşam**, 22 Temmuz 1936, s. 2.

²⁸⁹ “Meclisin toplantısı için hazırlık”, **Akşam**, 24 Temmuz 1936, s. 1.

²⁹⁰ “Meclis Montrö Muahedesini Tasdik Etti”, **Cumhuriyet**, 1 Ağustos 1936, s. 1.

III. BÖLÜM

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NDEN SONRA TÜRK BOĞAZLARI

A. II. Dünya Savaşı Dönemi'nde Boğazlar

1. II. Dünya Savaşı Öncesinde Türkiye'nin İzlediği Dış Siyaset

1930'lu yıllarda dünya dengesini değiştirecek önemli olayların meydana gelmesi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle, Boğazlar'da Türk egemenliğini tanıyan milletlerarası bir statü meydana getirmişti. Montreux rejimi ile Türkiye'nin jeopolitik değeri daha çok yükselerek, milletlerarası platformlarda Türkiye'nin görüşlerine verilen önem hissedilir derecede artış gösterdi. Türk-İngiliz münasebetleri Montreux Konferansı ile önemli gelişmeler kaydederek Türk dış siyasetini batı ülkelerine ve bilhassa İngiltere'ye yöneltti. Türk dış politikasına yön veren Atatürk'ün vefatından sonra da Atatürk'ün belirlediği çizgi, İnönü ile değişmeden, temkinli ve tedbirli bir şekilde devam etti. Bu dönemde, I. Dünya Savaşı'nın çözüm olamadığı sorunlar, bir takım gruplaşmalara neden oldu. Almanya, Japonya ve İtalya Mihver Devletlerini, Fransa, İngiltere, ABD, SSCB ve Çin Müttefik Devletleri oluşturdu²⁹¹.

Türkiye'nin Sovyetler Birliği ile iyi ilişkiler içinde olmasına karşılık, SSCB'nin konferansta sergilediği olumsuz davranış ve Boğazlar'ın ortak savunulması hakkındaki istekleri sonucu Atatürk'ün talimatıyla İngiltere'ye Akdeniz'deki tehlikeli hal süresince uzun vadeli bir ittifak teklif edildi. 1939 yılı başlarında Almanya Ren Bölgesi'ni askerîleştirmiş, 15 Mart'ta Avusturya ve Çekoslovakya'yı istilâ etmişti. İtalya'nın Habeşistan'ı işgâl etmesi ve Musolini'nin Asya ve Afrika'yı hedef alan açıklamaları, ayrıca İtalya'nın 7 Nisan 1939'da Arnavutluk'u işgâl etmiş olması da Türkiye'yi endişelendiren ve İngiltere'ye yaklaştıran etkenlerdendir. Gelişen bu olaylar karşısında Türkiye, 4 Mayıs'ta temsilciliklere tarafsızlık politikasının terk edildiğini bildirdi²⁹². İngiltere, Fransa ve Polonya tarafından Yunanistan ve Romanya'ya verilen garantilerin, Türkiye'ye de verilmesi Türk-İngiliz yakınlaşmasını kuvvetlendiren başka bir etken oldu.

²⁹¹ V. Yılmaz, *a.g.e.*, s. 359.

²⁹² Sadık Erdaş, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Boğazları*, s. 141.

İngiltere'nin verdiği güvenceyle başlayan Türkiye-İngiltere görüşmeleri sonrasında, 12 Mayıs 1939 tarihinde “Güvenlik Ön Antlaşması” özelliği taşıyan ortak bir deklarasyon imzalandı. Bu deklarasyona göre, Akdeniz bölgesinde savaşa neden olabilecek bir saldırı halinde etkili bir şekilde işbirliği yapacak ve her türlü yardımda bulunacaklardı. Bu bildirge, aralarında güvenlik bakımından uzun süreli bir ittifak antlaşması özelliği taşımaktaydı ve Türk dış siyasetinin kesin ve sürekli yönünü göstermesi açısından önemliydi. İlân edilen deklarasyon ve ileride imzalanacak olan antlaşma, hiçbir devlete karşı olmayacaktı. Bu da savaş süresince Türkiye'nin denge politikasının başlangıç noktası oldu²⁹³.

Türkiye ile İngiltere arasında görüşmeler sürerken 28 Nisan 1939 tarihinde Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Von Papan ile SSCB Dışişleri Bakan Yardımcısı Potemkin Ankara'ya geldi. Almanya'nın amacı Türkiye'yi Alman dış siyasetine olabildiğince yakın tutmak ya da Türkiye'nin tarafsız kalmasını sağlamaktı. Bunun sonucunda da İngiltere ile başlayan görüşmelerin bir ittifakla neticelenmesine engel olmaktadır²⁹⁴.

Von Papan, 22 Mayıs'ta İtalya-Almanya arasında bir ittifak imzalamak üzere Berlin'e gittiğinde İtalyan Dışişleri Bakanı Kont Ciano'ya, Türkiye'nin Alman siyasetindeki stratejik değerini belirterek İtalya'nın Onikiada'yı Türkiye'ye bırakması gerektiğini, Türkiye'yi İngilizlere yakınlaştıran nedenin İtalya'nın Arnavutluk siyaseti olduğunu söyledi. Çelik Pakt olarak adlandırılan bu ittifakın imzalanmasından sonra İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği arasında Almanya'ya karşı bir cephe kurulması için çalışmalar ve hazırlıklar başladı. Diğer taraftan SSCB ile anlaşmayı isteyen Adolf Hitler, Türkiye'ye fazla önem vermeyerek, 22 Ağustos'ta, Türkiye'yi ima ederek, küçük devletlerden korkusunun olmadığını söyledi²⁹⁵.

Kendisini batıdan Almanya ve doğudan Japonya tarafından sıkıştırılmış hisseden SSCB, Türkiye'nin gerçekleştirmekte olduğu girişimleri destekleyerek, İngilizler ve Fransızlarla görüşmeye başladı. Ancak İngiltere ve Fransa ile SSCB adına müzakereleri

²⁹³ Ahmet Şükrü Esmer, Oral Sander, “İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikası”, **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919 – 1965)**, Ankara 1969, s. 148-149.

²⁹⁴ Cemil Koçak, **Türk-Alman İlişkileri (1923 – 1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Ankara 1991, s. 152 -153.

²⁹⁵ A. Ş. Esmer, O. Sander, **a.g.e.**, s. 150.

yürüten Litvinof, 3 Mart 1939'da görevden alınarak yerine Molotov'un getirilmesiyle de Sovyet dış siyaseti büyük bir değişime uğradı. Bu değişim neticesinde Batılı devletlerle yürütülen ilişkiler kesildi. Molotov'un iş başına gelmesiyle Sovyetler Birliği'nin yayılımcı politikalarının ön plana çıktığı yeni bir devir başladı. Moskova'da bir barış cephesinin kurulması haberleri beklenirken, umulmadık bir olay gündemi alt üst etti. Bu da Almanya ve SSCB arasında Saldırmazlık Paktı imzasını gerçekleştirmek üzere Ribbentrop'un Moskova'ya gitmesiydi. 23 Ağustos 1939'da imzalanan pakt ile Türkiye'nin kuzey güvenliği de tehlikeye girmekteydi. İngiltere ise 25 Ağustos 1939'da Polonya ile ittifak antlaşması yaptı²⁹⁶.

2. Türkiye ile SSCB Arasındaki Görüşmeler

Sovyetler Birliği, 4 Ağustos 1939'da Türk-Sovyet Saldırmazlık ve Tarafsızlık Antlaşması'nı daha önceki görüşmelere uygun olarak yenilemek ve karşılıklı yardım antlaşması yapmak üzere dönemin Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu'nu Moskova'ya davet etti. 15 Eylül 1939²⁹⁷ tarihinde Molotov, bu daveti yeniledi. Bakanlar Kurulu, Şükrü Saraçoğlu'na Moskova'ya gitmesi konusunda icazet verdi. Saraçoğlu, yola çıkarken Sovyet Rusya'ya, Potemkin'in 28 Nisan'da yapmış olduğu ziyarete karşılık iade-i ziyaret maksadıyla gittiğini, iki ülkeyi ilgilendiren meselelerin konuşulacağını ifade etti.

25 Eylül'de Moskova'da hazır bulunan Türk heyetine pek sıcak bir karşılama yapılmadı. Hatta 26 Eylül'de Alman Hariciye Nazırı Ribbentrop'un barış antlaşması yapmak üzere Moskova'ya gelmesinin ardından Alman-Rus görüşmeleri boyunca, Türk heyeti bekletildi. 1 Ekim'de başlayan görüşmelerde Sovyet heyetine Stalin başkanlık etti. Tarafların görüşlerini ortaya koymasıyla her iki ülke temsilcilerinin de birbirine zıt istekleri ortaya çıktı. Şöyle ki; Türkiye, Sovyetler Birliği'ni batılı devletlerin yanına alabilmek için, Sovyetler Birliği de Türkiye'yi Batılı Devletlerle olan ittifaklarından ayırmak için çaba sarf etti²⁹⁸.

²⁹⁶ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarih (1914-1980)**, s. 300 -302.

²⁹⁷ Kamuran Gürün, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, Ankara 1991, s. 197.

²⁹⁸ T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Genel Müdürlüğü, **a.g.e.**, s. 229 – 230.

Stalin, Türkiye, İngiltere ve Fransa ittifak antlaşmalarında istedikleri değişiklikler yapıldığı takdirde, Türkiye ile Karadeniz ve Boğazlar bölgesi için karşılıklı yardım paktı gerçekleştireceklerini bildirdi. Stalin, ayrıca muhtemel bir Türk-Sovyet paktının hükümlerini oluşturacak bir protokolü Türk heyetine verdi. Rusların menfi davrandıkları protokol içeriği aşağıdaki gibi sıralanabilir:²⁹⁹

- Boğazlar'ın ortaklaşa savunulması için bir antlaşma imzalanacaktı,
- Hem savaş zamanında hem de barış zamanında Boğazlar'da ve Karadeniz'e geçişlerde Türkiye'nin savaştan bir devlet ya da savaştan olmayan bir devlet olmasına bakılmaksızın Türkiye ve SSCB hükümetleri konuyu önceden aralarında müzakere ederek ortak karar vereceklerdi,
- İnsanî amaçlarla Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denize gönderecekleri savaş gemileri, Boğazlar'dan Sovyetler Birliği'nin muvafakatini Milletler Cemiyeti'ne bildirmesi şartıyla mümkün olacaktı,
- Milletler Cemiyeti Konseyi'nin alacağı zorlama kararına dayanarak Karadeniz'e geçecek harp gemilerinin Boğazlar'dan geçebilmesi, Sovyetler Birliği'nin bu karara katılımı ile mümkün olabilecekti,
- Türkiye ve Sovyetler Birliği dışında, Boğazlar'dan geçecek devletlerin ticaret gemileri savaş malzemesi veya askerî birlik taşınması ve silahla donatılmış olmaları durumunda deniz kuvvetlerine ait yardımcı gemi sınıfında değerlendirilecekti,
- Sovyet denizaltılarının Karadeniz'e giriş ve çıkışları Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin şartlarına göre olmayacak, Türkiye ile Sovyet Rusya'nın menfaatlerinin korunmasının gerektirdiği her durumda ve Türk-Sovyet yardımlaşma paktındaki taahhütlerin yerine getirilmesi durumunda da uygulanacaktı,
- Türkiye, Karadeniz'e sahili olmayan devletlerin, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesine göre toplam tonaj haddinin % 20'sini aşan savaş gemilerinin Boğazlar'dan Karadeniz'e geçişine müsaade etmeyecekti,

²⁹⁹ Kamuran Gürün, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, s. 202 – 205.

- Türk-Sovyet paktındaki taahhütlerin daha hızlı ve kolayca yerine getirilmesi için Rus savaş gemilerinin bildirimde bulunma süresi 8 günden 2 güne inecekti,
- Uçak seferleri için belirlenmiş olan ön bildirim süresi 3 günden bir güne inecekti,
- Türkiye ve Sovyetler Birliği, Boğazlar'dan geçiş rejimini tek taraflı olarak değiştirmemeyi, bir üçüncü devletle bahsedilen rejimle ilgili herhangi bir müzakereye girişmemeyi ve önceden birbirlerine danışmadan ve ortak bir karar verilmeden bu konu ile ilgili hiçbir antlaşma yapmamayı üstleneceklerdi.

Sovyet Rusya'nın verdiği protokolden de anlaşılacağı üzere, Boğazlar rejimi SSCB lehine değiştirilmek isteniyordu. Türkiye bu protokol hükümlerini kabul ettiği takdirde Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile elde ettiği hakları kaybedecekti. SSCB, bu istekleri ile yukarıda belirtildiği üzere Boğazlar'ın birlikte savunulmasını talep etmiş, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin geçersiz olmasını sağlayarak kendisine bu yoldan bir saldırı yapılmasını önlemek istemişti³⁰⁰.

Boğazlar'ın SSCB ile ortaklaşa olarak savunulması önerisi, Boğazlar'ın ortak savunulması konusunda tarihte Türkiye Cumhuriyeti'ne yapılan ilk resmî öneri olmuştu. SSCB Avrupa ve Türkiye'nin siyasî olarak güç durumda olmasından faydalanarak Türkiye üzerinde bir baskı oluşturmaya çalışıyordu³⁰¹.

Saraçoğlu ile Stalin arasında geçen sıkı görüşmelerden sonra 13 ve 16 Ekim'de gerçekleşen müzakerelerde de Sovyetlerin yukarıda bahsedilen protokolün kabulü konusunda ısrarcı olması neticesinde görüşmeler kesilmiş ve Türk Heyeti bu şartlarda devam edemeyeceği görüşmelerden ayrılmıştır. Moskova görüşmelerinin her iki devlet için de başarısızlıkla sonuçlanmasından (ki bu Sovyetlerin dış politikasındaki değişikliğin ve bu değişiklikle taleplerindeki ısrarcı tutumunun sonucudur) sonra I. Dünya Savaşı'ndan bu yana mevcut olan Türk-Sovyet dostluğunun sonuna gelindi. Türkiye, bu sebeple II. Dünya Savaşı'nı da endişe içinde takip etti. Ancak Türkiye, Sovyet isteklerini kabul etmiş olsaydı, yukarıda da açıklandığı üzere, Montreux

³⁰⁰ A. Ş. Esmer, O. Sander, **a.g.e.**, s. 153.

³⁰¹ Y. İnan, **a.g.e.**, s. 94.

Boğazlar Sözleşmesi'nin beynelmilel özelliğini yıpratmanın yanında Türkiye'nin Boğazlar Bölgesindeki egemenlik haklarını da zayıflatmış olacaktı³⁰².

Türkiye bağımsızlığı ve toprak bütünlüğü hakkında Sovyetler Birliği'nden gelebilecek tehlikelerin karşısında durabilmek için, Batıyla işbirliği yoluna gitmişti. Nitekim, 19 Ekim 1939'da Ankara'da, Türkiye, Fransa ve İngiltere arasında bir ittifak antlaşması imzalanmış olup bu antlaşmanın yapılmasının sebepleri arasında savaşın Balkanlar'a ve Akdeniz'e yayılmasını önlemek de vardı³⁰³.

3. Almanya ile SSCB Arasındaki Görüşmeler

Hitler, Sovyetler Birliği ile ittifak antlaşması yapılmasından sonra 1 Eylül 1939'da herhangi bir savaş ilânı olmadan Polonya'ya saldırmış, 3 Eylül'de de Fransa ve İngiltere'nin Almanya'ya savaş ilânı ile II. Dünya Savaşı başlamıştı³⁰⁴.

Almanya, savaşta doğu ve batıdaki meselelerle uğraşırken SSCB ise Polonya'nın büyük bir kısmını, Baltık Memleketlerini ilhak edip, Finlandiya'yı nüfuzuna katmıştı. Böyle bir durum içerisindeyken Almanya ve SSCB Dışişleri Bakanları 12 Kasım 1940 tarihinde Berlin'de toplandılar. Molotov'un Almanya'yı ziyaretindeki amacı, Sovyet yayılma alanlarını belirlemek ve 27 Eylül 1940 tarihinde Almanya, İtalya ve Japonya arasında Berlin'de imzalanan ve bu devletlerin nüfuz alanlarını belirleyen antlaşmaya dahil olmaktı. 13 Kasım'da yapılan toplantıda Molotov, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin tadili ile yetinmeyeceklerini, isteklerinin yazılı bir teminattan öte Boğazlar yoluyla Karadeniz'e nüfuz edebilecek bir saldırıya karşı fiili bir garanti elde etmek olduğunu bildirdi. Görüşmelerde gizli bir ek protokolle Sovyetler Birliği de Almanya, Japonya ve İtalya arasında yapılan gizli antlaşmaya katıldı. Bu protokole göre SSCB'nin topraklarını kendi sınırlarının güneyi ve Hint Okyanusu istikâmetinde arttırması kabul edildi. Yapılan diğer gizli protokole göre Türkiye, yürürlükte olan milletlerarası garantilerden yoksun kalacak ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi değiştirilecekti. Bu protokolü inceleyen Molotov, 25 Kasım'da Almanya'nın Moskova

³⁰² K. Gürün, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, s. 205-214.

³⁰³ Y. İnan, **a.g.e.**, s. 96.

³⁰⁴ Hans-Adolf Jacobsen, **1939-1945 Kronoloji ve Belgelerle İkinci Dünya Savaşı**, Ankara 1989, s. 9, 12.

Büyükelçisi ile görüşerek bazı şartların kabul edildiği takdirde protokole imza atacaklarını bildirdi³⁰⁵. Bu şartların Türkiye’yi ilgilendiren kısmı şöyleydi:

*“Şu şartla ki, gelecek birkaç ay içinde Sovyetler Birliği’nin güvenliği, onun Karadeniz güvenlik bölgesi sınırları içinde bulunan Bulgaristan ile bir karşılıklı yardım paktının aktine ve uzun vadeli kiralama yoluyla Boğazlar bölgesinde Sovyetler Birliğinin kara ve deniz kuvvetleri için üs kurulması temin edilsin.”*³⁰⁶

Bu görüşmelerde SSCB ile anlaşamayan Almanya, diğer alanlarda da çatışınca 22 Haziran 1941 tarihinde Sovyetler Birliği’ne saldırdı. Sovyetler Birliği-Almanya savaşının başlamasının ardından, Sovyetler Birliği, Türkiye’ye karşı tavır değişikliğine gitti. Zira Montreux’ye göre savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazları kullanamayacak olması Rusların çıkarlarıyla uyuşuyordu. Böyle bir durumda İngiltere ile ortak hareket ederek, 10 Ağustos 1941 yılında Türkiye’ye verdikleri notada Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne bağlılıklarını dile getirip, Boğazlar konusunda herhangi bir taleplerinin olmadığını, Türkiye’nin toprak bütünlüğüne saygılı olacaklarını, Türkiye’ye yapılacak bir işgâl hareketi karşısında her türlü yardım için destek vereceklerini bildirdi. İngiltere ve SSCB’nin bu tutumlarının sebebi, Ege Denizi’nde ve Balkanlar’da söz sahibi olmuş Almanya’nın savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişini engellemek istemeleri ve kendi aralarındaki bağlantıyı koparmayıp Balkanlar’da yeni bir cephe açmak istemeleriydi³⁰⁷.

4. II. Dünya Savaşı’nda Boğazlar’ın Durumu

II. Dünya Savaşı sonuna kadar Türkiye, “tarafsızlık” ilkesini benimsedi. Savaş boyunca Boğazlar hem Mihver Devletlerin hem de Müttefik Devletlerin ticaret gemilerine açık kalırken savaş gemilerine kapalı kaldı. Türkiye 12 Ocak 1945 tarihinden itibaren Müttefik gemilerine Boğazlar’ı açıp 23 Şubat 1945 tarihinden itibaren de Almanya ve Japonya’ya savaş ilân etti³⁰⁸. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne göre Türkiye’nin savaşan bir devlet olması durumunda belirlenmiş olan Boğazlar rejimi

³⁰⁵ K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 101 – 103.

³⁰⁶ A. Ş. Esmir, O. Sander, **a.g.e.**, s. 161.

³⁰⁷ K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 108 – 109.

³⁰⁸ İbrahim Artuç, **İkinci Dünya Savaşı**, II, İstanbul 1999, s. 314.

uygulandı. Bu rejim, Türkiye'ye istediği devletin gemilerine Boğazlar'dan geçiş izni verme, istemediği gemileri de bu haktan mahrum etme hakkı veriyordu.

Türk Boğazları'na yönelik ilk girişim 1940 SSCB-Almanya görüşmelerinde Sovyetler'den geldi. Yukarıda anlatıldığı gibi 1940 Kasımında amacı Mihver Devletleriyle SSCB arasında dünyanın nüfuz bölgelerini belirlemek olan görüşmeler yapıldı. Ancak Sovyetlerin Boğazlar'da uzun vadeli kiralama yoluyla askerî kara ve hava üssü talebi dolayısıyla görüşmeler kesildi. Almanlarla münasebetleri bozulan SSCB, 1941'de Türkiye'ye yaklaşmak maksadıyla Boğazlar üzerindeki isteklerinden vazgeçtiğini bildiren bir nota gönderdi. Nitekim 25 Mart 1941'de "Türk-Sovyet Saldırmazlık Deklarasyonu" yayınlandı³⁰⁹.

İngiltere, müttefiki olan Türkiye'nin savaşa girmesi konusunda bir takım endişeler duyuyordu. İngiltere'yi endişeye sevk eden unsur, Sovyetler Birliği ve Balkanlar'da güçlenen siyasî ve askerî baskılarını Türkiye'ye hissettiren Almanya idi. İngiltere, Türkiye ve SSCB arasındaki ilişkileri düzeltmek için arabuluculuk rolünü üstlendiyse de Türkiye, Boğazlar konusunu müzakereye yanaşmadığından bu girişim olumlu sonuçlanmadı. Almanya'ya karşı da Balkanlar'da bir blok oluşturulmak istenmiş, Türkiye Washington Büyükelçisi M. Ertegün vasıtasıyla ABD nezdinde; İngiltere, Türkiye, SSCB, Bulgaristan ve Yunanistan arasında bir blok kurulmasını teklif etmiş, ancak ABD'nin savaşa girmeme kararı ve SSCB'ye olan itimatsızlığı bu planı suya düşürmüştür. Almanya'nın Balkanlar'da ve Ege adalarında hâkim konuma gelmesi ve Bulgaristan'a girmesinin ardından Çanakkale Boğazı'ndan geçmek isteyen tüm gemilerin hüviyetlerini bildirmeleri ve bir kılavuz alma mecburiyeti getirildi³¹⁰.

Almanya ile sözlü ve yazılı görüşme yolunu tercih eden Türkiye, Hitler ve İnönü'nün görüşmeleri neticesinde Alman tehlikesinin Türk topraklarına girmesini engelledi. Hitler, bu görüşmelerde Sovyet Rusya'nın Türk toprakları ve Boğazlar üzerinde art niyetli emelleri olduğunu Almanya'nın ise bu duruma karşı olduğunu belirtti. 18 Haziran 1941 tarihinde on yıl geçerli olmak üzere "Türkiye-Almanya Saldırmazlık Paktı" imzalandı. Almanların 21 Haziran'da Sovyetler Birliği'ne saldırmasının ardından 12 Temmuz'a gelindiğinde SSCB-İngiltere ittifakı yapıldı. Bu

³⁰⁹ K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 104 – 106.

³¹⁰ Sadık Erdaş, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Boğazları**, s. 150.

durumdan kaygılanan Türkiye'yi yatıştırmak için Sovyetler, ele geçirdikleri, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı hedef alan işgâl planını açıkladılar³¹¹.

İngiltere ve Sovyetler'in İran'ı işgâl kararını İran sefirinden öğrenen Türkiye'nin durumdan duyduğu rahatsızlığı gidermek ve yukarıda bahsedildiği gibi Türkiye'yi yanlarına çekmek maksadıyla 10 Ağustos 1941'de İngiltere ve Sovyetler Birliği Türkiye'ye bir nota verdi³¹².

1943 yılına kadar Türkiye'nin tarafsızlığı konusuna olumlu bakan müttefikler, özellikle de Sovyetler Birliği, bu tarihten itibaren yapılan çeşitli konferanslarda Türkiye'nin savaşa girmesi gerekliliğini müzakere ettiler. Ancak Mihver Devletleri'nin Ege'de ve Balkanlar'daki egemen konumu, Türk Boğazları'na yönelik girişimlerin de önüne geçti. Kasım 1943'te Tahran'da Roosevelt, Churchill ve Stalin'in yer aldığı zirvede Churchill, bir cephenin de Balkanlar'da açılması için Türkiye'nin savaşa katılması gerekliliğini savundu. Ayrıca Churchill, Türkiye'nin savaşa katılması konusunda üçlü daveti reddettiği takdirde İngiliz Hükümeti'nin artık Türkiye'nin toprak bütünlüğüne ve Boğazlar'daki haklarına ilgi göstermeyeceğini açıkladı. İngilizler, bu konuda Sovyet Rusya'yı da ikna etmişse de Türkiye'nin savaşa katılmasını sağlamak mümkün olmadı. Şöyle ki Türkiye, savaşa girme şartı olarak askerî malzeme ve teçhizat eksikliğini giderilmesini ileri sürdü. Tartışmaların sonucunda ise Churchill ve Roosevelt, Türk Ordusu'nun modern silahlarla donatılmadan savaşa giremeyeceği konusunda ikna edildi³¹³.

Müttefiklerin Türkiye'yi savaşa sokma teşebbüslerinin boşa çıkması sonrasında müttefikler Türkiye'ye karşı olumsuz yaklaşımlarda bulunup, gerekçe olarak da Almanya'ya yapılan krom sevkıyatı ve Boğazlar'dan geçen Alman ticaret gemilerinin askerî malzeme taşıdıkları konusunda duydukları şüpheyi öne sürdüler. 1944 yılı başlarından itibaren İngiltere, Ankara Büyükelçisi vasıtasıyla, Dışişleri Bakanlığı'na savaş gemileri sınıfında olma ihtimaline sahip Alman gemileri hakkında bir nota verilmiş, ayrıca ilerleyen aylarda bu konu hakkında başka notalar da verilmiştir. Ancak Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerini ve Boğazları kullanacak devletlerin

³¹¹ Aynı eser, s. 151.

³¹² K.Baltalı, a.g.e., s. 108.

³¹³ A. Ş. Esmer, O. Sander, a.g.e., s. 189-192.

gemilerine verdiği garantiyi yeterli gören Türkiye, aynı garantileri Almanya'dan da aldığı için bu devletin gemilerine Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine bağlı olarak müdahale edemedi. Sonunda bahsi geçen notalardaki uyarılar dikkate alınarak geçen Alman gemileri kontrol edildi. Denetleme sonucu bu gemilerin ticaret gemileri olduğu anlaşılınca Almanya Büyükelçiliği de gemilerin durdurulmasını protesto etti³¹⁴.

5 Haziran 1944'te Boğazlar'a gelen bir Alman ticaret gemisinin yapılan tetkikler sonucu savaş gemisi olduğunu gösteren silah ve mühimmat taşıdığı tespit edilmesi üzerine, bundan sonra Alman gemilerinin çok sıkı kontrollerden geçeceği sert bir dille ifade edildi. Müttefik devletler, özellikle de İngiltere, Türkiye'nin savaşın sonuna kadar izlemek istediği tarafsızlık politikasına ve Boğazlar konusundaki tutumuna olumlu bakmakla birlikte Türkiye ile yapılan ittifak antlaşmasından yararlanmak istedikleri için Alman gemilerinin Boğazlar'dan geçmelerini de kabul edememişti. Müttefiklerin Türkiye üzerindeki baskısı, Türkiye'nin savaşa girmemesinin sorumlusu olarak görülen Numan Menemencioğlu'nun istifası ve Almanya'ya krom sevkîyatının durdurulması ile sonuçlandı³¹⁵.

Birleşmiş Milletler'in kurulması kararı alındığı dönemde, İngiltere Büyükelçisi vasıtasıyla, Türkiye'nin bu cemiyete üye olabilmesi için 1 Mart'a kadar Mihver Devletlere savaş açması gerektiğini bir muhtıra ile bildirdi³¹⁶. Benzer teklifin ABD Büyükelçisi tarafından da yapılmasının ardından Türkiye, Sovyetler Birliği'ne karşı yalnız kalmamak ve ABD ile ilişkilerini olumlu yönde geliştirmek maksadıyla bu teklifleri kabul etti ve 23 Şubat 1945 tarihinde Almanya ve Japonya'ya savaş ilân ederek II. Dünya Savaşı'na dahil oldu³¹⁷. Türkiye savaşa girmesiyle savaştan sonra Dünya'nın yeniden yapılanması aşamasında kendine bir yer bulabilecekti. II. Dünya Savaşı'nı kazananlar İngiltere, SSCB ve ABD oldu. Savaşın böyle sonuçlanması Sovyetler Birliğini tekrar yayılcı politikaya sevk etti. İngiltere ve ABD'nin de SSCB'ye bu konuda hoşgörülü ve tavizkâr davranması sebebiyle bu devlette bir dünya hâkimiyeti kurma fikri oluşmuştur.

³¹⁴ F.C. Erkin, **a.g.e.**, s. 237.

³¹⁵ A. Ş. Esmer, O. Sander, **a.g.e.**, s. 195-197.

³¹⁶ F.C. Erkin, **a.g.e.**, s. 245.

³¹⁷ **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre 7, Toplantı 2, C. 15, Olağanüstü İnikat, 23.02.1945.

B. II. Dünya Savaşı Sonrası Meydana Gelen Gelişmeler

1. Boğazlar'la İlgili Konferanslar

a. Yalta Konferansı

II. Dünya Savaşı içinde müttefikler arasında yapılan diplomatik çalışmaların sonuncusu ve en önemlisi olan, savaş sonrası yapılacak barışın esaslarını görüşmeyi amaçlayan ve 1944 Ekiminden beri hazırlıkları devam eden Yalta (Kırım) Konferansı, 4–11 Şubat 1945 tarihlerinde ABD adına Roosevelt, İngiltere adına Churchill ve SSCB adına Stalin'in katılımıyla gerçekleşti. Konferansın konusunu, Almanya'nın teslim olması ile birlikte, Birleşmiş Milletler'in kuruluşu, Avrupa ülkelerinin durumu ve Boğazlar oluşturuyordu³¹⁸.

Stalin, 10 Şubat'ta gerçekleştirilen toplantıda Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gerektiğini bildirdi. Japonya'nın Boğazlar'da Sovyet Rusya'dan fazla söz sahibi olduğunu ileri sürerek, Montreux'nün gerçekte olmayan bir Milletler Cemiyeti'ne bağlı olduğunu savundu³¹⁹.

Boğazlar konusu Yalta'da görüşüleceğinden ABD de Savunma ve Donanma Bakanlıkları'nın da onayı ile bir görüş belirledi. ABD, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye tarafından çok iyi uygulandığını, Boğazlar Sözleşmesi'nde büyük değişikliklerin yapılmasının kabul edilemeyeceğini, ancak SSCB ve İngiltere, Türkiye'nin bağımsızlığına ve toprak bütünlüğüne zarar getirmeyecek ufak değişiklikler yapmak isterlerse de Savunma ve Donanma Bakanlığı'nın değerlendirmesi sonucu olumlu bulunduğu takdirde kabul edilebileceğini bildirdi. Amerika'nın oluşturduğu raporda, Boğazlar'ın rejimi hakkında ciddi değişiklikler yapılmasının Panama ve Süveyş Kanalları'nın da rejimini etkileyebileceği, stratejik ve politik dengelerin bozulacağı endişeleri yer aldı³²⁰.

³¹⁸ Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789–1999)**, İstanbul 2000, s. 624-625.

³¹⁹ K. Gürün, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, s. 272

³²⁰ Fahir Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri (Açılmalı)**, Ankara 1991, s. 125-126.

ABD Savunma ve Donanma Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu raporun aksine Roosevelt, milletler arasında tahkimatların olmasının gereksizliğini ABD ile Kanada arasındaki 3000 mil silahsız sınırı örnek göstermek sûretiyle ifade etti. Sovyetler Birliği'nin de rahatça sıcak denizlere inebilme hakkına sahip olması yönündeki görüşünü bildirdi. İngiliz temsilci Churchill'in, Monterux'de değişiklik yapılmasına olumlu bakmakla birlikte, bu konunun dışişleri bakanları toplantısında görüşülmesi, değişiklikle ilgili taleplerden Türkiye'nin bilgilendirilmesi teklifleri kabul edildi³²¹.

Yalta Konferansı'nda mevzubahis olan diğer bir konu Birleşmiş Milletler Cemiyeti'nin kurulması yönündeki görüşmelerin yapılacağı San Francisco görüşmeleri için hangi ülkelere davet gönderileceğiydi. Bu konuda alınan karar üzerine İngiltere Büyükelçisi vasıtasıyla, Türkiye'nin bu cemiyete üye olabilmesi için 1 Mart'a kadar savaştaki tarafsızlığını bozarak Mihver Devletleri'ne savaş açmasının gerekliliğini bildiren bir uyarı gönderildi. Türkiye'nin de savaş sonrasında milletlerarası platformlarda söz sahibi olabilmek için 23 Şubat 1945 tarihinde Mihver Devletleri'nden Almanya ve Japonya'ya karşı savaş ilân etmiş olduğu yukarıda açıklandı³²².

b. Türk – Sovyet Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşması'nın Sovyetler Birliği Tarafından Feshedilmesi

1942 yılında Sovyetler Birliği, Almanya'nın ilerleyişini durdurarak savaşta avantajlı konuma geçtikten sonra, Tahran ve Yalta'da yapılan konferanslarda da Stalin aracılığıyla Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesini isteyip, Müttefik Devletler'den gördüğü hoşgörü ve olumlu yaklaşımdan da cesaret alarak Türk toprakları üzerindeki taleplerini de belirtti. 19 Mart 1945 tarihinde ise Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper, Dışişleri Bakanı Molotov tarafından davet edilerek kendisine bir nota verildi. Görüşmede Molotov, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yeniden düzenlenmesine ihtiyaç olduğunu ve bu durumun müttefiklerce de olumlu karşılandığını ifade etti. SSCB'nin vermiş olduğu nota, Türkiye ile SSCB arasında 17 Aralık 1925 tarihinde imzalanmış ve 20 yıl süreli olan Türk – Sovyet Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşması'nın, II. Dünya Savaşı esnasında meydana gelen önemli olaylar ve değişiklikler dolayısıyla günün şartlarına uygun olmadığını ve çok fazla değişikliğin

³²¹ A. S. Bilge, **a.g.e.**, s. 261.

³²² Mehmet Barlas, **Türkiye Üzerine Pazarlıklar**, İstanbul 2001, s. 92.

yapılması gerektiğini öne sürerek feshedilmesini öngörüyordu. Sarper ise, feshedilecek antlaşmanın yerini alacak yeni antlaşmanın içeriği hakkında bilgi istemesine rağmen Molotov, o an için net bir şey bildirmeyeceğini ifade etti³²³.

Sovyetler Birliği'nin 19 Mart'ta vermiş olduğu notaya karşılık Türkiye de 4 Nisan 1945 tarihinde cevabî bir nota verdi. Bu nota da, Türkiye ve Sovyetler Birliği'nin iyi olan komşuluk ve samimi dostluk münasebetlerini, Türkiye'nin her zaman daha da güçlü bir şekilde devam ettirmek isteğinde olduğu anlatıldı. Türk – Sovyet dostluğunda önemli bir yeri olan 1925'te imzalanan antlaşmanın değeri belirtilerek, süresi bitmek üzere olan bu antlaşmanın yerine gelecek sözleşme için yapılacak önerilerin büyük bir hassasiyetle takip edileceği ifade edildi³²⁴.

Almanya'nın teslim olmasıyla savaşın sona ermesinden kısa bir süre sonra Molotov, Selim Sarper'le 7 Haziran'da bir kez daha görüşerek, eğer SSCB ile bir anlaşma sağlanmak isteniyorsa, Türkiye'nin kabul etmesi gereken bazı şartları olduğunu belirtti. Molotov'un yeni bir antlaşmanın yapılması için Türkiye'ye sıraladığı şartlar şöyleydi:

- 16 Mart 1921 tarihli Moskova Antlaşması'yla belirlenen Türkiye – SSCB sınırında Sovyetler lehine bazı düzenlemeler yapılması (Bu düzenleme Kars ve Ardahan bölgesinin SSCB'ye devredilmesiydi.),
- Boğazlar'ın Türkiye ile Sovyetler Birliği tarafından ortak savunulması ve bu savunmanın sağlanması için de SSCB'ye Boğazlar'da deniz ve kara üsleri verilmesi,
- Boğazlar rejimini belirleyen Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye ile SSCB arasında imzalanacak bir antlaşma ile değiştirilmesi³²⁵,

Sarper, gelişmeleri Ankara'ya bildirdi ve Sovyetler Birliği'nin amacının anlaşılması için de görüşmelere devam etmesi talimatını aldı. Ancak toprak terki ve Boğazlar'da üs verilmesinin kabul edilemez olduğu bildirilerek, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde ancak taraf devletlerle de görüşülmesi yoluyla gerçekleştirilebileceği ifade edildi. 18

³²³ K. Gürün, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, s. 276-277.

³²⁴ **Aynı eser**, s. 278.

³²⁵ **Aynı eser**, s. 283-286.

Haziran'daki Molotov-Sarper görüşmesinde de Molotov, önceki görüşlerinde ısrarlı oldu. Ankara, ABD ve İngiltere Büyükelçiliklerine durumun açıklanarak bir danışma-dayanışma süreci başlatılmasını uygun gördü³²⁶.

10 Temmuz 1945 tarihinde Hariciye Vekili Hasan Saka, San Francisco Konferansı'ndan dönüşünde, Londra'da İngiltere Hariciye Vekili Eden ile buluşarak feshedilen Türk-Sovyet Dostluk Paktı ve Boğazlar meselesi hakkında Türkiye'nin görüşünü anlattı. Son gelişmeler hakkında İngiliz basınına açıklamalar yapan Hasan Saka, Türk-Sovyet Paktı'nın tadili ile Boğazlar'ın geleceği meselelerinin birbirinden ayrı iki mesele olduğunu ve farklı anlayışlarla incelenmesi gerektiğini ifade etti. Türk Hariciye Vekili, Türk-Sovyet Paktı'nın günün şartlarına göre tekrar ele alınırken herhangi bir sınır değişikliğinin veya toprak tavizinin söz konusu olamayacağını özellikle belirtti. Sovyetlerin Boğazlar ile ilgili talepleri hakkında ise Boğazlar rejiminin Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiş olduğunu, bu rejimde herhangi bir değişikliğin milletlerarası platformlarda söz konusu olması gerektiğini belirten Hasan Saka, "Sovyetler Birliği ile devamlı, samimi ve dostane ilişkilerin güçlenerek devam etmesinin, Türk dış siyasetinin esas direktiflerinden biri olduğunu" vurguladı³²⁷.

c. Potsdam (Berlin) Konferansı

Amerika Birleşik Devletleri adına Roosevelt'in vefatı dolayısıyla Truman, İngiltere adına Churchill (Churchill'in seçimleri kaybetmesinin ardından konferansın sonuna doğru Clement Attlee, İngiltere adına konferansa devam etmiştir) ve Sovyetler Birliği adına da Stalin'in katıldığı, Yalta Konferansı'nın devamı niteliği taşıyan Potsdam Konferansı, 17 Temmuz – 2 Ağustos 1945 tarihleri arasında Berlin'de gerçekleştirildi³²⁸.

Stalin, konferans öncesi Türkiye'ye baskı yaparak, Boğazlar'la ilgili bir antlaşmaya imza attırmak ve bunu İngiltere ve ABD'ye konferansta kabul ettirmek istemekteydi. Türkiye'nin bu baskılara boyun eğmemesiyle birlikte Stalin, isteklerini kabul ettirme çabalarını konferansa bırakmak zorunda kaldı. Konferansın 22 Temmuz'daki

³²⁶ A. S. Bilge, **a.g.e.**, s. 272-273.

³²⁷ K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 115-116.

³²⁸ Mehmet Gönlübol, Haluk Ülman, "İkinci Dünya Savaşından Sonra Türk Dış Politikası (1945 -1965)" **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1965)**, Ankara 1965, s. 209.

toplantısında SSCB, Türkiye ve Boğazlar hakkında görüş bildirdi. Stalin, Sovyetlere ait savaş ve ticaret gemilerinin Boğazlar'dan her zaman için serbest bir şekilde geçmeleri gerektiğini, kendilerine Boğazlar'da kara ve deniz üssü verilmesini ve Boğazlar'da sadece bir Türkiye-Sovyetler Birliği Antlaşması'nın imzalanması gerektiğini ifade ederek Rus isteklerini belirtti³²⁹.

İngiltere, II. Dünya Savaşı sürecinde SSCB'nin savaştan ayrılmaması için tüm isteklerine olumlu baktı. Ancak İngilizler, yukarıda verilen Stalin'in konferansa sunduğu isteklerden sadece Boğazlar'dan geçiş ile ilgili olan talebine olumlu baktı. Diğer isteklerinin ise kabul edilemez olduğunu ifade etti³³⁰.

ABD Başkanı Truman, konferans öncesi verilen ve Genelkurmay tarafından hazırlanan "memoranduma"³³¹ bağlı kalarak, Montreux'nün gözden geçirilmesinin iyi olacağını belirten, konferansa sunduğu mektubunda Türkiye ile SSCB'nin toprak ya da sınır anlaşmazlıklarını aralarında çözümlenmelerinin daha doğru olacağını bildirdi. Ancak su yollarının bütün dünyayı ilgilendirdiğini, Ren ve Tuna nehirleri, Kiel Kanalı ve Türk Boğazları'nın da dahil olduğu tüm iç sularda milletlerarası kuralların konulmasının gerekliliğini ifade etti. Bu tekliflerini Truman, 9 Ağustos'ta düzenlediği basın toplantısında :³³²

"Suyollarının bencil kontrolü, Avrupa'da son iki asrın sürüp giden harp sebeplerinden biri olmuştur. Bu sözlerimle Tuna, Karadeniz Boğazları, Ren, Kiel Kanalı ve iki veya daha fazla Devlet arazisi arasına sıkışmış diğer bütün iç suyollarını kastediyorum. Amerika Birleşik Devletleri bu iç suyollarının hiçbir takviyeye tâbi olmadan serbest denizciliğe açılmasını teklif etmiştir. Biz bu hal tarzını barış ve dünyanın gelecekteki güveni için önemli olduğu düşüncesindeyiz. Aynı sûretle, seyriüseferin uluslararası otoriteler marifetiyle düzenlenmesini de teklif ettik. Bu ajansların vazifesi suyollarının kullanılmasını geliştirmek ve bütün milletler için eşit muamele sağlamak olmalıdır. Ajanslar, Amerika Birleşik

³²⁹ K. Gürün, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, s. 292.

³³⁰ K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 129.

³³¹ F. Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri (Açılmalı)**, s. 137-138.

³³² K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 130-131.

Devletleri, Büyük Britanya, Sovyetler Birliği ve Fransa ile suyolları üzerindeki devletlerden kurulu olacaktır.” sözleriyle duyurdu³³³.

Amerika ve İngiltere yetkilileri, Sovyet gemilerinin Boğazlar’dan geçişi ile ilgili durumları üç büyük devlet ve bu konuyla alakadar diğer devletlerin teminatına almayı teklif etti. Bu teklif kabul edilirse Sovyetler Birliği’nin Boğazlar’dan üs isteğinin de önüne geçileceği düşünülürdü. Diğer taraftan Boğazlar rejiminin milletlerarası garanti ile serbest olması Sovyetler Birliği’nin çıkarlarına ters düşmekteydi. SSCB, Boğazlar’da diğer devletlere kapalı olan bir geçiş rejimi istiyordu³³⁴. Sovyetlerin bu tutumu karşısında Truman, SSCB’nin “Karadeniz Boğazları’nı ve Tuna’yı tek başına kontrol etme ve dünyayı ele geçirme planı” olduğu değerlendirmesi yaptı³³⁵.

Her ne kadar üç büyük devlet bu konferansta tam anlamıyla bir antlaşma sağlayamamış olsalar da 2 Ağustos’ta biten konferansta alınan kararların 16. maddesinin konusu “Boğazlar” oldu. Bu madde: “Üç hükümet Montreux Sözleşmesi’nin günün şartlarına uymaması sebebiyle değiştirilmesi gerektiğini kabul ederler.” şeklindedir. Müteakip adım olarak üç hükümetten her biri ile Türkiye arasında bu meselenin doğrudan görüşme konusu yapılması uygun görüldü³³⁶. Potsdam Konferansı, üç büyük devletin yapmış olduğu ve II. Dünya Savaşı’nın son büyük konferansı olma özelliği taşımaktadır.

2. Boğazlar’la İlgili Notalar

Potsdam Konferansı’nda alınan kararlara göre üç devletin de Boğazlar hakkındaki görüşlerini Türkiye’ye bildirmeleri gerekmektedir. İlk olarak 2 Kasım 1945 tarihinde Amerika, Türkiye’ye, verdiği nota ile Boğazlar hakkındaki görüşlerini bildirdi. Truman, daha önceki suyolları hakkındaki görüşlerini bir kenara bırakıp, Türk Boğazları ile dünyadaki diğer Boğazlar’ın birbirinden ayrılması gerektiğini savunmuştur. ABD notasındaki Boğazlar’la ilgili tadilat teklifleri şöyleydi:

³³³ **Aynı Tarihi**, C. 141, Ağustos 1945.

³³⁴ K.Baltalı, **a.g.e.**, s. 147-148.

³³⁵ S. Bilge, **a.g.e.**, s. 291.

³³⁶ F. Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri (Açıklamalı)**, s. 140.

— Yürürlükte olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 5. maddesi değiştirilip, Boğazlar barış ve savaş zamanlarında bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olmalıdır. 19. ve 21. maddelerde yapılacak değişikliklerle, Boğazlar Karadeniz'e sahildar devletlerin savaş gemilerinin geçişlerine her zaman açık olmalıdır.

— Barış zamanında ortaklaşa tespit edilen sınırlı bir tonaj müstesna, Boğazlar Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine her zaman kapalı tutulmalıdır. Ancak Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin rıza göstermeleri veya Birleşmiş Milletler'in karar verdiği haller bu yasağın dışındadır.

— Sözleşmenin modernleştirilmesi için Milletler Cemiyeti yerine Birleşmiş Milletler Sistemi'nin konulması ve Japonya'nın imzacı ülkeler arasından çıkarılması gibi bazı değişiklikler yapılması gerekecektir³³⁷.

ABD, yukarıda sayılan maddelerin yerine getirilebilmesi için milletlerarası bir konferansın toplanmasını ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin burada görüşülmesini istedi. ABD'nin ticaret gemileri hakkındaki görüşleri, Montreux kararlarında zaten mevcut durumdaydı. Ancak Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerine savaş zamanında da Boğazlar'dan geçebilmesi teklifi, Türkiye'nin güvenliğini tehlikeye düşürecek, ilgisi olmayan bir savaşın içinde yer almasına sebebiyet verecek bir öneriydi.

Amerikan tekliflerini 21 Kasım 1945'te İngiltere'nin Türk Hükümeti'ne verdiği nota izledi. İngiliz notasında, Montreux Sözleşmesi'nde değişiklik yapılmasına destek verilmekle beraber, bu değişikliğin herhangi bir aciliyeti olmadığı, eğer Türk ve Rus yetkililerden bu konunun görüşülmesi için bir konferans teklifi gelirse, böyle bir konferansa İngiltere'nin hazır olduğu bildirildi. Bu konuda Avam Kamarası'nda bir konuşma yapan İngiliz Dışişleri Bakanı Bevin, "...istediğim şey Türkiye'nin bağımsız ve hür bir devlet olarak kalmasıdır" ifadesiyle görüşünü beyan etti.

Başbakan Saraçoğlu, 5 Aralık 1945 tarihinde yapmış olduğu açıklamada, barış ve savaş zamanında, ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine dair Montreux'de alınan kararların bir milletlerarası konferansta tadil edileceğini, ABD görüşlerinin

³³⁷ Edip Çelik, **100 Soruda Türkiye'nin Dış Politika Tarihi**, İstanbul 1969, s. 142-143.

temelde kabul edilebilir olduğunu bildirdi. Ancak uygulamaya yönelik şekil ve kayıtların zamanında tetkik edilmesi üzerine bir tartışma ve görüşme zemini olarak kabul edilebilir olduğunu ve yapılacak konferansta ABD'nin de yer almasını Türkiye Hükümeti'nin zarurî bir ihtiyaç olarak gördüğünü ifade etti. Saraçoğlu, ayrıca, yapılacak olan konferansta alınacak kararların ülke bütünlüğüne, bağımsızlığına ve egemenliğine aykırı konuları içermediği sürece kabul edileceğini de bildirdi³³⁸.

Amerika ve İngiltere ile Türkiye'nin görüşmeleri devam ederken, Sovyetler Birliği Boğazlar konusunda Türkiye'yi zorlamak için Türkiye'nin doğu sınırında 1945 Haziranında Ermeni kuruluşlarının Kars ve Ardahan'ın ilhakı kararı ile ilgili çalışmalar yürütüyordu. Bu konuda İngiltere Dışişleri Bakanı Bevin'le yaptığı görüşmede Stalin, SSCB Hükümeti'nin görüşlerini, Boğazlar'da ve Türkiye'de Gürcüler ve Ermenilerle iskan edilmiş şehirlerde, eski sınırlara geri dönülmesi gerektiğini söyledi. Sovyetler Birliği, Potsdam kararları gereği Türkiye'ye bildirmesi gereken Boğazlar hakkındaki görüşlerini yaklaşık bir yıl sonra bildirdi. Türk-Sovyet Tarafsızlık ve Saldırmazlık Antlaşması'nın feshedilmesiyle bozulan Türk-Sovyet ilişkileri, Rusların Boğazlar'da askerî üs istemesi ve Doğu Anadolu'daki toprak talebiyle daha da çekilmez boyutlara çıktı. Nitekim Türkiye'de solculuk ve komünizm propagandası yapan kimselere ve kuruluşlara şiddetli tepkiler oldu. 20 Kasım 1945'te TBMM'nin de gündemine gelen Sovyetlerin isteklerine karşılık Kâzım Karabekir Paşa, Kars yaylasının stratejik öneminden bahsederek Kars yaylasının Türkiye'nin bağımsızlığı ve emniyeti için ne kadar önemli olduğunu, Rusların toprak istemekte ısrar ettikleri takdirde savaşı da göze alacaklarını beyan etti. Boğazlar konusunda ise Türk Milleti'ne ait olan Boğazlar'da kesinlikle taviz verilmeyeceğini ifade ederek kesin tavrını ortaya koydu³³⁹.

Sovyetler Birliği'nin isteklerinde ısrarcı olması üzerine ilk etapta sessiz kalan ABD, daha sonra Türkiye tarafında yer almayı kendi çıkarlarına daha uygun gördü. Şöyle ki; Truman, 1946 yılı Ocak ayında, SSCB'nin Türkiye'yi istilâ ederek Boğazlar mıntikasını ele geçirmek arzusunu anladığını ifade edip, “...eğer bu gidişe bir yumruk uzatıp dur

³³⁸ K. Baltalı, **a.g.e.**, s. 134-136.

³³⁹ Y. Kamış, **a.g.t.**, s. 211.

demezsek, yeni bir savaş çıkacaktır. Sovyetler Birliği yalnız bir sözden anlar: Kaç tümeniniz var?” diyerek tavrını belirtti³⁴⁰.

Potsdam Konferansı'nda alınan kararlar gereği Amerika ve İngiltere sırasıyla 2 Kasım ve 21 Kasım 1945 tarihlerinde görüşlerini belirten notaları Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne bildirdi. SSCB ise, Potsdam Konferansı'ndan ancak bir yıl sonra 7 Ağustos 1946 tarihinde ilgili notayı Türkiye'ye gönderdi. Bu notanın birer örneği Sovyetler Birliği tarafından İngiltere ve ABD'ye de iletildi³⁴¹.

SSCB, Berlin'de Türk Boğazları hakkında ortaya koyduğu fikirlerin aynalarına 7 Ağustos'ta gönderdiği notada da yer verdi. Notada ayrıca, II. Dünya Savaşı sırasında Boğazlar'dan Karadeniz'e bazı İtalyan ve Alman savaş gemilerinin Türkiye'nin müsaadesiyle geçtiği iddia edilerek, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin belirlediği rejimin Karadeniz devletlerinin güvenliğini sağlayamadığı; dolayısıyla da Montreux'deki hükümlerin değiştirilmesi gerektiği ifade edildi. Sovyet notası SSCB adına Türk Boğazları için aşağıda sıralanan değişikliklerin yapıldığı bir rejim öngörüyordu:

- Boğazlar, barış ve savaş zamanlarında bütün devletlerin ticaret gemilerinin geçişlerine açık olmalıdır,
- Boğazlar, barış ve savaş zamanlarında Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerinin geçişine açık olmalıdır,
- Boğazlar, Karadeniz'e sahili olmayan devletlerin savaş gemilerinin geçişine hem barış hem de savaş zamanlarında özel durumlar dışında kapalı tutulmalıdır,
- Boğazlar üzerinde uygulamaya sokulması düşünülen yeni rejim, Türkiye ve Karadeniz devletleri tarafından düzenlenmeli ve yetki sadece onlara ait olmalıdır,
- Boğazlar'da ticarî ulaşımın güvenli bir şekilde yapılması, bunu en iyi gerçekleştirebilecek Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortaklaşa olarak

³⁴⁰ M. Gönübol, H. Ülman, **a.g.e.**, s. 215.

³⁴¹ S. Kocabaş, **Türkiye'nin Canı Boğazlar**, s. 185.

sağlanmalıdır. Böylece, Karadeniz'in bu denize sahili olan devletlerin aleyhine kullanılması da önlenmiş olur³⁴².

Bu nota ile farklı ifadelerle Rusların Boğazlar'daki üs isteklerine devam ettikleri görülmektedir. Aslında Sovyetlerin böyle bir notayı kaleme alması da Türkiye tarafından beklenmeyen bir gelişme değildir.

Sovyetler Birliği'nin 7 Ağustos tarihli notasının ardından Türkiye, İngiltere ve Amerika arasında diplomatik temaslar başladı. Çankaya'da İnönü başkanlığında yapılan toplantıda İnönü, Boğazlar'ın Ruslar'la beraber savunulmasının, Ruslar'ın³⁴³ Boğazlar'a yerleşmeleri anlamına geldiğini ifade ederek tepkisini dile getirdi. Sovyetler Birliği notası 14 Ağustos'ta TBMM'de görüşülmüş olup Recep Peker Hükümeti, Türkiye'nin bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü her şeyden üstün tutacağını, dış siyasette İngiltere ve ABD ile münasebetlerin geliştirileceğini ifade etti³⁴⁴.

Sovyet notasını ayrıntılı bir şekilde inceleyen Amerika, dışişlerinin raporuna göre Sovyetler Birliği'nin Türkiye ve Çanakkale üzerindeki planlarının kendi çıkarlarına uymayacağı görüşü doğrultusunda, 15 Ağustos'ta Beyaz Saray'da Truman başkanlığında bir toplantı yaptı. Dışişleri Bakan Yardımcısı Acheson'un ileri sürdüğü, önce Türkiye daha sonra Yunanistan'ın benzer Sovyet müdahalesiyle karşı karşıya kalacağı ve bu durumun Akdeniz ve Ortadoğu'nun dengesini bozacağı dolayısıyla silahla da olsa ABD'nin Sovyet taleplerinin karşısında durarak Türkiye'ye yerleşme fikrine engel olunmalı fikri, olumlu karşılandı³⁴⁵.

Bu düşüncelerle Amerika Birleşik Devletleri yetkilileri, 19 Ağustos 1946 tarihinde Boğazlar'la ilgili ABD notasını Sovyet yetkililere iletmiştir. ABD notasında, Boğazlar konusunun Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler dışındaki devletleri de ilgilendirdiği, Boğazlar'ın ortak savunulması hakkındaki Rus teklifinin kabul edilemeyeceği ve

³⁴² M. Sadık Atak, *Türkiye'nin Kapısı Boğaz*, Ankara 1947, s. 106-109.

³⁴³ Metin Toker, *Türkiye Üzerinde 1945 Kabusu (2. Dünya Savaşı'ndan Sonra Türk –Sovyet ve Türk –Amerikan İlişkileri Üzerine Bir İnceleme)*, Ankara 1971, s. 105.

³⁴⁴ M. Gönübol, H. Ülman, *a.g.e.*, s. 221.

³⁴⁵ *Aynı eser*, s. 220.

Boğazlar rejiminin Birleşmiş Milletler ilkelerine bağlı olması ve buna göre idare edilmesi gerektiği anlatılmaktadır³⁴⁶.

İngiltere, Türkiye ile fikir alış-verişi yaptıktan sonra, SSCB'nin notasında yer alan Boğazlar'daki geçiş rejiminin düzenlenmesi yetkisi ve Boğazlar'ın savunulması ile ilgili maddelerin kabul edilemeyeceğini bildirdi. İngilizlerin 21 Ağustos'ta verdikleri nota, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesini uygun bulduğu gibi bu amaçla toplanacak konferansa İngiltere'nin her an için iştirak etmeye hazır olduğunu da belirtiyordu³⁴⁷. İngilizlerin notası temelde ABD notasıyla aynı fikirleri benimsemiştir.

ABD ve İngiltere dışında 14 Ağustos 1946 tarihinde Fransız Hükümeti'nin Sovyetler Birliği Hükümeti'ne gönderdiği notada ise Montreux Sözleşmesi ile ilgili bu konuların, imzacı devletlerin ve ABD'nin katılımıyla toplanacak bir konferansta çözüme kavuşturulabileceği ve Fransa'nın Sovyetler Birliği'nin düşüncelerine katılmadığı belirtildi. Türkiye ise İngiltere ve Amerika ile görüşmesinden ve onların notalarını takip ettikten sonra 22 Ağustos 1946 tarihinde Sovyetler Birliği'ne karşı cevap niteliği taşıyan notasını verdi. Bu notada Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile ilgili hükümlerinde bazı değişikliklerin yapılabileceğini, ancak Montreux'de yapılandırılan rejimin kaldırılması ve Boğazlar'ın ortak savunulması hakkındaki talepleri reddettiğini açıkladı³⁴⁸.

Türkiye, sözleşmede teknolojik gelişmeler ve zamanın şartlarına göre yapılacak değişikliklerin bazı çekincelerle milletlerarası bir konferansta görüşülebileceğini ifade etti. Türkiye, notasında ayrıca II. Dünya Savaşı sırasında, Boğazlar'dan geçiş yapan ve iddiaya göre Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümlerinin ihlal edilmesine sebep olan Mihver Devletlerine ait gemilerin durumunu, tek tek açıklayıp bu durumda Türkiye'nin bir sorumsuzluğunun olmadığını bildirdi³⁴⁹.

³⁴⁶ F. Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri (Açıklamalı)**, s. 148-149.

³⁴⁷ M. S. Atak, **Türkiye'nin Kapısı Boğaz**, s. 115-116.

³⁴⁸ Ayhan Kamel, "İkinci Dünya Savaşının Bitiminden Günümüze Kadar Türk Rus İlişkileri", **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç (Sempozyuma Sunulan Tebliğler)**, Ankara, 15-17 Ekim 1997, s. 410.

³⁴⁹ M. S. Atak, **Türkiye'nin Kapısı Boğaz**, s. 117-124.

a. 24 Eylül 1946 Tarihli Sovyet Notası

Sovyetler Birliği, 7 Ağustos'ta verdiği nota üzerinde tartışmalar devam ederken, Türkiye'nin 22 Ağustos tarihli notasına karşılık olarak, 24 Eylül 1946 tarihinde Türk Dışişleri Bakanlığı'na bir nota daha verdi. Sovyet devlet adamları, bu notayı 7 Ağustos'ta yaptığı gibi İngiltere ve Amerika'ya da göndermek yerine sadece Türkiye'ye göndermiştir. Zira Ruslar, İngiltere ve Amerika'yı uzak tutarak Boğazlar hakkında sadece Türkiye ile temas kurmak istemiş, konunun beynelmilel tarafını gözlerden ırak tutmak istemişlerdir. Diğer taraftan Türkiye, Boğazlar meselesinde Rusların aksine, Amerika ve İngiltere'yi de muhatap kabul ettiğinden, SSCB'nin bu notasını bu iki devlete bildirmiştir³⁵⁰.

Sovyetler Birliği'nin bu notasında, II. Dünya Savaşı esnasında Boğazlar'ın müttefikler aleyhine kullanıldığı hakkındaki iddialara tekrar yer verilerek, Sovyet Yüksek Komutanlığı'nın Karadeniz sahillerinde savunma hazırlıkları yapmak ve bunun için de buralarda askerî birlik bulundurmaya zorunda kaldığı bildirildi. Dolayısıyla SSCB önceki notalarında ve görüşmelerinde ortaya koyduğu arzularından vazgeçmediğini dile getirdi³⁵¹.

SSCB ayrıca Boğazlar'ın ortak savunulmasıyla ilgili Rus teklifinin, Türkiye'nin egemenlik haklarıyla bağdaşmayan bir teklif olduğunu ve Türkiye'nin güvenliğini sarsacağını söylemesinin, SSCB'nin karakteriyle bağdaşmayan bir fikir olduğunu belirtti. Notada, Sovyet teklifini geri çevirdikten sonra Türkiye'nin, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan bazı devletlerle birlikte askerî tedbirler alarak Karadeniz'de sahili olan devletlerin güvenliğine zarar getirecek işler yaptığı ileri sürüldü. Son olarak Boğazlar konusunda görüşülecek konferans toplanmadan bu konunun bir çözüme kavuşturulması önerildi. Türkiye'nin Boğazlar konusundaki kararlı tutumunu da dikkate alan Amerika, daha önceleri savunduğu görüşlerle aynı yönde, Türkiye'nin destekleyicisi olarak 9 Ekim'de bir nota ile gelişmeler hakkında Sovyetler Birliği'ne görüşlerini bildirdi. Amerika, Potsdam'da imzacı devlet olarak yer alıp Boğazlar'la alakadar olmaya başladığını ve Montreux'deki kararların değiştirileceği konferansa katılacağını ifade etti. ABD, Boğazlar'ın savunulmasında başlıca yetkilinin Türkiye olduğunu, eğer

³⁵⁰ M. Gönübol ve H. Ülman, *a.g.e.*, s. 222.

³⁵¹ M. S. Atak, *Türkiye'nin Kapısı Boğaz*, s. 117-124.

Boğazlar'a bir saldırı gerçekleşirse bu konunun Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin gündemine alınacağını bildirdi³⁵².

ABD ile aynı tarihte verilen İngiltere notasında, Potsdam'da alınan kararlar gereği görüş alış-verişinin tamamlandığını ve konu üzerinde yazışmaların devam etmesinin gereksiz olduğu bildirildi. İngiltere Hükümeti'nin 21 Ağustos tarihli notasındaki görüşlerinin devam ettiğini ve Sovyetler Birliği, Amerika, İngiltere, Fransa ile birlikte Japonya dışındaki diğer imzacı devletlerle beraber, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirmek için görüşülecek konferansa katılmaya hazır olduğunu bildirdi³⁵³.

b. 18 Ekim 1946 Tarihli Türk Notası

Türkiye, İngiltere ve Amerika'nın notalarında Sovyet isteklerine karşı çıkmasından sonra Sovyet taleplerini bir kez daha detaylı olarak yanıtlamak için 18 Ekim 1946 tarihinde bir nota verdi. Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreterliği tarafından, karşılıklı notaların meselenin uzamasına neden olduğuna inanıldığından, verilen notanın birer örneği de Japonya dışında Montreux'ye imza atan devletlere ve Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilerek bu devletlerin katılabileceği bir konferansa Türkiye'nin de iştirak etmeye hazır olduğu bildirildi³⁵⁴.

Türk Hükümeti, notasında, Boğazlar'ın müşterek müdafaası hakkındaki Rus isteklerini bir defa daha kesin bir biçimde reddedip, bunun Türkiye'nin güvenliği ve egemenliğine zarar verecek bir olay olduğunu belirtti. Notada, sadece Türkiye ve Sovyetler Birliği arasında yapılması istenen müzakereler kabul edilmemiş olup konunun beynelmil bir konferansta tartışılması istenmekteydi. Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin tadiline hazır olduğunu fakat bu tadilin bağımsızlık ve bölünmez bütünlüğüne etki edecek hiçbir şeklini kesinlikle kabul etmeyeceklerini bir kez daha hatırlattı. Bu notada, SSCB Hükümeti'ne Karadeniz'e kıyısı olan öteki devletler hakkında görüş beyan etme gücü ve yetkisi olmadığı hatırlatıldı. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Rus delege Çiçerin'in Boğazlar'dan geçiş denetçiliğinde Türkiye'nin önceliğinin alınması önerisine karşılık, bunun Türkiye'nin

³⁵² M. Gönübol ve H. Ülman, *a.g.e.*, s. 222-223.

³⁵³ M. S. Atak, *Türkiye'nin Kapısı Boğaz*, s. 127-128.

³⁵⁴ A. S. Bilge, *a.g.e.*, s. 317.

egemenlik ve bağımsızlık haklarının bir ihlali olacağını daha önce de ifade edildiğini belirtti. Son olarak, verilen notaların meselenin uzamasına neden olduğu, gerekiyorsa ve isteniyorsa hakeme de müracaat edilebileceği kesin olarak ifade edildi³⁵⁵. 22 Ağustos ve 18 Ekim tarihlerindeki Türk notalarının temelinde, Türkiye'nin hiçbir biçimde feragat edemeyeceği, böyle bir durumun Türkiye'nin egemenlik haklarına ve güvenliğine aykırı olacağı düşüncesi bulunmaktaydı.

SSCB, Türk Hükümeti'nden gelen 18 Ekim tarihli notaya ABD'nin askerî kuvvet ve diplomatik açıdan desteği karşısında cevap veremedi. Konferansın toplanmasını da öneremeyen Ruslar, normal süresi geldiğinde sözleşmeyi fesih ile ilgili de bir açıklama yapmadılar. Bu sonuçla da Montreux Boğazlar Sözleşmesi halen geçerliliğini korumaktadır³⁵⁶.

C. Soğuk Savaş Dönemi'nde Türk Boğazları

1. 1946–1990 Yılları Arasındaki Gelişmeler

II. Dünya Savaşı sonrasında, gelişen olaylar karşısında dünya devletleri bloklaşmaya doğru yönelmişlerdi. 5 Nisan 1946'da İngiliz Başbakan Churchill, savaşta müttefiki olan Sovyetler'i yayılcılığa yönelik talepleri sebebiyle alenen suçlamış, Avrupa'daki bloklaşmayı göstermek üzere ilk olarak "Demir Perde"³⁵⁷ yakıştırmasını kullanmıştır. Avrupa'nın Demir Perde'nin önünde ve arkasında bulunanlar olmak üzere iki bölüme ayrıldığını ifade etmiştir. 1950 yılında başlayan Kore Savaşı da bu ayrılmayı, diğer bir ifadeyle bloklaşmayı net bir şekilde ortaya çıkardı. Dünya, ABD'nin önderliğinde "Batı Bloğu" ve SSCB'nin önderliğinde "Doğu Bloğu (veya Demir Perde)" olarak iki kutuplu güçler dengesinin kurulduğu sisteme fiilen girdi. Bu kutuplaşma, bölgesel sıcak savaşlarla birlikte genel anlamda "Soğuk Savaş" dönemini de başlattı³⁵⁸.

Sovyetler Birliği'nin II. Dünya Savaşı zamanındaki Türkiye'ye karşı tutumu ve Boğazlar üzerindeki arzuları, Türkiye'yi Batı Bloğu içinde yer almaya itti. Türkiye, Batı Bloğu içinde yer almak için Kore Savaşı'na asker göndermek gibi bir takım bedeller de

³⁵⁵ M. S. Atak, *Türkiye'nin Kapısı Boğaz*, s. 147.

³⁵⁶ K. Gürün, *Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)*, s. 308.

³⁵⁷ R. Uçarol, *a.g.e.*, s. 668.

³⁵⁸ *Aynı eser*, s. 671-672.

ödedi. Türk dış politikasına da bu amaç doğrultusunda yön verildi. Nitekim Amerika'nın önderliğinde her çeşit askerî, sosyo-ekonomik ve siyasî çalışmaların içinde yer almayı hedefledi. Bu amaç doğrultusunda 4 Nisan 1949 tarihinde kurulmuş olan ve bir savunma ittifakı özelliği taşıyan NATO'ya dahil olmak için çaba sarf etti³⁵⁹.

Türkiye'nin 1950 yılında başladığı görüşmelere, Sovyetler Birliği'nden büyük tepkiler geldi. SSCB, Türkiye'nin NATO'ya girmesini engellemek amacıyla, 3 Kasım 1950 tarihinde Türkiye'ye nota verdi. Türkiye, 3 Kasım tarihli notaya 12 Kasım'da cevap verdi. Türk notasında, NATO'nun bir takım zaruretler karşısında kurulduğuna, SSCB'nin askerî hazırlıklarının varlığına ve Türkiye'nin savunma durumuna değinildi. Sovyetler Birliği, 30 Kasım'da benzer içerikli bir nota daha verdi, Türk Hükümetince bu notaya cevap dahi verilmedi. SSCB daha sonraları da Türkiye'nin NATO'ya girmesini engellemek için bazı girişimlerde bulunduysa da başarılı olamadı. Neticede Türkiye, 18 Şubat 1952 tarihinde NATO'ya üye oldu³⁶⁰.

5 Mart 1953 yılında Stalin'in vefat etmesinden sonra Ruslar, Stalin'in yerine Nikita Kruşçev'in geçmesiyle dış siyasette daha yumuşak ve ılımlı bir yol izlemeye başladılar. Türkiye'ye karşı da aynı siyaseti uygulayan Sovyetler Birliği, daha önceleri Türkiye'den toprak ve askerî hava-kara üssü talebinde bulunmasına karşın, 30 Mayıs 1953 tarihinde Dışişleri Bakanı Molotov vasıtasıyla Türkiye'den artık toprak ve üs taleplerinin olmadığını bildiren bir notayı Türk Elçiliği'ne verdi. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Sovyetler Birliği'nin yumuşama siyasetini samimi bulmayıp, sadece nezaketen teşekkürlerini bildirdi³⁶¹.

Amerika Birleşik Devletleri, Sovyetler'in yayılmacı siyasetine karşı, Doğu Asya'dan Batı Avrupa'ya kadar ittifaklar kurarak bir "Kuzey Kuşağı" kurmak istedi. Bu arzu ile, 1955 yılında Türkiye'nin de dahil olduğu Bağdat Paktı kuruldu. Türkiye, 1955'te de Sovyet Rusya'ya karşı kurulan siyasî kuşak içine girerek, Avrupa ile Ortadoğu ve Uzakdoğu arasında bir köprü ve kilit ülke oldu³⁶².

³⁵⁹ M. Gönübol ve H. Ülman, **a.g.e.**, s. 240-241.

³⁶⁰ S. Kocabaş, **Türkiye'nin Camı Boğazlar**, s. 211.

³⁶¹ A. S. Bilge, **a.g.e.**, s. 335-337.

³⁶² R. Uçarol, **a.g.e.**, s. 738-739.

Kruşçev'in "barış içinde bir arada yaşama ilkesi" ile SSCB'nin dış politikasında ciddi anlamda farklılıklar meydana geldi. Bu bağlamda Türkiye-SSCB ilişkileri iyi olma yolunda ilerlemeye başladı ve 1960'lardan itibaren iç dinamiklerin özellikle de ihtilâlin etkisiyle beraber iyi olan münasebetler, komşuluk ilişkilerine dönüştü. Netice itibariyle de Sovyetlerin Boğazlar'ın statüsünde yapmak istedikleri değişiklik dolayısıyla çıkan gerginlikler son buldu³⁶³.

1958 yılında gerçekleştirilen, "Birinci Deniz Hukuku Konferansı"nda kapalı ve yarı kapalı denizlerin özel rejime tâbi tutulmasını öngören yaklaşımlar reddedildi. Milletlerarası Deniz Hukuku Kuralları'nı yeniden belirlemek üzere toplanan Birleşmiş Milletler "Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı"nda da kapalı ve yarı kapalı denizlerin özel rejime tâbi tutulması önerisi kabul edilmedi. Konferans sonrasında "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi" kabul edilip, bahsi geçen denizleri genel kurallara tabi tuttu. Ayrıca rejimleri milletlerarası antlaşmalarla belirlenmiş olan Boğazlar'dan geçiş rejiminin aynen korunması kabul edildi³⁶⁴.

19 Haziran 1971 tarihinde Fransız Ekonomist Pierre Uri, görüşlerini açıklamış ve Orta Doğu buhranının çözüme kavuşması için, Süveyş ve Panama Kanalları ile Tiran ve Türk Boğazları'nı idare edecek milletlerarası "Boğazlar Yönetim Komisyonu" teşkilatlandırılmasını önermiştir. Türkiye'nin bu öneriyi kabulünde ise Boğazlar'ın yönetimi gibi zor ve tehlikeli bir işten vazgeçtiği anlamı çıkacaktı. Türk Dışişleri Bakanlığı'nın Uri'ye karşı yapmış olduğu açıklamada ise, Uri'nin kişisel düşüncelerini yansıttığı ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirmeye yönelik hiçbir düşünce ve çalışmanın olmadığı, aynı zamanda Türkiye'nin sözleşmenin hükümlerini son derece dikkatle uyguladığı belirtildi³⁶⁵.

Sovyetler Birliği, ilerleyen zamanlarda Türkiye'ye barış önerilerine devam etti. Ancak Türkiye, tüm olanları inandırıcı bulmadığı gibi bu yapılanların Türkiye'yi Batıdan uzaklaştırma amaçlı eylemler olduğu kabul edilerek dikkate alınmadı. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesiyle ilgili ilk önerinin SSCB'den geldiği yukarıda belirtilmişti. İkinci öneri ise Amerika ve Batılı devletlerden geldi.

³⁶³ A. S. Bilge, **a.g.e.**, s. 340, 346.

³⁶⁴ Y. İnan, **a.g.e.**, s. 112-113.

³⁶⁵ **Aynı eser**, s. 111-112.

Akdeniz’de Sovyet askerî kuvvetlerinin artması ABD ve Batı’yı endişelendirdiği için böyle bir teklifte bulundular. Türk Boğazları vasıtasıyla Akdeniz’e geçen Rus savaş gemilerinin sayısı her geçen gün daha da artmaktaydı. Bu gemilerin denizde geçirdikleri zaman sürekli hale gelince NATO Asemblası de 1974 Şubatında Karadeniz’de yapılan ve SSCB donanmasına katılan 40.000 tonluk Minsk ve Kiev adlı uçak gemilerini Boğazlar’dan geçirmemesi için Türkiye’den talepte bulundu³⁶⁶.

Boğazlar’ın statüsü ile ilgili ciddi sorunlar yaşanmamakla birlikte uçak taşıyan savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişi ile ilgili sorunlar yaşandı. Sovyetler Birliği, 18 Temmuz 1976 tarihinde Kiev tipi bir savaş gemisi ile 2 Aralık 1991 tarihinde 65.000 tonluk 304 m uzunluğundaki, Karadeniz’deki Nikolayev Tersanesi’nde yapılan “Kuznetsov” adlı uçak gemisini Karadeniz’den Ege’ye geçirdi. Sovyetlerin bu şekildeki tutumu zaman zaman Boğazlar rejiminde değişiklik yapılmasını gündeme getirmiş olsa da mevcut durum herhangi bir şekilde bozulmadı³⁶⁷.

2. 1991–1994 Yılları Arasındaki Gelişmeler

Bu tarihlere kadar, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiş olan statüyü en çok değiştirmek isteyen Sovyetler Birliği’nde, 1980’li yıllardan itibaren, ortaya çıkan olaylarla birlikte dağılmanın başlaması ile oluşan soğuk savaş döneminin sonuna gelinmiş oldu. Neticede dünya dengelerinde tekrar bir değişim meydana geldi. 1991 yılı sonlarında SSCB’nin teşekkülünü sağlayan 15 devlet bağımsızlıklarını ilân etti. Bu devletlerden 11’i Alma-Ata’da düzenledikleri toplantı ile SSCB’nin yerini alacak olan Bağımsız Devletler Topluluğu’na (BDT) katılmayı kabul etti³⁶⁸.

1991 yılına kadar Türk Boğazları; Karadeniz’e kıyısı olan devletler yani, SSCB, Bulgaristan ve Romanya ile Türkiye olmak üzere sadece dört devleti yakından ilgilendirmekteydi. Ancak Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla Gürcistan, Ukrayna ve Rusya Federasyonu da Karadeniz’e kıyısı olan devlet sıfatını aldı. Diğer taraftan Azerbaycan, Moldova, ve Ermenistan Devletlerinin Karadeniz’e kıyısı olmamasına rağmen Karadeniz, bu devletleri de yakından ilgilendirmektedir. Türkmenistan,

³⁶⁶ Y. Kamyş, **a.g.t.**, s. 219.

³⁶⁷ Rifat Uçarol, “Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Geleceği ve Önemi”, **Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye**, İstanbul 1994, s. 194.

³⁶⁸ **Aynı eser**, s.195.

Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan devletlerinin de deniz yoluyla diğer ülkelere açılmaları, genel anlamda Karadeniz yoluyla mümkün olmaktadır. SSCB'nin dağılmasından önce Karadeniz'le yakından ilgili 4 devlet varken dağılmadan sonra bu sayı 13 yükseldi. Dışarıdan bu ülkelere ulaşmak için de yine Türk Boğazları kullanılmaktadır.

2 Şubat 1991 tarihinde Türkiye'nin önyak olması sonucu İstanbul'da "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Konferansı" Bulgaristan, Romanya, Moldova, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun katılımıyla gerçekleştirildi. Konferans sonunda "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Anlaşması" imzalandı. Bu anlaşma ile ülkelerin hoşgörülü ve yapıcı davranmalarına rağmen Karadeniz, dünyanın iki kutuplu yani soğuk savaş zamanındaki askerî güç durumunu korumaya devam etti³⁶⁹.

Eylül 1992'de Tuna-Ren ve Tuna-Main iç suyolları arasında bağlantı sağlandı ve buralar trafiğe açıldı. Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu kanallarındaki trafikte bir artış yaşandı. Soğuk savaş sonrasında bu önemli gelişmelerin ardından, Boğazlar'daki trafik ve güvenlik hakkında da bir takım gelişmeler meydana geldi. Şöyle ki, Kazakistan ve Azerbaycan kendi ülkeleri ve Hazar Denizi kıyılarında milletlerarası şirketlerle birlikte yapacakları petrol işletmelerinden elde ettikleri petrolü Boğazlar üzerinden pazarlayabileceklerdi³⁷⁰. Bu gelişmeler de Türkiye'yi Boğazlar'ın güvenliğini arttırıcı bazı düzenlemeler yapmaya yöneltti. Bu doğrultuda Türkiye 1994 Kasımında "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğünü" yürürlüğe koydu.

³⁶⁹ Aynı eser, s. 197-198.

³⁷⁰ N. Ö. Soysal, **a.g.t.**, s. 83.

IV. BÖLÜM

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NİN GÜNÜMÜZE KADAR GEÇERLİLİĞİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

A. Günümüzde Dünya Boğazlarında Uygulanan Rejimler

1. Deniz Hukukunda Boğazlar Kavramının Gelişimi

a. 1958 Cenevre Sözleşmeleri

Milletlerarası platformda denizlerde uygulamaya konulacak olan hukuk kurallarının belirlenmesi ve mevcut olan belirsizliklerin giderilmesi gayesiyle, Birleşmiş Milletler Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun yıllarca süren gayretlerinin ardından Cenevre'de toplanan konferansta 4 sözleşme kabul edilmiştir. Bunlar, denizlerle ilgili hukuku ilk kez bir araya getiren ve düzenleyen çalışmalardır. Bu sözleşmeler, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS), Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Sözleşmesi ve Açık Deniz Sözleşmesi'dir³⁷¹.

Her ne kadar Cenevre Sözleşmeleri hukukî anlamda bazı eksiklikleri giderme amacıyla kabul edilse de "Boğaz" kavramı yukarıda sayılan Cenevre Sözleşmeleri'nin hiçbirisinde tam anlamıyla ifade edilmedi. Diğer taraftan, sözleşmede, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan Boğazlar'da yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının ertelenemeyeceği yer aldı³⁷².

Cenevre Sözleşmesi'nin hükümleri, kabul edildiği zamanın ciddi ihtiyaçlarına çare oldu. Ancak milletlerarası anlamda karasularının maksimum genişliğinin tespit edilmemiş olması, bu kuralların hangi Boğazlar'a uygulanabileceği hakkında bilgi vermemekteydi. İlerleyen yıllarda sahil devletlerinin daha geniş deniz alanları üzerinde taleplerinin artmaya başlaması, ekonomik bölgeler ve daha geniş karasuları ilân edilmesi, takımda suları kavramının ortaya çıkması, 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge

³⁷¹ İlhan Lütem, **Deniz Hukukunda Gelişmeler Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı**, Ankara 1959, s. 3-4.

³⁷² Aynı eser, s. 121.

Sözleşmesi'ni zayıflatmaya başlamıştı. Özellikle de ülkelerin 12 deniz mili genişliğinde kara suları ilan etmelerinin ardından, milletlerarası ulaşımda kullanılan ve ortasında bir açık deniz kesimi olan yaklaşık 205 boğazın sahil ülkelerinin kara suları içinde kalması ihtimali ortaya çıktı.

Denizcilikte önde gelen ülkeler, Dover, Cebelitarık, Hürmüz ve Bab el Mandep gibi milletlerarası boğazlardan serbest geçiş haklarını, ekonomilerinin gelişiminin ve ülke güvenliklerinin garantisi olarak görüyorlardı. Askerî ve stratejik kaygılar, açık deniz alanlarında uygulamada olan “serbestlik” ilkesiyle karasularında uygulamada olan “zararsız geçiş” ilkesi arasında bir rejim ortaya çıkarılmasının gerekliliğini gündeme getirdi³⁷³.

b. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 30 Nisan 1982 tarihinde 17 ülkenin çekimser, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 4 karşı oya 130 ülkenin olumlu oyu ile kabul edildi³⁷⁴. Bu sözleşme deniz hukukunun hemen her alanını kapsayan milletlerarası nitelikte bir sözleşmedir. 320 madde ve 7 ekten oluşan bu sözleşme, milletlerarası hukukun bütün alanlarını düzenleme amacını gütmüştür.

Türkiye, bu sözleşmeyi millî çıkarlarına uygun olmadığı gerekçesiyle imzalamadı. Bu nedenle sözleşme Türkiye açısından bağlayıcı özellikte değildir. Ancak sözleşmeye taraf olmayan ülkeler için de BMDHS'nin bazı hükümleri genel teamülü yansıttığı ve milletlerarası deniz hukukunun kaynağı olarak kabul edildiği için dikkate alınması gereken milletlerarası bir sözleşmedir. BMDHS mahiyetinde konuya Türk Boğazları açısından bakıldığında sözleşmenin kara sularının genişliğini düzenleyen 3'üncü maddesi ve Türkiye'nin Türk Boğazları'nda seyrüsefer güvenliği açısından makul düzenlemeleri yapabileceğini göstermesi açısından, 21. maddesi önem arz etmektedir. Güvenlik bakımından tetkik edildiğinde kıyı devleti, madde 21 (a) ve (b) uyarınca seyir

³⁷³ Bengi Selen Yüceer, **Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk**, İzmir, 2001, s. 10-11.

³⁷⁴ Ahmet Göker ELBEK, **Deniz Hukuku (Hukuk, Deniz Hukuku Sistemleri, Gemi, Donatan, Kaptan, Hukuksal Konum Deniz)**, İzmir 1992, s. 30, 79.

güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi amacıyla gerekli kanun ve düzenleme yapabilme hakkına sahiptir³⁷⁵.

2. Milletlerarası Deniz Hukukunda Geçiş Rejimleri

a. Hukukî Zemin

Milletlerarası boğazlardan genel geçiş rejimi bakımından temel ilkeyi oluşturan şey geçiş özgürlüğüdür. Fakat bu ilke, milletlerarası boğazlardan geçecek olan gemilerin bu özgürlükten hangi şartlar altında faydalanabileceğinin saptanması açısından yetersizdir. 1958 Karasuları Bitişik Bölge Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki şartlar bakımından birbirinden ayrı özelliklere sahip iki rejim önerdi. Bunlar “zararsız geçiş” ve “transit geçiş” rejimleridir. Karasularındaki zararsız geçiş ile milletlerarası boğazlardan zararsız geçiş arasındaki fark ise, boğazlardaki geçişin ertelenemeyecek özelliğe sahip olmasıdır. 1982 sözleşmesi, milletlerarası boğazların bir bölümünde transit geçiş, diğer bölümünde ise zararsız geçiş rejimi uygulanmasını öngörmüştür. 1982 sözleşmesine göre, geçiş rejimi uzun süreli ve çok taraflı bir milletlerarası sözleşme ile düzenlenmiş olan boğazlar, kendilerini boğazlar konusundaki hükümlerin ve rejimlerin dışında tutmuştur. Nitekim Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Türk Boğazları da bu türden boğazlardır³⁷⁶.

b. Zararsız Geçiş Rejimi

Bir devletin, yabancı bayraklı gemilerin kara sularından geçmesine müsaade etmek üzere, söz konusu su alanları üzerindeki egemenliğinin sınırlanması milletlerarası hukukun örfî bir kuralıdır. Bu geçiş “zararsız” gerçekleşmek zorundadır. Boğazlardan yapılacak olan geçişin özelliği açısından geçerli olan geçiş, kesintisiz ve çabuk olmak mecburiyetindedir. Fakat arıza, tehlike, olağan deniz ulaşımını aksatan olaylar, zorlayıcı sebep veya kazaya uğramış ya da tehlikede bulunan kişi, gemi ve hava araçlarına

³⁷⁵ S. Kuran, **a.g.e.**, s. 293, 297.

³⁷⁶ M. D. Vank, **a.g.e.**, s. 1-2.

yardımda bulunma maksadıyla zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin durması veya demirlemesi mümkündür³⁷⁷.

1958 sözleşmesinde geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Ancak BMDHS, ilk defa, geçişi zararlı kılarak zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıran davranışları ayrıntılı olarak sözleşmenin 19. maddesi ile belirlemiştir. Yabancı bir geminin geçişi, eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, kıyı devletinin barışına, düzenine ya da güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır:

- Sahil devletinin egemenliğine, ülke bütünlüğüne veya siyasî bağımsızlığına yönelik tehdit veya kuvvet kullanılması veya Birleşmiş Milletler Antlaşması'nda belirlenmiş olan milletlerarası hukuk kurallarına aykırı diğer her çeşit davranış,
- Ne tür silahla olursa olsun, herhangi bir manevra, deneme veya tatbikat yapılması,
- Sahil devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeyi amaçlayan herhangi bir propaganda faaliyeti,
- Sahil devletinin savunma ve güvenliğinin zararına yönelik bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir faaliyet,
- Herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması,
- Herhangi bir askerî aygıtın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya alınması,
- Sahil devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelere aykırı şekilde malın, paranın veya kişinin gemiye, güverteye alınması,
- Sözleşmeye aykırı şekilde herhangi bir kastî ve ciddî kirletme hareketi,
- Herhangi bir balıkçılık hareketi,

³⁷⁷ B. S. Yüceer, **a.g.e.**, s. 13-15.

- Araştırma ve ölçüm faaliyetleri,
- Sahil devletinin herhangi bir muhaberat sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesisine müdahaleyi amaçlayan bir hareket,
- Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer herhangi bir faaliyette bulunulması zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıracaktı³⁷⁸.

Yukarıda sayılan maddelerden de anlaşılacağı üzere, geçişin zararsız veya sahil devleti bakımından zararlı olduğunun tespiti için geçerli kıstas sahil devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine aykırı olması durumlarıdır. Ayrıca denizaltı ve diğer su altı araçlarının zararsız geçişleri esnasında su yüzeyinden seyretmesi ve bayraklarını göstermesi mecburiyeti de yerine getirilmediği takdirde geçişin zararlı sayılmasına neden olacak davranışlar arasında gösterilebilir³⁷⁹.

c. Transit Geçiş Rejimi

Milletlerarası hukukta ilk olarak 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile ortaya konulan ve sözleşmenin 38. maddesinde yer alan transit geçiş; açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan, hukukî statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin kara sularına dahil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının bu kısım hükümleri uyarınca kullanılmasıdır. İki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan milletlerarası boğazlardan geçişte transit geçiş hakkından yararlanabilmek için bu boğazın bir devletin kıta ülkesi ile bir adası arasında yer almaması ve bu adanın açığında benzer kolaylıklara sahip bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bulunmaması gerekmektedir. Sözleşmeye göre böyle bir coğrafi konumun mevcudiyeti, söz konusu boğazda sahil ülkesi tarafından askıya alınamayacak bir zararsız geçiş rejiminin uygulanmasını gerektirmektedir³⁸⁰.

³⁷⁸ Aynı eser, s. 18.

³⁷⁹ S. Kuran, a.g.e., s. 85-86.

³⁸⁰ Aynı eser, s. 99-100.

Zararsız geçiş ile transit geçiş kavramları, sözleşmenin hükümleri bakımından incelendiğinde sözleşmeye göre, sahil devleti, transit geçişi askıya alamaz ve bu geçişi engelleyemez. Sahil devleti milletlerarası boğazlardan yapılacak olan zararsız geçişi de askıya alamaz ve engelleyemez. Bu hüküm, aynı zamanda sözleşmenin diğer hükümleri ile getirilecek olan istisnaları da saklı tutmaktadır. Şöyle ki; kıyı devleti, zararsız olmayan geçişleri önlemek için karasularında gerekli önlemleri almak mecburiyetindedir. Zararsız geçişte, geçişi zararlı duruma getirecek faaliyetler meydana geldiğinde geçişin engellenebileceği net bir şekilde ortaya koyulmuşken, transit geçiş rejiminde transit olmayan bir geçiş meydana geldiğinde, geçişin engellenmesi konusunda sözleşmede herhangi bir hüküm yer almamaktadır.

Transit geçiş kavramı, hem denizden hem de bu tür coğrafî konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını kapsamaktadır. Sahil devleti transit geçişte, deniz şeritleri ve trafik ayırım şemalarını belirleyip uygulamaya geçmeden evvel, bununla ilgili tekliflerini kabul edilmesi için IMO'ya sunmak mecburiyetindedir. Öngörülen önlemlerin uygulamaya konulabilmesi için IMO tarafından onaylanması gerekmektedir. Milletlerarası boğazlardan zararsız geçişlerde deniz altılar ve diğer su altı gemileri, geçişleri esnasında yüzeyde seyretmek ve bayraklarını göstermek mecburiyetinde olmalarına rağmen, transit geçiş yapılan boğazlarda bu tür gemiler, sözleşmede konuyla ilgili herhangi bir kısıtlama getirilmediğinden su altından gidebileceklerdir³⁸¹.

3. Dünyada Özel Geçiş Rejimi Uygulanan Boğazlar ve Kanallar

a. Macellan Boğazı

Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu'nu birleştiren tek su yolu olan Macellan Boğazı, 310 mil uzunluğundadır. En geniş yeri 22 mil ve en dar yeri ise 11 mil civarındadır. 23 Temmuz 1881 tarihinde Şili ile Arjantin arasında yapılan Buenos Aires Antlaşması ile bu Boğaz, sürekli olarak tarafsız hale getirilmiş olup tüm devletlerin gemilerine özgür geçiş serbestisi tanınmıştır. I. ve II. Dünya Savaşlarında bu antlaşma

³⁸¹ K. Özersay, *Türk Boğazlarında Geçiş Rejimi*, s. 13-15.

ihlâl edilmesi nedeniyle gemilerin gece geçişleri yasaklanmıştır. Ayrıca boğaz feneri söndürülmüş ve kılavuz alma mecburiyeti getirilmiştir.

Arjantin ve Şili arasında 1984'te yapılan Barış ve Dostluk Antlaşması'na göre 1881 tarihli antlaşmanın geçerliliği devam ettirilmiş, Macellan Boğazı'nın tarafsızlığı, bayrak ayrımı yapılmaksızın serbest ulaşım hakkının bütün gemiler için geçerli olduğu yinelenmiştir. Burada uygulanan geçiş rejimi 1982 BMDHS'de geçen transit geçiş rejiminden özde bir farklılık göstermemektedir³⁸².

b. Danimarka Boğazları

Danimarka Boğazları, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi arasında bulunan Büyük Belt, Küçük Belt ve Oresound Boğazları olmak üzere üç boğazdan müteşekkildir. Oresound Boğazı, Danimarka ile İsveç arasındaki sınırı belirlemektedir. 1857 Kopenhag Antlaşması ile hukukî statüsü belirlenen antlaşmaya göre Danimarka, bir kereye mahsus olmak üzere ödenecek tazminat karşılığında, taraf devletlere bağlı ticaret gemileri için bu Boğazlar'dan geçiş ücreti almamayı kabul etmiştir. Antlaşmaya göre ayrıca, Boğaz'a sahili olan devletlere geçen gemilerin güvenliği için gereken tedbirleri alma yükümlülüğü yüklenmiştir. Kopenhag'da savaş gemileriyle ilgili herhangi bir özel durum düzenlenmemiştir. Ancak Danimarka'nın uyguladığı rejimde, barış zamanında ve kendisinin savaşan olmadığı savaş zamanlarında savaş gemilerinin geçişi serbest olmuştur.

1966 Haziranında İsveç'in, Oresound Boğazı'nın kendi kara sularına dahil olan alanlarda savaş gemilerinin geçiş rejiminin yer aldığı bildirisinde, İsveç Devleti'nin tarafsız olduğu savaş zamanında savaş gemileri bu sulardan barış zamanındaki gibi herhangi bir ön bildirim olmadan ve duraklamadan serbest bir şekilde geçebileceklerdi. Deniz altılara, su yüzeyinden ve bayraklarını göstermek şartıyla serbest geçebilme müsaadesi verilmiştir. Yabancı askerî uçaklar ise önceden izin almak koşuluyla kara suları üzerinde bulunan hava sahasını serbest geçiş ilkesi ile kullanabileceklerdi³⁸³.

³⁸² B. S. Yüceer, **a.g.e.**, s. 24.

³⁸³ **Aynı eser**, s. 25-26.

c. Cebelitarık Boğazı

Atlantik Okyanusu ile Akdeniz arasındaki tek bağlantı su yolu olan Cebelitarık Boğazı, kuzeyde batıdan doğuya, İspanya ve Cebelitarık Kayası; güneyde, Fas ve İspanya'ya ait Ceuta arasındadır. 32 mil uzunluğundaki Boğaz'ın en dar bölgesindeki genişliği 12 mil civarındadır. Fas, Boğaz'ın Akdeniz ile Atlantik Okyanusu tarafında münhasır ekonomik bölge ilân etmiş, İspanya ise, Boğaz'ın Akdeniz tarafında münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir.

Cebelitarık Boğazı yüzyıllardır ticaret ve savaş gemilerinin geçişine serbest tutulmuş olup, önceleri gemilerden ücret alınmaktaysa da XIX. yüzyılda bu uygulama da kaldırılmıştır. 8 Nisan 1904 tarihinde İngiltere ve Fransa tarafından Londra Bildirisi yayınlanmıştır. Buna göre, Boğaz ticaret ve savaş gemilerinin geçişine tamamen açık olacak, İngiltere ve Fransa da bu serbestliği sağlamak için gereken önlemleri alacaktır. Bu amaçla, İngiliz ve Fransızların Fas sahillerinde askerî tesis ve benzeri tahkimat kurmayacakları da kabul edilmiştir. 1912 yılında İspanya da bu bildiriye katılmıştır. Cebelitarık Boğazı'ndan hem ticarî gemilerin hem de savaş gemilerinin geçişi tamamen serbesttir³⁸⁴.

d. Süveyş Kanalı

Akdeniz ile Kızıl Deniz arasında açılmış olan 123 km uzunluğundaki Süveyş Kanalı'ndan geçiş rejimi, Osmanlı İmparatorluğu, İspanya, Avusturya, Fransa, İngiltere, Almanya, Hollanda, İtalya ve Çarlık Rusya arasında 1888'de imzalanan İstanbul Antlaşması ile belirlenmiştir. 1956'da Mısır'ın Kanal Şirketi'ni millileştirmesiyle Kanaldan geçiş sistemi konusunda bir süre belirsizlik yaşanmış ancak daha sonra 1957'de Mısır'ın İstanbul Antlaşmasını tanıdığını bildirmesi ile belirsizlik ortadan kalkmıştır.

³⁸⁴ Aynı eser, s. 27-28.

Kanaldan geçiş bakımından İstanbul Antlaşması'na göre hangi bayrağı taşırsa taşırsın, savaş ve barış zamanlarında tüm devletlerin ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olacaktır³⁸⁵.

e. Panama Kanalı

Amerika ile Panama arasında imzalanan 18 Kasım 1903'te Hay-Bunau Varilla Antlaşması 1901 tarihli Hay-Pauncefote Antlaşması'na atıfta bulunularak, kanalın eşit şartlarda tüm ülkelerin ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olması kabul edildi.

ABD ve Panama arasında imzalanan 1977 tarihli diğer bir antlaşmada ise kanalın işletilmesi, idaresi ve bakımı, geçişin düzenlenmesi, ulaştırma ve denizcilik sorunlarıyla ilgili düzenlemeleri yapma yetkileri 22 yıl süreyle ABD'ye bırakıldı. Kanalın yönetimi ise Panama ve ABD vatandaşlarından olan bir kurul tarafından denetlenecekti. İşletme politikasının belirlenmesi maksadıyla da her devletten azaların iştirakiyle bir danışma komitesi toplanacaktı. Antlaşma süresinin dolduğu 31 Aralık 1999 tarihinde de ABD'ye verilen tüm yetki ve sorumluluklar Panama'ya geçti.

Panama Kanalı, muhtelif güvenlik önlemleri alındıktan sonra ulaşımaya izin vermektedir. Bu kanaldan geçiş gerçekleştirecek olan bütün gemiler, 48 saat evvelinden kanal trafik istasyonuna isim ve bayraklarını, kanal kimlik numaralarını, kanala varış zamanlarını, su çekimlerini, taşıdıkları yükün özelliklerini, son 15 günde uğradıkları limanları bildirmek mecburiyetindedirler.

Panama Kanalı'ndan geçmeyi talep eden ve nükleer madde taşıyan gemiler, 30 gün evvelinden Kanal Deniz Güvenlik Danışmanı'ndan izin almak üzere isteklerini bildireceklerdi. Milletlerarası boğazlarda gemi, bayrak ve yükler arasında farklılık gözetmeksizin bütün gemiler için serbest geçişin varlığına bakıldığında, nükleer maddeler için farklı bir uygulama zorunluluğunun olması kanaldan geçiş rejimindeki önemli bir detayı ortaya koymaktadır.

Süveyş Kanalı'nda ve milletlerarası boğazlarda zorunlu kılavuzluk olmamasına rağmen, Panama Kanalı için öngörülen rejimde, kılavuzluk, tüm gemiler tarafından

³⁸⁵ H. Pazarıcı, **a.g.e.**, s. 228.

alınması gereken “mecburî” ancak “ücretsiz” bir hizmettir. Panama Kanalı’nda kılavuzlar, geminin danışmanı değil, geminin bütün kontrol ve sorumluluğunu üstlenirler. Bu sebeptir ki Panama Kanalı idaresi kanal içinde meydana gelen her türlü kazadan ya da ihmalden sorumludur³⁸⁶.

f. Kiel Kanalı

Baltık Deniz’i ile Kuzey Denizi’ni bağlayan, tamamıyla Almanya sınırlarında yer alan Kiel Kanalı, 1896 yılında Almanya tarafından inşa edilmiştir. Kanalin kurulmasının ardından iç sular rejimine tâbi olan kanal, 1919 Versailles Antlaşması ile beynelmilleştirilmiş olup, Almanya ile barış halinde olan bütün devletlerin savaş ve ticaret gemilerine açık ve serbest olacağı rejimi belirlenmiştir³⁸⁷.

B. Boğazlar Trafikinde Yeni Düzenlemeler

1. 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Dönemi (1994–1998)

a. Yeni Trafik Tüzüğünün Gerekliliği

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, II. Bölüm’ünde açıklandığı üzere, tamamen değiştirilebileceği gibi bazı hükümleri üzerinde değişiklik de yapılabilir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde 1936 yılından bu yana taraf devletlerin hakkı olan değişiklik ya da sözleşmenin tamamen değiştirilmesi üzerine herhangi bir hukukî müracaatta bulunulmadı. Sözleşmeyi değiştirmeye yönelik teklifler sadece Sovyet Rusya’dan geldi, ancak bu konuda SSCB diğer devletler gibi sözleşmede yer alan değiştirilme usûllerini uygulamadı. Zamanın koşullarına uymadığı ve Türkiye’nin savunmasında gedikler verdiği gerekçesiyle yapılan Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin 1960’lı yıllara geldiğinde yine zamanın gelişmeleri neticesinde yetersiz kaldığı tartışmaları başladı. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin özüne dokunmadan bir takım düzenlemelerin yapılması çözümü, Dışişleri Bakanlığı’nın da desteklediği bir görüştür. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye’nin güvenliği kapsamında imzalanmış bir sözleşme

³⁸⁶ B. S. Yüceer, **a.g.e.**, s. 45-47.

³⁸⁷ S. Toluner, **a.g.e.**, s. 92.

olduğundan Türkiye'nin bazı düzenlemeleri yapmaya yetkisi vardır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, deniz yolları ve trafik ayırım şemalarına yer vermektedir. Bu sözleşme esas alınarak Türk Boğazları'nda da trafik ayırım çizgileri saptanarak, deniz trafiğinin bir düzene sokulması Türkiye'nin tasarrufunda olan bir konudur³⁸⁸.

Türkiye, 1965 ve 1982 yıllarında Limanlar Tüzükleri çıkararak, Boğazlar'da seyrüsefer güvenliğini temin etmek için çaba harcadı. Ancak bu çalışmalar yeterli olmadı. Boğazlar'da artan çevre kirlenmesinin önlenmesi ve kazaların önüne geçilmesi ve Boğazlar mıntukasında geçiş güvenliğinin sağlanması için çalışmalara başlanmış, 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Karadeniz'e kıyısı olan devlet sayısının da artmasıyla, güvenlik ihtiyacı daha da artmıştır³⁸⁹.

Boğazlar Bölgesi'nde 9 Nisan 1982 tarihli "İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Tüzüğü" yönetmeliği geçerliydi. Bu tüzüklerde Karadeniz'e girecek gemilerin Kuzey yönlü trafik şeridini, Karadeniz'den Marmara'ya geçecek gemilerin Boğaz geçidindeki güney yönlü trafik şeridini kullanacakları belirtilmişti. Gemiler, girişten çıkışa kadar "Milletlerarası Denizde Çatışmayı Önleme" kurallarına riayet edecek ve zorunlu haller dışında orta çizginin soluna geçemeyeceklerdi. Ancak bu tüzük de artan Boğaz trafiği dolayısıyla yetersiz kaldı. 1982 tüzüğü akıntı, görüş mesafesi, rüzgar ve gemilerin sefer güvenliği ile ilgili hükümleri içermemekteydi. Türkiye, 1982 tüzüğünün yerini alması için 1 Temmuz 1994'te "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile yeni bir düzenlemenin yürürlüğe girmesini sağladı. Bu tüzüğün amacı Boğazlar'da hat safhaya ulaşan gemi trafiğine çözüm bulmak, aynı zamanda seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliği sağlamaktı³⁹⁰.

³⁸⁸ Salim Kıstrak, **Montreux Sözleşmesi ve Değişen Koşullar Bağlamında Türk Boğazları**, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Adapazarı 2002, s. 83.

³⁸⁹ Erhan Başyurt, **Boğazlar'ın Güvenliği İçin 1 Temmuz 1994 Tarihli "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"** Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998, s. 58.

³⁹⁰ **Aynı eser**, s. 58-60.

b. 1994 Tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, 23 Kasım 1993'te Bakanlar Kurulu'nun kabul kararının ardından 11 Ocak 1994 tarihli 21815 sayılı Resmî Gazete'de yayımlandı ve IMO'nun (Milletlerarası Denizcilik Örgütü) onayıyla 1 Temmuz 1994'te uygulanmaya başlandı³⁹¹.

Tüzük, Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde ulaşımda, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için deniz trafiğini düzenlemek amacını taşımaktadır (Mad. 1)³⁹². Bunun için milletlerarası hukuka uygun olarak, trafik ayırım düzeni tesis edilmiştir. Ticaret, savaş ve devlet gemileri, bu amaç doğrultusunda, belirlenen veya ileride belirlenecek olan ulaşım kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundaydı (Mad. 4,5).

Boğazlar'dan geçecek gemiler, Türkiye'nin ulaşım güvenliği için zorunlu olan tedbirleri alabilmesi ve trafik düzenlemelerini gerçekleştirebilmek amacıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki "Trafik Kontrol Merkezleri"ne seyir planı vermekle yükümlü tutuldu (Mad. 7,8,9).

Savaş gemileri dışında Boğazlar'dan geçecek gemilerin teknik donanımlarının ileri düzeyde olmasını sağlamak amacıyla, milletlerarası kurallara göre, denize elverişli olmaları şartı ve diğer bazı teknik koşullar da aranmaktadır (Mad. 6). Fakat geminin aranan bu ve diğer bazı teknik özelliklere haiz olmaması, geminin Boğazlar'dan geçişi için bir engel oluşturmamaktadır. Bu tür durumlarda ilgili gemiler, geçiş güvenliği için alınacak diğer önlemlerle Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

IMO tarafından petrol ve türevleri dahil olmak üzere tehlikeli yük olarak sınıflandırılan yükleri taşıyan gemiler, MARPOL Sözleşmesi'nde (Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkındaki Sözleşme) ve eklerinde sözü edilen kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş veya bu amaçla işletilen gemiler ile 500 groston ve daha büyük gemiler, Boğazlar'dan girişlerinden en az 24 saat önce, bu geçişlerini ve kendilerini tanıttıkları bilgileri Trafik Kontrol Merkezi'ne bildirecek ve

³⁹¹ S. Kıstrak, a.g.e., s. 85.

³⁹² **Boğazlar Bölgesi ve Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük** (Resmî Gazete. 11 Ocak 1994 - 21815).

seyir planlarını vereceklerdi (Mad. 7). Ulaşım Güvenliği için seyir halindeki gemilerin belirlenen trafik şeritleri içinde yol almaları da öngörülüp, aksine davranışlar bir takım yaptırımlara bağlandı (Mad. 25).

Ulaşım, can, mal ve çevre güvenliği sebebiyle, boyu 150 m veya daha büyük olan gemilerin, Boğazlar'dan ve Marmara Bölgesi'nden geçebilmeleri, özel izne bağlanmıştır. Bu nitelikte bir geminin donatanı veya işletmecisi, seferin planlanması aşamasında, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na geminin teşekkülü hakkında bilgi verecekti. Bu makam, Boğazlar'ın topografik yapısını, fiziksel durumunu, geminin boyutlarını, manevra yeteneğini ve deniz trafiğinin durumunu dikkate alarak bir değerlendirme yapacak ve sonucu ilgililere bildirecekti. Tehlikeli yük taşıyan ve boyu 150 m'den fazla olan gemiler, İstanbul Boğazı'na girmeleri halinde, madde 42'ye göre Boğaz'dan çıkana kadar, aynı nitelikte bir başka gemi Boğaz'dan içeri alınmayacaktı. Bu tür gemiler, Çanakkale Boğazı'ndan, aralarında 20 deniz millik bir mesafeyi koruyarak, aynı yönde geçiş yapabileceklerdi.

Nükleer güçle çalışan veya nükleer yük ve atık taşıyan gemilerin, seferin planlanması aşamasında Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, tehlikeli yük ve zararlı atık taşıyan gemilerin ise Çevre Bakanlığı'ndan izin almaları zorunlu olacaktı. Bu tür gemilerin IMO'nun belirlediği kurallara da uymaları gerekecekti. Ayrıca Boğazlar ve Marmara Bölgesinde seyreden gemilerin denize moloz, safra, çöp atmaları, sintinelerini boşaltmaları da yasaklanmıştı (Mad. 30,37). Boğazlar'dan geçiş sırasında kılavuz kaptan almak, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde olduğu gibi isteğe bağlı bırakılmıştı. Diğer taraftan boyu 150 m veya daha büyük olan Türk bayraklı gemiler, kılavuz kaptan alma zorunluluğuna uyacaklardı (Mad. 31)³⁹³.

Boğazlar'ın dar ve akıntılı olması sebebiyle, kötü hava koşullarında çevre ve ulaşım güvenliğini sağlamak maksadıyla Türk Hükümeti tarafından gemilerin manevra hızları dikkate alınmaksızın geçişleri yasaklanabilecekti; ayrıca tüzük, görüş mesafesinin 0,5 deniz miline düşmesi durumunda Boğazları trafiğe kapatma yetkisi vermekteydi (Mad. 40,41).

³⁹³ Tüzükte Boğazlardan geçen 150 m ve daha büyük Türk gemilerine getirilen seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan alma mecburiyeti, haksız rekabete neden olduğu gerekçesi ile ulusal platformlarda da tartışma konusu olmuştur.

Tüzük hükümlerine aykırı davrananlar için tek bir müeyyide uygulaması yapılmayıp çeşitli ceza hükümlerinin uygulanması kabul edildi. Ancak Boğazlar Tüzüğü'nde öngörülen cezalar yetersiz ve uygulanamayacak kadar zayıf planlanmıştır. Verilmesi gereken para cezaları çok büyük bir değer ifade eden rakamlar değildir.

c. 1994 Boğazlar Tüzüğü'ne Karşı Tepkiler

Boğazlar Tüzüğü'ne Rusya, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Umman gibi bazı devletler itiraz etseler de bu tüzük yürürlüğe girdi. Rusya, Türkiye'nin Moskova Büyükelçiliği'ne tüzüğün Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne ve milletlerarası hukuka (1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi) aykırı tek taraflı bir girişim ve bu durumun kabul edilemez olduğunu iddia eden bir nota verdi. Aynı zamanda Türk sahil hizmetlerinde organizasyon ve teknik destek düzeyinin yükseltilmesinin Boğazlar'dan geçiş güvenliğinin sağlanması açısından olumlu karşılanabileceğini de bildirdi. Notada yeni Boğazlar tüzüğü ile geçişlere önemli kısıtlamaların getirildiği, ek malî yükümlülüklerle sebep olacağı ileri sürüldü. Ayrıca yeni tüzüğün askerî gemilere de uygulanabileceği öngörüsü tüzüğün sakıncaları arasında önemli bir konu olarak notada yer aldı. Rusya, gemilerinin Boğazlar'dan geçişlerde engellenmesi halinde tazminat talep edeceklerini ifade etti³⁹⁴.

Boğazlar Tüzüğü, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren seyir güvenliğini temin etme konusunda ve trafiğin düzenlenmesinde kayda değer bir başarı sağladı. Boğazlar'da meydana gelen kazalarda kayda değer azalma oldu. Büyük gemi geçişlerinde ise trafiğin tek yönlü kapatılması dolayısıyla Boğazlar'ın girişlerinde bekleme yapılmasına sebep olması "güvenli geçiş" in olumsuz bir sonucudur. Türkiye'nin güvenliği sağlama adına da olsa Boğazlar'dan geçişlerde bir takım kısıtlamalar getirmesi yukarıda da değinildiği gibi Rusya, Yunanistan, Bulgaristan, Ukrayna, Romanya, Umman ve Güney Kıbrıs Rum devletlerinin tepkisini alan bir durum haline geldi. Türkiye ise Türk Boğazları'nı kullanan bütün devletlerle, ilgili kurum ve kuruluşlarla Türk Boğazları'nda deniz güvenliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunması kapsamında işbirliğine her zaman açık olduğunu bildirdi. 1994 Tüzüğü'nün uygulanmaya başlamasından itibaren 1998 yılına kadar IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nde Türk Boğazları'nda seyir

³⁹⁴ B. S. Yüceer, a.g.e., s. 71.

kuralları birçok kez görüşüldü. 1998 Mayıs'ında Türkiye iyi niyetinin bir göstergesi olarak uygulamadan edinilen tecrübelerin ışığı altında yeni bir düzenleme yapacağını açıkladı³⁹⁵.

2. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafiki Düzeni Tüzüğü Dönemi (1998–2002)

a. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü ve 1994 Tüzüğü ile Karşılaştırılması

1994 Boğazlar Tüzüğü üzerinde yapılan tartışmalar, kamuoyundan gelen tepkiler ve itirazlarla birlikte 4 yıllık uygulama sürecinde kazanılan tecrübelerden sonra 1994 tüzüğünün yetersiz tarafları ortaya çıktı. Başta Rusya olmak üzere diğer devletlerle yapılan görüşmeler ve IMO'nun himayesinde çeşitli platformlarda yapılan müzakerelerden elde edilen sonuçlarla birlikte, yeni tüzük hazırlıkları da başladı. Bu sırada Boğazlar'ın güvenliğini sağlamak amacıyla Boğazlar'a radarlar kurma ve deniz itfaiyesini oluşturma gibi çalışmalar da yürütüldü. Her şeye rağmen başarıyla uygulanan 1994 tüzüğü, meydana gelen aksaklıklar dikkate alınarak hazırlanan "Türk Boğazları Deniz Trafiki Düzeni Tüzüğü" başlıklı yeni tüzük, 6 Kasım 1998 tarihinden itibaren 1994 tüzüğünün hükmünün ortadan kalkmasıyla yürürlüğe girdi³⁹⁶.

1998 Türk Boğazları Deniz Trafiki Düzeni Tüzüğü, geçiş rejimi ile ilgili hükümleri biraz hafifletmekle beraber tüzükte geçen kavramlar da hassasiyetle seçilmiştir. Önceki tüzük "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafiki" başlığıyla yürürlüğe girmişti, 1998'deki yeni tüzüğe ise "Türk Boğazları Deniz Trafiki Düzeni Tüzüğü" başlığı verilerek yeni tüzük Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne de uyarlanmaya çalışılmıştır³⁹⁷. Ayrıca Boğazlar'da bir liman ya da iskeleye uğramak için seyri planlanmış olan gemiler için 1994 tüzüğünde "transit geçen gemi" terimi kullanılmıştı. Yeni tüzükte ise bu gemiler "uğraksız geçiş yapan gemi" olarak yer aldı³⁹⁸.

Büyük gemiler için getirilen alt sınır 150 m iken Türk Boğazları Tüzüğü'nde bu rakam 200 m'ye çıkarıldı. Çanakkale Boğazı'nda akıntı hızı 6 mil/saat üstüne çıktığı

³⁹⁵ Aynı eser, s. 73.

³⁹⁶ F. B. Baykal, **a.g.e.**, s. 35.

³⁹⁷ Sibel Turan, "Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları" **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. 4, Sayı:1, Haziran 2004, , s. 70.

³⁹⁸ Cahit İstikbal, "Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 145.

zamanlarda gemilerin boğaza giremeyeceği ile ilgili hüküm yeni tüzükte 4 mil/saat'in üstüne çıktığı durumlar için öngörüldü. Derin su çekimli gemi sınıfı dışında kalmak için en büyük su çekiminin 10 m olması eski tüzüğe göre normal iken yeni tüzükte bu miktar 15 m'ye yükseltildi³⁹⁹.

Çarpma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında, kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda, geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından trafik geçici olarak durdurulabilecekti. Tehlikeli yük taşıyan gemilerin Boğaz'a girişlerinden çıkışlarına kadar aynı özelliklere sahip başka hiç bir geminin giremeyeceği hükmünün yer aldığı 1994 tüzüğündeki bu kural, 1998 tüzüğünde Boğaz'a önce giren gemi belirli bir mesafe aldıktan sonra aynı geminin arkasından ikinci bir geminin girebileceği şeklinde değiştirildi⁴⁰⁰.

b. Yeni Boğazlar Tüzüğüne Karşı Tepkiler

1994 Tüzüğü'ne karşı tepkiler ve gelen talepler karşısında dengeli bir yol bulmak amacıyla yapılan çalışmalar neticesinde ortaya çıkarılan 1998 Boğazlar Tüzüğü, 1994 tüzüğüne olan tepkilere benzer tepkilerle karşılanmadı. IMO Deniz Güvenlik Komitesinin 1999 Mayıs'ında yapılan 71. Dönem Toplantısı'nda, "Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Grubu", Türkiye'ye çeşitli tavsiyelerde bulundu. 1998 Tüzüğü ile uygulanmakta olan deniz trafik sistemi kapsamında büyük gemilerin Boğazlar'ın dar ve kavisli bölgelerinde karşılaşmalarının önüne geçmek için iki yönlü trafiğin askıya alınması gerektiğini bildiren "Gemilerin Rotalandırılması Çalışma Grubu", Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin kılavuz kaptan almalarının özendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. IMO tarafından onaylanmış olan ve uygulanmakta olan trafik düzeni halen hukuken geçerlidir⁴⁰¹.

³⁹⁹ S. Kıstrak, **a.g.t.**, s. 89.

⁴⁰⁰ B. S. Yüceer, **a.g.e.**, s. 75.

⁴⁰¹ S. Kıstrak, **a.g.t.**, s. 92.

C. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Günümüze Yansıması

1. Türk Boğazları'nın Trafik Yoğunluğu

Dünya ticarî mal nakliyatının hacim olarak büyük bir oranı, deniz yolu taşımacılığı ile karşılanmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının bu denli cazip olması Türk Boğazları'nda da trafik yoğunluğunu ciddî boyutlara ulaştırmıştır. Trafik hacminin artmasıyla ulaşım güvenliği de önemli bir sorun teşkil etmektedir. Ege ile Karadeniz'i bağlayan ve Karadeniz'e sahili olan devletler açısından hayatî öneme haiz Türk Boğazları, dünya ekonomisi açısından da başlıca milletlerarası suyollarından biridir.

Her iki yakası da yerleşim alanı olan, iki köprü ile bağlanan İstanbul Boğazı, 31 km uzunluğunda, yer yer derin kıvrımları olan kanal şeklinde dar bir suyoludur. İstanbul ve Marmara limanlarına yük getirip götüren gemilerle Akdeniz-Karadeniz arası transit taşımacılık yapan gemilerin dışında İstanbul Boğazı'nda yoğun bir mahallî deniz trafiği mevcuttur. Bunların dışında Boğazlar'da çok sayıda balıkçı teknesi avlanmakta ve özel deniz araçları da bu su yolunu sürekli olarak kullanmaktadır. Boğazlar'da verilen hizmetler ve yatırımlar dikkate alındığında, bu hizmet ve yatırımların değeri ve önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Nitekim 2006 yılında İstanbul Boğazı'ndan toplam 54.880 adet gemi geçmiş olup, bunların 3.653 tanesi 200 m.den büyük, 52.704'ü de 500 gros tondan ağır gemilerdir. Aynı yıl kılavuz alan gemilerin sayısı ise 26.589'dur. 2006'da İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan 10.153 adet tankerin 7.659'u ham petrol olmak üzere LPG-LNG ve kimyasal madde taşımıştır (Tablo 1)⁴⁰².

⁴⁰² <http://denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/%C4%B0STANBUL.pdf> (27 Ocak 2008)

Tablo 1 : İstanbul Boğazi 2006 Yılı Gemi Geçiş İstatistikleri

AYLAR	TOPLAM GEMİ	TOPLAM GT	KILAVIZ ALAN	UĞRAKSIZ GEMİ	200 M'DEN		500 GT'DEN		TANKER SAYISI		
					KÜÇÜK	BÜYÜK	KÜÇÜK	BÜYÜK	TTA	LPG-LNG	TCH
OCAK	3677	36.419.935	1908	2326	3385	282	83	3594	585	69	113
ŞUBAT	3518	34.000.692	1898	2162	3263	255	110	3408	576	57	115
MART	4542	40.856.767	2281	2721	4246	296	109	4433	631	77	154
NİSAN	4857	39.743.962	2309	2781	4557	300	185	4672	658	64	144
MAYIS	5081	43.130.428	2445	2871	4762	319	221	4860	731	61	155
HAZİRAN	4789	40.095.169	2260	2728	4477	312	208	4581	694	68	136
TEMMUZ	4829	40.547.926	2255	2772	4501	328	226	4603	677	70	130
AĞUSTOS	4985	42.528.944	2299	2884	4844	341	233	4752	673	69	135
EYLÜL	4710	41.638.975	2258	2715	4365	345	207	4503	614	60	126
EKİM	4599	40.912.599	2277	2662	4268	331	152	4447	616	67	154
KASIM	4478	37.172.754	2144	2533	4199	279	217	4261	590	72	163
ARALIK	4815	38.948.729	2255	2725	4550	265	225	4590	634	80	155
TOPLAM	54880	475.796.880	26589	31880	51227	3652	2176	52704	7659	814	1680

1992 yılı Eylül ayında açılmış olan Main-Tuna kanalıyla, Tuna-Ren bağlantısı ve sonucunda Rotterdam-Köstence arasında Kuzey Denizi Karadeniz bağlantısı kuruldu. Bu sebeple artan su yolu taşımacılığı Türk Boğazları'ndaki trafiği de önemli derecede etkiledi. SSCB, dağılmasının ardından, Estonya ve Letonya'daki limanlarını kaybetti ve Baltık Denizi'nde sadece Leningrad Limanı kaldı. Barent Denizi'ndeki limanlar da buzlanma sebebiyle taşımacılıkta kullanılamamaktadır. Baltık limanlarının kullanılmaması, dolayısıyla da Türk Boğazları vasıtasıyla taşımacılığın yapılması gündeme geldi⁴⁰³.

Montreux'den günümüze kadar geçen sürede teknolojik gelişmeler ve sanayideki yükseliş, hammadde ve enerji ihtiyacını arttırdı. Birim fiyatlardaki düşüklük de, deniz taşımacılığını daha avantajlı hale getirerek Türk Boğazları'nda meydana gelen trafik yoğunluğunun sebeplerinden biri oldu.

Bahsedilen sorunlar karşısında Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 1999 yılı itibariyle Türk Boğazları'nda güvenli ulaşım hakkında yoğun çalışmalar başlattı ve idarî, hukukî ve teknik uygulamalar yürürlüğe girdi. Bu uygulamalardan en önemlisi, Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi Projesi oldu. Bu proje 2003 yılında uygulamaya girdi. Türk Boğazları'nda amaç, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı koordinasyonunda bütün ilgili denizcilik kuruluşlarının katılımı ile güvenli ulaşımı temin etmek, bu yolla milyonların yaşadığı Türk Boğazları çevresinde can ve mal güvenliğini sağlamak, tabiat ve tarihî kültürel varlıkları ve de çevreyi korumaktır⁴⁰⁴.

2. Türk Boğazları'nda Yaşanan Tehlikeler

Tehdit unsuru oluşturmasının yanı sıra ekolojik dengeyi de bozan deniz kazalarının tek bir sebepten ötürü meydana gelmesi çok düşük bir ihtimaldir. Kazalar genellikle hataların birbirini takip etmesiyle ya da birden çok sebebin bir araya gelmesiyle vuku bulmaktadır. Kaza riskini ortaya çıkaran faktörlerin hepsini birden ortadan kaldırmak ve tehlike ihtimalini sıfıra indirmek mümkün değildir. Bu durumda kazaya yol açan

⁴⁰³ K. Özersay, **a.g.t.**, s. 66.

⁴⁰⁴ <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&lng=> , Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü İnternet Sayfası, (27 Ocak 2008)

faktörleri tespit etmek veya en azından birden fazla faktörün bir araya gelmesini engellemek gerekmektedir.

Özellikle İstanbul Boğazı olmak üzere Boğazlar Bölgesi'nde, çatışma, rıhtıma ya da karaya çarpma, karaya oturma ve arıza gibi sebeplerle birçok deniz kazası vuku bulmaktadır. Bu kazalar sonucunda da can, mal ve çevre güvenliğini olumsuz yönde etkileyen ciddi zararlar ortaya çıkmaktadır. Yoğun trafiğin oluşturduğu tehlike, aynı zamanda Boğazlar Bölgesi'nin bazı özelliklerinin de etkisinden kaynaklanmaktadır. Nitekim İstanbul Boğazı, dar ve kritik su yolu konumunda olup, daha çok nehir özelliğindedir. Kıvrılarak uzanan Boğaz'da çok keskin dönemeçlerin bulunması hasebiyle gemiler, en az 12 defa rota değiştirmek zorunda kalmaktadır. Kandilli'de 45 derecelik bir dönüş ve Yeniköy'de 80 derecelik bir dönüş mevcuttur. Çanakkale Boğazı'nın da İstanbul Boğazı gibi dar ve kavisli bir Boğaz olması nedeniyle gemiler geçiş esnasında zaman zaman 75 dereceye varan bir rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadır⁴⁰⁵.

Boğazlar'da yaşanan kaza istatistiklerine bakıldığında 1994 ve 1998 tüzüklerinin yürürlüğe girmesiyle kazalarda bir azalma gözlenmekle beraber 2005 yılının ilk altı ayındaki rakamlar bu azalmayı bozmuştur (Tablo 2)⁴⁰⁶. 2005 yılı istatistiklerine rağmen kazalardaki genel düşüş Boğazlar'dan emniyetli geçiş için yapılan faaliyetlerin olumlu bir sonucunu göstermektedir.

⁴⁰⁵ Aynı eser, s. 61, 63.

⁴⁰⁶ A. Erhan Bakırcı, Melih Etyemez, "Türk Boğazlarında Trafik Sistemindeki Gelişmeler", **II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi, MBGAK 2005**, İstanbul 17-19 Kasım 2005, İstanbul 2005, s. 728.

Tablo 2 : 1983–2005 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nda Meydana Gelen Kaza İstatistikleri

YILLAR	Kaza Sayısı	
	Çanakkale Boğazı	İstanbul Boğazı
1987	17	
1988	16	
1989	14	
1990	-	43
1991	-	49
1992	-	39
1993	-	25
1994	-	12
1995	12	4
1996	10	7
1997	5	11
1998	7	20
1999	7	9
2000	8	9
2001	9	20
2002	9	13
2003	4	13
2004	2	26
2005 (ilk 6 ay)	10	15

Hava koşulları dolayısıyla görüş mesafesi zaman zaman 600–700 m'nin altına düşebilmektedir. Bu durumda kullanılan radar teknolojisi de güvenli ulaşımı gerçekleştirmekte yetersiz kalmaktadır. Boğaziçi Köprüsü'nün ayaklarından birinin de denizin içinde olması İstanbul Boğazı'nı güvenlik bakımından daha da hassaslaştırmaktadır. Su geçitlerinde olabilecek neredeyse bütün engeller Boğazlar'da mevcuttur. Bunların yanında gelişen teknoloji ve ihtiyaçlar dolayısıyla da Boğazlar'dan geçen gemilerin ebat, tip ve yüklerinin cinsi de bir tehlike unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Boğazlar'ın günlerce trafiğe kapalı tutulduğu, İstanbul'un kazaya yakın yerlerinde büyük maddî hasarın oluştuğu, 43 denizcinin hayatını kaybettiği Independenta-Evriali tankerinin altı hafta boyunca çeşitli patlamalarla yandığı 1979 kazasından sonra kamuoyu da Boğazlar'ın bu hassas durumuna dikkatle ve tedirginlik içinde yaklaştı. Bu kaza sonucu UNESCO da İstanbul'un içinde bulunduğu tehlikeye kamuoyunun dikkatini çekti ve yetkilileri de önlem almaları için uyardı⁴⁰⁷. Bunun dışında özellikle İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalar sonucu batan birçok gemi sular altındadır (Şekil 1)⁴⁰⁸.

Şekil 1 : İstanbul Boğazı Batıkları Haritası



⁴⁰⁷ N. Ö. Soysal, a.g.t., s. 97.

⁴⁰⁸ <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=7&sid=81&lng=>, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü İnternet Sayfası, (27 Ocak 2008)

1997 yılından sonra, Hazar petrollerinin milletlerarası pazara çıkarılması ile Türk Boğazları'ndan geçen tanker sayısı artmış, bununla birlikte boyutları da büyümüştür. Gün geçtikçe Türk Boğazları'ndaki trafiğe giren petrol başta olmak üzere tehlikeli yük sayısı da artış göstermektedir. Şöyle ki; 2003 yılında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan yaklaşık 8.000'er adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçerken 2006 yılında bu sayı 10.000'i aşmıştır (Tablo 3)⁴⁰⁹.

Tablo 3 : 2003–2006 Yıllarına Ait Boğaz'dan Geçen Gemi Özelliklerini Yansıtan İstatistikler

S. Nu	Faaliyetin Tanımı	2003	2004	2005	2006
1	Gemi Trafik Hizmeti				
1.1	Geçen Gemi Sayıları (adet)				
	- İstanbul Boğazı	46.939	54.564	54.794	54.880
	- Çanakkale Boğazı	42.648	48.421	49.077	48.915
	Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayıları (adet)				
	- İstanbul Boğazı	8.097	9.398	10.027	10.153
	- Çanakkale Boğazı	8.114	9.016	8.813	9.567
	Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı (m/t)				
	- İstanbul Boğazı	134.603.741	143.448.164	143.567.196	143.452.401
	- Çanakkale Boğazı	145.154.920	155.561.833	148.951.326	152.725.701
	2	Tahlisiye (Can Kurtarma) Kurtarılan (kişi)	132	70	100
3	Gemi Kurtarma (adet)	18	11	20	22
4	Refakat (adet)	232	356	502	1.022

⁴⁰⁹ http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/updir/dönemsel_faaliyatlar.doc (Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı internet sayfasından alınmıştır, 23.04.2007).

Tehlikeli yük taşıyan gemilerin sebep olabileceği deniz kazaları sonucunda meydana gelebilecek yangınlar, yangınların karaya sıçraması ve tehlikeli atıkların denize boşalması telafisi olmayan can, mal ve çevre tahribatı ve kirliliği oluşturabilecektir. Tablo 3 incelendiğinde Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü'nün son dört yıl içinde Boğazlar'dan geçen gemilere vermiş olduğu hizmetler görülmektedir. Ayrıca meydana gelen kazalarda kurtarılan insan ve gemi sayıları da bu tabloda yer almıştır.

Türk Boğazları'nda vuku bulan kazaların azami gayretle en düşük seviyeye indirilmesi maksadıyla, gereken teknik düzenlemeler sürekli değerlendirilmektedir. Kamu İktisadî Kuruluşları'ndan "Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü", kuruluş ana statüsü uyarınca Türk Boğazları'nda ve kara sularında güvenli ulaşım için her çeşit sistem ve tesisi inşa etmek ve bu gaye ile yatırımlar yapmakla yükümlüdür. Acil durumlarda müdahale maksatlı istasyonların kurulması, römorkör ve deniz itfaiyesi gibi teçhizatların tedarik edilmesi gibi faaliyetler de yatırım planları içerisinde yer almaktadır⁴¹⁰.

Boğazlar'da meydana gelen kazalar, çatışma, karaya oturma, sürtünme, vapur iskelesine çarpma, gemide herhangi bir sebeple yangın çıkması, arıza gibi durumların bir sonucu olarak meydana gelmektedir. Bugüne kadar meydana gelmiş deniz kazaları incelendiğinde, bu kazaların büyük ölçüde birbirine benzer nedenlerden kaynaklandığı görülmektedir. Toplam kazaların yüzde 43'ü çarpışma, yüzde 24'ü karaya oturma, yüzde 22'si batma nedeniyle gerçekleşmiştir. İnsan hatalarından kaynaklanan kazalar yüzde 64 ile en büyük payı almaktadır. Milletlerarası Denizcilik Örgütü (IMO) kaynaklarına göre, nedeni insan hataları olan kazaların % 85'inde, gemilerde kılavuz kaptan bulunmaması dikkat çekmektedir. Geriye kalan % 15'lik oranı oluşturan kazalarda da, çarpışan iki gemiden birinde kılavuz kaptan varken, diğerinde bulunmamaktadır⁴¹¹. Tablo 4

⁴¹⁰ <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=0&lng=> (Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma işletmeleri Genel Müdürlüğü internet sayfasından alınmıştır, 23.04.2007).

⁴¹¹ Senem Türkoğlu, Renan Mercan, Özden Aliyagiç, **Deprem Kadar Tehlikeli, İletim Gazetesi**, <http://www.istanbul.edu.tr/iletim/69/ana.htm> , (22 Nisan 2007).

incelendiğinde de Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin kılavuz alma oranlarının % 30-40 arasında değiştiği görülecektir⁴¹².

Tablo 4: 1995-2005 Yılları Arası Türk Boğazları'ndan Geçen Gemi Sayısına Göre Kılavuz Alma Oranları

İSTANBUL BOĞAZI				ÇANAKKALE BOĞAZI		
YILLAR	TOPLAM	KILAVUZ	%	TOPLAM	KILAVUZ	%
1995	46954	17772	38	35460	8294	23
1996	49952	20317	41	35487	10081	28
1997	50942	19753	39	36543	11047	30
1998	49304	18881	38	38777	11448	30
1999	47906	18424	38	40582	10002	24
2000	48079	19209	40	41561	11130	26
2001	42637	17767	41	39249	10704	27
2002	47283	19905	42	42669	12164	28
2003	46939	21175	45	42648	13020	30
2004	54564	22318	41	48421	14404	30
2005 (6 aylık)	26918	11865	44	23788	7496	32

⁴¹² A.E. Bakırcı, M. Etyemez, a.g.m., s. 729.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları milletlerarası bir statü kazandı. Fakat Türkiye, Boğazlar'da can, mal ve çevre güvenliği açısından ciddi sorunlarla da karşı karşıya kaldı. Boğazlar'da kılavuz kaptan alma zorunluluğuna 2. maddesinde: "Gece ya da gündüz, bayrağı ne olursa olsun tüm gemiler seyir özgürlüğünden tam yararlanma hakkına sahiptirler. Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarî kalır." şeklinde değinen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar'dan geçecek gemiler için koyabileceği bazı sınırlamaları da ortadan kaldırdı⁴¹³.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından günümüze Boğazların trafik yoğunluğu 10 kat⁴¹⁴ arttı. Özellikle İstanbul Boğazı'ndaki yolcu vapurları, arabalı vapurlar, deniz otobüsleri ve dolmuş motorlarına ilaveten kıyı şeridinde seyreden kum kosterleri, balıkçı tekneleri, gezinti tekneleri ve yatlar da bunlara eklenmelidir. Çanakkale Boğazı'ndaki yoğun gemi trafiği de aynı değerlere yakındır. Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nden yükleri ham petrol olan ve boyutları ile bölgenin morfolojik yapısını, taşıdıkları yüklerin çeşitlilikleri ile de doğal çevreyi olumsuz etkileyen ve mevcut teknik imkânları zorlayan gemiler geçmektedir. Tüm dünyanın kullandığı Boğazlar'dan bu geçişler sırasında bir geminin neden olacağı herhangi bir deniz kazası sonucunda ortaya çıkacak yangınlar ve bu yangınların karaya sıçramasının neden olacağı afetler, kıyıların hasar görmesi, çevre kirliliği ve şehir içi deniz ulaşımının aksamaması, şehir yaşamının olumsuz etkilenmesi hususları doğrudan Türkiye'yi ilgilendirmektedir. Aynı zamanda bu durum bölgede yaşayan milyonlarca insan için de hayatî bir tehlike oluşturmaktadır.

⁴¹³ Senem Türkoğlu, Renan Mercan, Özden Aliyagiç, **Deprem Kadar Tehlikeli**, İletim Gazetesi, <http://www.istanbul.edu.tr/iletim/69/ana.htm> , (22 Nisan 2007).

⁴¹⁴ Necmettin Atken, Türk Bogazlarında Seyir Rejimi, http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=35&id=173 , (22 Nisan 2008)

SONUÇ

İstanbul ve Çanakkale Boğazları, sahip oldukları askerî, siyasî, ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik önemi nedeniyle dünyanın en önemli suyolları arasındadır. Geçmişte olduğu gibi bugün de dünya siyaseti üzerindeki etkisi tartışılmaz bir şekilde devam etmektedir. Bu bağlamda Boğazlar üzerinde hâkimiyet kurma çabaları da çok eskiye dayanmaktadır. Türklerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na hâkim olma süreci 1453 yılında İstanbul'un fethedilmesiyle hız kazanmıştır. Bu tarihten itibaren Karadeniz sahilleri Osmanlı Devleti'nin himayesine girmeye başlamış, 1484 yılından sonra da Boğazlar üzerindeki hâkimiyet tam anlamıyla Osmanlı Devleti'ne geçmiştir. Bu hâkimiyet 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar devam etmiştir. Bu tarihten itibaren 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar Boğazlar'da Türk egemenliği, tek taraflı antlaşmalar ile tahdit edilmiştir. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar ilk defa milletlerarası bir antlaşmaya konu olmuş ve Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, imzacı devler tarafından kesin olarak kabul edilmiştir.

1841 Londra Boğazlar Antlaşması'yla kurulan Boğazlar'dan geçiş statüsü, devletlerarası çeşitli antlaşma, pazarlık ve çatışmalara konu olmasına rağmen, 1918 yılına kadar değişmeden geçerliliğini korudu. Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri ile 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'ni imzaladı. Bu antlaşmanın 1. maddesi gereği Çanakkale ve İstanbul Boğazları açılarak Türk Boğazları İtilaf Devletleri tarafından işgâl edildi. Bu gelişmeyle birlikte 1841'den itibaren süregelen Londra Boğazlar Antlaşması'nın geçerliliği ortadan kalktı ve Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine son verildi. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak yapılan sözleşme ile Boğazlar statüsü yeniden düzenlendi. Buna göre Boğazlar'dan geçiş serbest olup, bu bölgede belirlenen statünün uygulanabilmesi için, başkanlığını Türk temsilcisinin yapacağı bir Boğazlar Komisyonu kuruldu. Böylece Boğazlar'ın kontrolü ve yönetimi Türkiye'nin de yer aldığı milletlerarası bir statüye bağlandı. Bunun sonucu olarak Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkileri geniş ölçüde sınırlandı.

1930'lu yıllara gelindiğinde, dünya siyaseti üzerindeki dengelerin değişmesiyle birlikte Boğazlar'da garantörlük görevini yerine getiremeyen Milletler Cemiyeti gittikçe

etkisini yitirmeye başladı. Bu durum üzerine Boğazlar'da yeni bir statüye ihtiyaç duyularak Türkiye'nin önderliğinde, İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği'nin desteğiyle 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalandı. Bu antlaşmaya göre Boğazlar'ın statüsü; barış hali, Türkiye'nin girmediği savaş hali, Türkiye'nin girdiği savaş hali ve savaş tehlikesi hali olmak üzere dört ayrı duruma göre belirlendi. Bu antlaşma neticesinde Türkiye, Lozan Antlaşması ile güvenliğini ve egemenliğini sınırlayan Boğazlar statüsünü, dönemin değişen güçler dengesinden çok iyi yararlanarak değiştirmeyi ve kendi lehine çevirmeyi başardı. Boğazlar Komisyonu kaldırıldı, Boğazlar'ın askerileşmesi sağlandı, aynı zamanda kurulan statünün yürürlüğünü ve kontrolünü Türkiye üstlendi. Türk Boğazları'nda çok hassas dengelere dayanan yeni bir statünün kurulması, Türkiye'ye olduğu kadar bölge ve dünya devletlerarası siyasette bir uyuşma ve barış havası estirdi.

II. Dünya Savaşı sonrası Türk Boğazları'nda 1936 yılında Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle belirlenen statünün değişmesiyle en çok ilgilenen, Türk Boğazları üzerinde isteklerde bulunup sorunlar çıkartan ve bunalımlar yaratan Sovyetler Birliği, 1980'li yıllardan itibaren çözülmeye ve dağılmaya başladı. 1991 yılına gelindiğinde Sovyetler Birliği'ne bağlı 15 cumhuriyetin bağımsızlığını ilân etmesi ile Sovyetler Birliği resmen dağılmış ve Rusya Federasyonu da Sovyetler Birliği'nin yerini almıştır. Bu gelişmeler neticesinde, başta Amerika olmak üzere diğer Avrupa Topluluğu ülkeleri de Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bağımsızlığını ilân eden Rusya Federasyonu'nu, Sovyetler Birliği'nin devamı olarak kabul ettiler.

Karadeniz çevresinde gerçekleşen bu oluşum milletlerarası politikada ilgiyi Kafkasya'ya ve Hazar Bölgesi'ne çevirdi, Karadeniz'in önemi dolayısıyla Türk Boğazları'nın önemi daha da arttı. Hızla artan ithalat ve ihracat, özellikle petrol ve doğal gaz üretim merkezleri ile petrol ve doğal gaz taşımacılığını kontrol etme çabaları, Karadeniz'de ciddi bir hareketliliğe yol açtı. Soğuk savaş sonrası, özellikle de Hazar Bölgesi petrollerinin dünya pazarlarına çıkarılması sonrası, Karadeniz ve çevresindeki değişikliklerin Türk Boğazları'na iki önemli etkisi oldu. Birincisi; Boğazlar'daki gemi trafiği daha da arttı. 1991 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı 46954 iken

2007 yılında 56606⁴¹⁵ oldu. İstanbul Boğazı coğrafî olarak dünyanın en girintili-çıkıntılı ve en dar suyollarından biridir. Ayrıca İstanbul, nüfus olarak dünyanın en kalabalık şehirlerinden biri olmanın yanında Boğaz çevresinde yüzlerce yıllık tarihsel mirasa sahip, hem tarihî hem de kültürel bir şehirdir. İstanbul Boğazı'nda olacak herhangi bir petrol tankeri kazası, telafisi imkansız sonuçlar doğurabilecektir. Bir süre önce faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Boğazlar'daki tanker yükünü bir miktar azaltsa da bunun tek başına yeterli olduğu söylenemez. Önümüzdeki dönemde, halihazırda mevcut ve proje halinde bulunan boru hatlarına ilave boru hatlarının inşasının gündeme gelmesi beklenmelidir. Petrol ve doğalgazın boru hatları ile taşınması bir taraftan Boğazlar üzerindeki trafiği azaltırken diğer taraftan çevre ülkeler ve büyük devletler arasında bir takım rekabet alanlarının ortaya çıkmasına neden olmakta ve olmaya devam edeceği beklenmektedir. Türkiye Boğazlar üzerinde trafik yükünü hafifletecek boru hattı projelerini, kendisine en fazla avantaj sağlayacak olan güzergâhlarda desteklemeli ve bu yolda yapılacak mücadelelere hazırlıklı olmalıdır.

Boğazlar'da artan trafik yükünün risklerini en aza indirmeyi hedefleyen Türkiye, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı düşmeyecek şekilde 1998 yılında Boğazlar Tüzüğünü ve 2003 yılında Gemi Trafik Hizmetleri'ni uygulamaya koydu. İstatistiklerden de anlaşılacağı üzere alınan önlemler kazaları azaltmada etkili olmasına rağmen kaza rakamlarını dünya ortalamalarının altına düşüremedi. Kazaların dünya ortalamalarının altına düşmemesinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde kılavuzluk hizmetinin zorunlu tutulmamasının etkisi büyüktür.

Boğazlar'da olacak herhangi bir kazadan en fazla Türkiye etkilenmekle beraber, bu su yolunu kullanan başta Karadeniz'e sahilدار ülkeler olmak üzere tüm ülkeler etkilenecektir. Türkiye, Karadeniz'e sahilدار ülkeleri yanına alarak, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin içeriğine ters düşmeden kılavuz kaptan alınmasını zorunlu hale getirecek, bu gerçekleştirilemezse en azından teşvik edecek uygulamalar için çaba sarf etmelidir.

Soğuk savaş sonrası bölgesel değişikliklerin, Türk Boğazları'na ikinci önemli etkisi ise; başta ABD olmak üzere büyük devletlerin bölgeye artan ilgileri oldu. Dünya petrol

⁴¹⁵ TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı internet sayfası, (<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>), (23 Mart 2008)

ve doğal gazının büyük bölümünü tüketen ABD ve AB, her geçen gün biraz daha istikrarsızlaşan Orta Doğu petrollerine alternatif ve tamamlayıcı olarak Hazar Bölgesi petrolünü ve doğalgazını düşünmektedir. Soğuk Savaş sonrası dönemde tek süper güç olma pozisyonunu bir dünya egemenliği haline dönüştürmek isteyen ABD, milletlerarası kuruluşları ve devletleri kendi çıkarları doğrultusunda yönlendirmek, Avrasya ve dünyanın diğer bölgelerinde bulunan enerji kaynakları üzerinde hâkimiyet sağlamak, Rusya'yı çevrelemek, orta vadede Çin ile mücadeleyi ertelemek ve ilişkileri dengelemek istemektedir. ABD'nin Karadeniz'de askerî ve siyasî olarak yer almak istemesinin sebepleri bu doğrultuda önem kazanmaktadır. Bunlara ek olarak ABD, Rusya'nın petrol ihracatını denetlemek ve Avrasya enerji kaynaklarını ve bu kaynakların ulaştırma hatlarının kontrolünü de elinde tutmak istemektedir. Hazar Bölgesi petrolünün Karadeniz'den Akdeniz yolu ile dünyaya açılmasında kilit bölge Türk Boğazları'dır. ABD'nin Karadeniz enerji politikalarını istediği yönde uygulama arzusu paralelinde, Gürcistan'da "Gül Devrimi", Ukrayna'da "Turuncu Devrim" gerçekleştirilerek bu devletlerde batı yanlısı hükümetler iktidara getirildi. Bu devrimlere ilave olarak Romanya ve Bulgaristan 2004 yılında NATO'ya katıldı. Romanya ve Bulgaristan'da askerî üsler açan ABD, Karadeniz'de askerî varlığını artırma gayreti içerisinde. ABD'nin Karadeniz'de askerî varlığını arttırmasındaki en büyük engellerden biri Montreux Boğazlar Sözleşmesi'dir. Çünkü sözleşme hükümlerine göre; Karadeniz'e kıyası olmayan devletlerin Boğazlar'dan geçiş tonajı ve Karadeniz'de kalış süreleri sınırlandırılmaktadır. ABD'de bu güne kadar gayri resmî ağızlardan, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönünde taleplerini dile getirmesi, Türkiye'nin ve Rusya'nın tepkilerini ölçmeyi amaçlamaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere ABD'nin önümüzdeki dönemde Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönünde girişimlerde bulunması muhtemeldir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi talepleri karşısında Türkiye'nin tavrı ne olmalıdır? Kuşkusuz Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin lehte ve aleyhte yanları mevcuttur. Lozan Antlaşması ile birlikte Boğazlar üzerindeki egemenliği kısıtlanan Türkiye, Montreux'la birlikte Boğazlar üzerindeki hâkimiyetini daha sağlam temellere oturttu. Sözleşmenin II. kısım hükümleri Türkiye'ye önemli avantajlar sağladı. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile birlikte Boğazlar'dan geçmek isteyen savaş gemileri için sınıf ve tonaj sınırlaması getirilerek bu gemilerin geçişleri ön bildirimle

tâbi tutuldu. Karadeniz'e sınırı olmayan devletlerin savaş gemileri ise sınıf, tonaj ve süre sınırlaması ile kontrol altına alındı. Yine Karadeniz, bu devletlerin denizaltılarına ve uçak gemilerine kapalı tutuldu. Barış zamanında Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri ne amaçla olursa olsun Karadeniz'de 21 günden fazla kalamayacaktı. Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin uçak gemilerine Boğazlar kapalı tutulmakla beraber bu devletlerin deniz altıları ise istisnaî durumlarda gündüz ve saathtan seyrederek tek başına geçebilecekti. Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendini tehlikede hissetmesi durumlarında savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişini dilediği gibi belirleme inisiyatifi Türkiye'ye verildi. Bunun dışında Türkiye, Boğazları tüm savaş gemilerine kapatabileceği gibi dilediği devletlerin geçişine izin verme hakkına sahip oldu. Sözleşmenin lehte olan bu hükümlerinin yanında 2, 4 ve 6. maddelerinde yer alan kılavuzluk ve römorkor kullanımını isteğe bırakan hükümleri ile can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden hususların üzerinde yeterince durulmaması bu sözleşmenin aleyhte olan konularıdır. Ancak Türkiye'nin aleyhinde olan bu hususlar, milletlerarası kuruluşların ve çevre örgütlerinin desteği ile Türkiye'nin iç hukuku için yapılabilecek düzenlemeler çerçevesinde, kısmen de olsa çözülebilecek konulardır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesine ilişkin düzenleme bu anlaşmanın 28. maddesinde yer aldı. Buna göre antlaşma yapıldığı tarihten itibaren 20 yıl geçerli olacaktı. Bu sürenin dolmasından 2 yıl önce imzacı devletlere antlaşmayı sona erdirmeye ön bildirim sunma hakkı tanınmıştır. Antlaşmayı sona erdirmek isteyen devletlerin hazırladığı sona erdirmeye ön bildirimini Fransa'ya vermesi durumunda antlaşma 2 yıl daha yürürlükte kalacak ve bu sürenin sonunda antlaşma sona erecektir. Antlaşmanın söz edildiği şekilde bitmesi durumunda ise katılımcı devletler yapılacak yeni bir antlaşmada kendilerini temsil ettirmeleri hususunda görüş birliğine varmışlardır. Böyle bir durumda yeni belirlenecek statünün oybirliği ile kabul edilmesi gereği 18. maddede yer aldı. Aynı zamanda antlaşmanın 1. maddesine göre Boğazlardan geçiş serbestisi süresiz olarak kabul edildi. Antlaşmanın yapıldığı tarihten bu yana antlaşmayı sona erdirecek bir adım hiçbir devlet tarafından atılmamış olup, antlaşma günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. Antlaşmanın feshedilmesi durumunda Karadeniz'e kıyısı olan veya olmayan birçok devlet kendi çıkarları doğrultusunda isteklerde bulunacak ve 18. madde de belirtilen şekliyle yeni bir uzlaşma için öngörülen oybirliğini sağlamak

imkansız hale gelecektir. Katılımcı devletlerin Boğazlardan geçişle ilgili yeni bir statü üzerinde birleşmemeleri durumunda ise Boğazlardan geçiş; 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu ile bugün 1982 tarihli Deniz Hukuku'na dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer alan milletlerarası deniz hukuku kurallarına göre gerçekleştirilecektir.

Yeni bir antlaşma zemininde Türkiye'nin lehine olan birçok durum değişebileceği ve ABD'nin yeni yapılacak bir antlaşmada belirleyici olacağı muhtemeldir. ABD ise denizden ve havadan geçişte her türlü sınırlamanın karşısındadır. Bu durum Türkiye'nin görüşüyle çelişmektedir. Aynı zamanda yeni yapılacak bir antlaşmada Boğazlar'da uygulanmakta olan geçiş rejimi ile ilgili yeni önerilerin sunulması da söz konusu olabilir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi durumunda yapılacak yeni bir antlaşmanın yada düzenlemenin Türkiye'nin çıkarlarını Montreux'tan daha iyi koruyabileceğini düşünmek çok iyimser bir tutum olacaktır. Bu nedenle antlaşma maddelerinde yapılabilecek bir değiştirme teklifi bile Türkiye'nin çıkarlarını zedeleyebilecek bir gelişmeye neden olabilir. Türkiye tüm bunları göz önüne alarak bu konuda atacağı adımları dikkatli ve sağlam atmalıdır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'ye olduğu kadar Karadeniz'e sahildar devletlere de bazı avantajlar sağlamaktadır. Bu nedenle, sözleşmenin iptali veya değiştirilmesi taleplerine karşı Türkiye, başta Rusya Federasyonu olmak üzere Karadeniz'e sahildar devletleri yanına alarak ortak politikalar geliştirebilir. Unutulmamalıdır ki Montreux Boğazlar Sözleşmesi, dünya üzerinde uygulanan Boğazlar'dan geçiş rejimleri içinde kıyı devletine en fazla egemenlik hakkı tanıyan bir antlaşmadır.

72 yıldır geçerliliğini koruyan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar meselesinin o günün şartlarında barışçıl yolla çözülmesindeki başarıda en büyük pay Mustafa Kemal Atatürk'e aittir. Atatürk, cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren “ Yurtta Sulh, Cihanda Sulh” ilkesiyle hareket ederek dünya devletleri arasında Türkiye'yi güvenilen, saygı duyulan bir devlet haline getirdi. Hiç şüphesiz Montreux Boğazlar Sözleşmesi, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin milletlerarası alanda kazandığı itibarın bir simgesi olarak dış politikada kazandığı en önemli zaferlerindendir.

KAYNAKÇA

A. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLERİ

ADAMOF, E.E., **Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı**, (b. y. b.), 1972.

AKDES, Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, Ankara 1990.

AKŞİN, Aptülhat, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi**, Ankara, 1991.

AKŞİN, Sina – KUNT, Metin – ÖDEKAN, Ayla – TOPRAK, Zafer - YURDAYDIN, Hüseyin G., (Yayın Yönetmeni: Sina AKŞİN), **Türkiye Tarihi (Osmanlı Tarihi 1300–1600)**, İstanbul 1993.

AKŞİN, Sina, “Siyasal Tarih”, **Osmanlı Devleti Tarihi (1600-1908)**, C. 3, Ankara 1993.

AKŞİN, Sina, **İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele (Son Meşrutiyet 1919-1920)**, C. II, İstanbul 1992.

ALP, İlker **Şark Meselesi veya Emperyalizmin Türk Politikası**, Edirne 2008.

ARMAOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarih (1914-1980)**, C. I, Ankara 1991.

ARMAOĞLU, Fahir, **Belgelerele Türk-Amerikan Münasebetleri (Açılmalı)**, Ankara 1991.

ARTUÇ, İbrahim, **İkinci Dünya Savaşı**, II, İstanbul 1999.

ATAK, M. Sadık, **Rusya Siyaseti ve Rusların Yayılma Siyaseti**, (b.y.b.) 1964.

ATAK, M. Sadık, **Türkiye'nin Kapısı Boğaz**, Ankara 1947.

ATATÜRK, Kemal, **Nutuk**, C. II, İstanbul 1961.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C. I-III., Ankara 1989.

ATEŞ, Toktamış, **Türk Devrim Tarihi**, İstanbul 1993.

ATİK, Kayhan, **Lütfi Paşa ve Tevarih-i Al-i Osman**, Ankara 2001.

AVCIOĞLU, Doğan **Milli Kurtuluş Tarihi (1838'den 1995'e)**, C. I, İstanbul 1993.

AYAR, Atilla, **Türk Boğazları'nın Jeopolitik Konumu ve Uluslararası Önemi**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü Siyasi Tarih ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, **İkinci Adam**, C. I, İstanbul 1988.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, **Tek Adam**, C. II, İstanbul 1993.

Ayn Tarihi, C. 141, Ağustos 1945.

BAKIRCI, A. Erhan, - ETYEMEZ, Melih, “Türk Boğazları’nda Trafik Sistemindeki Gelişmeler”, **II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi, MBGAK 2005**, İstanbul, 17-19 Kasım 2005, İstanbul 2005, s. 725-733.

BALTALI, Kemal **1936 – 1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi**, Ankara 1959.

BARLAS, Mehmet, **Türkiye Üzerine Pazarlıklar**, İstanbul 2001.

BAŞYURT, Erhan, **Boğazlar’ın Güvenliği İçin 1 Temmuz 1994 Tarihli “Boğazlar ve Marmara bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”** Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998.

BAYKAL, Ferit Hakan, “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazları’nın Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi Ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlar’dan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul, 2005, s. 30-36.

BELİK, Mahmut R., **Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü**, İstanbul 1962.

BIYIKOĞLU, Tefik, “Birinci Dünya Harbinde(1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918-11 Ekim 1922), Boğazlar Problemi” **Belleten**, C. XXIV, Sayı. 96, Ankara 1960, s. 1-13.

BİLGE, A. Suat, **Türkiye Sovyetler Birliği İlişkileri (1920 – 1964) Güç Komşuluk**, Ankara 1992.

BİLSEL, M. Cemil, **Lozan**, C. II, İstanbul, 1998.

Boğazlar Bölgesi ve Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük (Resmi Gazete. 11 Ocak 1994 - 21815).

BOSTAN, İdris, “Osmanlı imparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı’ndan Geçişin Tabi Olduğu Kurallar”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 1-8.

CAŞIN, Mesut Hakkı, “Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazları’nın XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 112-135.

ÇADIRCI, Musa, “Kırım Savaşı Sonrasında Osmanlı Devleti’nin Kafkasya Politikası (1856-1876)”, **Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri (XIX. ve XX. Yüzyıllarda Türkiye ve Kafkaslar**, C. I, Ankara 2003, s. 65-74.

ÇELİK, Edip, **100 Soruda Türkiye’nin Dış Politika Tarihi**, İstanbul 1969.

DEMİR, Fevzi (Editör) - ADIYEKE, A. - YORULMAZ, Nükhet Şerife - ADIYEKE, Nuri - BABUŞ, Fikret - AKGÜL, Resul - ALPSOY, Şekip - ERGENOĞLU, Mehtap - DOĞAN, Mehmet - YALÇIN, Cafer, **Çağdaş Türkiye Tarihi (Atatürk İlkeri ve İnkılap Tarihi)**, Mersin 2003.

DİLAN, H. Berke, **Türkiye’nin Dış Politikası**, İstanbul 1998.

DÖRDÜNCÜ, Muharrem, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı:6, Afyon 2001, s. 73-79.

EKİNCİ, İlhan, “Potemkin Zırhlısı İsyanı ve Boğazlar Meselesi”, **Toplumsal Tarih**, Sayı:76, İstanbul 2000, s. 40-51.

ELBEK, Ahmet Göker, **Deniz Hukuku (Hukuk, Deniz Hukuku Sistemleri, Gemi, Donatan, Kaptan, Hukuksal Konum Deniz**, İzmir 1992.

EMANET, Hakan, **Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları**, İstanbul 2003.

ENGELHARDT, Ed., **Tanzimat**, İstanbul 1976.

ERASLAN, Cezmi, “2. Büyük Hesaplaşma”, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, Ankara 2000, s. 74-75.

ERDAŞ, Sadık, “Türk Boğazları’nın Kısa Tarihi”, **Türk Yurdu**, Sayı: 134, Ankara 1998, s.170-174.

ERDAŞ, Sadık, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türk Boğazları**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2000.

ERKİN, Feridun Cemal, **Türk Sovyet İlişkileri Boğazlar Meselesi**, Ankara 1968.

EROĞLU, Hamza, **Devletler Umumi Hukuku**, Ankara 1984.

ERSÖZ, Nimet Gaye, **Lozan Antlaşması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi Bağlamında Boğazlar Sorunu**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2003.

ERZEN, Afif, “Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar”, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi**, C. I, (Ayrı Basım)İstanbul 1972, s. 57-62.

ESMER, Ahmet Şükrü - Sander, Oral, “İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikası” **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919 – 1965)**, Ankara 1969. s. 147-199.

EYYUPOĞLU, İsmail, **Mudanya Mütarekesi**, Ankara 2002.

GENEKURMAY BAŞKANLIĞI, **Tarihte Türk- Bulgar İlişkileri**, Ankara 2004.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, **100 Soruda Türk Boğazları Montreux Boğazlar Sözleşmesi**, Ankara 2002.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı –Rus harbi, Kafkas Cephesi Harekatı)**, C. II, Ankara 1985.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Türkiye Büyük Millet Meclisi Dönemi (23 Nisan 1920 – 29 Ekim 1923) Türk İstiklal Harbi Özet Tarihi**, C. IV, I. Kısım, Ankara 2001.

GORYANOF, Sergey, **Rus Arşiv Belgelerine Göre Boğazlar ve Şark Meselesi**, İstanbul 2006.

GÖNLÜBOL, Mehmet - Sar, Cem, **Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919 – 1938)**, Ankara 1997.

GÖNLÜBOL, Mehmet - Ülman, Haluk, “İkinci Dünya Savaşından Sonra Türk Dış Politikası (1945 -1965)” **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1965)**, Ankara, 1965, s. 205-356.

GÜNDÜZ, Aslan, **Açıklamalı Bibliyografyalı Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar ile İlgili Temel Metinler**, İstanbul 1987.

GÜNGÖR, Salih, **Türk Boğazları ve Geçiş**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1999.

GÜRSEL, Haluk F., **Tarih Boyunca Türk-Rus İlişkileri**, İstanbul 1968.

GÜRÜN, Kamuran, **Savaşın Dünya ve Türkiye**, İstanbul 1997.

GÜRÜN, Kamuran, **Türk – Sovyet İlişkileri, (1920 – 1953)**, Ankara 1991.

HAMMER, Joseph van, **Osmanlı Tarihi**, C. I, (Çev: Mehmet Ata, Bugünkü Dile Özetleyerek Yeniden Yazan: Abdülkadir Karahan), İstanbul 1991.

HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, **Uluslararası Boğazlar'dan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü**, İstanbul 1999.

HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, **Lozan Antlaşması, Montreux Sözleşmesi ve Paris Sözleşmesi**, İstanbul 1987.

HERGÜNER, Mustafa, **Cumhuriyetimizin ilk yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasfı (Temel) Paşa**, İstanbul 2004.

İNAN, Yüksel **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Ankara 1986.

İRTEM, Süleyman Kani, **Boğazlar Meselesi**, İstanbul 1936.

İSTİKBAL, Cahit, "Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul, 2005, s. 136-148.

JACOBSEN, Hans-Adolf, **1939-1945 Kronoloji ve Belgelerle İkinci Dünya Savaşı**, Ankara 1989.

JAESCHKE, Gotthard, Çev: Cemal Köprülü, **Kurtuluş Savaşı İle İlgili İngiliz Belgeleri**, Ankara 1991.

KAMEL, Ayhan, "İkinci Dünya Savaşının Bitiminden Günümüze Kadar Türk Rus İlişkileri" **Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç (Sempozyuma Sunulan Tebliğler)**, Ankara, 15-17 Ekim 1997, Ankara 1999, s. 409-420.

KAMIŞ, Yusuf, **Türk Basınındaki Değerlendirmeleri ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi Mahiyeti ve Önemi**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Malatya 1998.

KANDİLLİ, Ali, **Türk Boğazları**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992.

KARABEKİR, Kazım, "Rusların Bir Dünya Harbi Çıkartarak İstanbul ve Boğazlar'ı İşgal Planı." **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 65, İstanbul 2002, s. 45-50.

KARABEKİR, Kazım, **İstiklal Harbimiz**, C. I, Yayına Hazırlayan: Faruk Özerengin, İstanbul 1995.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, C. V, Ankara 1988.

KARATEKİN, Ersin, "Montrö Boğazlar sözleşmesi ile Getirilen Geçiş Rejimi ve Söz Konusu Rejim Çerçevesinde Türkiye'nin Kullanabileceği Yetkiler", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, sayı:383, Ankara 2005, s. 70-87.

KAYABALI, İsmail - Arslanoğlu, Cemender, **Doğu Problemi (Bir Materyal ve Kaynak Araştırması)** Ankara 1990.

KENNEDY, Paul, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, İstanbul 2002.

KILIÇ, Güner, **Osmanlı Döneminde Boğazlar Meselesi**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne 1999.

KISTIRAK, Salim, **Montreux Sözleşmesi ve Değişen Koşullar Bağlamında Türk Boğazları**, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Adapazarı 2002.

KOCABAŞ, Süleyman, **Kuzeyden Gelen Tehdit Tarihte Türk- Rus Mücadelesi**, İstanbul 1989.

KOCABAŞ, Süleyman, **Türkiye'nin Camı Boğazlar**, İstanbul 1994.

KOCAOĞLU, A. Mehmet, **Petro-Strateji**, İstanbul 1996.

KOÇAK, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri (1923 – 1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Ankara 1991.

KODAMAN, Bayram, “1876–1920 Arası Osmanlı Siyasi Tarihi” **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, C. XII, İstanbul 1993.

KUNT, Metin, “Siyasal Tarih” **Türkiye Tarihi (Osmanlı Tarihi 1600-1908)**, İstanbul 1993.

KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, İstanbul 2006.

KURTCEPHE, İsrail, **Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, Ankara 1995.

LÜTEM, İlhan, **Deniz Hukukunda Gelişmeler Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı**, Ankara 1959.

MANTRAN, Robert, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (Osmanlı Devletinin Doğuştan XVIII. Yüzyılın Sonuna)**, C. I, Çev. Serven Teminli, İstanbul 1995.

MERAM, Ali Kemal, **Türk-Rus İlişkileri Tarihi**, İstanbul 1969.

MERAY, SEHA L. **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar – Belgeler**, Birinci Takım, C. I, Kitap I, Ankara, 1969.

Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler, (Çev. Seha L. Meray – Osman Olcay), Sunuş. Fahri S. Korutürk, Ankara 1976.

NADAS, Muhlis, **Geo-Astral Siyaset [Boğazlar Deltalar (MÖ 3000- M.S. 1991)]**, C. 2, İstanbul 1991.

ÖNEN, Mesut, Montreux “Mukavelenamesinin 2. Maddesinde Derpiş Edilen Rüşum ve Tekâlifin Lahika I' deki Tabloya Göre Miktarı” , **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul, 2005, s. 101 – 111.

ÖZERSAY, Kudret “Lozan'da İmzalanan Sözleşme, Protokol ve Antlaşmalar” **Yaşayan Lozan**, Ankara, 2003, s. 433-503.

ÖZERSAY, Kudret **Türk Boğazları'nda Geçiş Rejimi**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1997.

ÖZGÜLDÜR, Yavuz, “Osmanlı Devleti’nin Birimci Dünya Savaşına Girişi Goeben ve Breslau Olayı”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 2, Sayı: 4, Ankara 2004, s.107-121.

ÖZTUNA, T. Yılmaz, **Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi**, C. III, (b.y.b.), 1964.

ÖZTÜRK, Rıfat, **Tarihi Gelişimi İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği**, İstanbul 1993.

PARLA, Reha, **Belgelerle Türkiye Cumhuriyeti’nin Uluslararası Temelleri Lozan, Montrö, Türkiye’nin Komşularıyla İmzaladığı Başlıca Belgeler**, Lefkoşa 1987.

PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, C. II, Ankara 1989.

PEHLİVANOĞLU, A. Öner, **Barış Yolunda Mudanya Mütarekesi**, İstanbul 2002.

SANDER, Oral, **Anka’nın Yükselişi ve Düşüşü (Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme)**, Ankara 1987.

SANDER, Oral, **Siyasi Tarih (İlk Çağlardan 1918’e)**, Ankara 1998.

SHAW, Stanford, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, C. I, İstanbul 1994.

SONYEL, Salahi R., **Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika**, C. II, Ankara 2003.

SOYAK, H.Rıza, **Atatürk’ten Hatıralar**, C. II, İstanbul 1973.

SOYSAL, İsmail, **Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları (1920 – 1945)**, C. I, Ankara 2000.

SOYSAL, Nebahat Ökte, **Türk Hakimiyetine Geçişinden Günümüze Boğazlar**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2002.

T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Genel Müdürlüğü, **Montreux ve Savaş Öncesi Yılları (1935 – 1939)**, Ankara 1973.

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 7, Toplantı 2, C. 15, Olağanüstü İnikat, 23.02.1945.

TEKİL, Fahiman, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 2001.

TARHANLI, Turgut “Türk Boğazları’nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir değerlendirme”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu**, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2005, s. 9-29.

TOKER, Metin, **Türkiye Üzerinde 1945 Kabusu (2. Dünya Savaşından Sonra Türk –Sovyet ve Türk –Amerikan İlişkileri Üzerine Bir İnceleme)**, Ankara 1971.

TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri, (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)**, İstanbul 1974.

TUKİN, Cemal, **Boğazlar Meselesi**, İstanbul 1999.

TURAN, Sibel, “Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları” **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. 4, Sayı:1, Haziran 2004, s. 63-75.

TURAN, Şerafettin, **Türk Devrim Tarihi (Ulusal Direnişten Türkiye Cumhuriyeti’ne)**, İstanbul 1992.

UÇAROL, Rıfat, “Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazları’nın Geleceği ve Önemi” **Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye**, İstanbul 1994.

UÇAROL, Rıfat, **Siyasi Tarih (1789–1999)**, İstanbul 2000.

ULUSOY, F.Gülçin, **Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Önemi**, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 1996.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, C. I, Ankara 1998.

VANK, M. Deniz, **Boğazlar’ın Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları**, Ankara 1998.

VELİDEDEOĞLU, Hıfzı Veldet, **Devirden Devire (Gözlemler – İncelemeler)**, C. II, Ankara 1975.

YILMAZ, Veli, **Siyasi Tarih**, İstanbul 1998.

YURDUSEV, Esin, “Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ve Hindistan Üçgeninde İngiltere’nin Boğazlar Politikası”, **Bellekten**, C. LXIII, Sayı: 245, Ankara 1999, s. 559-595.

YÜCEER, Bengi Selen, **Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk**, İzmir 2001.

YÜCEL, Yaşar - Sevim, Ali, **Türkiye Tarihi (Osmanlı Dönemi 1300–1556)**, C. II, Ankara 1990.

ZEYREK, Suat, **Montreux’ye göre Boğazlar ve Bunun Türk Basımındaki Akisleri**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul b.t.b.

B. GAZETELER

Akşam Gazetesi, “Boğazlar konferansının neticesi hakkında Atatürk diyor ki ...”, 20 Temmuz 1936 .

Akşam Gazetesi, “Çanakkale’de halk kahraman ordumuzu bağrına bastı”, 22 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Çanakkale’de kolordu teşkilatı yapılıyor”, 22 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Çanakkale’de müheyyiç sahneler”, 21 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Dün akşam murahhasların yüzü gülüyordu, anlaşmanın cumartesi imzalanması bekleniyor”, 16 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Fransa tavassuta karar verdi”, 12 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Gizli muahede: Almanya ile Avusturya arasında askeri antlaşma”, 15 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “İtalya Montreux Konferansı’na iştirak etmiyor, sadece bir müşahid gönderecek”, 7 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Konferansın akıbeti şüpheli”, 8 Temmuz 1936.

Akşam Gazetesi, “Zecrî tedbirler temmuzun onundan itibaren kaldırılacak”, 3 Temmuz 1936.

Akşam, “Meclisin toplantısı için hazırlık”, 24 Temmuz 1936.

ATAY, Falih Rıfkı, “Boğazlar”, **Ulus**, 5 Temmuz 1936.

BELGE, Burhan, “Anafartalar’dan Montreux’ye”, **Ulus**, 21 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi , “Boğazlar Mukavelesi Dün Akşam İmzalandı”, 21 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi , “Ordumuz Dün Gece Karadeniz Boğazını İşgal Etti.” 21 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Avrupa Kat’i Karar Vermek Zorunda”, 2 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Boğazlar Konferansında”, 2 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Bütün Türkiye Büyük Tezahürata Hazırlandı”, 20 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Fransız gazetelerinin korkulu neşriyatı”, 7 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Hakikati onlar da anladılar! Türkler, Boğazları bilfiil işgal ederlerse, haklı olacaklardır!”, 13 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Hariciye vekilimiz Mühim Bir Nutuk Söyledi: Konferansa gelmeyenler mukaveleyi imza edemeyecekler”, 14 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Meclis Montrö Muahedelerini Tasdik Etti”, 1 Ağustos 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Memlekette büyük bayram”, 21 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, “Şehit analarının yükselen sesi”, 18 Temmuz 1936.

Cumhuriyet Gazetesi, İmparator itham ediyor! “Milletlerin sözlerinde duracağını zannettim!”, 2 Temmuz 1936.

DAVER, Abidin, “Konferans etrafında tetkikler: İngiliz tekliflerini asla kabul etmeyiz” **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936.

DAVER, Abidin, “Türk projesi yerine acaba niçin İngiliz projesi ?” **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936.

DAVER, Abidin, ”Konferans etrafında tetkikler: İngiliz tekliflerini asla kabul etmeyiz” **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936.

MAYAKON, Müştah “Montrö zaferi” **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1936.

NADİ, Yunus “Habeş Meselesi Yeniden Cenevre’de”, **Cumhuriyet**, 2 Temmuz 1936.

NADİ, Yunus “Türk projesi yerine acaba niçin İngiliz politikası” **Cumhuriyet**, 11 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “Boğazlar konferansı ve Almanya”, 8 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “Boğazlar’ın emniyeti bu gecedен itibaren Ordumuzun demir eline geçiyor”, 20 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “Çanakkale, Gelibolu ve Adalar çılgın bir sevinç içinde 48 saattir uykusuz!”, 22 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “Dürüstlüğün Cezası mı?”, 9 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “İngiliz-Sovyet- ve Fransız İttifakına Doğru”, 3 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “İtalya –Almanya antlaşması tahakkuk etti!”, 12 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “Milletler Cemiyeti kararını bugün veriyor” 3 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “Sovyetlerin Pravda gazetesi projemizi ve siyasetimizi tenkit ediyor” 3 Temmuz 1936.

Son Posta Gazetesi, “İtalyanlar Boğazlar Konferansına iştirak etmeyeceklerini resmen bildirdiler”, 7 Temmuz 1936.

Ulus Gazetesi, “Boğazlar mukavelesinin imzası ve dünya gazeteleri”, 23 Temmuz 1936.

Ulus Gazetesi, “Milletler Cemiyeti asamblesin dünkü toplantısında” 3 Temmuz 1936.

Ulus Gazetesi, “Montrö Zaferi Bütün Türkiye’yi coşturdu.” 22 Temmuz 1936.

Ulus Gazetesi, “Tahrir komitesi Boğazlar mukavelesinin kati metnini hazırladı”, 18 Temmuz 1936.

ÜNAL, Kemal “Lozan-Montrö” **Ulus**, 24 Temmuz 1936.

C. İNTERNET

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>, (23 Mart 2008)

<http://sozluk.sourtimes.org/show.asp?t=hinterland>

<http://www.kiyemniyeti.gov.tr/default.asp?id=0&lng=> Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma işletmeleri Genel Müdürlüğü internet sayfasından alınmıştır , (23.04.2007).

<http://www.kiyemniyeti.gov.tr/default.asp?id=7&sid=81&lng=>, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü İnternet Sayfası, (27 Ocak 2008)

http://www.kiyemniyeti.gov.tr/updir/dönemsel_faaliyatler.doc Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma işletmeleri Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı internet sayfasından alınmıştır, (23.04.2007).

İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi,

http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/Uploads%5CYEREL_TRAFIK.doc

TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı internet sayfası,

TÜRKOĞLU, Senem, Renan Mercan, Özden Aliyagiç, **Deprem Kadar Tehlikeli, İletim Gazetesi**, <http://www.istanbul.edu.tr/iletim/69/ana.htm> , (22 Nisan 2007).

Necmettin Atken, Türk Bogazlarında Seyir Rejimi,

http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=35&id=173 , (22 Nisan 2008)

<http://denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/%C4%B0STANBUL.pdf> (27 Ocak 2008)

DİZİN

- A**
- ABD, 48, 110, 117, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 136, 146, 166, 169
- Abidin Daver, 104, 105
- Abydos, 10
- Acheson, 129
- Açık Deniz Sözleşmesi, 138
- Adana, 22
- Adolf Hitler, 111
- Ahırkapı Feneri, 4
- Aka Gündüz, 99
- Akdeniz, 2, 6, 8, 10, 22, 24, 25, 26, 27, 35, 39, 41, 58, 62, 64, 66, 67, 68, 70, 76, 83, 89, 92, 95, 104, 110, 111, 115, 129, 136, 145, 154, 167, 189, 191, 198, 208
- Akdeniz Paktı, 83
- Akkerman Kalesi, 15
- Ali Dalay, 106
- Alma-Ata, 136
- Almanya, 2, 8, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 56, 57, 65, 68, 70, 76, 77, 94, 95, 96, 102, 103, 105, 110, 111, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 145, 147, 178, 179
- Amasra kolonisi, 15
- Amerika, 2, 39, 48, 120, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 146, 165
- Anadolu, 4, 10, 11, 14, 15, 21, 30, 33, 41, 42, 49, 55, 58, 92, 127, 170
- Anadolu Hisarı, 14
- Antiokhos, 12
- Ardahan, 30, 122, 127
- Arjantin, 2, 143, 144
- Arnavutluk, 30, 58, 83, 110, 111
- Asım Arar, 70
- Asım Gündüz, 70
- Astakos, 10
- Asya, 5, 7, 10, 11, 12, 33, 36, 58, 69, 75, 90, 110, 134, 198, 208
- Atatürk, 25, 37, 42, 44, 55, 56, 57, 99, 107, 108, 109, 110, 169, 170, 172, 173, 176, 177, 178
- Atina, 11, 60, 64, 101
- Atlantik, 2, 143, 145
- Attikdelos, 11
- Avam Kamarası, 126
- Avrasya, 7, 167
- Avrupa, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 65, 68, 69, 70, 75, 90, 99, 100, 101, 114, 120, 124, 133, 134, 165, 172, 178, 198, 201, 208
- Avrupa Birliği, 7
- Avusturya, 16, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 33, 105, 110, 145, 178
- Ayastefanos, 29, 30, 31
- Azak Denizi, 15, 16
- Azak Kalesi, 15, 16
- Azerbaycan, 9, 41, 136, 137
- B**
- Bab el Mandep, 139
- Bağdat Paktı, 134
- Bağımsız Devletler Topluluğu, 136, 137
- Bahr-î Sefid*, 26
- Bahr-î Siyah*, 26
- Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, 166
- Balkan Antantı Konseyi, 78
- Balkan Paktı, 59, 60, 61, 63, 68, 78
- Balkan Savaşı, 34
- Balkanlar, 7, 21, 23, 25, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 60, 61, 63, 115, 116, 117, 118
- Baltık Denizi, 2, 33, 144, 156
- Bancour, 105
- Barent Denizi, 156
- Batı Bloğu, 133
- Batum, 30
- Bayezid, 13, 30
- Belt Boğazları, 2
- Berlin, 29, 30, 31, 32, 95, 111, 115, 123, 128
- Berlin Antlaşması, 29, 30, 31, 32

Bingazi, 33
 Birinci Deniz Hukuku Konferansı, 135
 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku
 Sözleşmesi, 93, 135, 139, 140, 142,
 148
 Bismark, 28, 30
 Bitinya, 11
 Bizans, 12, 13, 14
 Boğazhisar Kalesi, 18
 Boğaziçi Köprüsü, 159
 Boğazkesen Hisarı, 14
 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz
 Trafik Düzeni Tüzüğü, 149
 Boğazlar Yönetim Komisyonu, 135
 Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve
 Bilgi Sistemi Projesi, 156
 Boğdan, 15, 26, 27
 Bohemya, 32
 Bosna-Hersek, 32
 Bozöyük, 10
 Breslau, 35, 176
 Brest Litovsk Antlaşması, 37
 Buchlau Şatosu, 32
 Buenos Aires Antlaşması, 143
 Bulgaristan, 7, 10, 30, 34, 35, 37, 46,
 47, 48, 53, 60, 65, 69, 70, 78, 79, 82,
 116, 117, 136, 137, 151, 167, 187,
 192
 Bükreş Antlaşması, 19
 Büyük Belt, 2, 144
 Büyük Darius, 11
 Büyük İskender, 11
 Byzantion, 10, 11, 12

C

Candaroğulları, 15
 Cebelitarık, 2, 35, 139, 140, 145
 Cebelitarık Boğazı, 2, 140, 145
 Ceneviz, 14, 15
 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge
 Sözleşmesi, 93
 Cenevre Konferansı, 55
 Cenevre Sözleşmeleri, 138
 Ceuta, 145
 CHP, 57, 99
 Churchill, 36, 118, 120, 121, 123, 133
 Cidde, 22
 Clement Attlee, 123
 Curzon, 45, 46, 47, 50, 51, 52

Ç

Çanakkale, 2, 5, 10, 11, 13, 15, 18, 22,
 26, 30, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 43,
 51, 54, 55, 86, 91, 97, 99, 106, 108,
 109, 117, 118, 129, 148, 149, 150,
 152, 157, 158, 160, 163, 164, 178,
 179, 187, 188, 192, 194, 200, 205
 Çanakkale Boğazı, 5, 6, 11, 12, 15, 22,
 33, 36
 Çelik Pakt, 111
 Çiçerin, 45, 47, 48, 51, 52, 132
 Çimpe Kalesi, 13
 Çin, 110, 167

D

Dalyan Burnu, 5
 Danimarka, 2, 28, 140, 144
 Daskylion, 10
 Delbos, 105
 Demir Perde, 133
 Dimetoka, 13
 Dinyeper, 7
 Doğu Bloğu, 133
 Don Nehri, 15
 Dover, 139
 Duca, 46
 Dumlupınar, 41, 109
 Düzmece Mustafa, 14

E

Edirne Antlaşması, 18, 20, 21
 Edward, 33
 Eflak, 15, 26, 27
 Ege Denizi, 5, 11, 30, 116, 193, 202,
 212
 Enver Paşa, 35
 Erfurt, 17, 18
 Ermeni, 31, 127
 Ermenistan, 40, 41, 136, 137
 Ertegün, 117
 Estonya, 156

F

Fahri Korutürk, 70
 Falih Rıfki Atay, 102
 Fas, 145
 Fethi Okyar, 70
 Fevzi Çakmak, 109

Fırat Havzası, 32
 Fikirtepe, 10
 Finlandiya, 115
 Firuz Ağa, 14
 Flip, 11
 Fransa, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24,
 25, 26, 28, 30, 36, 39, 40, 42, 53, 54,
 56, 57, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 70, 77,
 79, 81, 82, 83, 84, 93, 97, 101, 105,
 110, 111, 113, 115, 125, 130, 132,
 145, 165, 168, 178, 187, 191, 192,
 199, 200, 209, 210
 Frig, 10

G

Galli, 62, 63
 Galthrope, 37
 Gedik Ahmet Paşa, 15
 Gelibolu, 5, 11, 13, 37, 50, 51, 108, 179
 Gemilerin Rotalandırılması Çalışma
 Grubu, 153
 Gemlik, 5
 Girit, 22, 26
 Glodya Baker, 57
 Goeben, 35, 176
 Gordion, 10
 Gortschakow, 26
 Granikos Savaşı, 11
 Grekler, 10, 11
 Gül Devrimi, 167
 Gürcistan, 7, 41, 45, 46, 52, 136, 137,
 167
 Güzelcehisar, 14

H

Habeşistan, 56, 62, 64, 67, 70, 101, 102,
 110
 Hasan Saka, 123
 Hava Seyrüsefer Sözleşmesi, 90
 Hay-Bunau Varilla Antlaşması, 146
 Haydar Aktay, 68
 Hay-Pauncefote Antlaşması, 146
 Hazar Denizi, 137
 Hazar havzası, 7
 Helen, 12
 Helenistik, 11
 Heyet-i Vekile Riyaseti, 47
 Hindistan, 18, 31, 177, 192
 Hint Okyanusu, 62, 115

Hollanda, 16, 145
 Homeros, 10
 Hünkâr İskeleyi Antlaşması, 18, 21, 22,
 23, 24
 Hürmüz, 139

I

I. Dünya Savaşı, 8, 24, 31, 34, 36, 37,
 38, 58, 95, 103, 110, 114, 164
 I. Nikola, 25
 Ignatiev, 27
 II. Dünya Savaşı, 3, 8, 110, 114, 115,
 116, 119, 120, 121, 124, 125, 128,
 130, 131, 133, 165
 II. Mahmut, 21, 22
 II. Mehmet, 14
 II. Murad, 14

İ

İbrahim Paşa, 22, 23
 İhsan Orgun, 70
 İlion, 10
 İmralı, 5, 50, 54
 İmroz, 15, 50
 İnciburnu Feneri, 4
 İngiltere, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24,
 25, 26, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36,
 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 53, 54, 57,
 58, 62, 63, 64, 65, 66, 70, 76, 77, 79,
 81, 82, 83, 84, 97, 101, 103, 105,
 110, 111, 113, 115, 116, 117, 118,
 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126,
 127, 128, 129, 130, 131, 132, 145,
 165, 177
 İönü, 14, 41, 43, 45, 47, 48, 49, 50, 52,
 61, 62, 63, 99, 100, 109, 110, 117,
 129, 174
 İntepe limanı, 5
 İran, 118
 İspanya, 64, 83, 145
 İstanbul, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14,
 15, 17, 18, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 29,
 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42,
 43, 44, 49, 53, 54, 55, 56, 57, 69, 70,
 74, 79, 80, 85, 86, 91, 92, 93, 94, 97,
 108, 116, 118, 120, 121, 126, 136,
 137, 145, 146, 148, 149, 150, 152,
 154, 155, 157, 158, 159, 160, 163,

164, 165, 170, 171, 172, 173, 174,
175, 176, 177, 180
İstanbul Boğazı, 4, 5, 14, 21, 154, 157,
159, 166
İsveç, 144
İtalya, 8, 28, 30, 33, 34, 39, 40, 42, 48,
53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63,
64, 65, 66, 67, 70, 77, 80, 83, 84, 94,
97, 101, 102, 103, 105, 110, 111,
115, 145, 178, 179, 187
İyonya, 11
İzmir, 42, 55, 139, 172, 177, 201
İzmit Körfezi, 5

J

Japonya, 32, 39, 53, 54, 56, 65, 66, 69,
70, 78, 79, 97, 110, 111, 115, 116,
119, 120, 121, 126, 132, 187, 192,
210
Julius Sezar, 12
Justinian, 12

K

Kabageven Burnu, 5
Kadıköy, 4, 10
Kafkas Petrolleri, 7
Kafkasya, 8, 28, 48, 165, 172
Kalas, 11
Kale-i Sultaniye Antlaşması, 18, 19
Kalkhedon, 10
Kandilli, 4, 74, 157
Kantakuzenos, 13
Karadeniz, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14,
15, 16, 17, 19, 22, 24, 25, 27, 28, 29,
30, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42,
44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 54, 55,
66, 67, 68, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78,
79, 81, 82, 83, 87, 88, 89, 92, 94, 95,
98, 102, 108, 113, 115, 116, 124,
125, 126, 128, 129, 131, 132, 136,
137, 148, 154, 156, 164, 165, 166,
167, 168, 169, 178, 187, 188, 189,
190, 191, 192, 194, 195, 196, 197,
198, 200, 202, 204, 205, 206, 207,
208, 210, 212, 215
Karadeniz Ekonomik İşbirliği
Anlaşması, 137
Karadeniz Ekonomik Topluluğu, 7

Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi,
138, 139
Kardia, 12
Kars, 30, 41, 122, 127
Kaynarca, 17, 21, 164, 172
Kazakistan, 9, 137
Kâzım Karabekir Paşa, 127
Kefe Kolonisi, 15
Kefe Limanı, 15
Kemal Ünal, 109
Kıbrıs, 11, 30, 151
Kırgızistan, 137
Kırım, 15, 25, 26, 28, 120, 172
Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, 138
Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma
İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 161
Kızıldeniz, 62
Kiel Kanalı, 2, 124, 147
Kiev, 136
Kili, 15
Kilitbahir, 5, 15
Konstantin, 12
Kont Ciano, 62, 111
Konya, 21
Kopenhag, 144
Kore Savaşı, 133
Korfu Boğazı, 3
Kruşçev, 134, 135
Kumkale Feneri, 5
Kurtuluş Savaşı, 37, 42, 58, 97, 174,
176
Kuzey Denizi, 2, 144, 147, 156
Kuzey Kuşağı, 134
Kuznetsov, 136
Küçük Belt, 144
Küçük Kaynarca Antlaşması, 17, 164
Kütahya, 21, 22
Kütahya Antlaşması, 22
Kyros, 11
Kyzikos, 10

L

Lampsakos, 10
Lehistan, 16, 102
Leningrad Limanı, 156
Leon Blum, 100
Letonya, 156
Lidya, 10, 11
Limni, 15, 50, 51, 91

Litvinof, 74, 81, 82, 83, 112
 Lloyd George, 42
 Londra Antlaşması, 20, 23, 24, 25, 27,
 28, 29, 31, 55
 Londra Bildirisi, 145
 Londra Boğazlar Sözleşmesi, 164
 Londra Konferansı, 39, 40
 Lord Curzon, 45
 Lord Stanhope, 76
 Lozan Antlaşması, 38, 43, 53, 57, 58,
 67, 68, 80, 83, 94, 95, 100, 165, 167,
 172, 173
 Lysandros, 11
 Lysimakhos, 12
 Lysmakheira, 12

M

Macellan Boğazı, 143, 144
 Magnesia, 12
 Makedonya, 11
 Malta, 16
 Mançurya, 56
 Marmara Denizi, 4, 5, 8, 10, 13, 39, 49,
 50, 51, 85, 91, 92, 94, 152, 163, 171,
 172, 174, 175, 176, 187, 192, 200
 MARPOL Sözleşmesi, 149
 Mehmet Ali Paşa, 20, 21, 22, 23
 Mehmetçik Burnu Feneri, 5
 Menemencioğlu, 58, 59, 70, 95, 96, 119
 Meriç Nehri, 42
 Mısır, 2, 20, 21, 23, 26, 62, 145
 Midilli, 15, 35, 36
 Miken, 10
 Milet, 10
 Milletler Cemiyeti, 39, 52, 54, 55, 56,
 57, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 74, 75,
 76, 77, 79, 81, 82, 86, 88, 89, 91, 92,
 97, 100, 101, 105, 113, 120, 121,
 126, 164, 179, 180, 188, 190, 197,
 199, 200, 201, 202, 206, 207, 208,
 210
 Milletlerarası Denizcilik Örgütü, 149,
 161
 Milletlerarası Tuna Komisyonu, 27
 Minsk, 136
 Misâk-ı Millî, 8, 39, 41, 45, 65
 Moldova, 136, 137
 Molotov, 112, 115, 121, 122, 123, 134
 Mondros, 36, 37, 38, 45, 164, 171

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 5, 6,
 14, 38, 55, 56, 79, 83, 84, 86, 89, 91,
 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 109,
 110, 113, 114, 115, 116, 118, 120,
 121, 122, 123, 126, 128, 130, 132,
 133, 135, 136, 147, 150, 151, 152,
 154, 163, 165, 166, 167, 168, 169,
 172, 173, 174, 177

Mora, 20
 Moskova Antlaşması, 41, 42, 122
 Motta, 71
 Mudanya, 13, 30, 39, 42, 173, 176
 Mudanya Ateşkes Anlaşması, 42
 Muhlis Erkmen, 99
 Musolini, 58, 110
 Mustafa Kemal, 40, 41, 42, 57, 169
 Musul, 58, 76
 Müştak Mayakon, 108

N

Napolyon BONAPARTE, 9
 NATO, 7, 134, 136, 167
 Navarin, 20
 Necaşi, 102
 Necmettin Sadak, 70
 Nicolayev, 78
 Niğbolu, 14
 Nikola, 25, 33
 Nikolayev Tersanesi, 136
 Nizip, 23

O

Onikiada, 56, 58, 62, 70, 83, 111
 Oresound Boğazı, 144
 Orhan Gazi, 13
 Osmanlı Devleti, 9, 13, 14, 15, 16, 17,
 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28,
 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38,
 40, 164, 170, 172, 176

Ö

Ömer Paşa, 26
 Özbekistan, 137

P

Palepones Savaşı, 11
 Palmerston, 25
 Panama Kanalı, 2, 39, 146

Panslavizm, 27, 29, 30
 Paris Antlaşması, 25, 27, 28
 Paris Barış Konferansı, 39
 Parmenion, 11
 Pasifik, 2, 7, 143
 Paul Boncour, 77
 Pausanias, 11
 Peisistratos, 11
 Pers, 11
 Petersburg, 20, 25
 Pierre Uri, 135
 Piyemonte Devletleri, 26
 Polonya, 15, 110, 112, 115
 Pontus Devleti, 15
 Potemkin, 32, 105, 111, 112, 172
 Potsdam Konferansı, 123, 125, 128
 Prut Antlaşması, 16

R

Racconigi Antlaşması, 33
 Recep Peker, 129
 Reval, 33
 Rifat Mataracı, 70
 Ribbentrop, 95, 96, 112
 Robert Ader, 18, 19
 Roma, 12, 14, 61
 Romanya, 7, 30, 46, 47, 48, 53, 59, 60,
 61, 65, 68, 70, 78, 79, 82, 110, 136,
 137, 151, 167, 187, 192, 201
 Roosevelt, 118, 120, 121, 123
 Rumeli, 13, 14, 55
 Rumeli Hisarı, 4, 14
 Rusya, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 19, 20,
 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30,
 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43,
 44, 45, 46, 47, 51, 52, 57, 68, 101,
 105, 112, 113, 114, 117, 118, 120,
 134, 136, 145, 147, 151, 152, 165,
 167, 169, 170, 177

S

Sakellarapoulo, 58
 Salisbury, 31
 San Francisco, 121, 123
 Sazanof, 35
 Schuvalow, 31
 Selanik, 13
 Selim Sarper, 121, 122
 Semadirek, 50, 51, 55, 91

Semendre, 15
 Sestos, 10
 Sevr Antlaşması, 40, 41
 Sırbistan, 27, 30, 34
 Sinop, 10, 15
 Sirlan Hamilton, 36
 Sivastopol, 26, 36
 Soğuk Savaş, 133, 167
 Souchon, 36
 Sovyetler Birliği, 7, 43, 44, 45, 56, 57,
 65, 68, 70, 74, 77, 79, 110, 111, 112,
 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119,
 121, 122, 123, 124, 125, 127, 128,
 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135,
 136, 148, 165, 171
 Sparta, 11
 St. Petersburg Protokolü, 20
 St.Jean-de Maurienne de Morien, 38
 Stalin, 112, 113, 114, 118, 120, 121,
 123, 124, 127, 134
 Stamboulisky, 46
 Status Quo, 61, 68, 95
 Stefan Duşan, 13
 Stresa Cephesi, 64
 Suat Davaz, 70
 Suld Boğazı, 2
 Suriye, 21
 Süleyman Paşa, 13
 Süveyş Kanalı, 2, 76, 145, 146
 Sykes-Picot, 38

Ş

Şam, 22
 Şark Meselesi, 9, 28, 30, 170, 173
 Şefik Çakmak, 70
 Şevki Berker, 69
 Şili, 2, 143, 144
 Şükrü Saraçoğlu, 112

T

Tacikistan, 137
 Tahran, 118, 121
 TBMM, 40, 41, 42, 52, 79, 99, 100,
 109, 119, 127, 129, 176
 Tersane Konferansı, 29
 Tevfik Rüştü Aras, 57, 60, 61, 70, 71,
 73, 78, 83, 99, 107
 Timur, 14
 Tiran, 135

Titulesco, 68, 78
 Trablusgarp, 33, 34
 Trak, 10
 Trakya, 13, 16, 31, 40, 42, 49, 50, 55,
 92, 152, 174, 176, 177
 Truman, 123, 124, 125, 127, 129
 Truva, 10, 12
 Tuna, 7, 15, 26, 27, 29, 30, 124, 125,
 137, 156, 201
 Turuncu Devrim, 167
 Türk Boğazları Deniz Trafiği Düzeni
 Tüzüğü, 152
 Türk notası, 68
 Türkeli Feneri, 4
 Türker, 99
 Türkiye, 4, 6, 7, 8, 13, 15, 16, 17, 22,
 24, 28, 30, 32, 34, 37, 39, 40, 41, 42,
 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52,
 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62,
 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72,
 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82,
 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92,
 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103,
 104, 105, 106, 108, 109, 110, 111,
 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118,
 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125,
 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132,
 133, 134, 135, 136, 137, 139, 147,
 148, 149, 151, 153, 163, 164, 165,
 166, 167, 169, 170, 171, 172, 173,
 174, 175, 176, 177, 178, 180, 187,
 188, 190, 191, 192, 193, 195, 197,
 198, 199, 200, 201, 203, 204, 205,
 206, 207, 208, 209, 210, 216
 Türkmenistan, 136
 Türk-Sovyet Saldırmazlık
 Deklarasyonu, 117

U

Ukrayna, 7, 45, 46, 52, 136, 151, 167
 Umman, 151

Umuryeri-Büyükdere limanı, 4
 UNESCO, 159
 Urallar, 8

Ü

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, 135

V

Vahit Efendi, 18
 Vedat Nedim Tör, 70
 Venedik, 16
 Versailles Antlaşması, 56, 68, 147
 Viyana, 9, 16, 26, 32, 105
 Viyana Kongresi, 9, 26
 Volga, 7, 137

W

Washington, 55, 117
 Washington Antlaşması, 55

Y

Yalta Konferansı, 120, 121, 123
 Yavuz, 35, 36, 176
 Yeniköy, 157
 Yergöğü, 19
 Yeşilköy, 29
 Yıldırım Bayezid, 13
 Yugoslavya, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65,
 68, 70, 78, 79, 83, 187, 192, 202
 Yunanistan, 11, 20, 40, 46, 51, 53, 58,
 59, 60, 61, 62, 64, 65, 68, 69, 70, 78,
 80, 81, 82, 83, 91, 110, 117, 129,
 151, 187, 201
 Yunus Nadi, 101, 103
 Yusuf Egeli, 70

Z

Zincirbozan Feneri, 5
 Ziya Kızıltan, 70

EKLER

EK-1 :

LOZAN'DA 24 TEMMUZ 1923 DE İMZALANAN BOĞAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN SÖZLEŞMENİN YERİNE GEÇMEK ÜZERE TÜRK TEMSİLCİ HEYETİNCE 22 HAZİRAN 1936 DA ÖNERİLMİŞ SÖZLEŞME TASARISI*.

Başlangıç

Bulgaristan, Britanya İmparatorluğu, Fransa, Yunanistan, İtalya, Japonya, Romanya, Türkiye, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği ve Yugoslavya,

“Boğazlar” (“Détroits”) genel terimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı’ndan geçişi ve gemilerin gidiş gelişini (ulaşımı) Türkiye’nin güvenliği çerçevesi içinde uluslararası ticaretin çıkarlarını koruyacak biçimde düzenlemek isteğiyle duygulu olarak, sona ermiş olduğunu kabul ettikleri ve böylece açıkladıkları, Lozan’da 24 Temmuz 1923’de imzalanmış sözleşmenin yerine yeni bir sözleşme koyamayı kararlaştırmışlar ve bu amaçla kendi yetkili temsilcilerini aşağıdaki gibi atamışlardır:

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

Birinci Madde.

Ticaret gemileri ile savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişi ve gidiş-gelişi (ulaşımı) bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenecektir.

KESİM I

HASTANE GEMİLERİNİ, YATLARI VE BALIKÇI GEMİLERİNİ DE KAPSAMAK ÜZERE, TİCARET GEMİLERİ

Madde 2

Barış zamanında, hastane gemilerini, yatları ve balıkçı gemilerini de kapsamak üzere ticaret gemileri, gündüz ve gece bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem (formalite), vergi ya da harç olmaksızın, sağlık, kılavuzluk, fenerler, yedekçilik (römorkörcülük) ya da başka hizmetler gibi yapılmış hizmetler saklı tutulmak koşuluyla, gidiş-geliş ve geçiş tam özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Yukarıda adı geçen hizmetlere ilişkin harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar’dan geçen ticaret gemileri, Türk Hükümetince gösterilen istasyonlara adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını ve gidecekleri yeri bildireceklerdir.

Madde 3

* **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, (Çev. Seha L. Meray – Osman Olcay), Sunuş. Fahri S. Korutürk, Ankara, 1976, s. 441.

Savaş zamanında, Türkiye tarafsız kalmışsa, bir önceki maddede sözü geçen hastane gemilerini, yatları ve balıkçı gemilerini de kapsamak üzere ticaret gemileri, aynı koşullar altında, Boğazlar'dan özgürce geçişten yararlanacaklardır.

Bununla birlikte, bu geçiş özgürlüğünün, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti üyesi sıfatıyla Misak'dan doğan yükümlülüklerle bağlı olacağı kabul edilmektedir.

Madde 4

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, tarafsız ticaret gemilerine bu gemilerin düşmana hiçbir biçiminde yardım etmemeleri koşuluyla, geçiş özgürlüğü tanınacaktır.

Boğazlar'dan geçiş gündüz ve, istek üzerine, Türkiye'nin gösterdiği yoldan yapılacaktır.

Madde 5

Hastane-gemilerini, yatları ve balıkçı gemilerininide kapsamak üzere, Boğazlar'a girecek olan ticaret gemileri, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde ve bu konuda Türkiye'de yürürlükte olan hükümler uyarınca sağlık denetimine bağlı olacaklardır.

Bununla birlikte, bu denetim günün her saatinde ve söz konusu gemilerin gidiş-gelişlerinde hiçbir gecikmeye yol açmayacak biçimde yapılmak gerekecektir.

KESİM II

SAVAŞ GEMİLERİ VE YARDIMCI GEMİLER

Madde 6 (başlangıç).

Bariş zamanında, denizaltılar dışında savaş gemileri ve yardımcı gemiler, bayrak ne olursa olsun, hiçbir harç ya da vergi alınmaksızın ve aşağıdaki koşullar altında, gündüz özgürce geçeceklerdir; bu geçiş özgürlüğünün yalnız yukarıda sözü edilen gemilerin yapacakları nezaket ziyaretlerine söz konusu olduğu kabul edilmiştir:

Madde: 6 a).

Savaş gemileriyle yardımcı gemilerin geçişi için Türkiye'ye, diplomatik yoldan, gemilerin gidecekleri yeri, adlarını, cinsini ve sayısı belirtmesi gereken bir ön bildirimde bulunacaktır.

Bu ön-bildirimde belirtilen geminin geçişi sırasında, komutan, durması gerekmeksizin, Çanakkale Boğazı'nın ya da Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna komutası altında bulunan gemilerin tam kuruluşlarıyla bunu tamamlayıcı bilgileri verecektir.

Madde 6 b)

İş bu sözleşmede öngörülen koşullar içinde Karadeniz'e kıyıdaş olmayan her Devlet, toplam tonajı 14.000 tonu geçmeyecek olan, bir kruvazör (croiseur) ile iki torpidodan (torpillerus) oluşan bir deniz kuvvetini aşmayacak savaş gemilerini

Boğazlar'dan geçirebilecektir. Bu 14.000 tonluk tonaj, aynı zamanda, Boğazlar bölgesine giren savaş gemileri için en yüksek (tavan) toplamı da göstermektedir.

Bununla birlikte, Türk donanması Marmara'daki üssünden ayrılmış bulunursa ya da Türk donanmasının 10.000 tonu aşan gemilerinden biri geçici olarak hizmetten çekilmişse, yukarıda belirtilen yabancı deniz kuvveti, Boğazlar'ı ancak iki seferde geçebilecektir. Bu son durumda, deniz kuvvetinin gemilerinden biri, birimin (deniz kuvvetinin) toplam tonajının yarısından daha yüksek tonajda ise, bu geminin, geçişi tek başına yapması gerekecektir.

Madde 6 c)

Karadeniz'de, bu denize kıyıdaş olmayan Devletlere ait savaş gemilerinin toplam tonajı 28.000 ton rakamını aşmayacaktır.

Madde 6 d)

Yukarıdaki *b)* fıkrasında öngörülen deniz kuvveti, Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'e giriş için öngörülen en yüksek tonajların bu yüzden bir değişikliğe uğramamaları koşuluyla, başka bir kuruluştaki da olabilir.

Madde 6 e)

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerin Karadeniz'e gitmek üzere Boğazlar'dan geçmiş olan savaş gemileri Karadeniz'den en çok onbeş günlük bir süre içinde ayrılmak zorundadırlar.

Madde 6 f)

Boğazlar'ı geçen savaş gemileri, taşımakta bulunabilecekleri uçakları, hiçbir durumda, kullanmayacaklardır.

Madde: 6 g)

Boğazlar'dan transit geçen savaş gemileri, avarya ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık (*fortune de mer*) dışında, hiçbir durumda, geçişlerini yapabilmek için kendilerine gerekli olan zamandan daha çok Boğazlar'da kalamayacaklardır.

Savaş gemilerinin ikmalinin tamamlanması ve onarımı, deniz savaşında tarafsızlığa ilişkin XIII sayılı La Haye Sözleşmesinin hükümleri uyarınca yapılacaktır.

Madde 6 h)

İşbu maddenin *a)*, *b)*, *d)*, *f)*, *g)* paragraflarındaki hükümler, aynı zamanda, Akdeniz'e giden, Karadeniz'e kıyıdaş Devletlerin savaş gemilerine de uygulanır.

Bununla birlikte, böylece Akdeniz'e gönderilmiş gemilerin tümü, 2. maddenin *b)* paragrafında öngörülen kuvvet sınırlaması ile, *a)* paragrafında belirtilen işaretlere ilişkin geçiş düzenlemelerine uygun davranarak Karadeniz'e dönebilecektir.

Şu da kabul edilmiştir ki, Karadeniz'e kıyıdaş Devletlerden biri, var olan donanmasından, tonajı geçiş için kabul edilmiş en yüksek (tavan) tonajı aşan ve 25.000 tona kadar çıkan bir savaş gemisini Boğazlar'dan geçirmek istemekte bulunursa, bu geçiş, aşağıdaki koşullara bağlı olacaktır: Türkiye'nin bir ön izninin ele edilmesi ve geminin geçişi tek başına yapılması gerekir.

Madde 7

Savaş zamanında, Türkiye tarafsızsa, savaş gemileriyle yardımcı gemiler, bir önceki maddede öngörülen koşullar içinde Boğazlar'da özgürce geçişten yararlanacaklardır.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir elkoyma ve denetleme (ziyaret) hakkı uygulamaları ve düşmanca davranışa girişmeleri yasak olacaktır.

Bununla birlikte şu da kabul edilmiştir ki, iş bu maddenin 1. fıkrasında sözü edilen geçiş özgürlüğü, Türkiye için Milletler Cemiyeti sıfatıyla Misak'dan doğan yükümlülükler koşuluna bağlı kalacaktır.

Madde 8

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, savaş gemileriyle yardımcı gemilerin geçişi, 6. madde hükümleri göz önünde tutulmaksızın, Türkiye'nin özel bir iznine bağlıdır.

Madde 9

Türkiye, kendisini bir savaş tehdidi altında sayarsa, gereğinin yapılması için Milletler Cemiyeti'nin bilgisine sunarak ve işbu sözleşmenin imzacısı Devletlere bunu bildirerek, işbu sözleşmenin 8. maddesini uygulama hakkını kullanabilecektir.

Madde 10

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

KESİM III

SİVİL VE ASKERİ UÇAKLAR

Madde 11

Sivil ve askeri uçaklar Boğazlar'ın üstünde uçamazlar; bunların Akdeniz'le Karadeniz arasında geçişleri, Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kurallarına uygun olarak ve gösterilecek bir yoldan sağlanacaktır.

KESİM IV

Madde 12

İşbu Sözleşmenin hükümleri, bu Sözleşme ile göz önünde bulundurulmuş bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz.

Madde 13

Boğazlar'ın rejimine ilişkin olarak, Lozan'da 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış Sözleşmenin hükümlerini sona erdiren ve onların yerine geçen işbu Sözleşme, olabildiğince kısa bir süre içinde onaylanacak ve onama belgeleri Paris'de, Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır.

İşbu Sözleşme imzalandığı tarihte yürürlüğe girecektir.

İşbu Sözleşmenin süresi onbeş yıl olacaktır.

Türkiye ve bağıtlı Devletlerden her biri, onun rızasıyla, imza tarihinden başlayarak beşer yıllık dönemler sonunda, bağıtlı taraflara üç ay önceden bildirerek, işbu Sözleşmeye yararlı sayacakları her türlü değişikliği önermeğe yetenekli olacaklardır.

EK II

TÜRK SÖZLEŞME TASARISININ, BİRLEŞİK KRALLIK TEMSİLCİSİ HEYETİNCE, 4 TEMMUZ 1936 DE DÜZENLENMİŞ YENİ BİÇİMİ*.

Başlangıç

Majeste Bulgaristan Kralı, Fransa Cumhuriyeti Başkanı, Majeste Birleşik Krallık, İrlanda ve Denizler Ötesi Britanya Domionları Kralı, Hindistan İmparatoru, Majeste Yunanlılar Kralı, Majeste Japonya İmparatoru, Majeste Romanya Kralı, Türkiye Cumhuriyeti Başkanı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkez Yürütme Komitesi ve Majeste Yugoslavya Kralı,

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

İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymayı kararlaştırmışlar ve bu amaçla, tamyetkili temsilcilerini aşağıdaki gibi atamışlardır:

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

Madde 1

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da transit ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar. Sözü edilen transit ve gidiş-geliş (ulaşım), bundan böyle, işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiş olacaktır.

KESİM I

TİCARET GEMİLERİ

Madde 2

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminde göz önünde tutulmayan bütün gemilere uygulanmaktadır.

Madde 3

Barış zamanında, ticaret gemileri gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan gidiş - geliş (ulaşım) ve transit tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanında durmaksızın

* **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, (Çev. Seha L. Meray – Osman Olcay), Sunuş. Fahri S. Korutürk, Ankara, 1976, s. 441.

transit geçerlerken, bu gemilerden, Türk makamlarınca alınması işbu Sözleşmenin I sayılı Ek'inde öngörülen vergi ve harçlardan başka hiçbir vergi ve harç alınmayacaktır.

1 sayılı Ek gereğince alınabilecek herhangi bir verginin ya da harcın alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, Türk Hükümetince gösterilecek istasyonlara, adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Madde 4

İçinde veba, kolera, sarı humma, tifüs (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebileceği sağlık koruma personelinin gemiye almak üzere, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu personele ilişkin olarak hiçbir ücret alınmayacaktır; bu personel Boğazlar'ın çıkışında bulunan bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

Bir önceki fıkrada göz önünde tutulmayan ve Boğazlar'a Ege Denizi'nden giren her gemi, Türk yönetim kurallarına uygun olarak, Türk makamlarının uyguladıkları bir sağlık denetiminden geçmek üzere, Boğazlar'ın yakınındaki bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, düzenli bir sağlık belgesi olan gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve yukarıda sözü edilen gemiler, geçişleri sırasında Boğazlar'ın başka hiçbir yerinde durmak zorunda bırakılmayacaklardır.

Madde 5

Savaş zamanında, Türkiye tarafsız ise ticaret gemileri, 3. ve 4. maddelerin hükümleri saklı kalmak üzere, Boğazlar'dan transit ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Kılavuz almak isteğe bağlı kalacaktır.

Madde 6

Savaş zamanında, Türkiye savaşınsa tarafsız ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemeleri koşuluyla, transit ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bütün gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, istem üzerine, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

KESİM II.

SAVAŞ GEMİLERİ VE YARDIMCI GEMİLER

Madde 7

İşbu Sözleşme bakımından, yardımcı gemilere uygulanacak olan tanımlama, aşağıda 8. maddede öngörülen kural dışılık saklı kalmak üzere, 25 Mart 1936 tarihli Londra Andlaşmasının 1. Bölümünün. 1. B. 6. maddesindeki tanımlamadır.

Madde 8

"Yardımcı gemiler" terimi, deniz kuvvetlerinin sıvı ya da başka bir türden, yakıt ya da deniz kuvvetlerine ikmal maddeleri taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemilere uygulanamaz.

Madde 9

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin savaş gemileriyle yardımcı gemileri, denizaltılar dışında, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin. Boğazlar'a gündüz ve aşağıda belirtilen koşullar altında girerlerse, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Madde 10

Savaş gemileriyle yardımcı gemilerin Boğazlar'dan geçişi için, Türk Hükümetine, diplomasi yoluyla bir ön-bildirim onbeş gün önce verilmesi gerekecektir, Bu ön-bildirimde, gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi ve sayısı gösterilecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ya da Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşu ile, bu kuvvete ilişkin tamamlayıcı bütün bilgileri bildirecektir.

Madde 10

(6 Temmuz 1936 da Birleşik-Krallık temsilci heyetince değiştirilmiştir.)

Savaş gemileriyle yardımcı gemilerin Boğazlar'dan geçişi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirim onbeş gün önce verilmesi gerekecektir. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yeri, adı, tipi ve sayısı ile, Boğazlar'a giriş tarihi belirtilecektir. Bu tarih değiştirilirse, yeni tarihi gösteren üç günlük bir ön-bildirimde bulunulacaktır. Boğazlar'ı her geçiş, ilk ön-bildirim tarihinden başlayarak yirmi gün içinde yapılmalıdır. Bu dönemin bitiminden sonra, onbeş günlük yeni bir ön-bildirimde bulunmak gerekecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ya da Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altındaki kuvvetlerin tam kuruluşu ile bu kuvvete ilişkin tamamlayıcı bütün bilgiler bildirecektir.

Madde 11

Herhangi bir anda Boğazlar'da transit olarak geçişte bulunan bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı, geçiş sırasında Türk donanmasının eylemsel hizmette bulunan toplam tonajının yarısını aşmayacak, ya da, Türk donanmasının eylemsel hizmette bulunan tonajının yarısı 15.000 tonu bulmazsa, 15.000 ton kadar olacaktır.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, transit geçmeksizin, Türkiye'nin izniyle, Boğazlar'daki bir Türk limanını ziyaret eden gemiler bu tonaj hesabına katılmayacaktır.

Madde 11

(6 Temmuz 1936 da Birleşik-Krallık temsilci heyetince değiştirilmiştir).

Herhangi bir anda Boğazlar'da transit olarak geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı geçiş sırasında Türk donanmasının eylemsel hizmette bulunan toplam tonajını aşamayacak, ya da Türk donanmasının eylemsel hizmette bulunan tonajının yarısı 15.000 tonu bulmazsa, 15.000 kadar olacaktır.

Bununla birlikte, işbu maddenin bir önceki fıkrasında göz önünde tutulan kuvvetler, dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 14. madde hükümleri uyarınca, Boğazlar'daki bir Türk limanını ziyaret eden gemileri, bu tonaj hesabına katılmayacaktır.

Madde 12

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

Madde 13

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık durumları dışında, geçişleri için gerekli olan süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalmayacaklardır.

Madde 14

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine Boğazlar'daki bir limanı ziyarete bulunmasına engel olmayacaktır; bununla birlikte; şu koşulla ki, sözü edilen, kuvvet, ziyaretini bitirdikten sonra, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

Madde 14

(6 Temmuz 1936 da Birleşik-Krallık temsilci heyetince değiştirilmiştir.)

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine Boğazlar'daki bir limanı ziyarete bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacaktır; bununla birlikte, şu koşulla ki, sözü edilen bu kuvvet ziyaretini bitirdikten sonra, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır: meğer ki, bu kuvvet, 9. ve 11. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlar'dan transit geçme olanağını verecek bir tonaj ve kuruluşta olsun.

Madde 15

(Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerin deniz kuvvetlerinin Karadeniz'de bulunmalarına izin verilen en yüksek (tavan) toplam tonajı).

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır:

a) İşbu maddenin b) fıkrasında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır;

b) Herhangi bir anda, Karadeniz'e kıyıdaş bir Devletin Karadeniz'de en güçlü donanmasının tonajı, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde öngörülmüş olduğu gibi, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği'nin Karadeniz'deki donanmasını yüzde on geçerse, a) fıkrasında sözü edilen 30.000 tonluk toplam tonaj, bu artışa eşit bir miktarda, en çok 45.000 tona varıncaya kadar arttırılacaktır.

c) Sözü edilen Devletlerden herhangi birin Karadeniz'de bulundurabileceği tonaj, sözü edilen toplam tonajın dörtte üçü ile sınırlandırılacaktır.

d) Sözü edilen Devletlerden biri Karadeniz'e insancıl amaçlarla bir deniz kuvveti göndermek isterse ve bu denizde hiçbir gemisi yoksa ya da 10.000 tondan az bir kuvveti varsa bu Devletin, Türk hükümetinden özel bir iznin alınması koşuluyla, işbu maddenin daha önceki fıkraları göz önünde tutulmaksızın, duruma göre, gemiler gönderme ya da Karadeniz'de bulunan deniz kuvvetini 10.000 tona varıncaya kadar yükseltme yeteneği olacaktır.

İşbu maddenin d) fıkrasında öngörülen ziyaretler dışında, sözü edilen Devletlerden birinin deniz kuvvetinin Karadeniz'de kalış süresi bir ayı aşmayacaktır.

Madde 15

(6 Temmuz 1936 da Birleşik-Krallık temsilci heyetince değiştirilmiştir).

(Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerin deniz kuvvetlerinin Karadeniz'de bulunmalarına izin verilen en yüksek (tavan) toplam tonajı).

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır:

a) işbu maddenin b) fıkrasında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonaj 30.000 tonu aşmayacaktır.

b) Herhangi bir anda, Karadeniz'e kıyıdaş bir Devletin Karadeniz de en güçlü donanmasının tonajı, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde öngörülmüş olduğu gibi, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği'nin Karadeniz'deki donanmasını yüzde on geçerse, a) fıkrasında sözü edilen 30 000 tonluk toplam tonaj, bu artışa eşit bir miktarda, en çok 45.000 tona varıncaya kadar arttırılacaktır.

c) Sözü edilen Devletlerden herhangi birinin Karadeniz'de bulundurabileceği tonaj, sözü edilen toplam tonajın dörtte üçü ile sınırlandırılacaktır.

d) Bununla birlikte, söz edilen Devletlerden biri Karadeniz'e insancıl amaçlarla bir deniz kuvveti göndermek isterse, sözü edilen toplam tonaj 15.000 ton arttırılacak, ve bu Devletin Karadeniz'de bulundurma yeteneği olacak tonaj, böylece arttırılmış tonajın ile sınırlandırılmış olacaktır.

İşbu maddenin d) fıkrasında öngörülen ziyaretler dışında, sözü edilen Devletlerden birinin deniz kuvvetinin Karadeniz'de kalış süresi bir ayı aşmayacaktır.

Madde 16

Savaş zamanında, Türkiye tarafsız kalırsa savaş gemileri ve yardımcı gemiler 9. maddeden 15. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bununla birlikte, bu koşullar, savaşan bir Devlete, savaşanlık haklarına zarar verecek biçimde uygulanmayacaktır.

Tarafız bir Devlet olarak, Türkiye'nin hakları ve yükümlülükleri, Türkiye'nin tarafsız kaldığı savaş zamanında olduğu gibi, barış zamanında da suları tüm özgür kalması gereken Boğazlar'da geçişi ve gidiş-gelişi engelleyecek önlemler almaya Türkiye'yi yetkili kılmayacaktır.

İşbu maddenin hiçbir hükmü, Türkiye'nin tarafsız kaldığı savaş zamanında olduğu gibi barış zamanında da, işbu Sözleşmenin 18. maddesinin Türkiye'ye tanıdığı hakka hâlel vermeyecektir.

Savaşanların savaş gemileri Boğazlar'da hiçbir elkoymaya kalkışmayacaklar, ziyaret ve arama haklarını kullanamayacaklar ve hiçbir düşmanca davranışta bulunamayacaklardır.

İkmal ve onarımlar konusunda, savaş gemileri, deniz savaşında tarafsızlığa ilişkin 1907 tarihli ve XIII sayılı La Haye Sözleşmesi hükümlerine bağlı olacaklardır.

Madde 17

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 9. maddeden 14. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanmayacak ve savaş gemileriyle yardımcı gemilerin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüye dilediği gibi davranabilecektir.

Madde 18

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, işbu Sözleşmenin 17. maddesi hükümlerini uygulamaya hakkı olacaktır. Türk Hükümeti bu hakkı kullanırsa, işbu Sözleşmeye taraf Devletlere ve Milletler Cemiyeti Meclisine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Meclisi, üçte iki bir çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse, Türk Hükümeti bu önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

Madde 19

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

KESİM III SİVİL VE ASKERİ UÇAKLAR

Madde 20

Türkiye'nin, ülkesi ve karasuları üzerinde sivil ve askerî uçakların uçuşunu düzenlemek bakımından başka herhangi bir Devletle eşitlik düzeyinde bulunduğu ve üzerinden uçulması yasak olan bölgeler kurmak bakımından hukukça tam özgürlüğe sahip olduğu kabul edilmiştir.

Bununla birlikte, Türkiye, bu konuya ilişkin Türk yönetim kuralları çerçevesine, geldikleri yer ve uyruklukları ne olursa olsun, sivil uçaklara, bir yandan Avrupa ile Asya, öte yandan da Akdeniz'le Karadeniz arasında, tam bir güvenlik içinde geçme olanağını verecek gerekli kolaylıkları sağlamağı yükümlenir.

KESİM IV

Madde 21

Lozan'da 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Boğazlar Sözleşmesinin 10. maddesinden 16. maddesine kadar olan maddeleri uyarınca kurulmuş bulunan Boğazlar Uluslararası Komisyonu görevlerini yapmayı sürdürecektir. Komisyonun başlıca görevi, işbu Sözleşmenin III sayılı Eki hükümlerine uygun olarak, istatistikler toplamak ve 11. ile 15. maddelerin uygulanması için gerekli bilgileri sağlamaktır.

Madde 22

Türkiye'nin özgürce kabul etmiş bulunduğu işbu Sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin ülkesi ve karasuları üzerinde egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır.

Madde 22

(6 Temmuz 1936 da Birleşik-Krallık temsilci heyetince değiştirilmiştir).

Türkiye'nin özgürce kabul etmiş bulunduğu işbu Sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin işbu Sözleşme ile göz önünde tutulan ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır.

Madde 23

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi başka bir bağıtlı Yüksek Taraf için Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülöklere hanel vermemektedir.

Madde 24

İşbu Sözleşme, Lozan'da 24 Temmuz 1923 de imzalanmış Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşmeye son vermektedir.

Madde 25

İşbu Sözleşme olabildiğince kısa bir süre içinde onaylanacak ve onama belgeleri, Paris'te Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır; Fransız Hükümeti, bu belgelerin doğruluğu onaylanmış birer nüshasını Bağıtlı Yüksek Taraflardan her birine ulaştıracaktır.

Sözleşme, onama belgeleri bütün Bağıtlı Devletler adına sunulur sunulmaz yürürlöğe girecektir.

İşbu Sözleşme, yürürlöğe giriş tarihiden başlayarak, elli yıllık bir süre için yürürlökte kalacaktır; bununla birlikte, işbu Sözleşmenin birinci maddesinde kabul edilen ve doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş özgürlöğü ilkesi zaman sınırlaması olmaksızın yürürlökte kalacaktır.

Sözü edilen elli yıllık dönemin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağıdı Yüksek Taraf Sözleşmeyi sona erdirdiğini bildirmemişse, Sözleşme, sona erdirme ön-bildirim gönderilmesinden başlayarak iki yıl sonrasına kadar yürürlökte kalacaktır.

İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, yeni bir sözleşme yapmak için bir konferansda kendilerini temsil ettirmeyi kabul etmektedirler.

Madde 26

İşbu Sözleşmenin yürürlöğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağıtlı Yüksek Taraflardan herbiri, işbu Sözleşmenin 11. ve 15 maddelerinde yapılmasını gerekli gördüğü değişiklikleri önerme hakkına sahip olacaktır.

Bağıtlı Yüksek Taraflardan biri, bir önceki fıkraya uygun olarak, değişiklik önerileri sunmak isterse, yürürlökteki beş yıllık dönemin bitiminden üç ay önce, bütün öteki Bağıtlı Taraflara bunu bildirecektir. Bu ön-bildiri, yapılması istenilen değişikliklerle, bunların gerekçesini kapsayacaktır.

Bağıtlı Yüksek Taraflardan biri, yukarıda öngörölen koşullar içinde, bir değişiklik önerirse ve bu öneri üzerinde diplomasi yoluyla bir anlaşmaya varma olanağı bulunamazsa, Bağıtlı Yüksek taraflar, bu sorunu incelemek için toplanacak bir konferansda kendilerini temsil ettirmeyi kabul etmektedirler.

EK III

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ (20 TEMMUZ 1936)*

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

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

"Boğazlar" genel deyimiyile belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin-gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Antlaşmasının 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak;

İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin yerine koymağı kararlaştırmışlar ve tam yetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas P. NICOLAEV, Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Pierre NEICOV, Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İşler Müdürü.

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B. PAUL-BONCOUR, Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, Légion d'honneur nişanının Chevalier rütbesi, Savaş Haçı nişanı;

B. HENRİ PONSOT, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçisi, Légion d'honneur nişanının Grand Officier rütbesi.

MAJESTE BÜYÜK-BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA

ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU:

BÜYÜK-BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUĞUNUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARI İÇİN:

* **Montreux Boğazlar Konferansı – Tutanaklar Belgeler**, (Çev. Seha L. Meray – Osman Olcay), Sunuş. Fahri S. Korutürk, Ankara, 1976, s. 461.

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

AVUSTRALYA COMMONWEALTH'I İÇİN:

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

MAJESTE ELENLER KRALI:

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

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

MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:

B. Naotake SATO, Judammi, Doğan-Güneş nişanının Büyük-Kordon rütbesi, Paris'te Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Büyükelçi;

B. Massa-aki HOTTA, Jushii, Doğan-Güneş nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi.

MAJESTE ROMANYA KRALI:

B. Nicolas TİTULESCO, Dışişleri Bakanı;

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

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

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr. Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı, İzmir Milletvekili;

B. Suad DAVAZ, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'de Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçisi;

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

B. Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

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

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZİ YÜRÜTME KOMİTESİ:

B. Maxime LİTVİNOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:

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

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

Birinci Madde

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

Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESİM I. TİCARET GEMİLERİ

Madde 2.

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

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

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 3.

Ege Denizi'nde ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma

görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'ın çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

Madde 4.

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

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 5.

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

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

Madde 6.

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

Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

Madde 7.

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. - SAVAŞ GEMİLERİ

Madde 8.

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

Madde 9.

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

gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süredir gidecektir.

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

Madde 10.

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

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

Madde 11.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin (1) Boğazlar'dan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek başlarına ve en çok iki torpido eşliğinde geçerler.

Madde 12.

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

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

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

Madde 13.

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

Gidiş için geçişte Boğazlar'a girişin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden

sonra, ilk önbildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir.

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

Madde 14.

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

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

Bununla birlikte, bir önceki fıkra da belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

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

Madde 15.

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

Madde 16.

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

Madde 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluştaki olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlar'dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

Madde 18.

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

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

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

c) Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

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

[Karadeniz'e] kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

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

Madde 19.

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

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

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

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

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

Madde 20.

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

Madde 21.

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

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

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

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

Madde 22.

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

KESİM III. UÇAKLAR

Madde 23.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

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

KESİM IV. GENEL HÜKÜMLER

Madde 24.

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.

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

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

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

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

Madde 25.

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülöklere halel vermemektedir.

KESİM V. SON HÜKÜMLER

Madde 26.

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

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

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

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

İşbu Sözleşme, bu tutmak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

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

Madde 27.

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

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağlı Yüksek Tarafalara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

Madde 28.

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

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

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

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

Madde29.

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

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

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

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

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

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

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

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

N.P.NİCOLAEV

Pierre NEİCOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLİTİS

Raoul BİBİCA-ROSETTİ

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

N.SATO
 Massa-aki HOTTA
 N.TITULESCO
 Cons.CONTZESCO
 V.V.PELLA
 Dr.R.ARAS
 Suad DAVAZ
 N.MENEMENCIOGLU
 Asim GÜNDÜZ
 N.SADAK
 Maxime LİTVİNOFF
 Dr.İ.V.SOUBBOTİTCH.

EK I.

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

Yapılan hizmetin niteliği

Yapılan hizmetin niteliği	Kütüğe yazılı darasız tonajın (jauge nette, net registertonnage) herbir tonu üzerinden alınacak vergi ya da harçlar tutarı Altın-Frank(1)
a) Sağlık denetimi	0.075
b) Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar:	
800 tona kadar	0.42
800 tonun üstünde	0.21
c) Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b) paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere	0.10

2. İşbu Ek'in, 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş-dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege

Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Bogazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da Karadeniz'e dönmek üzere Bogazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

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

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

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

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

EK II

A.STANDARD SUTASIRIMI (MAIMAHREC)

1. Bir su üstü gemisinin Standard su taşıyırımı [maimahreci], bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmağa hazır olan ve-makinelerinin ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında-bütün silahlarını ve her türlü cephanesini, döşemlerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının komanyasını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran, yapımı tamamlanmış bir geminin sutaşırımıdır.

2. Bir denizaltının Standard sutaşırımı, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmağa hazır olan ve -yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında- bütün silahlarını, her türlü cephanesini, döşemlerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının komanyasını ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçleri ve her çeşit yedek parçalarını taşıyan (dalma sarnıçlarının suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutaşırımıdır.

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

B.SINIFLAR

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

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

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

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

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

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

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

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

Hafif su üstü savaş gemileri üç altı-sınıfa ayrılır; şöylece:

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

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

c)155 milimetre (6,1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve Standard sutaşırımı [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olmayan gemiler.

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

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

a) 155 milimetre (6.1 pus) çapında büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

- b) Torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış bulunmak;
- c) 20 milden çok hız sağlamak üzere yapılmış olmak;

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

- a) 155 milimetre (6,1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;
- b) 76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok topla donatılmış olmak;
- c) Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;
- d) Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;
- e) 28 mili asan bir hiza erişmek üzere yapılmış olmak;
- f) Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmış ya da düzenlenmiş olmak;
- g) Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmış bulunmak.

C. YAŞINI DOLDURMUŞ GEMİLER

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

- a) Bir hattıharp gemisi için26 yıl;
- b) Bir uçak-gemisi için.....20 yıl;
- c) a) ve b) alt-sınıflarından bir hafif su üstü gemisi için:
 - (i) 1 Ocak 1920 den önce kızağa konulmuşsa.....16 yıl
 - (ii) 31 Aralık 1919 dan sonra kızağa konulmuşsa.....20yıl
- d) c) alt-sınıfından bir hafif su üstü gemisi için16 yıl
- e) Bir denizaltı için13 yıl

EK III.

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

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

	Kızağa konuş tarihi	Hizmete giriş tarihi	Standart sutaşırımı (maimahreci) (ton)	Silahlar
Asama	20-X-1896	18-III-1899	9.240	IVx200mm XIIx150mm
Yakumo	1-XI-1898	20-VI-1900	9.010	IVx200mm XIIx150mm
Iwate	11-X-1898	18-III-1901	9.180	IVx200mm XIVx150mm.

EK IV.

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

Hattıharp gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Uçak-gemileri:

Alt-sınıf a);s

Alt-sınıf b);

Hafif su üstü gemileri:

Alt-sınıf a);

Alt-sınıf b);

Alt-sınıf c);,

Denizaltılar:

İşbu Sözleşmenin II sayılı Ek'indeki tanımlamalara göre.

Tonaj toplamının hesaplanmasında göz önünde tutulması gereken sutasırımı [maimahreç], III sayılı Ek'de tanımlanan standart sutasırımıdır. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak "yasini doldurmuş" olmayan gemiler göz önünde tutulacaktır.

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

PROTOKOL

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

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

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

3. İşbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır.

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

N.B.NICOLAEV

Pierre NEICOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLITIS

Raoul BIBICA-ROSETTI

N.SATO (ad referendum)

Massa-aki HOTTA (ad referendum)

N.TITULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCIOĞLU

Asım GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LITVINOFF

Dr. I.V.SOUBBOTITCH